

Ärendenummer
TRV 2024/122152
Motpartens ärendenummer
Fi2024/01941

Dokumentdatum
2025-02-28

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd
Verksgemensam styrning

Svar på remiss gällande betänkandet Om ekonomiska styrmedel för en mer cirkulär ekonomi (2024:67)

Remissens innehåll

Betänkandet handlar om inom vilka områden och på vilka sätt ekonomiska styrmedel kan användas för att främja omställningen till en cirkulär ekonomi. Det är inriktat på områden med en betydande miljö- och klimatpåverkan, där styrmedel på ett betydande och samhällsekonomiskt effektivt sätt kan främja en sådan omställning.

I betänkandet lämnas inga författningsförslag. I stället beskrivs inom vilka områden ekonomiska styrmedel skulle kunna spela en viktig roll och där framtida utredningar sedan kan tillsättas för att fördjupa analysen på respektive område.

Trafikverkets synpunkter

Övergripande

Trafikverket anser att en omställning till en mer cirkulär ekonomi är angelägen, och bör ses som ett medel för att nå andra mål. Det är positivt att utredningen tar ett helhetsgrepp och visar vilka områden man anser att det är viktigast att arbeta vidare med.

Trafikverket välkomnar också ambitionen att tydligt koppla styrmedel till marknads- och policymisslyckanden för att de ska vara effektiva. En brist är däremot att utredningen inte gör några analyser av eller ger förslag till enskilda styrmedel. Även om uppdraget inte var att ta fram författningsförslag, så borde man ha kunnat gå längre och exempelvis belyst för- och nackdelar med tänkbara lösningar. Eftersom inga konkreta förslag lämnas ser Trafikverket inga direkta konsekvenser av utredningen för verksamheten i detta skede.

Ärendenummer
TRV 2024/122152
Motpartens ärendenummer
Fi2024/01941

Dokumentdatum
2025-02-28

Kopplingen mellan styrmedel och marknadsmisslyckanden är tyvärr relativt svag där det i senare delar av rapporten lyfts fram områden för fortsatt utredning. Trafikverket anser att det är viktigt att belysa kopplingen i de fortsatta utredningarna, eftersom det annars finns en risk att styrmedel införs som ökar kostnader i samhället utan att vara träffsäkra.

Trafikverket ser positivt på att utredningen utgår från ett ramverk för bedömning av styrmedel för en cirkulär ekonomi (kapitel 6). Det finns dock redan en vägledning kring styrmedel från december 2024¹. Vägledningen ger myndigheter en grund för bedömningar av styrmedel inom den svenska klimatpolitiken. Den fokuserar på hur kostnadseffektivitet och genomförbarhet kan analyseras och bedömas i klimatpolitiska styrmedelsanalyser. Trafikverket anser att det vore bra att utgå från den befintliga modellen och inte skapa ytterligare en. Ifall ytterligare arbete ska göras bör det enligt Trafikverket hellre fokusera på att ge tydliga exempel, för att undvika att olika aktörer gör olika tolkningar av vägledning och lagstiftning. Om man ändå vill ha två modeller bör det tydliggöras hur de förhåller sig till varandra.

Behovet av ytterligare styrmedel klimat

Utredningen gör bedömningen att särskilda klimatkrav vid upphandling bör vara inriktade mot sektorer och produkter där den generella klimatpolitiken är svag (kapitel 5). Skälet är att klimatpolitikens relativt heltäckande utformning innebär att offentliga myndigheter, hushåll och företag redan har incitament att minska sina klimatutsläpp. Exempelvis kommer transportsektorn snart att ingå i EU:s system för utsläppshandel.

Trafikverket delar bilden att dessa styrmedel rent principiellt bör leda till att EU:s klimatmål nås på ett kostnadseffektivt sätt. Trafikverket anser dock att det i många fall ändå är motiverat med kompletterande styrmedel så att marknader snabbare etableras samt att teknikutveckling och innovation främjas. Det gäller både vilka åtgärder som ska väljas och hur snabbt de ska genomföras. I våra leverantörsdialoger framkommer tydligt att upphandlingskrav från beställarsidan har en stor påverkan och ofta ses som en nödvändig komplettering till befintliga regelverk.

Trafikverket anser vidare att det är önskvärt med en ökad tydlighet kring i vilken utsträckning offentlig upphandling ska användas för omställning till ett

¹ Vägledning om metoder för att bedöma klimatpolitikens effektivitet. Naturvårdsverket och Konjunkturinstitutet, NV-07337-23.

Ärendenummer
TRV 2024/122152
Motpartens ärendenummer
Fi2024/01941

Dokumentdatum
2025-02-28

mer cirkulärt samhälle och i så fall om de statliga myndigheterna förväntas ta eventuella kostnader för den omställningen.

Produkter inom anläggningssektorn

I utredningens bedömning av vilka områden det är viktigast att arbeta vidare med anser Trafikverket att anläggningssektorn får för litet utrymme. Det är störst fokus på bygg- och fastighetssektorn i rapporten och anläggningssektorn glöms bort i vissa avseenden. Exempelvis skulle en nationell digital loggbok vara en lösning för att åtgärda bristen på information om innehållet i produkter även vad gäller anläggningar, inte enbart för byggnader (kapitel 9).

Utredningen betonar att i fråga om plast i produkter kan särskilt plastförpackningar vara ett intressant produktflöde att analysera närmare (kapitel 7). Trafikverket anser att det även är viktigt att inkludera byggprodukter i en eventuell sådan utredning. Byggprodukter utgör det näst största flödet av plast i Sverige, och Trafikverket använder ett antal byggprodukter av plast i sina anläggningar.

