

Till: Klimat- och näringsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: kn.ke.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon (KN2023/03704)

Återvinningsindustriernas synpunkter i korthet

- Stöd för krav på att nya fordon ska utformas för att kunna repareras, återanvändas och återvinnas.
- Stöd för kvotplikt för plast i fordon.
- Kvotplikt bör främst inriktas på material där det idag saknas en marknad för återvunnet material.
- Reglerna behöver utformas med hänsyn till att de fordon som kommer att skrotas de kommande åren inte kommer att vara konstruerade för att återvinna och dessutom kan innehålla förbjudna ämnen.

Återvinningsindustrierna välkomnar det nya förslaget till förordning för uttjänta fordon och typgodkännande (ELV). Vi ser positivt på att slå ihop reglerna för typgodkännande och avfallshantering till en förordning, då detta ger bättre förutsättningar för att säkerställa hållbarhet i hela livscykel. Vidare välkomnar vi att tillämpningsområdet breddats för att omfatta fler fordonstyper i jämförelse med ELV-direktivet. Mer detaljerade synpunkter på artiklar finner ni nedan.

Detaljerade synpunkter

Definitioner (artikel 3)

Definitionen av *avlägsnande* är mycket lik definitionen av samma begrepp i WEEE-direktivet. I WEEE-direktivet kan de uppräknade metoderna för avlägsnande användas i hela återvinningskedet, medan det nu aktuella förslaget är begränsat till åtgärder innan fragmentering. Någon faktisk möjlighet att innan fragmentering av fordon använda kemiska, termiska eller metallurgiska metoder är inte möjligt. Utifrån dessa skillnader i hur man behandlar ett uttjänt fordon och elektronikavfall anser vi att det är lämpligt att anpassa definitionen utifrån detta. Vi föreslår att orden *kemisk*, *termisk* samt *metallurgisk* stryks i punkten 12, alternativt att man använder en annan term i ELV-förordningen:

(12) 'removal' means manual or mechanical, ~~chemical, thermal~~ handling with the result that the targeted parts, components or materials from end-of-life vehicles are individually identifiable as a separate output stream or part of an output stream;

Kvotplikt (artikel 6)

Vi stödjer kvotplikten för 25 % återvunnen plast i fordon, men detta krav bör kunna uppfyllas tidigare än 72 månader (dvs. sex år) efter ikraftträdande.

Vi stödjer även ambitionen att 25 % av denna andel ska komma från uttjänta fordon. Det bör dock tas i beaktande att mycket av den plast som finns i uttjänta bilar idag sorteras ut som farligt avfall eftersom den innehåller förbjudna ämnen eller ämnen som är klassificerade som skadliga för hälsa eller miljö. Att kräva att en viss andel av den återvunna plasten i bilar ska komma från just bilar är därför av underordnad betydelse i ett övergångsskede. Vi föreslår därför att kravet på att 25 % av det återvunna materialet ska komma från uttjänta bilar ges en längre övergångstid för att säkerställa att det verkligen finns material att tillgå. Vi föreslår därför följande ändringar:

*1. The plastic contained in each vehicle type that is type-approved as of [OP: Please insert the date = the first day of the month following ~~72~~ 48 months after the date of entry into force of the Regulation] under Regulation (EU) 2018/858 shall contain a minimum of 25 % of plastic recycled by weight from post-consumer plastic waste. **By [OP: Please insert the date = the first day of the month following 120 months after the date of entry into force of the Regulation], At least 25 % of the target set out in the first subparagraph shall be achieved by including plastics recycled from end-of-life vehicles in the vehicle type concerned.***

Gällande kvotplikt för stål och aluminium ställer vi oss frågande till behovet – det finns idag en välfungerande marknad för återvunnet stål och aluminium i EU. Vi anser att kvotplikt främst bör inriktas på marknader där återvunnet material inte kan konkurrera med nyutvunnet material.

Vi stödjer en kvotplikt för kritiska råmaterial i permanenta magneter. Det finns dock redan en kvotplikt för dessa material i den förordning om kritiska råmaterial (CRMA) som just nu förhandlas i trepartssamtal. Vi kan se att kraven passar bättre i produktlagstiftning och att det är lämpligt med ett bemyndigande för kommissionen som möjliggör att man i framtiden för över kraven från CRMA till ELV (och annan produktlagstiftning). Däremot framstår det som märkligt att kommissionen ska utreda huruvida en kvotplikt för vissa kritiska råmaterial i permanent magneter i elmotorer, då de i ett redan lagt lagstiftningsförslag föreslagit just kvotplikt för permanent magneter. Vi föreslår därför följande ändringar:

4. By [OP: Please insert the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation], the Commission shall assess the feasibility of establishing a requirement on the minimum share of:

(a) aluminium and its alloys, magnesium and its alloys, recycled from post-consumer waste and incorporated into vehicle types; and

~~(b) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium or boron recycled from post-consumer waste and incorporated into permanent magnets in e-drive motors.~~

After finalisation of the assessment referred in the first subparagraph, the Commission is empowered to adopt delegated acts, in accordance with Article 50, to supplement this Regulation by establishing a minimum share of aluminium and its alloys, **and** magnesium and its alloys, ~~neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium or boron~~ recycled from post-consumer waste that shall be present in and incorporated into the vehicles types to be type-approved under this Regulation and Regulation (EU) 2018/858.

4a (NEW). The Commission shall be empowered to adopt delegated acts, in accordance with Article 50, to supplement this Regulation by establishing a minimum share of neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium or boron recycled from post-consumer waste and incorporated into permanent magnets in e-drive motors that shall be present in and incorporated into the vehicles types to be type-approved under this Regulation and Regulation (EU) 2018/858.

Krav gällande design och information i leverantörskedjan (artikel 4, 7, 12, 13)

Vi stödjer generellt krav som innebär att fordon ska konstrueras på ett sätt om möjliggör återvinning och återanvändning. Detta innefattar såväl krav på att fordonen ska vara designade för att möjliggöra att målen gällande återvinning i förordningen kan nås (artikel 2), som krav på att delar och komponenter ska kunna avlägsnas och bytas ut (artikel 7). Dessa krav är helt centrala för att säkerställa att de fordon som sätts på marknaden verkligen kan återvinnas och att delar och komponenter kan återanvändas, repareras och bytas ut. Det är också av största vikt att tillverkaren förser avfallshanterare och reparatörer med information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material (artikel 11). Cirkularitetspass för fordon är en viktig del av informationsöverförandet. För att återvinnare på ett effektivt och säkert sätt ska kunna återvinna fordon så bör information om kemikalier i fordonet inkluderas i den information som ska ges i det cirkularitetspasset. Denna information bör omfatta ämnen som inger betänkligheter enligt förordningen om ekodesign för hållbarhet. Ett sådant krav kan föras in i artikel 13.2:

2. The circularity vehicle passport shall contain the information *on substances of concern and information* referred to in Article 11 of this Regulation in digital format and shall be accessible free of charge.

Differentierade avgifter (artikel 21)

Vi anser att differentierade producentansvarsavgifter är ett viktigt verktyg för att driva på utveckling av produkter och premiära de producenter som designar sina fordon så att de är enklare att demontera och återvinna. I praktiken är det dock mycket svårt att bedöma kostnaden för olika typer av bilar. Producenten ansvarar för de kostnader som uppstår i insamling, mottagning, sanering, demontering, logistik samt återvinning. Kostnaden i hela den värdekedjan behöver beaktas när ansvaret för kostnaden ska fastställas. För att ansvaret för kostnader ska kunna hanteras i praktiken

krävs en tydlig metodik och en tydlig rollfördelning för den beslutsprocess som behövs för att fastställa kostnadsnivån i utgångsläget samt hur förändringar över tid ska beaktas.

Insamling av uttjänta fordon (artikel 23)

Sedan den svenska skrotningspremien togs bort har antalet fordon som är tillfälligt avställda mer än fördubblats i Sverige. Idag finns cirka 1,4 miljoner avställda fordon. Många av dess fordon borde återvinnas, men idag saknas incitament för den som har ett uttjänt fordon att lämna detta till återvinning. Vi anser att medlemsstaterna bör kunna införa nationella incitament för att driva på en ökad insamling av uttjänta fordon. Förordningen bör därför utformas på ett sätt som medger tillräcklig flexibilitet för medlemsstaterna att införa nationella incitament för ökad insamling av uttjänta fordon.

Sanering av uttjänta fordon (artikel 29 och bilaga VII del B)

Vi vill lyfta fram att artikel 29.4 och bilaga VII, del B para 2 (e) och (d) innehåller skrivningar som är liknande, men inte likalydande. I artikel 29.4 anges att delar, komponenter och material som innehåller de ämnen som anges i artikel 5.2 ska tas ut ur fordonet och hanteras i enlighet med avfallsdirektivet (2008/98/EG). I bilaga VII del B, para 2 (d) anges att material som innehåller de ämnen som anges i artikel 5.2 och som måste märkas enligt bilaga III ska separeras och bortskaffas i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98. Vi förstår syftet med att säkerställa att material som innehåller dessa ämnen alltid ska hanteras som farligt avfall, men skrivningarna bör ses över för att vara samstämmiga. Vi vill även lyfta fram att allt avfall som klassificeras som farligt avfall enligt avfallsdirektivet – oavsett vilka farliga ämnen materialet innehåller – ska hanteras som farligt avfall.

Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering (artikel 30 och bilaga VII del C)

Delar som kan återanvändas, eller som behöver avlägsnas för att säkerställa arbetsmiljön för demonterare, ska avlägsnas innan fragmenteringen.

Delar såsom förbränningsmotorer och växellådor som kan återanvändas har ett andrahandsvärde. Redan idag avlägsnas dessa delar innan fordonet fragmenteras. I de fall dessa delar inte kan återanvändas, t.ex. på krockskada eller att tekniken är föråldrad, fragmenteras de med resten av fordonet eftersom det i sig inte påverkar återvinningen negativt eller i sig har en negativ påverkan på hälsa eller miljö. Möjligheten att undanta komponenter från kravet på avlägsnande innan fragmentering i artikel 30.2 bör därför utökas till hela listan i del C i bilaga VII för att återvinningen ska bli så kostnadseffektiv som möjligt och även för att framtidssäkra den då nya återvinningstekniker kan ändra förutsättningarna. Om denna flexibilitet inskränks ytterligare under förhandlingen behöver listan ses över och det är då rimligt att förbränningsmotorer och växellådor tas bort från listan på delar och komponenter som ska avlägsnas i bilaga VII del C. Vi föreslår därför följande justering:

2. Paragraph 1 shall not apply if an authorised treatment facility demonstrates, that post-shredder technologies separates materials from parts and components listed in Part C, ~~entries 13 to 19~~, of Annex VII, as efficiently as manual dismantling processes or semi-automated disassembly processes.

Mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt deponiförbud (artikel 34 och 35)

Vi står helt bakom målen för återanvändning och återvinning för fordon samt målet om att 30 % av all plast ska återvinnas. Målet kan dock behöva ökas successivt i takt med att de bilar som kommer in för återvinning också är konstruerade och designade för att det ska vara möjligt. Vi står även bakom förbudet mot deponi av icke-inert material, som innebär att återvinningsmålen i realiteten skärps.

Vi vill framhålla att de fordon som återvinns idag och som kommer att återvinnas de kommande åren inte kommer att vara konstruerade för återvinning, då de inte omfattas av kraven i lagstiftningen. I realiteten kan detta påverka möjligheten att nå upp till de högt ställda målen för återvinning. Plasten i äldre fordon innehåller dessutom ofta förbjudna flamskyddsmedel som inte ska cirkuleras, utan behandlas som farligt avfall, vilket också påverkar möjligheten att nå målen

När det gäller återvinningsmålen så är det värt att notera att beräkningssätten skiljer sig i olika lagstiftningar. Detta gäller t.ex. WEEE-direktivet och ELV-direktivet, trots att de produkter som omfattas av dessa lagstiftningar på många sätt har liknande egenskaper. För elavfall ska återvinningsmålen beräknas efter att de sanerats från komponenter och ämnen som klassas som farligt avfall. Någon sådan avräkning får inte göras enligt ELV-direktivet eller den nu föreslagna förordningen. Detta trots att återvinningsmålen generellt sett är högre för fordon än för elavfall. Det kan också noteras att nivån på återvinningsgrad enligt WEEE-direktivet är på en lägre nivå än i ELV-direktivet. En anledning till att målet i ELV-direktivet är högre är att beräkningen av materialåtervinning enligt dagens lagstiftning inkluderar möjligheten till så kallad backfilling, t.ex. att använda fraktioner som sorteras ut efter fragmentering (fines) som konstruktionsmaterial.

