



Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
m.kemikalieenheten@regeringskansliet.se

Yttrande angående remiss Producentansvar för bilar respektive däck – nya regler för att genomföra EU:s avfallsdirektiv (diarienummer M2021/02115)

BIL Sweden med medlemmar önskar lämna synpunkter på ovanstående remiss. Vi har valt att dela upp vårt remissvar i en del rörande producentansvaret för bil och en del rörande producentansvaret för däck.

A. Producentansvaret för bilar

1. Bakgrund

Miljödepartementet föreslår att förordning (2007:185) om producentansvar för bilar ska ersättas av en ny förordning där det bl.a. ställs krav på att en bilproducent ska tillhandahålla eller anlita en producentansvarsorganisation för att ta hand om bilar när dessa blir avfall. Anledningen till detta är att man vill genomföra de allmänna minimikraven i EU:s reviderade avfallsdirektiv. Minimikraven innehåller flera viktiga punkter, framförallt behöver dessa två genomföras;

- ”fastställa tydliga roller och ansvarsområden för alla relevanta inblandade aktörer.....”
- ”säkerställa att alla produkters producenter har de ekonomiska medel som krävs för att fullgöra sina skyldigheter inom utökat producentansvar.”

Miljödepartementet har uttalat att förändringarna i producentansvarsförordningen som de lägger fram, syftar till att uppnå minimikraven i enlighet med avfallsdirektivet och att andra förändringar får vänta till det uppdatera producentansvarsdirektivet/-förordningen inom EU är beslutat.

2. BIL Swedens synpunkter i sammandrag

Sverige behöver anpassa sin lagstiftning för att införa de allmänna minimikraven i EU:s reviderade avfallsdirektiv (2008/98/EC, ”WFD”), och detta stödjer BIL Sweden till fullo.

Vi är däremot mycket kritiska till förslaget, då vi inte anser att det varken ”träffar målet”, dvs uppfyller minimikraven i avfallslagstiftningen, eller har stöd i Producentansvaret för uttjänta fordon 2000/53/EC (”ELV-direktivet”). Vi anser t.o.m att förslaget i flera avseenden strider mot avfallsdirektivet 2008/98/EC.

Miljödepartementet lägger fram ett helt annat, mycket omvälvande förslag, som vi inte kan se något fog för att införa, utan som t.o.m. kan försvåra införandet av så mycket annan viktig producentansvarslagstiftning som är på gång. Både ny batterilagstiftning är

snart på plats, samt revidering av producentansvar för uttjänta fordon (ELV-direktivet) är planerat, två lagstiftningar som mycket väl kan dra åt helt motsatt håll, jämfört med Miljödepartementets förslag.

Förslaget åtgärdar dessutom överhuvudtaget inte de brister vi tidigare pekat ut med dagens system.

BIL Sweden avstyrker därför förslaget i dess helhet. Se utförlig argumentation i del 4.

Vi föreslår istället att man inför de förändringar man gjort i Tyskland, för att uppfylla de allmänna minimikraven, se del 5.

3. Kommentarer till paragrafer i Förslag till förordning om producentansvar för bilar (kapitel 1.2 i förslaget)

Vi väljer här att kommentera de paragrafer där vi har synpunkter, direkt eller indirekt kopplat till paragraferna. (Det gulmarkerade är det vi bedömt som nytt, jämfört med befintlig förordning.) **Vi anser dock att regeringen ska välja en helt annan lösning än den föreslagna, se vidare under del 5.**

A1.	1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om ett system för utökat producentansvar för avfallshantering av uttjänta bilar. Förordningen syftar till att bilar ska utformas och framställas på ett sådant sätt att uppkomsten av avfall förebyggs. I fråga om det avfall som ändå uppkommer syftar förordningen till att 1. producenterna ska bekosta omhändertagandet av uttjänta bilar, 2. uttjänta bilar ska kunna återvinnas eller komponenter från sådana bilar ska kunna återanvändas, och 3. de mål som anges i 23 § ska kunna nås.	<p>Vad avses med §1, punkt 1; <i>I fråga om det avfall som ändå uppkommer syftar förordningen till att 1. producenterna ska bekosta omhändertagandet av uttjänta bilar?</i> Vad ingår i ordet ”omhändertagandet”? Viket stöd har Miljödepartementet för införande av detta <u>nya</u> ekonomiska ansvar?</p> <p>Bilproducenterna har enligt ELV-direktivet ekonomiskt ansvar för mottagningsnätet, men inte för det avfall som kan tänkas uppstå eftersom bildemontering är en lönsam affär.</p> <p>Följande är av stor vikt att notera, i WFD 2008/98/EC, artikel 8a, punkt 4;</p> <p><i>4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att de ekonomiska bidrag som betalas av produktens producent för att fullgöra sina skyldigheter inom utökat producentansvar a) täcker följande kostnader för de produkter som producenten släpper ut på den berörda medlemsstatens marknad: — kostnader för separat insamling, efterföljande transport och behandling av avfall, inklusive behandling som krävs för att uppfylla unionens avfallshanteringsmål samt kostnader som krävs för att uppfylla andra mål enligt punkt 1 b, med beaktande av intäkterna från återanvändning, från försäljning av returvaror från dess produkter och från uttagna depositionsavgifter, — kostnader för tillhandahållande av lämplig information till avfallsinnehavare i enlighet med punkt 2, — kostnader för insamling och rapportering av uppgifter i enlighet med punkt 1 c, Denna punkt ska inte tillämpas på system för utökat producentansvar som inrättats i enlighet med direktiv 2000/53/EG, 2006/66/EG eller 2012/19/EU.</i></p> <p>Har Miljödepartementet bortsett från detta undantag?</p>
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A2.	5 § I denna förordning avses med ekonomisk aktör: den som 1. tillverkar eller distribuerar bilar eller bilars komponenter och material, 2. försäkrar bilar, eller 3. samlar in, demonterar, fragmenterar, återvinner, materialåtervinner eller på annat sätt behandlar uttjänta bilar eller bilars komponenter och material,	<p>Definitionen av ”ekonomisk aktör” är identisk med 2a § i nuvarande förordning, och flera olika aktörer nämns. Begreppet ”Ekonomisk aktör” förekommer <u>enbart</u> i definitionen i §5. Därmed kan vi konstatera att inget ansvar genom detta förslag, identifierats och/eller fallit på någon annan ekonomisk aktör än på producenterna och bildemonterarna (genom Bilskrotningsförordningen) trots att detta varit anledningen till att Sverige fått påpekande från kommissionen vid två tillfällen. Inget legalt ansvar vilar således varken på t.ex. fragmenteringsindustrin eller försäkringsbolagen.</p> <p>Vi tycker det är anmärkningsvärt att ingen förändring föreslås här, då det t.o.m. i minimikraven ingår att ”fastställa tydliga roller och ansvarsområden för alla relevanta inblandade aktörer.....”</p>
A3.	5 § producent: den som yrkesmässigt 1. tillverkar bilar i Sverige, 2. för in bilar till Sverige, eller 3. från ett annat land än Sverige säljer bilar till användare i Sverige, ----- producentombud: den som är etablerad i Sverige och har fått en skriftlig fullmakt att fullgöra skyldigheter som en producent har enligt denna förordning.	<p>Här har en ytterligare ”producent” tillkommit, den som ”från ett annat land än Sverige säljer bilar till användare i Sverige”. Hur ska detta fungera/kontrolleras, dvs vem ska hålla koll på att även dessa aktörer tar sitt ansvar?</p> <p>Även begreppet ”producentombud” har tillkommit. Kan ett producentombud starta ett producentansvarsbolag?</p>
A4.	Definition av mottagningssystem saknas i förslaget	I dagens SFS 2007:185 finns en definition av ”mottagningssystem” lydandes ”ett system som en producent eller annan ekonomisk aktör upprätthåller eller är ansluten till och dit uttjänta bilar och bildelar kan lämnas för att återanvändas, återvinnas eller bortskaffas.” Dessutom; ”Producenten ska fullgöra sin skyldighet enligt 3 § genom att <u>själv</u> eller tillsammans med andra ekonomiska aktörer se till att det finns ett eller flera lämpliga mottagningssystem.”
A5.	12 § Ett ombud som har utsetts enligt 11 § ska anmäla detta till Naturvårdsverket. En anmälan ska innehålla 1. ombudets namn, kontaktuppgifter, person- eller organisationsnummer och en kopia på den skriftliga fullmakten som avses i 11 §, 2. producentens namn, kontaktuppgifter och skatteregistreringsnummer, och 3. uppgift om vilken produkt som ombudet ska svara för. Ombudet ska snarast underrätta Naturvårdsverket om ändringar i fråga om de uppgifter som har lämnats.	Bör inte ombudet åläggas samma rapporteringsskyldighet som producenten, se 10 §, dvs också; 2. uppgift om bilvarumärke och typ av bil som producenten avser att släppa ut på den svenska marknaden, och 3. uppgift om vilken producentansvarsorganisation för bilar som producenten tillhandahåller eller har anlitat och producentansvarsorganisationens kontaktuppgifter och organisationsnummer. Producenten ska snarast underrätta Naturvårdsverket om ändringar i fråga om de uppgifter som har lämnats.
A6.	14 § En producentansvarsorganisation för bilar ska tillhandahålla ett lämpligt mottagningssystem för uttjänta bilar. Ett mottagningssystem ska anses lämpligt om det 1. möjliggör för den som innehar en uttjänt bil	Här ser vi en risk att tillsynsansvaret vältras över på producentansvarsorganisationen, se punkt 5 (gulmarkerad). Kommer punkt 5 också gälla för de bildemonterare som <u>inte</u> ingår i producentens nätverk eller kommer det fungera som idag, dvs vara helt beroende av om/hur tillsyn existerar eller ej i en viss kommun!? Vi anser att detta krav

