

Klimat- och näringslivsdepartementet
Kemikalieenheten, Kemikalier och avfall

Diarienumr. KN2023/03704

Remissvar gällande EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter i hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska och de europeiska klimatmålen och målet att Sverige ska nå netto-noll senast 2045.

Drivkraft Sverige har getts möjlighet att till Klimat- och näringslivsdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda förslag.

Bakgrund

EU kommissionen har lagt fram ett förslag till uppdatering av ELV-direktivet som idag är implementerat i Sverige genom producentansvarsförordningen (producentansvar för bilar, SFS 2023:132). Det nya är att ELV-direktivet blir en förordning och att den skärps på en rad punkter. En viktig del av kommissionens förslag är att man vill ha bättre kontroll på att de bilar som blivit ELV (End of Life Vehicles, dvs är uttjänta och är att betrakta som farligt avfall) så att de återvinns och inte säljs vidare eller exporteras.

Drivkraft Sveriges synpunkter

Vi delar kommissionens uppfattning om att det måste säkerställas att alla uttjänta fordon enligt ELV-definitionen tas om hand, hanteras och återvinns och inte kommer på villovägar och hanteras på ett för miljön skadligt sätt dels att man inte vill ha export av ELV farligt avfall som ju är förbjudet och faktiskt förekommer i relativt stor omfattning.

Det som vår bransch reagerat på är framförallt de kriterier som definierar en ELV och beskrivs i preamble 68 och artikel 37 och mer i detalj specificeras i Annex 1

Det är t.ex. orimligt att ett fordon kan definieras som att det inte går att reparera eller som uttjänt för att det inte besiktigats på två år och därmed ska återvinnas.

- Vi avstyrker förslaget som beskrivs i preamble 68 och föreslår att artikel 37 och Annex 1 stryks i sin helhet.
- Vi föreslår istället att:

- Ägaransvaret för den senaste/sista ägaren av fordonet skärps. Ägaren ska ha fullt ansvar för fordonet tills ägarbyte skett eller skrotningsintyg utfärdats och fordonet bevisligen lämnats in för skrotning
- Öka tillsynen av övergivna bilar och bilar som står uppställda i strid mot miljöbalken med hänvisning till ägarens ansvar.
- Alla kostnader för uppsamling och hantering inklusive den miljöpåverkan som uppstår när avställda fordon överges i naturen eller på annan plats alternativt/skrotas illegalt måste träffa den sista ägaren av det övergivna fordonet.
- Skärp villkoren för det svenska avställningsinstrumentet genom att börja driva in ej betalda vägtrafikregisteravgifter. Detta har hittills aldrig skett!
- Tillämpa förseningsavgift på vägtrafikregisteravgiften.
- Om en person återkommande har flera fordon med obetalda vägtrafikregisteravgifter bör de samlas till ett ärende för att effektivare kunna drivas in.
- Ta bort möjligheten till "administrativ skrotning" utom i undantagsfall.
- Utred hur export av avställda fordon ska hanteras för att undvika att avställningsinstrumentet utnyttjas för att exportera bilar som egentligen borde återvinnas och betraktas som farligt avfall enligt 2008/98/EC.

Ovanstående förslag bidrar till ökad cirkularitet genom att äldre bilar fortsättningsvis kan ställas av, repareras (med återanvända reservdelar), användas och sparas åt eftervärlden utan att definieras som ELV samtidigt som bilhobbyn inte drabbas av onödiga restriktioner.

Stockholm den 3 november 2023

Drivkraft Sverige

Anders Norén

Hållbarhetschef