I förslaget anges i artikel 3.2.a att materialåtervinning ska ha samma innebörd som i avfallsdirektivet. Det innebär i praktiken en avsevärd skärpning av materialåtervinningsmålet i förslagets artikel 34 eftersom materialåtervinning i dagens ELV-direktiv har en annan definition än i avfallsdirektivet. Som angivits ovan är 'backfilling' (återfyllnad) ett materialåtervinningsförfarande i det befintliga ELV-direktivet varit, till skillnad från definitionen i avfallsdirektivet.

Vissa fraktioner från fragmenteringen kan idag inte återvinnas på annat sätt än genom att användas som konstruktionsmaterial för anläggningsändamål, och det är denna användning som idag innebär att materialåtervinningsmålet på 85 % i befintligt direktiv nås. I övergångsbestämmelserna i förslaget anges i artikel 56.1.c att återvinningsmålen i det befintliga direktivet ska fortsätta att gälla 36 månader efter att förslaget trätt i kraft. Den ändrade definitionen av materialåtervinning nämns dock inte. Det är därför otydligt om det skärpta materialåtervinningsmålet träder i kraft samtidigt som återvinningsmålen i förslaget träder i kraft eller om skärpningen inträder redan ett år efter förändringen träder i kraft enligt artikel 56.1 i förslaget. Detta måste klargöras i förordningstexten.

Vi noterar att de skärpta kraven på återvinning inträder innan kraven på att fordon ska konstrueras för återanvändning och återvinning. Rimligen borde de högre återvinningsmål inte inträda tidigare än de krav på konstruktion som riktas mot producenterna. Vi föreslår därför att övergångstiden förlängs

så att återvinningskraven börjar gälla samtidigt som designkraven, det vill säga 72 månader efter ikraftträdande:

1. From [OP: Please insert the date = the first day of the calendar year following ~~36~~ 72 months after the date of entry into force of the Regulation], Member States shall ensure that the following targets are met by the waste management operators:
 - (a) the reuse and recovery, as calculated together, shall be a minimum of 95 %, by average weight per vehicle, excluding batteries, and year;
 - (b) the reuse and recycling, as calculated together, shall be a minimum of 85 %, by average weight per vehicle, excluding batteries, and year.
2. From [OP: please insert a date = the first day of the calendar year following 60 months after the date of entry into force of the Regulation] Member States shall ensure that waste management operators achieve a yearly target for the recycling of plastics of at least 30 % of the total weight of plastics contained in the vehicles delivered to the waste management operators.

Export till tredje land av uttjänta fordon och begagnade fordon (artikel 36, 37 och 38)

Vi ser positivt på att det ställs krav på att den som exporterar uttjänta fordon till tredjeland ska kunna visa att hanteringen är i stort sett samma som om behandlingen skett i EU. Det är också positivt att det i på att den som vill sälja ett begagnat fordon måste kunna visa att fordonet inte är uttjänt både inom EU och vid export till tredje land.

Krav på tredjepartscertifiering för auktoriserade bildemonterare (artikel 27)

Kraven på att hanteringen hos bildemonterare utförs på ett kvalitetssäkrat sätt ökar i takt med att den tekniska utvecklingen går allt snabbare, inte minst från ett säkerhetsperspektiv. I förordningen rekommenderas att medlemsländerna genomför krav på certifiering av bildemonterare. Vi anser att det bör ställas krav på att bildemonterare ska ha en tredjepartscertifiering där verksamheten årligen revideras av en utomstående part, och föreslår därför följande ändring:

~~5. Member States shall encourage a~~ **Authorized treatment facilities to introduce shall be certified for environmental management systems in accordance with Regulation (EC) No 1221/2009.**

Kontroll av efterlevnad (artikel 46 och 47)

Tillsyn är helt central för att säkerställa att uttjänta fordon och annat avfall hanteras på rätt sätt och för att skydda människors hälsa och miljön. Vi anser därför att det är bra att medlemsstaterna åläggs att se till att det utförs tillsyn och ha ett välfungerande system för tillsyn. Vi ser att ambitionsnivån för tillsyn bör ökas från de föreslagna 10 % av aktörerna varje år. Vi skulle helst se att alla aktörer tillsynas varje år, men inser att det är ett högt ställt krav. Rimligen borde ambitionen höjas till en nivå på minst 25 % av aktörerna årligen.

Stockholm 1 november 2023
Maria Wallin
Chef cirkularitet och återvinning
Återvinningsindustrierna