<p>eller bildel att lämna den till mottagningsystemet vid ett fast mottagningsställe, en mobil mottagningsstation eller på annat sätt 12 a) inom den kommun där den som innehar en uttjänt bil har sin hemvist, eller b) inom ett avstånd om 50 kilometer, 2. är lättillgängligt och ger god service åt den som kan antas vilja lämna en uttjänt bil eller bildel till mottagningsystemet, 3. innebär att en uttjänt bil eller bildel som lämnas till mottagningsystemet tas om hand för skrotning av en auktoriserad bilskrotare, 4. är utformat så att de som hanterar uttjänta bilar eller bildelar i systemet inte på grund av bilarnas och bildelarnas egenskaper utsätts för hälso- eller säkerhetsrisk, och 5. innebär att avfall från uttjänta bilar som har tagits emot hanteras på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt och genomgår ett fullständigt behandlingsförfarande i enlighet med 15 kap. 10 § miljöbalken.</p>	<p>ska ingå i Bilskrotningsförordningen, och gälla <u>alla</u> bildemonterare.</p> <p>Här vill vi påminna om den kritik BIL Sweden med fler aktörer tidigare framfört, att tillsynen i landet varierar stort. Vi anser att en producentansvarsorganisation i möjligaste mån såklart ska försäkra sig om att aktörerna/underleverantörerna i det ”egna” systemet uppfyller kraven i miljöbalken, <u>men det måste väl ändå vara den kommunala tillsynen som kontrollerar detta!?</u> <u>Alla</u> bildemonterare i landet måste tillsynas, men tyvärr sker inte detta idag. Om ”tillsynen” (och då utförd av en producentansvarsorganisation) endast gäller de bildemonterare som ingår i producenternas (producentansvarsorganisationernas) nätverk, är vi illa ute. Att de bildemonterare som <u>inte</u> ingår i producenternas nätverk i praktiken tillåts gena i kurvorna och inte behandla avfall på ett miljömässigt godtagbart sätt eftersom de kanske inte tillsynas överhuvudtaget, är ej acceptabelt vare sig ur miljösynpunkt eller konkurrenshänseende (lika villkor).</p> <p>Enligt artikel 23 i avfallsdirektivet 2008/98/EG, ska medlemsstaterna kräva att verksamhetsutövare som hanterar avfall har tillstånd av behörig myndighet. (Vad som gäller för medlemsstaterna att beakta när det gäller tillstånd för verksamhetsutövare som behandlar uttjänta fordon, finns utförligt beskrivet i ELV-direktivet, artikel 6.) När det gäller bildemonterare är det Länsstyrelsen som ger ut tillstånd. Tyvärr finns det länsstyrelser som ger bildemonterare fortsatt auktorisation, trots att de inte uppfyller Bilskrotningsförordningen (källa SBR, detta har SBR också vid ett flertal tillfällen framfört). Vidare så framgår det av artikel 34 i avfallsdirektivet (2008/98/EG) att de behöriga myndigheterna med jämna mellanrum ska inspektera verksamhetsutövare som hanterar avfall. Här har Länsstyrelserna delegerat tillsynen till kommunerna. Det finns som tidigare nämnts, bildemonterare som <u>aldrig</u> tillsynats! Vidare, framgår det av artikel 35 i avfallsdirektivet 2008/98/EG, att verksamhetsutövare som hanterar avfall, ska föra register över det avfall man hanterar (punkt 1), <u>och</u> det är enligt punkt 4 i artikel 35, <u>medlemsstaterna</u> som ska inrätta elektroniska register för att registrera avfallet enligt punkt 1. Vi anser att det är medlemsstaten som ska vara ansvarig mottagare av rapportering också gällande producentansvaret för uttjänta fordon, eftersom producenterna inte kan utöva tillsyn. Idag behöver bildemonterare utföra en betungande dubbelrapportering av samma avfall, både till ”Avfallsregistret” och bilproducenternas rapporteringssystem.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>(I t.ex. Finland har man, för att motverka dubbelrapportering, gett bilproducenterna access till det rapporteringssystem i vilket bildemonterare rapporterar, så att bilproducenterna ska kunna få tillgång till data för att fullgöra sin egen rapporteringsplikt.)</p> <p>Sammanfattningsvis; Vi är skarpt kritiska till att tillsynsansvar vältras över på producenterna. Producenterna (eller producentansvarsorganisationen) har inte tillsynsbefogenheter, ej heller rådighet. Vi anser att det Miljödepartementet föreslår, är i strid med flera artiklar i Avfallsdirektivet (de som precis nämnts). Att uttjänta bilar ska behandlas i enlighet med 15 kap. 10 § miljöbalken, hör hemma i Bilskrottningsförordningen!</p>
A7.	<p>Likabehandling av producenter 20 § En producentansvarsorganisation för bilar ska ge producenter, oavsett storlek och ursprung, möjlighet att uppfylla kravet i 13 § utan villkor som diskriminerar någon producent.</p> <p>OCH</p> <p>Ersättning från producenter till en producentansvarsorganisation</p> <p>21 § Vid beräkningen av den ersättning som en producentansvarsorganisation för bilar tar ut av en enskild producent ska producentansvarsorganisationen ta hänsyn till den mängd bilar som producenten släpper ut på den svenska marknaden. Hänsyn ska också tas till bland annat 1. bilens förväntade livslängd, 2. möjligheten att reparera bilen, och 3. möjligheten att återanvända och materialåtervinna komponenter och material i bilen.</p>	<p>Kommentar A7, gäller §20-21; Miljödepartementet föreslår att alla producenter ska behandlas lika, och man föreslår i 21 § hur en producentansvarsorganisation kan ta betalt av sina medlemmar.</p> <p>Vi avråder från att krav på producentansvarsorganisation införs i dagsläget och vi ser också problem med den föreslagna ”debiteringsmodellen” (21 §). Vi förstår att Miljödepartementet har haft som mål att upprätta en debiteringsmodell som utgår från att det ska löna sig att tillverka bilar som håller så länge som möjligt, och som är möjliga att återvinna så mycket som möjligt. Men vi kan inte se HUR detta ska kunna avgöras. T.ex. är vår erfarenhet att de mest hållbara bilarna tenderar att bli de bilar som exporterar ur landet (se pkt 1 i debiteringsmodellen). Hur ska då detta mätas? HUR ska reparerbarhet mätas? HUR ska återanvändnings- och materialåtervinningsbarhet mätas?</p> <p>Vårt förslag är att invänta både ny batterilagstiftning, samt reviderad ELV-lagstiftning. Båda dessa lagstiftningar kommer formulera VAD som ska eftersträvas ur miljösynpunkt och därmed behöver mätas/premieras.</p>
A8.	<p>Redovisning av uppgifter till Naturvårdsverket 35 § En producent ska senast den 31 mars varje år till Naturvårdsverket 1. redovisa på vilket sätt producenten har uppfyllt sina skyldigheter enligt denna förordning, och 2. sammanställa och lämna de uppgifter som producenten har fått från auktoriserade bilskrotare enligt 47 § första stycket bilskrottningsförordningen (2007:186), som</p>	<p>Miljödepartementet har föreslagit att rapporteringsansvaret ska ligga på producentansvarsorganisationerna. Idag sköter BIL Sweden materialrapporteringen för sina medlemmar, och ska samla in uppgifter från landets alla bildemonterare. BIL Sweden har absolut ingen rådighet över det faktum att många av landets fristående bildemonterare väljer att inte rapportera in i systemet (år ut och år in).</p> <p>Här ser vi återigen, med liggande förslag, en risk att man vältrar över ett ansvar på en aktör utan rådighet.</p>

<p>Naturvårdsverket behöver för kontroll av att återvinnings- och återanvändningsmålen i 23 § nås samt för att fullgöra uppgifter i fråga om rapportering enligt 40 § till Europeiska kommissionen.</p>	<p>I WFD framgår det att det är medlemsstaten som ansvarar för ett rapporteringssystem, vilket också är logiskt eftersom staten har möjlighet att påverka länsstyrelser och kommuner att ta sitt tillsynsansvar, se WFD 2008/98/EC, artikel 8a, No. 1 c och No. 5;</p> <p>1. Om system för utökat producentansvar inrättas i enlighet med artikel 8.1, och även enligt andra unionslagstiftningsakter, ska medlemsstaterna</p> <p>c) säkerställa att ett rapporteringssystem inrättas för att samla in uppgifter om produkter som släpps ut på medlemsstatens marknad av produkters producenter som omfattas av utökat producentansvar och uppgifter om insamling och behandling av avfall från dessa produkter, i tillämpliga fall med angivande av avfallsflödena samt andra uppgifter som är relevanta för tillämpningen av led b,</p> <p>5. Medlemsstaterna ska inrätta ett lämpligt system för övervakning och kontroll av efterlevnad i syfte att säkerställa att produkters producenter och organisationer som med avseende på utökat producentansvar genomför skyldigheter för deras räkning, inklusive vid distansförsäljning, att de ekonomiska medlen används på ett korrekt sätt, och att alla aktörer som deltar i genomförandet av systemen för utökat producentansvar rapporterar tillförlitliga uppgifter.</p> <p>Notera även artikel 35 i avfallsdirektivet 2008/98/EG;</p> <p>1. De verksamhetsutövare som avses i artikel 23.1, producenter av farligt avfall och verksamhetsutövare som yrkesmässigt samlar in eller transporterar farligt avfall eller agerar som handlare och mäklare av farligt avfall, ska föra ett register i tidsföljd över a) avfallens mängd, typ och ursprung, samt mängden av produkter och material som är ett resultat av förberedelse för återanvändning, materialåtervinning eller andra återvinningsförfaranden, och b) i relevanta fall den destination, den insamlingsfrekvens, det transportsätt och den behandlingsmetod som förutses med avseende på avfallet. De ska göra dessa uppgifter tillgängliga för de behöriga myndigheterna genom det eller de elektroniska register som ska inrättas enligt punkt 4 i denna artikel.</p> <p>Vi vill också understryka att man i förslaget till ny batteriförordning, tydligt skriver att rapportering från ”waste manager operators” ska ske till myndigheterna, liksom att producenten åläggs rapportera till myndigheterna, mängd batterier som satts på marknaden, liksom insamlade mängder;</p> <p>Art. 61 Reporting to competent authorities</p> <p>2. Producers of automotive batteries, industrial batteries and electric vehicle batteries or [...] producer responsibility organisations acting on their behalf, shall report to the competent authority [...]:</p> <p>(a) the amount [...] made available on the market [...]</p> <p>(b) the amount of waste batteries [...], industrial batteries and electric vehicle batteries collected and delivered for treatment and recycling [...]</p> <p>3. Where waste management operators collect [...] they shall report to</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><i>the competent authority [...]</i></p> <p>(a) the amount of waste [...] batteries collected;</p> <p>(b) the amount of waste [...] batteries delivered for treatment and recycling [...]</p> <p>5. Waste management operators carrying out treatment and recyclers shall report to the competent authorities [...]:</p> <p>(a) the amount of waste batteries received for treatment and recycling;</p> <p>(b) the amount of waste batteries entering recycling processes;</p> <p>(c) information on recycling efficiencies and levels of recovered materials for waste batteries.</p> <p>Reporting on the recycling efficiency and levels of recovered materials shall cover all individual steps of recycling and all corresponding output fractions. Where a recycling process is carried out at more than one facility, the first recycler is responsible for collecting the information and reporting this information to the competent authorities.</p> <p>Batteriförordningen kommer fungera som “blue print” för kommande ELV-lagstiftning. Kommissionen understryker med liggande förslag till ny batterilagstiftning sin inställning; att materialrapporteringen ska gå till myndigheterna, se artikel 61 ovan, inte till producenterna. Invänta därför både Batterilagstiftningen och ny ELV-lagstiftning!</p>
A9.	<p>37 § En producentansvarsorganisation för bilar ska ha rutiner för internkontroll för att säkerställa att 1. den ersättning som betalas av producenterna beräknas enligt 21 §, och 2. kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall uppfylls.</p>	<p>§36 och §37 Rutiner för internkontroll; Bör det inte isåfall också stå i <u>Bilskrotningsförordningen</u>, att bildemonteraren ansvarar för att transporter görs enligt gällande lagstiftning?</p> <p>Dessutom, hur kan en producentansvarsorganisation kontrollera att de fragmenterare som ingår i sitt nätverk, uppfyller gällande transportlagstiftning?</p>

4. SAMMANFATTNING del A; Gällande del av remissen som berör uttjänta bilar

BIL avstyrker förslaget till förändrad producentansvarsförordning.

Genom att införa krav på att tillhandahålla eller anlita en producentansvarsorganisation, går man betydligt längre än det som anges i minimikraven i avfallsdirektivet.

BIL Sweden anser att det finns flera anledningar varför man inte ska införa sådant krav och i synnerhet inte i dagsläget.

4.1 Förslaget följer varken minimikraven i avfallslagstiftningen eller ”ELV-direktivet”.

(Ytterligare argumentation kring detta påstående finns i Bilaga 1.)

4.1.1 Olika aktörers roller (se även A2)

De olika producentansvaren bör utgå från vad som är optimalt för just det ”avfallslaget”, dvs att väga in hur produktens livscykel ser ut, vilka aktörer som finns under produktens livscykel, och om ”avfallet” i sig betingar ett ekonomiskt värde eller inte. Hur man bygger upp det optimala återtagande- och återvinningsystemet för ett uttjänt fordon ska inte jämföras med den optimala lösningen för t.ex. en uttjänt pappersförpackning. När det gäller att bygga upp ett cirkulärt system för ”den optimala bilåtervinningen”, måste följande aktörer ta sitt ansvar, för att systemet ska fungera;

- Biltillverkaren/importören/återförsäljaren
- Försäkringsbolag
- Återvinnare; bildemonterare, fragmenteringsbolag med fler
- Sista bilägaren
- Myndigheter; Naturvårdsverket, länsstyrelser, kommuner, Transportstyrelsen

Det framgår tydligt, både i de nya minimikraven i avfallsförordningen, och rådande ”ELV-direktiv” att detta är av största vikt, att olika aktörers roller fastläggs, samt får ansvar utifrån rådighet.

BIL Sweden med medlemmar önskar påminna om att det nuvarande ELV-direktivet, ej implementerats till fullo i svensk lagstiftning (vilket påtalats av kommissionen genom yttranden, 2008 och 2009, utan att det lett till någon annan åtgärd, än att ”ekonomisk aktör” nu återfinns definierad som ett begrepp^{*}). Kritiken har bl.a. gällt att Sverige enbart lagt ansvar på två aktörer, bilproducenten och bildemonteraren. Vi kan inte se att de förändringar som föreslås, kommer leda till att de brister som finns med dagens system, avhjälpas (då problemet istället övervältras på producentansvarsorganisationen, se punkterna A2, A6 och A8). Att olika aktörers roller ska fastställas ingår t.o.m. som ett av

^{*} Felaktigt genomförande av direktivet 2000/53/EG om uttjänta fordon (ärendenummer 2008/2302); Kommissionen anförde i en formell underrättelse i november 2008 att Sverige inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt artiklarna 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 och 10 samt enligt bilaga I till direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon. Sverige svarade i januari 2009 och redogjorde för på vilket sätt de aktuella artiklarna är genomförda i svensk rätt samt anförde följande. I ett motiverat yttrande i oktober 2009 vidhöll kommissionen sin inställning avseende artiklarna 2.3, 2.10, 5.1, 6.3 c), 8.1, 8.3, 8.4, 9 och 10 i direktivet samt bilaga I till direktivet.

minimikraven i avfallsförordningen, se ovan, men hanteras sedan inte i förslaget. Vi anser dessutom, att Miljödepartementets förslag i flera fall strider mot Avfallsdirektivet 2008/98/EG, se kommentarer gällande tillsyn och rapportering (A6 och A8).

4.1.2 Sätt inte konkurrensen ur spel (gäller både bildemonterare och producenter)

Det är mycket viktigt att förstå varför ”ELV-direktivet” ser ut som det gör. Vid upprättande av ELV-direktivet har kommissionen tagit fasta på vikten av att olika aktörer tar sitt ansvar, och att bilåtervinning faktiskt i de allra flesta fall är en lönsam verksamhet† (se Bilaga 3). Det finns ingen som helst motsvarighet till demonterarnas nettomarginaler, i andra avfallsströmmar som t.ex. returpapper, förpackningar eller småbatterier. Detta är anledningen till att avfallslagstiftning för returpapper, förpackningar eller bärbara batterier inte kan likställas med producentansvaret för uttjänta fordon. ELV-lagstiftning måste beakta denna aspekt, att bilåtervinning är lönsam, vilket har gjorts i ELV-direktivet.

I ELV-direktivet nämns också ordet ”konkurrens” på ett flertal ställen, t.ex. står följande i ELV-direktivet; (23) *Medlemsstaterna bör vid genomförandet av bestämmelserna i detta direktiv se till att konkurrensen bevaras, särskilt när det gäller små och medelstora företags tillträde till marknaden för insamling, demontering, behandling och materialåtervinning.*

Genom ”ELV-direktivet” har ansvar lagts på bilproducenterna att upprätta ett rikstäckande nät av bildemonterare/mottagningsplatser, där sista bilägare kostnadsfritt kan lämna in sin uttjänta bil. (Det ska vara enkelt för sista bilägare att göra sig av med sin bil, och utan kostnad, så länge som bilen är ”komplett”). Notera att det kostnadsfria inlämnandet enbart gäller det rikstäckande nätverk som biltillverkaren måste upprätta. För att inte störa marknaden, dvs att det också fortsättningsvis ska kunna finnas bildemonterare som står utanför bilproducenternas nätverk, är det endast de bildemonterare som ingår i bilproducenternas nätverk som måste acceptera att ta emot en bil kostnadsfritt. De bildemonterare som står utanför biltillverkarnas nätverk kan välja att ta betalt av sista bilägaren. I ”ELV-direktivet” framgår också att det ekonomiska ansvar som vilar på bilproducenten, endast gäller upprättandet av nätverk och gratis inlämning av bil för sista bilägare. Om bilproducenten skulle ”tvingas” stå för fler kostnader, såsom de negativa poster en bildemonterare har för sin miljöbehandling av bilen, sätts genast konkurrensen ur spel, då detta kraftigt skulle gynna de bildemonterare som återfinns i bilproducenternas nätverk. Om bilproducenten dessutom skulle ”tvingas” stå för alla bildemonterares negativa poster, står vi inför ett omvälvande systemskifte i marknaden. Det skulle innebära att bildemonterarnas idag lönsamma verksamhet subventioneras av bilproducenterna och att effektiviteten skulle försämrats hos bildemonterarna samtidigt som konkurrensen minskar.

BIL Sweden anser också att Miljödepartementets förslag, att endast producentansvarsbolags-lösningar ska finnas, är problematiskt ur konkurrenshänsyn. Det finns fördelar (ekonomiska, sociala och/eller miljömässiga) med att producenter tillåts upprätta helt individuella system. Möjligheten att konkurrera med olika producentansvarsbolag försvåras av fler orsaker. Varje producentansvarsbolag enligt förslaget, kostar mycket pengar (275 000 kr årligen till Naturvårdsverket). Vad avser egentligen denna kostnad då det är producenterna som har ansvar för rapportering och tillsyn? Man kan inte heller enligt liggande förslag, neka dem som vill ansluta sig till ”sin” lösning. Detta skulle kunna kullkasta ”End of Life-lösningar” en viss bilproducent tagit

† Bilåtervinning är en mycket lönsam verksamhet. I Bilaga 3 framgår detta, bildemonterares marginal överstiger vida bilimportörers och bilåterförsäljares marginaler.

fram, troligen redan under utvecklingsfasen. Förslaget som Miljödepartementet lagt fram, verkar för en ”one-size-fits-all-lösning”, snarare än att de bästa kan få driva fram sina egna lösningar. Är förslaget förenligt med ELV-direktivet som vill gynna konkurrens mellan olika återvinningslösningar!?

Miljödepartementet lägger dessutom ett helt nytt ekonomiskt ansvar på bilproducenterna, genom att man föreslår att bilproducenterna ska ta ekonomiskt ansvar för det avfall som uppkommer/”avfallshantering”. För detta finner BIL Sweden inget som helst stöd, tvärt om, det går helt emot de principer, på vilket rådande ”ELV-direktiv” bygger, om möjliggörande till fri konkurrens. Dessutom framgår det tydligt av minimikraven i avfallslagstiftningen, att bilproducenter undantas från kravet att ta kostnad för behandling av avfall (WFD 2008/98/EC artikel 8a punkt 4).

4.1.3 Rapportering (se även A8)

Vi anser inte, vilket Miljödepartementet föreslår, att avfallshanterarnas rapportering ska gå till producentansvarsorganisationerna. BIL Sweden anser istället att rapportering från avfallshanterarna bör gå direkt till Naturvårdsverket. På så sätt fångas alla avfallshanterare upp, även de som står utanför producentorganisationernas nätverk. I WFD framgår det att det är medlemsstaten som ansvarar för ett rapporteringssystem, vilket också är logiskt eftersom staten har möjlighet att påverka länsstyrelser och kommuner att ta sitt tillsynsansvar, se WFD 2008/98/EC, artikel 8a, No. 1 c och No. 5 samt artiklarna 23, 34 och 35. Här framgår att medlemsstaten ansvarar för att *”alla aktörer som deltar i genomförandet av systemen för utökat producentansvar rapporterar tillförlitliga uppgifter”*.

Dessutom, i gällande förslag till ny batteriförordning, föreslås att rapportering från ”waste manager operators” ska gå till myndigheterna.

Avvakta därför nya batterilagstiftningen samt reviderat ELV-direktiv!

4.1.4 Tillsyn (se även A6 och A9)

Kravet på tillsyn flyttas enligt förslaget från Naturvårdsverket till producentansvarsorganisationen. Detta anser vi strider mot artiklarna 23 och 34 i avfallsdirektivet 2008/98/EC, som tydligt anger att det är utsedd tillsynsmyndighets uppgift. Vi kan inte se att producentansvarsorganisationen genom förslaget, har fått den rådighet organisationen behöver för att klara av den tillsyn som kommer falla på den själv. Producentansvarsorganisationen kan dessutom ”endast” tillsyna det egna nätverket, här finns risk att fristående avfallshanterare inte tillsynas.

4.1.5 Lagstiftning bör vara ”lösningsneutral”

Att endast producentansvarsbolags-lösning ska vara godkänd lösning (13 § i förslaget), är inte vad de allmänna minimikraven enligt EU:s reviderade avfallsdirektiv kräver. Kollektiv lösning (producentansvarsbolag) är en väg (av flera tänkbara) för att uppnå lagkraven. BIL Sweden anser att lagstiftning ska vara ”lösningsneutral”; VAD som ska uppnås är det viktiga att lagstadga om, inte HUR. Förslaget medför en kostsam administration, till ingen nytta som vi kan se. Förslaget är inte i harmoni med minimikraven, då olika aktörers roller fortfarande inte klargjorts. BIL Sweden anser att det är helt fel att låsa in sig i en lösning som kräver ”kollektiv” lösning av producentansvaret. En bil är en komplicerad produkt, och producentansvaren för komplicerade produkter, ska inte likställas med andra enklare produkter, där kopplingen mellan ursprunglig producent och avfall är otydligare, och där

återvinningen dessutom många gånger är enklare, och kan bedrivas kollektivt. I 2018/851/EC, ändring av WFD, står det tydligt, att det ekonomiska ansvaret får hanteras enskilt;

(14) En definition av system för utökat producentansvar bör införas för att klargöra att vad som menas är en uppsättning åtgärder som medlemsstaterna vidtagit och som kräver att produkters producenter bär det ekonomiska eller det ekonomiska och organisatoriska ansvaret för avfallsbanteringsledet under en produkts livscykel, inklusive separat insamling, sortering och behandling. Denna skyldighet kan också innefatta organisationsansvar och ansvar att bidra till att avfall förebyggs och till produkters återanvändbarhet och materialåtervinningsbarhet. Produkters producenter kan fullgöra skyldigheterna kopplade till systemet för utökat producentansvar enskilt eller kollektivt.

I exempelvis artikel 8a.3 i avfallsdirektivet framgår att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att alla producenter eller producentansvarsorganisationer som genomför skyldigheter för producenters räkning uppfyller skyldigheterna som anges i a) - e) i samma bestämmelse.

Rätten att fullgöra ansvaret enskilt urholkas genom förslaget krav att producenter måste upprätta eller ansluta sig till i producentansvarsorganisation som även måste vara öppen för andra producenter att ansluta sig till på likabehandlande villkor (jfr 20 §). Mot denna bakgrund ifrågasätts om förslaget om att producenterna måste ansluta sig till en producentansvarsorganisation är förenligt med bakomliggande EU-rättsakter.

Utöver detta, ifrågasätter vi att intentionen med 20 § i förslaget uppnås, om likabehandling av producenter.

Bestämmelsen innebär att alla producenter ska kunna ansluta sig till en producentansvarsorganisation enligt likabehandlande villkor. Förslaget riskerar att väsentligt försvåra upprättandet av en producentansvarsorganisation eftersom organisationen i praktiken måste dimensioneras för att samtliga producenter på marknaden kan komma att ansluta sig, vilket ökar investeringskostnaderna (som inte med säkerhet kan täckas av de ersättningsavgifter som kan tas ut enligt 21§) och den administrativa bördan. Producenter som väljer att ansluta sig till redan existerande organisationer behöver inte bära samma risk, vilket skapar en snålskjutsproblematik. Det noteras att det inte är ett krav enligt bakomliggande EU-rättsakter att producenter ska ha rätt att ansluta sig till producentansvarsbolag enligt likabehandlande villkor. Som motivering för förslaget anges i promemorian (s. 75) att förslaget är ett sätt att uppfylla kraven enligt artikel 8a.1 d) i ändringsdirektivet om att säkerställa likabehandling mellan producenter oavsett deras ursprung eller storlek och att inte lägga en oproportionerlig regelbörda på producenter av små mängder produkter. Som förklarats ovan är dock risken uppenbar att effekten av förslaget blir att producenter behandlas olika.

4.2 Tidpunkt/Timing

Avvakta nya batterilagstiftningen och reviderad ELV-lagstiftning som är på gång, som vi tror t.o.m. kan komma kräva individuella system för att klara mycket långtgående krav på cirkularitet, där producenten kommer att behöva organisera/kontrollera hela sin avfallshantering. Att då redan nu hindra individuella lösningar är för oss svårt att förstå bakgrunden till. Även producentansvaret för uttjänta fordon är under revidering och kommer troligen ta intryck av batterilagstiftningen. Det är helt fel att i dagsläget ”måla in sig i ett hörn”, när så mycket viktig lagstiftning är på gång.

4.3 Orealistisk tidplan

Tidplanen är helt orealistisk. I Norge finns sedan flera år ett producentansvarsbolag "Autoretur". Utskick av anbudsfrågan till tänkbara leverantörer (fragmenteringsbolag) sker drygt 18 månader före systemet beräknas vara i drift. Denna del gäller då enbart producentansvarsbolagets upphandling av underleverantörer. Tid för att knyta avtal med medlemmar till producentansvarsbolaget tillkommer dessutom. (De fragmenteringsbolag som vinner upphandlingen behöver också tid på sig att knyta bildemonterare till sig.) Ett införande av en producentansvarsorganisation bedömer vi tar minst 2,5 år.

5. Vårt förslag

Remissförslaget är enligt oss mycket omvälvande, och innebär en dramatisk modifiering av befintlig lagstiftning. BIL Sweden kan inte förstå varför man väljer en så genomgripande lösning, utan stöd i minimikraven eller producentansvaret för uttjänta fordon, och dessutom innan nya batterilagstiftningen är på plats och ELV-direktivet har reviderats. Dessutom anser vi det vara av största vikt att inte låsa in sig i en lösning som förbjuder producenter att enskilt lösa sina olika producentansvar.

BIL Swedens föreslår att man i Sverige inför modifieringar för att möta minimikraven, som man gjort i Tyskland.

Man har i Tyskland inte infört krav på kollektivt system, för att uppfylla minimikraven.

BIL Sweden föreslår att Sverige inför de mycket få krav som man infört i Tyskland;

- Liksom i förslaget från Miljödepartementet, föreslås introduktion av begreppet "producentombud" (Se sida 3 och 5 i Bilaga 2.)
- Informationsskyldighet för producenterna/juridiska ombudet: informera den sista ägaren om deras skyldighet att lämna den uttjänta bilen till ett certifierat insamlingsställe (Se sida 4 i Bilaga 2.)
- Skyldighet att offentliggöra återvinningskvoterna. Detta kan göras genom att producenten länkar till myndighetens (tyska Naturvårdsverkets) hemsida, se vidare på sida 4 samt 10 i den tyska lagstiftningen, Bilaga 2.
- Skyldighet för producenterna/juridiska ombudet att ha nödvändiga ekonomiska och organisatoriska medel tillgängliga för att uppfylla sin återtagandeskyldighet samt krav på en kontrollmekanism. Se vidare i den tyska lagstiftningen, sida 4 i Bilaga 2. I den tyska lagstiftningen för man dessutom ett resonemang, att detta ska anses som tillräcklig åtgärd för att säkerställa gratis inlämning för sista bilägare, se sida 8-9 i Bilaga 2. Vi föreslår att man som i Tyskland kan anse att det är en tillräcklig åtgärd att varje producent gör periodiserade avsättningar som en säkerhet för att producenten ska kunna ta sitt ekonomiska ansvar för att säkerställa kostnadsfri inlämning för sista bilägaren. Storleken på avsättningarna måste givetvis bestämmas och redovisas i enlighet med bestämmelserna för avsättningar i årsredovisningslagen (se t.ex. SFS 1995:1554, 3 kap. 9 §).

B. Producentansvaret för uttjänta däck

Miljödepartementet föreslår att förordning (1994:1236) om producentansvar för uttjänta däck ska ersättas av en ny förordning. Även här föreslås att producenten måste tillhandahålla eller anlita en producentansvarsorganisation för att ta hand om däck när dessa blir avfall.

Att ställa sådant krav när det gäller däck, ser vi som mer befogat/relevant. Däck är en enklare produkt än en bil (som består av tusentals ingående komponenter, och där ägaren dessutom är registrerad i vägtrafikregistret) och att hålla koll på att däcket man satt på marknaden verkligen kommer in till en korrekt återvinning den dagen det tjänat ut, är betydligt mer komplicerat.

Vår argumentation i den del av remissen som gäller uttjänta fordon (del A i vårt svar), att man som producent måste kunna ha möjligheten att i helt egen regi ombesörja återvinning (eftersom en bil är en mycket mer komplicerad produkt) gäller inte för däck.

Stockholm 2022-02-04

Anna Henstedt
BIL Sweden

BILAGA 1

Vi känner det påkallat att kommentera text på sidorna 66-67 i remissen, på grund av felaktigt dragna slutsatser.

	Formuleringar tagna från sidorna 66-67 i förslaget	BIL Swedens kommentar
C1	Rubrik En producent ska anlita eller tillhandahålla en producentansvarsorganisation för avfallshanteringen av uttjänta bilar	Något som berättigar detta krav kan vi inte finna i WFD.
C2	Innebörden i producentansvaret är att producenterna ska ta ansvar för bilarna när de blir avfall. Den som innehar en uttjänt bil ska kunna lämna in den för skrotning utan att behöva betala för det. De allmänna minimikraven i avfallsdirektivet kräver att medlemsstaterna ska fastställa tydliga roller och ansvarsområden för alla relevanta inblandade aktörer. I dag är rollerna otydliga och det saknas en mekanism som gör att det är producenterna som tar det ekonomiska eller det organisatoriska ansvaret för hanteringen av avfallet från uttjänta bilar.	<p>Här antyds ett ansvar för producenterna som vi inte kan finna något belägg för, se ”ELV-direktivet”. Producenter av bilar har dock bland annat ekonomiskt ansvar för insamlingssystemet.</p> <p>Följande är av stor vikt att notera, i WFD 2008/98/EC, artikel 8a, punkt 4;</p> <p><i>4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att de ekonomiska bidrag som betalas av produktens producent för att fullgöra sina skyldigheter inom utökat producentansvar a) täcker följande kostnader för de produkter som producenten släpper ut på den berörda medlemsstatens marknad: — kostnader för separat insamling, efterföljande transport och behandling av avfall, inklusive behandling som krävs för att uppfylla unionens avfallshanteringsmål samt kostnader som krävs för att uppfylla andra mål enligt punkt 1 b, med beaktande av intäkterna från återanvändning, från försäljning av returråvaror från dess produkter och från uttagna depositionsavgifter, — kostnader för tillhandahållande av lämplig information till avfallsinnehavare i enlighet med punkt 2, — kostnader för insamling och rapportering av uppgifter i enlighet med punkt 1 c, Denna punkt ska inte tillämpas på system för utökat producentansvar som inrättats i enlighet med direktiv 2000/53/EG, 2006/66/EG eller 2012/19/EU.</i></p> <p>Har Miljödepartementet helt bortsett från detta undantag?</p> <p>Anledningen till <u>varför</u> 2000/53/EC är undantaget från detta krav, är på grund av <u>hur</u> det producentansvar är uppbyggt. För att inte hindra marknadskrafternas normala funktion, är bilproducentens ansvar enligt 2000/53/EC att ”enbart” finansiera gratis mottagning i det egna nätverket, se vidare under C4.</p> <p>”Tydliga roller och ansvarsområden”; Som redan nämnts i kommentar A2, detta uttrycktes redan genom producentansvaret 2000/53/EC som implementerades i svensk lagstiftning 2007, men har aldrig genomförts på rätt sätt.</p>

C3	<p>Minimikraven innebär också, om producentansvaret fullgörs kollektivt, att producentansvarsorganisationen får ta ut en ersättning (ekonomiska bidrag) av producenterna.</p> <p>I dag finns ingen organisation för att kunna ta ut en sådan ersättning.</p>	<p>Exakt vilken ersättning avses? Vi kan inte finna underlag för VAD det är för ersättning som behöver betalas, när det gäller uttjänta fordon, se föregående punkt och det faktum att undantag gäller för 2000/53/EG.</p> <p>De producenter som BIL Sweden representerar, har genom individuella kontrakt med Stena Recycling, gjort upp hur kostnader ska bäras, i det fall marknaden skulle vika och återvinningen av en uttjänt bil inte längre är en positiv affär, vilket skulle kunna gå ut över bildemonterarens möjlighet till kostnadsfri mottagning.</p>
C4	<p>Av ELV-direktivet framgår dessutom att alla kostnader, eller en betydande del av dem, för omhändertagandet av en uttjänt bil ska bäras av producenterna.</p>	<p>Vi finner inget belägg för detta påstående. Detta är en totalt felaktig tolkning av art 5 punkt 4 i 2000/53/EC;</p> <p><i>4. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att <u>inlämning</u> av fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning i enlighet med punkt 3 inte medför några kostnader för den sista innehavaren och/eller ägaren, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenterna står för alla kostnader för genomförandet av denna åtgärd eller en betydande del av dem, och/eller tar tillbaka uttjänta fordon på samma villkor som anges i första stycket.</i></p> <p>Även följande text talar för att marknadskrafterna inte ska hindras, detta återfinns i början av 2000/53/EC, och är ett (av flera) skäl varför producentansvaret för uttjänta bilar konstruerats som det har;</p> <p><i>(7) Medlemsstaterna bör se till att den sista innehavaren och/eller ägaren kostnadsfritt kan lämna in det uttjänta fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde. Medlemsstaterna bör se till att producenterna står för alla, eller en betydande del av, kostnaderna för att genomföra dessa åtgärder.</i></p> <p>Marknadskrafternas normala funktion bör inte hindras.</p> <p>Bilproducenterna har ansvar för att det ska gå att lämna in sin bil kostnadsfritt. Detta uppfyller bilproducenten genom sitt egna nätverk av bildemonterare, som alltid är skyldig att ta emot bilen utan kostnad (även om materialpriserna är låga). Krav på kostnadsfritt mottagande gäller endast det egna nätverket. Som uttrycks i ELV-direktivet,</p>

		”marknadskrafternas normala funktion bör inte hindras”, vilket innebär att bildemonterare utanför bilproducenterna nätverk har rätt att kräva betalning av sista bilägare.
C5	I praktiken fullgör producenterna ansvaret kollektivt genom ett mottagningssystem, men producenterna har egna avtal med Stena Recycling AB (Stena).	Nja.... Detta är endast sant för den del av producenter som de facto har avtal, och det gäller inte alla, det finns troligen mindre aktörer som inte uppfyller sitt ansvar. Tillsyn har inte förekommit under åren, vad BIL Sweden har kännedom om. Dessutom är det i dagsläget endast Stena Recycling som vid upphandling har varit det enda företag som uppfyllt ”kravspecen”, på bland annat att uppnå tuffa återvinningsmål. Stena Recycling har under åren gjort stora investeringar i sina processer för att möta kraven.
C6	Stena organiserar i sin tur ett mottagningssystem tillsammans med Sveriges Bilåtervinnarens riksförbund (SBR). Det är således materialbolaget och bilåtervinnarna, inte producenterna, som organiserar mottagningssystemet Bilretur i dag.	Underligt formulerat. Det är inte förbjudet att göra en upphandling och finna leverantörer som utför den tjänst man efterfrågar. T.ex. finns idag producentansvarsorganisationer i Norge och Finland. De organiserar arbetet, men gör upphandlingar med operatörer som i sin tur utför återvinningen. (Det är inte producentansvarsorganisationen själv som står och tar emot bilar och återvinner dem, det är de demonterare och fragmenterare man kontrakterat (direkt eller indirekt) som gör jobbet.)
C7	Det är inte alla bilproducenter har ingått avtal med Stena och många producenter tar inte heller något annat ansvar för ett mottagningssystem. Det gäller framför allt husbilsproducenter.	Det är inte de producenternas fel, som under alla år gjort rätt, att det funnits flera som samtidigt kunnat ”gå under radarn” då detta inte tillsynats. Detta är inte en marknad på ”lika villkor”. Hur är det ens möjligt, att husbilsproducenter med fler yrkesmässiga fordonsimportörer under alla år klarat sig undan? Vem är det som ansvarar för det!? Producenter som under åren uppfyllt sina skyldigheter, och därmed har djup insikt om hur man bäst uppfyller <u>dagens</u> och <u>morgondagens</u> tuffare lagstiftning, hävdar att man inte ska stänga dörren för individuella system. Då bör man från myndighetshåll inte stänga denna dörr, enbart för att göra livet enklare för sig själv, och komma åt de producenter som gått under radarn under åren, på grund av myndigheters tillkortakommande.
C8	Avfallshanteringen är för närvarande beroende av att bilskrotare och materialbolag får	Detta är korrekt, och det är det affärsvillkor en bildemonterare har att ta ställning till. EU har i 2000/53/EC tagit ställning för att

	<p>täckning för sina kostnader genom försäljning av begagnade bildelar och återvunnet material. Om materialpriserna sjunker eller kostnaderna för återvinning ökar blir systemet osäkert.</p>	<p>marknadskrafterna inte ska hindras. Se även kommentar under C3, om att denna risk regleras i individuella avtal med Stena Recycling, för de producenter BIL Sweden representerar. (Idag är det dessutom så, att bildemonterarna i bilproducenternas nätverk måste uppfylla tuffare krav än många av de bildemonterare som är fristående då tillsynen brister i många av landets kommuner. Fortfarande är det endast 50% av bildemonterarna som står utanför bilproducenternas nätverk, som bidrar till återvinningsrapporteringen. Detta är inte konkurrens på lika villkor.)</p>
C9	<p>Dessutom förekommer det att vissa delar av en uttjänt bil, t.ex. glas och plast, inte återvinns för att det inte är tillräckligt lönsamt.</p>	<p>Glas ska demonteras, och detta är en tillsynsfråga. Plast demonteras i någon mån, och här pågår flera projekt för att kunna materialåtervinna mer plast. Idag går merparten av plasten till energiåtervinning. Även om det skulle finnas en producentansvarsorganisation i Sverige och som hade rådighet över att påverka "sina" bildemonterare att återvinna mer, skulle de fristående bildemonterarna fortfarande kunna gena i kurvorna, och inte behandla materialet i enlighet med Bilskrotningsförordningen.</p>
C10	<p>För att tydliggöra att producenterna har det ekonomiska ansvaret för avfallshanteringen bör det införas ett krav på att en producent som släpper ut bilar på den svenska marknaden ska anlita eller själv tillhandahålla en producentansvarsorganisation som är godkänd.</p>	<p>Bilproducenterna har <u>inte</u> ekonomiskt ansvar för avfallshanteringen. Däremot har producenten ekonomiskt ansvar för mottagningssystemet.</p> <p>Dessutom, det ekonomiska ansvaret kan hanteras individuellt. Detta alternativ pekas ut i 2018/851/EC, ändring av WFD; <i>(14) En definition av system för utökat producentansvar bör införas för att klargöra att vad som menas är en uppsättning åtgärder som medlemsstaterna vidtagit och som kräver att produkters producenter bär det ekonomiska eller det ekonomiska och organisatoriska ansvaret för avfallshanteringsledet under en produkts livscykel, inklusive separat insamling, sortering och behandling. Denna skyldighet kan också innefatta organisationsansvar och ansvar att bidra till att avfall förebyggs och till produkters återanvändbarhet och materialåtervinningsbarhet.</i> Produkters producenter kan fullgöra skyldigheterna kopplade till systemet för utökat producentansvar enskilt eller kollektivt.</p> <p>Att en producent tar sitt ekonomiska ansvar för insamlingssystemet skulle kunna lösas genom periodiserade avsättningar, det måste inte skötas via en producentansvarsorganisation.</p>

C11	<p>En producentansvarsorganisation har möjlighet att ta betalt för avfallshanteringen av de producenter som anlitar organisationen. På så vis tydliggörs producenternas ekonomiska ansvar för avfallshanteringen. Hanteringen av avfallet från uttjänta bilar blir då inte beroende av rådande materialpriser på råvarumarknaden utan det finns en garanti för täckning av kostnaderna för en miljömässigt godtagbar hantering.</p>	<p>Se tidigare kommentarer om vad som är producentens ansvar (och inte). Producenternas ansvar enligt 2000/53/EC är att tillse att den uttjänta bilen kan lämnas in gratis i ett rikstäckande nätverk. Bilproducenten åläggs inte ta över alla kostnader som bildemonterare och fragmenteringsindustrin har. (Detta skulle verkligen rubba konkurrensen och strida mot ELV-direktivets intention att inte rubba marknadskrafterna. Under normala förhållanden är den uttjänta bilen en positiv affär.) Vid perioder med låga materialpriser som kan äventyra kostnadsfri mottagning kan det innebära att producenten hjälper till med att bära bildemonterarens kostnader.</p> <p>En uttjänt bil är inte samma sak som en uttjänt förpackning. Återvinning av uttjänta fordon är en lönsam verksamhet (se Bilaga 3). Om det inte vore så skulle mycket färre bildemonterare och fragmenteringsbolag finnas. Av den anledningen har 2000/53/EC utformats på det sätt som den gjorts, bilåtervinning är nästan alltid en lönsam affär, där marknadskrafterna inte ska sättas ur spel. Av denna anledning finns också som tidigare nämnts, ett tydligt undantag för 2000/53/EC att notera i WFD 2008/98/EC, artikel 8a, punkt 4.</p>
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Referentenentwurf

BILAGA 2

des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Dritte Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

A. Problem und Ziel

Am 4. Juli 2018 ist die Richtlinie (EU) 2018/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle in Kraft getreten. Mit dieser Änderungsrichtlinie werden auch neue Vorgaben an Regime der erweiterten Herstellerverantwortung festgelegt. Der neue Artikel 8a der geänderten Richtlinie 2008/98/EG gilt dabei für sämtliche Regime der erweiterten Herstellerverantwortung und gibt Mindestanforderungen für diese vor. Freiwillige Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung können hingegen von den Anforderungen freigestellt werden (vgl. Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 der geänderten Richtlinie 2008/98/EG). Bestehende Regime sind bis zum 5. Januar 2023 an die neuen Vorgaben anzupassen.

Mit der Richtlinie 2000/53/EG wurde ein Regime der erweiterten Herstellerverantwortung für Altfahrzeuge eingeführt. Die Vorgaben wurden durch die Altfahrzeug-Verordnung in deutsches Recht überführt. Die bestehenden Vorgaben sollen nunmehr an die neuen Mindestanforderungen angepasst werden, sofern diese nicht bereits durch das bestehende Recht umgesetzt sind.

B. Lösung

Durch den Entwurf der Änderungsverordnung soll die Altfahrzeug-Verordnung entsprechend der Änderungsrichtlinie angepasst werden. Dabei werden die Vorgaben, die nicht bereits durch bestehendes Recht umgesetzt sind, eins zu eins in nationales Recht überführt.

C. Alternativen

Die Umsetzung der europäischen Vorgaben ist zwingend.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es sind keine zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand zu erwarten.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Entwurf enthält sowohl neue als auch geänderte Vorgaben an die Wirtschaft, die aber keine Auswirkungen auf den jährlichen Erfüllungsaufwand haben. Daneben enthält der Entwurf auch Vorgaben, die bestehende Informationspflichten ändern, jedoch ebenfalls keine zusätzlichen Bürokratiekosten hervorrufen. Insgesamt ergibt sich gegenüber den Regelungen der Altfahrzeug-Verordnung hierdurch kein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand, weshalb auch kein Anwendungsfall der „One-in, one-out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung begründet wird (siehe Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Da durch den Entwurf lediglich europarechtliche Vorgaben eins zu eins in nationales Recht umgesetzt werden, würde die Regel auch bei Auswirkungen auf den jährlichen Erfüllungsaufwand nicht zur Anwendung kommen.

Es ergibt sich aber ein Umstellungsaufwand in Höhe von 4.400 Euro, der in voller Höhe auf eine Informationspflicht der Wirtschaft entfällt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Ob und in welchem Umfang die zusätzlichen Kosten auf die Verbraucherpreise umgelegt werden, ist von einer Reihe von Einflussfaktoren abhängig, u.a. von der Wettbewerbsintensität auf den jeweiligen Märkten. Ein Umlegen der Kosten kann insofern nicht ausgeschlossen werden, ist auf Grund der abgeschätzten, sehr geringen Mehrkosten jedoch nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Dritte Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung¹⁾

Vom ...

Auf Grund des § 25 Absatz 1 Nummer 5 und Absatz 2 Nummern 3, 4, 9 und 11 jeweils in Verbindung mit § 67 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), von denen § 25 Absatz 1 Nummer 5 und Absatz 2 Nummern 3, 4, 9 und 11 durch Artikel 1 Nummer 18 des Gesetzes vom [...] (einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle des Gesetzes zur Umsetzung der Abfallrahmenrichtlinie der Europäischen Union) eingefügt und § 67 durch Artikel 1 Nummer 30 des Gesetzes vom [...] (einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle des Gesetzes zur Umsetzung der Abfallrahmenrichtlinie der Europäischen Union) geändert worden sind, verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und unter Wahrung der Rechte des Bundestages:

Artikel 1

Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

Die Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 2. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2770) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. „Bevollmächtigter“ ist jede im Geltungsbereich der Verordnung niedergelassene natürliche oder juristische Person oder im Geltungsbereich der Verordnung niedergelassene Personengesellschaft, die durch einen Hersteller mit der Wahrnehmung der Herstellerpflichten in eigenem Namen beauftragt ist.“
 - b) In Nummer 15 werden nach dem Wort „Hersteller“ ein Komma und die Wörter „dessen Bevollmächtigten“ eingefügt.
 - c) In Nummer 20 wird nach dem Wort „Fahrzeugen“ das Wort „und“ durch die Wörter „oder deren Bevollmächtigten und von den“ ersetzt.
 - d) In Nummer 22 wird nach dem Wort „Hersteller“ das Wort „und“ durch ein Komma und die Wörter „deren Bevollmächtigte,“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a die Bevollmächtigten“ eingefügt.

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle (ABl. L150 vom 14.6.2018, S. 109).

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a die Bevollmächtigten“ und nach den Wörtern „von einem Hersteller“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a von einem Bevollmächtigten“ eingefügt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a die Bevollmächtigten“ eingefügt.

bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „Hersteller“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a von seinem Bevollmächtigten“ eingefügt.

c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Fahrzeugen“ werden die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a die Bevollmächtigten“ eingefügt.

bb) Folgender Satz 2 wird angefügt:

„Die Hersteller von Fahrzeugen oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a ihre Bevollmächtigten sind verpflichtet, die Letzthalter in angemessenem Umfang über ihre Verpflichtung nach § 4 Absatz 1 zur Entsorgung von Altfahrzeugen, über Sinn und Zweck der Erfassung über anerkannte Annahmestellen, anerkannte Rücknahmestellen oder anerkannte Demontagebetriebe und über die Bedeutung des Verwertungsnachweises nach § 4 Absatz 2 zu informieren.“

d) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

(8) „Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, die finanziellen und organisatorischen Mittel vorzuhalten, um ihren Pflichten nach dieser Verordnung nachzukommen. Zur Bewertung ihrer Finanzverwaltung haben sie geeignete Mechanismen zur Selbstkontrolle einzurichten.“

3. Dem § 5 Absatz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Hersteller von Fahrzeugen oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a deren Bevollmächtigte veröffentlichen jährlich Daten über die Erreichung der Zielvorgaben nach Satz 1.“

4. In § 7 Absatz 2a Satz 3 werden nach dem Wort „Herstellern“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a von deren Bevollmächtigten“ und nach dem Wort „Hersteller“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a deren Bevollmächtigten“ eingefügt.

5. In § 9 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a ihre Bevollmächtigten“ eingefügt.

6. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Hersteller von Fahrzeugen“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a die Bevollmächtigten“ eingefügt.

- bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Herstellern“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a die Bevollmächtigten“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „oder im Fall der Bevollmächtigung nach § 10a sein Bevollmächtigter“ eingefügt.
7. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Bevollmächtigung

Hersteller von Fahrzeugen, die keine Niederlassung im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, können einen Bevollmächtigten beauftragen. Jeder Hersteller darf nur einen Bevollmächtigten beauftragen. Die Beauftragung hat schriftlich und in deutscher Sprache zu erfolgen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [...] (einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals) in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle. Mit dieser Änderungsrichtlinie, welche am 4. Juli 2018 in Kraft getreten ist, werden auch neue Vorgaben an Regime der erweiterten Herstellerverantwortung festgelegt. Der neue Artikel 8a der geänderten Richtlinie 2008/98/EG gilt dabei für sämtliche Regime der erweiterten Herstellerverantwortung und gibt Mindestanforderungen für diese vor. Freiwillige Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung können hingegen von den Anforderungen freigestellt werden (vgl. Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 der geänderten Richtlinie 2008/98/EG). Bestehende Regime sind bis zum 5. Januar 2023 an die neuen Vorgaben anzupassen.

Mit der Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG wurde ein Regime der erweiterten Herstellerverantwortung für Altfahrzeuge eingeführt. Die Vorgaben wurden durch die Altfahrzeug-Verordnung (AltfahrzeugV) in deutsches Recht überführt. Die bestehenden Vorgaben sollen nunmehr an die neuen Mindestanforderungen angepasst werden, sofern diese nicht bereits durch das bestehende Recht umgesetzt sind.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die neuen europarechtlichen Vorgaben aus der Richtlinie (EU) 2018/851 machen eine Änderung der AltfahrzeugV erforderlich. Dabei setzt die vorliegende Verordnung eins zu eins die neuen Anforderungen an Regime der erweiterten Herstellerverantwortung (Artikel 8 und 8a der geänderten Richtlinie 2008/98/EG) um, sofern eine Anpassung erforderlich ist.

III. Alternativen

Zur Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben bestehen keine Alternativen.

IV. Regelungskompetenz

Die Änderungsverordnung ist auf § 25 Absatz 1 Nummer 5 und Absatz 2 Nummern 3, 4, 9 und 11 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes gestützt. Die entsprechenden Ermächtigungen wurden durch Artikel 1 Nummer 18 des Gesetzes zur Umsetzung der Abfallrahmenrichtlinie der Europäischen Union vom [...] (einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle des Gesetzes) in das Kreislaufwirtschaftsgesetz aufgenommen.

Durch § 25 Absatz 1 Nummer 5 sowie Absatz 2 Nummer 9 Kreislaufwirtschaftsgesetz wird die Bundesregierung ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 68 Kreislaufwirtschaftsgesetz), mit Zustimmung des Bundesrates sowie unter Wahrung der Rechte des Bundestages (§ 67 Kreislaufwirtschaftsgesetz) Anforderungen an die Bestellung eines Bevollmächtigten festzulegen. Die Aufnahme einer neuen Definition zum Bevollmächtigten in § 2 AltfahrzeugV und die Ermöglichung der Bevollmächtigung im neuen § 10a AltfahrzeugV sowie die daraus resultierenden Folgeänderungen in den §§ 2, 3, 7, 9 und 10 der AltfahrzeugV sind insofern auf die neuen Ermächtigungsnormen gestützt.

§ 25 Absatz 2 Nummern 3 und 4 Kreislaufwirtschaftsgesetz ermächtigt die Bundesregierung unter den gleichen Voraussetzungen, Anforderungen an die Kostentragung, insbesondere an den Nachweis, dass die erforderlichen finanziellen und/oder organisatorischen Mittel zur Wahrnehmung der Produktverantwortung verfügbar sind, sowie an eine Eigenkontrolle mit Blick auf die entsprechenden Finanzen festzulegen. Die Ergänzung von § 3 AltfahrzeugV um einen neuen Absatz 8 enthält hierzu die entsprechenden Vorgaben, um sicherzustellen, dass die Hersteller von Fahrzeugen ihren Pflichten aus der AltfahrzeugV auch nachkommen können.

Zuletzt wird die Bundesregierung durch § 25 Absatz 2 Nummer 11 Kreislaufwirtschaftsgesetz unter den gleichen Voraussetzungen ermächtigt zu bestimmen, dass bestimmte Akteure Daten über die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Ziele zu veröffentlichen haben. Der neue § 5 Absatz 1 Satz 2 AltfahrzeugV ist insofern auf diese Ermächtigungsgrundlage gestützt.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung setzt die Vorgaben der europäischen Richtlinie eins zu eins in nationales Recht um.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Eine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung ist mit der Verordnung nicht verbunden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung dient der nachhaltigen Entwicklung, da hierdurch die Fahrzeughersteller unter anderem dazu verpflichtet werden, die Letzthalter über ihre Überlassungspflichten und den Sinn und Zweck des Verwertungsnachweises zu informieren. Durch diese Aufklärung der Letzthalter wird die umweltverträgliche Entsorgung (d.h. die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung) von Altfahrzeugen gefördert.

Die Verordnung hat folgende wesentliche Auswirkungen auf die Prinzipien 1 und 3 der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (niedergelegt in „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“ aus dem Jahr 2017 und „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Aktualisierung 2018“ aus dem Jahr 2018):

- Zum Prinzip 1: Durch die getroffenen Regelungen wird dafür Sorge getragen, dass die Hersteller im Rahmen ihrer Produktverantwortung dafür verantwortlich sind, die finanziellen Rücklagen zu bilden, um sicherzustellen, dass sie auch zukünftig ihrer Verantwortung im Hinblick auf die Rücknahme und Entsorgung der Altfahrzeuge nachkommen können. Absehbare Belastungen für kommende Generationen werden hierdurch reduziert, da dauerhaft eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Altfahrzeugen sichergestellt ist.
- Zum Prinzip 3: Altfahrzeuge enthalten Rohstoffe, deren Rückgewinnung vor dem Hintergrund sich verknappender Ressourcen von besonderer Bedeutung ist. Durch die Pflicht der Hersteller zur vermehrten Information über die Pflichten jedes einzelnen Fahrzeughalters zur ordnungsgemäßen Entsorgung der Altfahrzeuge sollen Letztere vermehrt in die vorgesehene Entsorgungsstruktur geführt und damit einer

sachgerechten Behandlung zugeführt werden. Hierdurch wird ein Beitrag zur Rückgewinnung und somit zur dauerhaften Verfügbarkeit dieser Rohstoffe geleistet. Dadurch wird die Effizienz der Ressourcennutzung gesteigert.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es sind keine zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand zu erwarten.

4. Erfüllungsaufwand

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat den Erfüllungsaufwand auf Basis vorliegender Informationen abgeschätzt. Da die Änderung der AltfahrzeugV auch Änderungen oder Ergänzungen an Vorgaben der AltfahrzeugV vornimmt, die auch bislang bereits Erfüllungsaufwand bei den Normadressaten verursacht haben, wurde in diesen Fällen nur der zusätzliche Erfüllungsaufwand ermittelt.

Im Folgenden werden die verordnungsrechtlichen Vorgaben und die dazugehörige Änderung des Erfüllungsaufwandes, getrennt nach Normadressaten, detailliert dargestellt.

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger sind durch den Entwurf der Verordnung nicht betroffen, so dass insoweit kein Erfüllungsaufwand entsteht.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verordnung enthält sowohl neue als auch geänderte Vorgaben an die Wirtschaft, die aber keine Auswirkungen auf den jährlichen Erfüllungsaufwand haben. Daneben enthält die Verordnung auch Vorgaben, die bestehende Informationspflichten begründen oder ändern, jedoch keine zusätzlichen Bürokratiekosten hervorrufen. Insgesamt fällt folgender Erfüllungsaufwand an:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Euro:	0
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Euro:	0
Einmaliger Umstellungsaufwand in Euro:	4.400

Sämtliche Kosten beruhen dabei auf der eins zu eins-Umsetzung von europarechtlichen Vorgaben, weshalb auch kein Anwendungsfall der „One-in, one-out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung begründet wird (siehe Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015).

Im Einzelnen:

a) Erfüllungsaufwand der Wirtschaft ohne Informationspflichten

Vorhalten der finanziellen und organisatorischen Mittel und Etablierung eines Eigenkontrollmechanismus, § 3 Absatz 8 AltfahrzeugV

Die neue Regelung in § 3 Absatz 8 AltfahrzeugV verpflichtet die Hersteller, die finanziellen und organisatorischen Mittel vorzuhalten, damit diese ihren Rücknahmepflichten nach der Verordnung nachkommen. Hierbei ist ein Eigenkontrollmechanismus zu etablieren, der die Finanzverwaltung in dieser Hinsicht bewertet.

Es ist davon auszugehen, dass die Hersteller in Umsetzung ihrer Rücknahmepflichten aufgrund der bestehenden Regelungen der AltfahrzeugV bereits zum jetzigen Zeitpunkt Vorkehrungen im Hinblick auf das Vorhalten der erforderlichen finanziellen und organisatorischen Mittel treffen, um die kostenlose Rückgabe der Altfahrzeuge durch die Letzthalter zu gewährleisten. Ein ordentlicher Kaufmann wird hierfür auch die notwendigen Mechanismen etablieren, damit etwaige Mehrkosten durch den jeweiligen Hersteller aufgefangen werden. Vor diesem Hintergrund ist von keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand auszugehen.

Beauftragung eines Bevollmächtigten, § 10a AltfahrzeugV

Mit dem neuen § 10a AltfahrzeugV wird den Herstellern von Fahrzeugen, die selbst nicht über eine Niederlassung in Deutschland verfügen, die Möglichkeit gegeben, einen Bevollmächtigten zu beauftragen. Hierdurch kann der Hersteller seine Pflichten auf einen in Deutschland niedergelassenen Dritten übertragen, der dann auch für die Vollzugsbehörden Ansprechpartner und ggf. Adressat ordnungsrechtlicher Maßnahmen ist.

Bei der Vorgabe handelt es sich um eine Kann-Regelung. Kein Hersteller mit Sitz im Ausland ist damit verpflichtet, einen Bevollmächtigten zu beauftragen. Seit 2002 ist die Grundkonzeption der Altfahrzeug-Rücknahme durch die Hersteller unverändert. Bislang haben sich auch ausländische Hersteller entsprechend ihrer Verpflichtungen an diesem System beteiligt. Es ist derzeit nicht absehbar, ob entsprechende Hersteller ihre Pflichten durch diese Möglichkeit zukünftig auf einen Dritten übertragen. Vor diesem Hintergrund ist von keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand auszugehen.

b) Informationspflichten der Wirtschaft

Erweiterung der Informationspflichten der Hersteller, § 3 Absatz 5 Satz 2 AltfahrzeugV

Die Hersteller haben auch heute bereits die Pflicht, die erforderlichen Informationen über die von ihnen eingerichteten Rücknahmestellen zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich haben sie in Umsetzung der EU-rechtlichen Vorgaben zukünftig auch die Pflicht, die Letzthalter über die Bedeutung der getrennten Erfassung der Altfahrzeuge, über den Sinn und Zweck der Erfassung über die Annahme- und Rücknahmestellen sowie die Demontagebetriebe und die Bedeutung des Verwertungsnachweises zu informieren. Den Herstellern entsteht hierdurch ein Umstellungsaufwand, da sie das Informationsmaterial einmalig anpassen müssen. Für die Verbreitung der Informationen können die Hersteller auf bereits bestehende und genutzte Informationsplattformen zurückgreifen, so dass hierfür keine neue Plattform geschaffen werden muss.

Der Verband der Automobilindustrie vertritt etwa 11 Hersteller von Fahrzeugen, die dem Anwendungsbereich der AltfahrzeugV unterliegen. Beim Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller sind etwa 31 entsprechende Fahrzeughersteller organisiert. Hinzu kommen Hersteller, die keinem Verband angehören. Es ist vor diesem Hintergrund von etwa 50 betroffenen Fahrzeugherstellern auszugehen. Hinzu kommen die Hersteller von Wohnmobilen. Beim Caravaning Industrie-Verband sind etwa 30 betroffene Hersteller organisiert. Hieraus ergibt sich eine Fallzahl von insgesamt 80 betroffenen Fahrzeugherstellern. Anhand der Angaben aus der Zeitwerttabelle (Anhang V zum Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) ist davon auszugehen, dass ein Zeitaufwand in Höhe von etwa einer Stunde für die Änderungen anfällt. Für die Lohnkosten wird der hohe Lohnsatz des Wirtschaftsabschnittes E (Abfallentsorgung) in Höhe von 55 Euro zugrunde gelegt. Es ist davon auszugehen, dass keine zusätzlichen Sachkosten anfallen. Es entsteht mithin ein Umstellungsaufwand in Höhe von **4.400 Euro**.

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro/ Std. pro Fall	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Euro	Sachkosten in Euro
80	60	55	0	4.400	0

Ein jährlicher Erfüllungsaufwand ergibt sich durch die geänderten Verpflichtungen nicht.

Veröffentlichungspflicht der Hersteller, § 5 Absatz 1 Satz 2 AltfahrzeugV

Die Hersteller von Fahrzeugen müssen zudem künftig die Erfüllung der quantitativen Zielvorgaben mit Blick auf die Verwertung der Altfahrzeuge, die sog. Verwertungsquoten, veröffentlichen. Hierfür kann ein geringfügiger Umstellungsaufwand anfallen, wenn bestehendes Informationsmaterial (z.B. Informationen im Internet) einmalig durch die Bezugnahme auf die jährlich durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit veröffentlichten Daten ergänzt wird (z.B. durch einen Verweis auf die entsprechenden Internetseiten des Bundesministeriums, die jährlich aktualisiert werden). Der Mehraufwand durch die entsprechende Bezugnahme ist dabei als vernachlässigbar einzustufen.

Ein jährlicher Erfüllungsaufwand ergibt sich nicht, da ein einmaliger Verweis auf den Internetauftritt des Bundesministeriums möglich ist. Eine jährliche Anpassung durch den Hersteller muss daher nicht erfolgen.

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Der Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Ob und in welchem Umfang die zusätzlichen Kosten auf die Verbraucherpreise umgelegt werden, ist von einer Reihe von Einflussfaktoren abhängig, u.a. von der Wettbewerbsintensität auf den jeweiligen Märkten. Ein Umlegen der Kosten kann insofern nicht ausgeschlossen werden, ist auf Grund der abgeschätzten, sehr geringen Mehrkosten jedoch nicht zu erwarten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der AltfahrzeugV)

Artikel 1 ändert die AltfahrzeugV. Durch die Änderung werden die neuen Anforderungen an Regime der erweiterten Herstellerverantwortung (Artikel 8 und 8a der geänderten Richtlinie 2008/98/EG) in die AltfahrzeugV überführt, soweit sie nicht schon im nationalen Recht enthalten sind.

Zu Nummer 1

Nummer 1 nimmt klarstellende Änderungen und Ergänzungen in den Begriffsbestimmungen zur AltfahrzeugV vor.

Mit **Buchstabe a** wird der neue Begriff des Bevollmächtigten eingeführt. Der neue § 2 Absatz 1 Nummer 4a AltfahrzeugV dient zusammen mit der Regelung des neu eingefügten § 10a AltfahrzeugV (s.u. zu Nummer 7) der Umsetzung der Vorgaben aus Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der geänderten Richtlinie 2008/98/EG. Mit den Regelungen zum Bevollmächtigten soll ausländischen Herstellern die Wahrnehmung der Produktverantwortung im Geltungsbereich dieser Verordnung erleichtert werden, indem durch eine entsprechende Beauftragung die Herstellerpflichten auf den Bevollmächtigten übertragen werden können. Wesentlich hierfür ist jedoch, dass der Bevollmächtigte im Geltungsbereich dieser Verordnung niedergelassen ist und die Aufgaben im eigenen Namen wahrnimmt. Die Bevollmächtigung muss schriftlich und in deutscher Sprache erfolgen. Der Hersteller bleibt allerdings für die Erfüllung der Herstellerpflichten verantwortlich, sofern der Bevollmächtigte diesen nicht nachkommt.

Die **Buchstaben b bis d** nehmen Folgeänderungen in § 2 Absatz 1 Nummern 15, 20 und 22 AltfahrzeugV aufgrund der Einführung des neuen Begriffs des Bevollmächtigten vor.

Zu Nummer 2

Nummer 2 nimmt Änderungen und Ergänzungen in § 3 AltfahrzeugV vor.

Die **Buchstaben a und b** sowie der **Buchstabe c Doppelbuchstabe aa** nehmen Folgeänderungen in § 3 Absätze 1, 3 und 5 AltfahrzeugV aufgrund der Einführung des neuen Begriffs des Bevollmächtigten vor.

Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ergänzt die Informationspflichten in § 3 Absatz 5 AltfahrzeugV und setzt damit Artikel 8a Absatz 2 der geänderten Richtlinie 2008/98/EG um. Die Hersteller sind danach zukünftig explizit verpflichtet, die Letzthalter auch über ihre Verpflichtung zur Übergabe der Altfahrzeuge an eine anerkannte Annahmestelle, eine anerkannte Rücknahmestelle oder einen anerkannten Demontagebetrieb zu informieren. Darüber hinaus haben die Hersteller den Letzthaltern Informationen zum Sinn und Zweck dieses Erfassungsweges sowie über die Bedeutung des Verwertungsnachweises zur Verfügung zu stellen.

Buchstabe d setzt Artikel 8a Absatz 3 Buchstaben c und d der geänderten Richtlinie 2008/98/EG um und führt hierfür in § 3 AltfahrzeugV einen neuen Absatz 8 ein. Die Vorschrift verpflichtet die Hersteller von Fahrzeugen, die finanziellen und organisatorischen Mittel vorzuhalten, um ihren Pflichten nachzukommen. Außerdem haben die Hersteller zur Bewertung ihrer Finanzverwaltung geeignete Mechanismen zur Selbstkontrolle einzurichten.

Zu Nummer 3

Nummer 3 setzt Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe e der geänderten Richtlinie 2008/98/EG um und fügt hierfür an § 5 Absatz 1 AltfahrzeugV einen neuen Satz 2 an. Die Vorschrift verpflichtet die Hersteller oder deren Bevollmächtigte, jährlich Daten über die Erreichung der Zielvorgaben bzw. Verwertungsquoten zu veröffentlichen. Dabei ist es ausreichend, wenn die Hersteller oder deren Bevollmächtigte konkret unter Angabe der Fundstelle auf die vom Bundesumweltministerium jährlich im Internet veröffentlichten erreichten Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland verweisen.

Zu Nummern 4 bis 6

Nummern 4 bis 6 nehmen Folgeänderungen in den §§ 7, 9 und 10 AltfahrzeugV aufgrund der Einführung des neuen Begriffs des Bevollmächtigten vor.

Zu Nummer 7

Nummer 7 nimmt in Umsetzung der Vorgaben aus Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der geänderten Richtlinie 2008/98/EG einen eigenen Paragraphen zur Bevollmächtigung auf. Danach können Hersteller, die über keine Niederlassung im Geltungsbereich der AltfahrzeugV verfügen, einen Bevollmächtigten nach § 2 Absatz 1 Nummer 4a AltfahrzeugV mit der Erfüllung der Herstellerpflichten beauftragen. Dabei kommt eine Beauftragung nur für die folgenden Herstellerpflichten in Betracht:

- Rücknahmepflichten nach § 3 AltfahrzeugV;
- Informationspflichten nach § 3 Absatz 5 und § 10 AltfahrzeugV;
- Zusammen mit den anderen Wirtschaftsbeteiligten das Erreichen der Zielvorgaben nach § 5 Absatz 1 AltfahrzeugV;
- Veröffentlichung der erreichten Zielvorgaben nach § 5 Absatz 1 Satz 2 AltfahrzeugV;
- Bereitstellung von Demontageinformationen nach § 9 Absatz 2 Satz 1 AltfahrzeugV.

Der Bevollmächtigte selbst muss eine Niederlassung im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben. Er muss die Aufgaben im eigenen Namen wahrnehmen. Die Bevollmächtigung muss schriftlich und in deutscher Sprache erfolgen. Der Hersteller bleibt allerdings für die Erfüllung der Herstellerpflichten verantwortlich, sofern der Bevollmächtigte diesen nicht nachkommt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Änderungsverordnung. Danach tritt die Verordnung am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

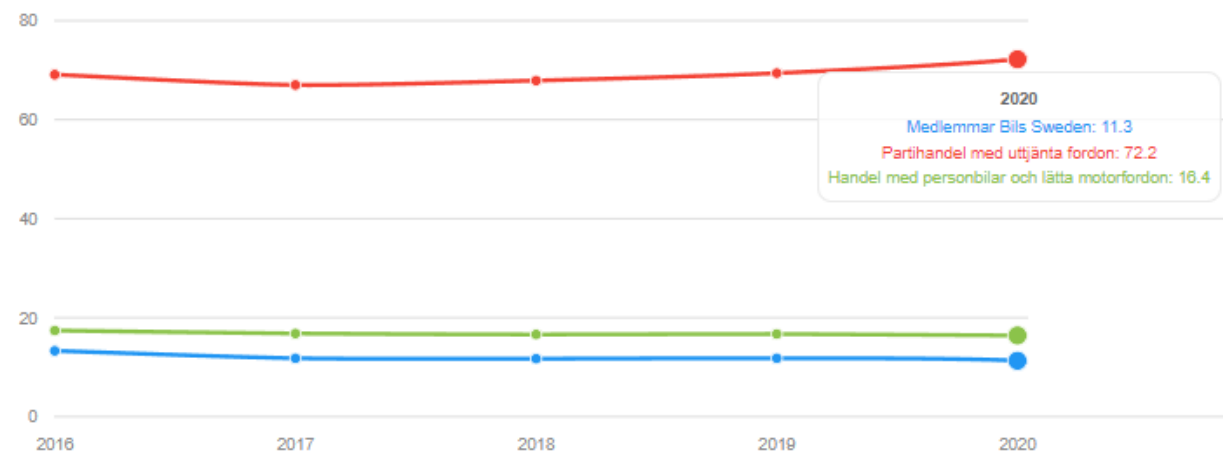
Medlemmar/Handel med personbilar/Partihandel med uttjänta fordon



Bruttovinstmarginal (median)

År	Medlemmar Bils Sweden	Partihandel med uttjänta fordon	Handel med personbilar och lätta motorfordon
2020	11,3 %	72,2 %	16,4 %
2019	11,8 %	69,4 %	16,7 %
2018	11,7 %	67,9 %	16,6 %
2017	11,8 %	67 %	16,8 %
2016	13,3 %	69,1 %	17,4 %

Bruttovinstmarginal (median)



Nettovinstmarginal (median)

År	Medlemmar Bils Sweden	Partihandel med uttjänta fordon	Handel med personbilar och lätta motorfordon
2020	0,4 %	7 %	2,2 %
2019	1,3 %	4,6 %	2 %
2018	0,6 %	6,2 %	1,9 %
2017	1,2 %	6,7 %	2 %
2016	1,4 %	4,2 %	2,3 %

Nettovinstmarginal (median)