I utredningen föreslås en analys av producentansvar respektive statligt finansierade åtgärder för att skapa incitament för insamling och återvinning av arbetsmaskiner (kapitel 8). Trafikverket anser att en eventuell sådan utredning behöver beskriva kostnader och nyttor samt ha ett EU-perspektiv på frågan. Det kan bli svårt att införa nationella krav som kräver unika nationella lösningar, särskilt om Sverige gör detta ensamt.

I utredningen föreslås också en analys av producentansvar respektive statligt finansierade åtgärder för att skapa incitament för insamling, sortering och materialåtervinning av åtminstone byggplast (kapitel 9). Trafikverket anser att även andra byggmaterial som används i anläggningssektorn bör ingå i en eventuell sådan analys. Inte minst stål och betong som används i transportinfrastrukturen skulle kunna nå en mer högvärdig materialåtervinning än idag vid ett producentansvar.

Effektivare transporter

Utredningen föreslår en översyn av samhällsekonomiskt effektiva styrmedel för ökad fyllnadsgrad i frakt- och persontransporter på väg samt stärkta incitament för mindre fordon (kapitel 8). Trafikverket delar synen att det är angeläget att effektivisera transporter. Trafikverket är dock frågande inför varför en översyn ska begränsas till ökade fyllnadsgrader och inte fler åtgärder som kan effektivisera användningen av fordon, exempelvis bättre

Ärendenummer
TRV 2024/122152
Motpartens ärendenummer
Fi2024/01941

Dokumentdatum
2025-02-28

förpackningar (mindre luft), bättre packade fordon eller bättre ruttplanering. Trafikverket är också frågande inför avgränsningen till mindre fordon. För godstransporter kan negativa effekter såsom utsläpp av koldioxid minska om transporterna sker med färre, men större och välfyllda lastbilar. Det är ett av skälen till att stora satsningar nu görs för att bygga ut vägnätet för längre och tyngre lastbilar.

Synen på jord- och bergmassor som avfall

I utredningen sägs att det finns goda skäl för att i vissa fall kunna lagra avfall en längre tid än tre år (kapitel 12). Trafikverket ser positivt på detta. Ett konkret förslag kopplat till detta har lyfts i Naturvårdsverkets regeringsuppdrag från 2022² och Trafikverket tillstyrkte i huvudsak förslaget i sitt remissvar.

Utredningen lyfter fram att skatten på avfall, den s.k. deponiskatten, bör ses över för att säkerställa att den styr så att deponering av avfall endast sker av avfall som inte kan eller bör materialåtervinnas eller återvinnas på annat sätt. Vad gäller hantering av jord- och bergmassor hänvisar utredningen till att regeringen avser att se över regelverket i syfte att öka resursutnyttjandet och minska transportbehovet (kapitel 9). Trafikverket vill understryka vikten av att hantera utmaningar med att jord- och bergmassor klassas som avfall, vilket leder till mindre återanvändning och stora mängder ökade transporter. Trafikverket skickade i december 2024 in två hemställningar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet samt Klimat- och näringslivsdepartementet där det föreslås förändringar i miljö- och avfallslagstiftningen för att förbättra effektiviteten, öka miljönyttan och minska kostnaderna när det gäller hantering av jord- och bergmassor. Massorna bör i normalfallet inte klassas som avfall och köras långa sträckor till deponi, utan lokal användning är att föredra.

Kulturmiljöer

I utredningen beskrivs att miljönytta nås genom att byggnader förvaltas väl och underhålls så att behovet att riva kan undvikas (kapitel 9). Trafikverket ser att en fördel med detta kan vara att även kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan tas tillvara, restaureras och återanvändas i större utsträckning än idag. Det gäller även värdefulla äldre konstruktioner och byggnadsverk i väg- och järnvägsmiljöer. En eventuell fortsatt utredning kan förslagsvis

² NV-05919-17

Ärendenummer
TRV 2024/122152
Motpartens ärendenummer
Fi2024/01941

Dokumentdatum
2025-02-28

kopplas till Boverkets regeringsuppdrag med att utveckla arbetet med omställningen till en cirkulär ekonomi i byggsektorn.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit strateg Mattias Lundberg, verksamhetsområde Planering. Samråd har skett med utredningsledare Kristine Ek, senior sakkunnig Susanna Toller och samhällsekonom Ficare Zehaie från verksamhetsområde Planering, expert teknik Åsa Lindgren och miljöspecialist Fredrik Kronfeld från verksamhetsområde Investering, teknikingenjör Elin Wällstedt från verksamhetsområde Underhåll och projektledare Sofie Stén från central funktion Inköp och logistik. I den slutliga handläggningen har chef verksamhetsområde Planering Ulrika Geeraedts deltagit samt senior controller Magnus Axelsson på Verksgemensam styrning.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Mattias Lundberg
Strateg

Mattias.lundberg@trafikverket.se
Direkt: 010-123 83 67
Mobil: 070-007 07 88

Trafikverket

Adress: Solna Strandväg 102, 171 54 Solna
Besöksadress: Solna strandväg 98
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/122152, Motpartens ärendenummer Fi2024/01941, Dokumentdatum 2025-02-28, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Mattias Lundberg
Strategisk utveckling
Direkt: 010-123 83 67
Mobil: 070-007 07 88
mattias.lundberg@trafikverket.se