



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEM SGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

m.remissvar@regeringskansliet.se
m.kemikalieenheten@regeringskansliet.se
dnr: M2021/02115

Stockholm 2021-12-20

Remissvar – M2021/02115 – Producentansvar för bilar respektive däck

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige tillstyrker i stora drag promemorians syften och dess förslag på anpassningar för att möta EU-regler, men har skarpa invändningar mot att frågan om en bils krottningspremie helt har utelämnats från promemorian, samt att man i stället för detta vill ålägga oss konsumenter ansvaret för att lämna in ett uttjänt fordon till återvinning.

Dessutom borde man ha passat på att skärpa regelverket för det fluff eller fines som idag tillåts användas för deponiändamål.

Det är viktigt att återvinningsbranschen och biltillverkarna även fortsatt har det huvudsakliga ansvaret för att återvinna en uttjänt bil.

Tvinga fram bättre återvinning – dispens för deponiändamål bör fasas ut

Som framgår av promemorian kvarstår det efter fragmentering av bilkarossen material som bland annat sorteras in under begreppen fluff respektive fines. Idag kan fluff användas för energiåtervinning, det vill säga brännas för att utvinna värme, men fines är mer komplicerat. Det kan innehålla plaster, glaskross, metaller eller organiskt material. Eftersom sådant inte får läggas på deponi, finns det idag möjlighet att söka dispens för att använda fines som exempelvis deponitäckning.

Detta får, efter uppmärksamhet bland annat i Sveriges Radios program Prynarnas Pris under 2020, anses utgöra en i bästa fall tveksam form av återvinning. Deponitäckning kan lika gärna ske med exempelvis lera. Det vill säga, det må vara en hantering som är tillåten idag men är den lämplig?

Ett problem med att det idag finns möjlighet att få dispens för deponitäckning är att det minskar incitamenten för biltillverkarna att förbättra bilen i konstruktions- och tillverkningsledet, vilket är ett grundläggande syfte med ELV-direktivet, samt att det leder till en ökad global användning av nytt material i stället för återvunnet.

När producentansvaret nu anpassas hade det alltså varit i linje med ELV-direktivet att i lämplig förordning, till exempel förordning 2001:512 om deponering av avfall, föreslå förändringar som tvingar biltillverkarna att i ännu högre utsträckning återvinna bilens alla delar.

Inför en bilskrotningspremie!

En av de mest centrala frågorna om bilåtervinning har helt förbisetts. Trots att promemorian innehåller viss omvärldsbevakning och upplysningar om att andra länder har särskilda bilpanter eller bilskrotningspremier, nämns ingenstans huruvida detta kunde vara ett alternativ i Sverige. Det finns inte någon som helst konsekvensanalys kring hur detta hade kunnat innebära att en ökad andel uttjänta bilar hamnar på rätt plats för återvinning.

Frågan om en bilskrotningspremie har i Sverige drivits aktivt sedan utfasningen av den tidigare bilskrotningspremien 2007. Det är en fråga som allt fler, även aktörer inom branschen, idag menar kan vara en helt rimlig åtgärd för att komma till rätta med att en allt lägre andel bilar lämnas in för återvinning.

I Sverige krävs att förutsättningarna för en bilskrotningspremie utreds och att effekterna av en sådan jämförs med de i promemorian lämnade förslagen.

Högre krav på bilägare – fel väg att gå, urholkar branschens ansvar

Vi ser ett flertal bekymmer i den föreslagna och helt nya ordningen att en bilägare skulle ha ett ansvar för att en uttjänt bil tas om hand av en aktör som återvinner den, när det i själva verket är ett ansvar som åligger biltillverkarna.

Det är ett förslag som jämfört med en bilskrotningspremie helt flyttar det centrala ansvaret från biltillverkare till bilägare. Bilskrotningspremien blir i stället ett styrmedel och ett incitament för bilägaren, samt beroende på upplägg en kostnad för biltillverkare och importörer, vars ansvar för att återvinna bilen därmed klargörs med större tydlighet.

Vi ställer oss också kritiska till att bilägaren ska kunna drabbas av påföljder om inlämning till en viss aktör inte sker, när det bilföretag som har ansvaret för att återvinna bilen inte drabbas på motsvarande sätt. Man vill enligt promemorian straffa konsumenter, samtidigt som man underlättar för näringslivet och bilbranschen att få in uttjänta produkter till återvinning.

Vi menar att förslaget varken är förenligt med tillverkaransvaret eller bilägarens rätt att själv bestämma över sina ägodelar.

Det finns dessutom oomkullrunneliga brister i uttryck som "uttjänt fordon" som gör att detta inte kan utgöra någon beskrivning i juridiska sammanhang. Bland annat eftersom värdet av ett fordon inte kan bestämmas av någon annan än dess ägare. Ett fordon som av många anses ekonomiskt olönsamt

att åtgärda för att få i brukbart skick kan ändå av sin ägare anses ha ett visst värde. Det går inte att sätta upp regelverk som hindrar en konsument att handla med denna vara på en öppen marknad.

Det finns dessutom en problematik i att anse fordon uttjänta baserat på vad det skulle kosta att reparera dem i Sverige, när de samtidigt kan anses fullt brukbara i andra EU-länder, där kostnaden för att åtgärda dem är betydligt lägre. Det går inte att sätta upp hinder för den fria marknad som existerar kring denna handel idag, oavsett vad man tycker om att äldre bilar exporteras till andra länder. Det vore lika orimligt att förhindra som att många svenskar skänker kläder som man anser sig inte längre behöva, till människor i andra länder.

Det går inte att på något enkelt sätt anse ett fordon som uttjänt genom en sådan onyanserad bedömning, än mindre som grund för utfärdande av pålagor eller tvingande regler för vad en medborgare har för rättighet att på egen hand besluta om, en rättighet som vi menar inte kan begränsas på det sätt förslagen i promemorian syftar till.

Vi ska även komma ihåg att det i Sverige finns en omfattande och rik bilkultur som utgör en trygg fritidsaktivitet och är ett meningsfullt hobbyintresse för hundratusentals människor, vars syfte till stora delar kretsar kring att bevara, renovera och vårda det kulturarv som enligt det här förslaget riskerar att sättas under lupp, av myndighetsperson beslutas vara avfall och påföras någon typ av sanktion ifall fordonet hanterats felaktigt eller säljs till en ny ägare. Detta menar vi är konsekvenser som inte står i proportion till syftet med regelverket som helhet – biltillverkarens ansvar att återvinna bilar.

Att som myndighetsperson eller lekman besluta om vad många skulle anse vara en uttjänt bil ska om förslaget blir verklighet ställas emot den enskildas uppfattning, som i stället kan handla om att med fritidsintresse och egen nedlagd tid reparera eller renovera en bil, sälja ett sådant objekt till andra privatpersoner eller på annat sätt disponera över sin tillgång på det sätt man själv beslutar.

Det kan inte anses förenligt med övriga regelverk, varken inom Sverige eller sådana som beslutas om av EU, att på ett så långtgående sätt bestämma över en enskild konsuments tillgång – därför är M Sverige starkt kritiska och frågande till hur krav på ökat bilägaransvar kan ha lämnat utredarnas bord.

Ett ökat bilägaransvar gagnar bara branschen och företagen – de som egentligen har ansvaret för att en bil återvinns.

M Sverige anser att bilägaren även fortsättningsvis själv ska äga rätten att bestämma när ett fordon är uttjänt och lämna in detta för återvinning, och dessutom borde erhålla en premie när så sker.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle