

Vedlegg – Hvordan kan sirkulærøkonomi bli en del av løsningen?

Bruksalg og reparasjon

- Sammen med tilsynelatende enkle beslutninger knyttet til avfall og bruksalg, er det åpenbart at skatte- og avgiftsendringer også kan gi vesentlige bidrag for å øke viljen til reparasjon. Vi anerkjenner at slike beslutninger er vanskeligere å ta på kort sikt, og mener at vi kommer et godt stykke på vei med de enkle beslutningene. (1) Vi mener forslaget om null prosent moms på arbeidskostnader ved reparasjoner også må gjelde for bilreparasjoner. (2) Bruk av likeverdige, brukte deler i bilreparasjoner innebærer ofte en transaksjon, altså salg av en brukt vare. Vi mener brukte bildeler også må inngå i forslaget om null prosent moms på salg av brukte varer. (3) Vi støtter dessuten forslaget om lik moms på alle nye deler til elbiler, som på kjøp av bilen. Dette legger til rette for mer reparasjon fremfor skraping (kondemnering), i de tilfellene hvor skadene er omfattende og dyre. Fremtids ambisjon er å øke andelen brukte deler i bilreparasjoner til ti prosent de neste årene. Det er oppnåelig om alle aktører i verdikjeden jobber i samme retning, med nye politiske insentiver.
- Bilbransjens produktgarantier er en faktor som bremser utviklingen av en mer sirkulær bil- og verkstedsbransje. Nylig gikk Norsk bilbransjeforbund ut med en oppfordring til sine medlemmer knyttet til bruk av brukte deler innenfor bilens garantitid. Essensen lyder slik: «Innenfor bilens nybilgaranti skal det brukes nye eller fabrikkgodkjente deler ved reparasjon. Dette for å sikre at bilens nybilgaranti ikke forringes.» En utfordring er altså at bilprodusentene har som betingelse for å yte garanti at det bare skal benyttes nye deler. Fordi produsentene ikke tillater reparasjon med brukte bildeler, må faktisk forsikringsselskapene nå gi denne garantien, som kundene igjen betaler for. Og det gjør i dag både Fremtind og Gjensidige – åtte års garanti så lenge reparasjonen skjer med likeverdige deler. Vi opplever dette som et steg tilbake i arbeidet for en mer sirkulær bil- og verkstedsbransje. Samtidig opplever vi det motsatte ute hos verkstedene, med god dialog rundt bruk av likeverdige brukte deler i reparasjoner. Det er historisk godvilje til å ta miljøhensyn inn over seg.
- Bilreparasjoner er ressurskrevende, ikke minst gitt at moderne biler inneholder så mye elektronikk, samt overgang til elbiler, som i sin tur produseres med stort miljøfotavtrykk. Reparasjon og ombruk av el-bilbatterier er derfor et tema som blir stadig viktigere, siden miljøkonsekvenser og kostnader fremstår stadig tydeligere. El-bilbatteriene har høy verdi og inneholder viktige mineraler som vi bør tilstrebe at brukes lengst mulig til sitt opprinnelige formål. Gjensidige og Fremtind har erfart flere ganger at verksteder erstatter skadde batterier med nye, men at takstapparatene likevel finner likeverdige batterier. Det er derfor viktig med tiltak som øker kunnskap og lønnsomhet relatert til ombruk av el-bilbatteriene og bidrar til lengst mulig levetid for disse.

Ombruk

- Rambøll erfarer at dagens utfordring med ombruk er at det ikke finnes nok kjøpere i andre ender av ombruksmarkedet. Det er for få prosjekter som har høye nok ombruksambisjoner, og for få som rent faktisk identifiserer potensialet og gjennomfører ved å tilby produkter de ikke selv kan bruke til andre. I vårt store felles samfunnsregnskap er ombruk et «must have». Kravene til kjøpersiden må komme nå for å holde momentet i sirkulærøkonomien oppe.
- Norge er et av landene i verden med høyest avfall per innbygger. Vi trenger markeds plasser for kjøp og salg av brukt utstyr for å unngå at utstyr kastes. Vi trenger også å kunne legge til

tjenester som reparasjon og oppgradering og ikke minst gi kjøperne en garanti på hva de får. En slik forretningsmodell forutsetter at kundene er villig til å betale noe ekstra, men i det eksisterende avgiftssystemet legges merverdiavgift på produktet ved gjenbrukssalg og spiser opp det kunden kunne vært villig til å betale. Dette gjør slike forretningsmodeller mindre attraktive. Vi får ikke bukt med avfallsproblemet i stor nok grad og vi får heller ikke den nødvendige farten vi trenger i det sirkulære skiftet.

- Siden oktober 2019 har JM samlet inn mer enn 65 000 trepaller. Dette tilsvarer mer enn 831 tonn trevirke som går direkte til ombruk og ikke til forbrenning. Til sammenligning tilsvarer dette 13 000 trær eller 20 fotballbaner med dyrket skog. I dag finnes det ingen insentiver for å gjenbruke pallene. Det er svært tidkrevende å overtale produsenter og leverandører å ta sine egne paller tilbake i retur. Det hadde vært enklere for både dem og oss å kaste trepallene. Det oppleves som et paradoks at det er billigere å velge lineære og miljøfiendtlige løsninger heller enn det sirkulære og klimavennlige alternativet. Det finnes systemer i bransjen i dag som gjør at produkter og materialer kan deles og formidles videre, men vi mangler de gode insentivene for å få fart på den sirkulære flyten. JM har nå en rammeavtale med SmartRetur og innsamling av paller er blitt en del av hverdagen vår. Vi har delt historien i flere settinger (webinar, Arendalsuka etc.), men vi savner at resten av bransjen kommer etter. Vi ønsker at flere tar i bruk løsningen. På den måten hadde det blitt enklere for alle aktørene og vi kunne motivert produsenter og leverandører til å i større grad standardisere pallene.
- Gjensidige har sammen med andre selskaper innen blant annet byggenæringen inngått samarbeid med Sirkulær Ressurssentral AS (SRS). SRS skal legge til rette for etablering av et fungerende marked for brukte byggevarer i stor skala, med mål om å etablere Europas største ombrukssentral (www.ombygg.no) med et rikt utvalg av brukte byggevarer. Målet er å gjøre brukte byggevarer like lett tilgjengelige som nye ved å samle dem på et fysisk sted, som i form og uttrykk ikke skal skille seg fra andre typiske byggevarer. For at piloter som SRAS skal overleve og oppskaleres må både privat næringsliv og det offentlige sette seg mål om å redusere forbruket av jomfruelige ressurser. Det bør stilles krav til andel ombrukte materialer i offentlige byggeprosjekter. I tillegg bør det innføres momsfristak for salg av ombrukte byggevarer, samt innføres mer ombruksrettede standarder og dokumentasjonskrav.

Gjenvinning

- Det økonomiske systemet er innrettet slik at uttak av naturressurser er sterkt subsidiert. En studie fra Sverige¹ viser at metallutvinning fra gruver ble subsidiert med EUR 40 millioner mens gjenvinningsindustrien for metaller ble subsidiert med EUR 0.6 millioner i den samme perioden. Hvis unntaket fra avgift på deponi regnes som en subsidie øker støtten til gruveindustrien til EUR 4 milliarder. Vi trenger økt satsing på utvikling av gjenvinningsteknologi, og risikoavlastning for gjenvinningsanlegg for å stimulere til mer og bedre gjenvinning av kritiske råmaterialer.
- Vi løser ikke det økende behovet for kritiske råmaterialer kun med gjenvinning, men det betyr ikke at mer og bedre gjenvinning ikke kan være med å bidra. En gjennomgang av gjenvinnbarheten av enkelte kritiske råvarer i EU, gjengitt i en rapport fra World Bank Group², viste at gjenvinning av tungsten/wolfram fra avfall kan dekke omtrent 50% av behovet. Tallet

¹ Johansson, N., Krook, J. & Eklund, M. (2014). Institutional conditions for Swedish metal production: A comparison of subsidies to metal mining and metal recycling, *Resources Policy*, Volume 41, Pages 72-82, ISSN 0301-4207.

² The World Bank. (2022). Squaring the circle. Policies from Europe's Circular Economy Transition. Washington DC.

for indium er litt under 10% og ca. 20% for kobolt. Dette burde være et kjærkomment tilskudd til selvforsyning i EU. For å nå EUs ambisjoner og tilpasse oss verdenssituasjonen må vi tenke nytt rundt hvordan vi behandler forekomstene av kritiske råmaterialer som ikke gjenvinnes. Det må stimuleres til mer målrettet gjenvinning av råmaterialer som er kritiske for Norge og våre handelspartnere. Dette inkluderer å hindre at materialer som anses som kritiske deponeres på en måte som gjør dem utilgjengelige i framtiden, eller på annen måte går tapt. Det inkluderer også å stimulere til økt bruk av gjenvunnet materiale i innkjøps- og produktregulering.

- I dag er jomfruelige materialer for billig. De eksterne kostnadene påført natur og klima blir ofte ikke betalt av produsent, og dermed ikke beregnet som en del av prisen på en vare. Flokk er imidlertid sitt ansvar bevisst og har derfor inngått et samarbeid med flere veientreprenører for å etablere en god anvendelse av kasserte brøytestikker. 190 tonn kasseres bare i Norge per år. I beste fall brennes dette til energigjenvinning. I samarbeid har Flokk og veientreprenørene satt opp en verdikjede som gjør at brøytestikkene er mulig å gjenbruke som råvare for nye kvalitetsmøbler. Problemet er at tilsvarende støpbar plast i ny, jomfruelig kvalitet under normale forhold koster 16 kr/kg. Alternativt skal de samme 16 kronene betale for rydding av stikkene fra veiene, sortering av de som er for ødelagt til å kunne gjenbrukes, frakt til et sentralt oppsamlingssted, derfra videre til kverning, vasking, filtrering, stabilisering & ekstrudering til pellets. Det sier seg selv at dette ikke går break-even på 16 kroner. Det er ganske forståelig at ikke flere gjør som disse, men heller sleper føttene etter seg, når klimaet 'jubler' mens økonomien 'skriker'.
- Biler består av betydelig mengde viktige råvarer som stål, aluminium, glass, plast og elektronikk som i sum har et stort natur- og klimaavtrykk. Det er derfor viktig at biler kan brukes så lenge de er trygge. Gjensidige endret i 2021 grensen for totalskadde biler fra 60% til 80% for å bidra til dette. Bransjen fulgte etter høsten 2021. Når bilen ikke lenger kan brukes til opprinnelig formål har Gjensidige avtale med bildemonterere om at materialer som blant annet stål, aluminium og batterier går til demontering og gjenvinning. Dette er i dag drevet av næringslivet selv, fordi det er det riktige å gjøre. Det er viktig at myndighetene i tillegg bruker verktøy som det lovpålagte produsentansvaret til å skjerpe kravene til gjenvinning av kritiske råmaterialer fra både bil, elektronikk og batterier.

Kompetanse

- Sirkulær økonomi er ikke godt nok integrert i nordiske realfags- og ingeniørutdanninger. En mulig løsning er å etablere et rammeverk for sirkulær kompetanse: 1) Sirkulær produktdesignstrategi: kompetanse om livssyklus og materialer. 2) Sirkulære forretningsmodeller og verdiskaping, f.eks. kompetanse om å leie istedenfor å eie. 3) Systemtenkning og digitalisering: bruk av digitalisering og data til å gjennomføre og optimalisere et sirkulært skifte, f.eks. sensorer som optimaliserer energibruk i bygg. Deretter kan man spesialisere seg i ulike områder, som materialer, energi eller resirkulering. Ingeniørutdanningene må legge om sine tanke sett fra lineære til sirkulære prinsipper³.

³ Linkola, L., Grönlund, V. & Raudaskoski, A. (2021). Towards A Circular Economy - Skills and competences for STEM professionals. Ethica.