

Miljödepartementet
Rättsenheten
103 33 Stockholm

Stockholm
2010-01-28

Vår referens
R. Källström

Dnr
M2009/4588/R

Remiss av förslag till ändringar i förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar och bilskrotningsförordningen (2007:186), m.m.

Företagarna har fått möjligheten att yttra sig över ovan rubricerad remiss och har valt att lämna synpunkter på förändringen av 4 § och tillägget i 4 § i förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar samt förslaget i fordonsförordningens 4 §.

Sammanfattning

Företagarna är positiva till förslagets ambition mot ökad konkretion och ett tydligare genomförande av EU direktivet 2000/53/EG, då en harmonisering av medlemsländernas lagstiftning får anses som något positivt. Företagarna hyser dock vissa farhågor att det utökade ansvaret, som det innebär att även bildelar ska kunna lämnas till återvinning, inte kompletteras med ett utökat inflytande för de enskilda bildemonteringsfirmorna. Utan ett ökat inflytande för demonteringsföretagen finns risk att bilproducenterna förlägger sina uppdrag till ett fåtal anläggningar och på så sätt orsakar utslagning i skrotningsbranschen, vilket i huvudsak kommer att drabba små företag. Enligt Företagarna ska producentansvaret inte vara delbart, och det är viktigt att tydliggöra att det fortfarande är producentens ansvar att mottagningsystemet uppfyller kraven för att anses lämpligt. Riskerna är annars att små aktörer ensam tvingas ta ett oproportionerligt stort ansvar. I denna fråga är det viktigt att skilja mellan ett individuellt finansiellt ansvar och ett individuellt fysiskt ansvar.

Bilproducentens möjlighet att samarbeta med andra aktörer

Företagarna tillstyrker förändringen i 4 §, som förtydligar producentens möjlighet att samarbeta med andra ekonomiska aktörer i upprättandet av mottagningsystem, vilket i stor utsträckning sker redan idag. Möjligheten till samarbete bör gynna effektiviteten och möjliggöra för andra aktörer, som är bättre lämpade, än producenten att ta emot och återvinna bilar. Företagarna betonar dock vikten av att det med säkerhet är producenten som står för finansiering av mottagningsystem och eventuella kostnader för återvinning. Producentansvaret bygger på principen om *Polluter-pays-Principle*; den som orsakar kostnaden måste känna av den, annars uteblir internaliseringen. Bilproducenterna får anses ha en stark förhandlingsställning gentemot både nätverk av, och enskilda, bildemonteringsfirmor. Om lagen är otydlig i ansvarsfrågan kan det i värsta fall tvinga fel aktör att stå för kostnaden för omhändertagandet av uttjänade fordon vilket missgynnar effektiviteten på insamlingsmarknaden.

Företagarna ser gärna att skillnaden mellan individuellt finansiellt ansvar och individuellt fysiskt ansvar görs tydlig, där det fysiska ansvaret kräver att producenten upprättar och sköter infrastrukturen kring omhändertagandet av uttjänta bilar och det finansiella ansvaret enbart kräver att aktiviteterna blir gjorda, inte *vem* som gör dem. Det sistnämnda är att föredra för att uppnå kostnadseffektivitet och förespråkas därför av Företagarna.

Möjlighet att lämna bildelar vid mottagningssystemet

Bilproducenternas starka ställning gentemot demonteringsföretagen kan få implikationer även vid genomförandet av tillägget i 4 § om att utöka ansvaret, så att även bildelar ska vara möjliga att lämna vid mottagningssystemet. Företagarna anser att tillägget visserligen strävar i rätt riktning, men en viss tvekan finns till om utfallet verkligen blir det önskade. Ett utökat ansvar får rimligen anses leda till ökade kostnader. Det ska, enligt förslaget, vara möjligt för aktörerna att ta betalt för tjänsten, något som Företagarna antar kan ske på två sätt. Antingen genom att bildemonteringsfirman tar ut en avgift från den enskilde som lämnar bildelen eller genom att de kräver betalning från bilproducenterna för dessa ökade kostnader. I det första scenariot ser Företagarna en stor risk för att fler bildelar kommer att hamna i naturen, då den enskilde som krävs på betalning i många fall kommer att låta bli att lämna in bildelen. Om bildemonteringsfirman å andra sidan försöker lägga kostnaden för denna aktivitet på bilproducenten, vilket visserligen överensstämmer med tanken bakom *Polluter-pays-Principle*, talar producenternas starka ställning emot att detta i dagsläget skulle fungera tillfredställande. Hänsyn bör även tas till eventuella identifieringsproblem vad det gäller bildelar, något som försvårar bildemonterarens möjlighet till ersättning.

Ändring i fordonsförordningen avseende information till auktoriserade bildskrotare om demontering och komponenter som kan återanvändas

Företagarna tillstyrker det nya förslaget i 4 § fordonsförordningen om att en tillverkare av komponenter ska göra lämplig information om demontering, lagring och provning av komponenter som kan återanvändas tillgänglig för auktoriserade bildskrotare i den utsträckning som bildskrotarna begär det, så länge informationskravet inte blir orimligt stort. Eftersom komponenttillverkaren redan kan antas ha tillgång till informationen bör det inte medföra några större kostnader. Företagarna skulle dessutom gärna se att incitament gavs för kommunikationen att gå i motsatt riktning, d.v.s. från bildemonterare till komponenttillverkare, för att bättre säkerställa tillverkning av komponenter som är lätta att återanvända och återvinna. En sådan informationsöverföring bör kunna leda till bättre och billigare återvinningsprocess, förbättrade marginaler för bildemonteringsföretagen och en lägre samhällsekonomisk kostnad i form av bättre resursanvändning.

Företagarna

Christina Linderholm
Chef Analys & Opinion

Rebecca Källström