

Vårt datum: 2022-12-08

Ert datum: 2022-09-15

Vårt diarienummer: 33-2147/2022 Er beteckning: Utr. 2021/29

Handläggare

Mugdim Islamovic

Miljödepartementet

m.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar över Trafikanalys rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 15 september 2022 tagit emot ovanstående ärende för yttrande. Med anledning av detta vill SGU framföra följande.

Sammanfattning

SGU har inget att invända mot rapportens föreslagna åtgärder för transportsektorns klimatomställning. SGU vill dock framhålla att rapporten uppvisar avsaknad av förståelse för hur tillgången till mineral och metaller genom primär brytning är centralt för att kunna möjliggöra återvinning och samhället ska kunna uppnå cirkularitet. Här nedan följer SGU:s synpunkter mer i detalj.

Tillgången till primära råvaror är centralt för omställningen

Rapporten bedömer att elektrifiering av transportsektorn ska säkras genom exempelvis utveckling av batteriteknik, minimera antalet fordon och batterivikt och minskat beroende av vissa material såsom sällsynta jordartsmetaller och kobolt. Vidare framförs att det är centralt med ett aktivt arbete för ökad hållbarhet och återvinning kopplat till batteri- och fordonsproduktion. SGU instämmer att det senare utgör en väsentlig del för att åstadkomma en hållbar batterivärdekedja.

SGU anser dock att det är anmärkningsvärt att uppdraget inte verkar ha genomfört en föregående faktainsamling om dagens nivåer av återvinning och produktion av batterimetaller eller andra metaller och mineral som behövs för elektrifiering av transportsektorn. Det finns samstämmiga uppgifter som visar, däribland från Raw Material Scoreboard från kommissionen, att återvinningen inom EU idag är på en låg nivå relativt de behov som finns.¹ Återvinningsgrad varierar mellan metaller. För vissa metaller ligger återvinningsgraden nära 30 procent, exempelvis för rhenium, volfram, järn, tenn och zink. För bly är återvinningsgraden över 50 procent. Hög återvinningsgrad kan förklaras av att leveranskedjorna är mogna på grund av att insamlingssystemen- och tekniken för återvinning har funnit på plats under

¹ European Commission (2021). Raw Materials Scoreboard. European Innovation Partnership on Raw Materials. doi:10.2873/567799.

lång tid. För vissa andra metaller, exempelvis litium, är återvinningsgraden idag nära noll. Låg återvinningsgrad kan förklaras av att det fortfarande inte finns tillräckliga ekonomiska incitament eller att återvinningstekniker inte har kommit tillräckligt långt. EU:s taxonomi och kriterier för hållbara investeringar och förslaget till ny batteriförordning kan till viss del förväntas undanröja sådana hinder. Men ett än mer svåröverstigligt hinder, särskilt med avseende på batterimetaller, är att efterfrågan av batterier växer exponentiellt och att det ännu inte finns tillräcklig mängd med material att återvinna i de batterier som finns ute på vägarna.

Rapportens redovisning uppvisar alltså avsaknad av information om det faktum att få elfordonsbatterier i dagsläget har hunnit blivit avfall. För att möta den ökande efterfrågan finns, vid sidan av återvinning, fortfarande ett behov av nya gruvor och processanläggningar samt hållbar import av detsamma. Ökad primärproduktion av mineralråvaror utgör idag alltså en grundförutsättning för att samhället på sikt ska klara av att uppnå mål om cirkularitet. Det bör också påpekas att de globala värdekedjorna är sårbara för geopoliska och andra allvarliga störningar. En del kritiska och innovationskritiska metaller och mineral importeras idag från Ryssland och det har ytterligare förstärkt tillgångsriskerna.² Att ha tillgång till resurser är en strategisk säkerhetsfråga för EU i dess ambition att förverkliga den gröna given³.

Framtagande av hållbara materialförsörjningsplaner är centrala frågor i transportsektorns klimatomställning

Tunga lastbilstransporter med ballast ger upphov till betydande utsläpp av koldioxid⁴. Ballastmaterial består främst av krossat berg och är nödvändigt för att bygga ut och underhålla vägar och järnvägar samt produktion av vissa betongprodukter. Ballast med lämpliga egenskaper för ändamålet utvinns normalt från täkter, men i samband med byggande frigörs stora mängder berg- och jordschakt. Ofta transporteras dessa massor i väg till täktområden för tillfällig lagring för att slutligen åter transporteras till en köpare av materialet. Men om större mängder av det lossållna materialet i stället kunde återvinnas direkt på plats i samband med byggnationen skulle transport-, miljö- och energikostnaderna minska avsevärt. För att detta ska fungera på bästa sätt behöver de uppkomna massornas mängd och kvalitet vara kända i förväg. Det är viktigt att geologisk information på platsen är uppdaterad, och att den aktuella regionen har en hållbar materialförsörjningsplan där tillgängligheten till användbara geologiska resurser i området och behoven av material i bygg- och anläggningsprojekt kartlagts i förväg. SGU har tagit fram en handledning riktad till Länsstyrelsen och kommuner för tillvägagångssätt i framtagandet av hållbara materialförsörjningsplaner (<https://www.sgu.se/anvandarstod-for-geologiska-fragor/materialforsorjning/>).

² <https://rmis.jrc.ec.europa.eu/?page=ukraine-newsletter-b16048>

³ Meddelande COM(2019) 640 final.

⁴ *SGU-rapport 2015:39, Resurseffektivisering och minskade transporter – förslag till hur insamling av produktionsuppgifter från entreprenadberg kan utformas*

Materialförsörjning är en mellankommunal fråga och materialförsörjningsplaner bör därför tas fram av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen behöver dock ett tydligare uppdrag att arbeta med framtagandet av materialförsörjningsplaner. Det finns idag ingen tydlig struktur kring hur materialförsörjningsplaner ska utformas och vad som ska ingå i dessa. Materialförsörjning är en komplex fråga med många aktörer, men en viktig del i en hållbar materialförsörjning är just att kunna minska antalet tunga transporter genom återanvändning av material på plats (som beskrivet ovan) och en smidigare logistik kring ballasthantering. I ett första steg ser SGU att det finns ett stort behov att skapa ett tydligare mötesrum för viktiga aktörer inom materialförsörjning (såsom SGU, Boverket, Länsstyrelsen, Trafikverket, Naturvårdsverket och branschen).

Andra centrala styrmedel för klimat och energiomställningen

Rapporten lägger ett stort fokus på förslag inom reduktionsplikt. SGU har förståelse för att uppdraget inte har innefattat en detaljerad analys av styrmedel med avseende på elektrifieringens behov av tillgången till hållbara batterier. Detta eftersom det pågår flera parallella arbeten. Men med tanke på att hållbara batterier innehar en central roll för elektrifiering borde rapporten ha berört området i någon utsträckning genom att ge hänvisningar till andra förslag i andra nyligen avslutade utredningar eller uppdrag inom exempelvis området hållbar batterivärdekedja⁵, miljöprövningsprocessen⁶ eller kring tryggad försörjning av metaller och mineral⁷. SGU anser att det är anmärkningsvärt att rapporten endast lyfter att EU:s batteridirektiv kan förväntas lösa kvarvarande hinder kopplat till att tillgången till samhällets försörjning av hållbara batterier.

Vidare finns behov av att förtydliga vad som avses med rubriken ”...svårutvunna metaller och mineraler”. SGU vill poängtera att flertalet värdefulla metaller eller mineral inte är svårutvunna i teknisk bemärkelse. Ett centralt hinder idag för att utvinna värdefulla metaller eller mineral är långa och ibland oförutsägbara tillståndsprövningsprocesser. Enligt en analys på internationell nivå framgår det att det i medel tar 16,5 år att utveckla projekt från prospektering till brytning⁸. Sverige utgör inte ett undantag och hindret hanteras möjligen till viss del i ovanstående utredningar om miljöprövningen (SOU 2022:33) och tillståndsprövning enligt minerallagen (SOU 2022:56). Ett annat viktigt hinder är säkrad tillgång till kapital för långsiktiga investeringar vilket till viss del möjligen kan hanteras genom regeringens förslag på en ny förordning om kreditgaranti⁹.

⁵ Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Sveriges geologiska undersökning (2022). Utveckla myndighetssamverkan för Sveriges delar av en hållbar europeisk värdekedja för batterier. Slutrapport regeringsuppdrag.

⁶ Miljöprövningsutredningen (2022). - Om prövning och omprövning — en del av den gröna omställningen (SOU 2022:33). Miljödepartementet.

⁷ Utredningen om en hållbar försörjning av innovationskritiska metaller och mineral (2022). En tryggad försörjning av metaller och mineral (SOU 2022:56). Näringsdepartementet.

⁸ IEA, The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions, World Energy Outlook Special Report, Paris: International Energy Agency, 2021. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/24d5dfbb-a77a-4647-abcc-667867207f74/TheRoleofCriticalMineralsinCleanEnergyTransitions.pdf>

⁹ Promemoria UD2020/00476, En kreditgaranti för att säkra tillgången av råvaror.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Anneli Wirtén.

I den slutliga handläggningen av ärendet har även statsgeologer Mattias Göransson och Magnus Johansson samt utredare Carolina Liljenstolpe deltagit. Enhetschef Mugdim Islamovic har varit föredragande.



Anneli Wirtén



Mugdim Islamovic