

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Miljödepartementet

Yttrande över promemorian Producentansvar för bilar respektive däck – nya regler för att genomföra EU:s avfallsdirektiv

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Nya förordningar om producentansvar för bilar respektive däck föreslås ersätta befintliga förordningar om producentansvar för bilar (2007:185) respektive däck (1994:1236). De nya bestämmelserna medför bland annat:

- Producentbegreppet utvidgas till att även omfatta den som yrkesmässigt, från ett land utanför Sverige, säljer bilar och däck till användare i Sverige. Den producent som inte är etablerad i Sverige får utse ett ombud som i stället för producenten ska fullgöra skyldigheterna i förordningen.
- En producent av bilar ska anmäla detta till Naturvårdsverket. Anmälan ska bland annat innehålla uppgift om vilket bilvarumärke och typ av bil som producenten ska släppa ut på marknaden och vilken producentansvarsorganisation som producenten tillhandahåller eller har anlitat.
- En producent som släpper ut däck på den svenska marknaden ska årligen lämna uppgift till Naturvårdsverket om den mängd däck som producenten har släppt ut eller fört in föregående kalenderår.
- En bilproducent ska varje år lämna uppgifter till Naturvårdsverket om hur producenten har uppfyllt sina skyldigheter enligt förordningen. En producent ska också sammanställa och lämna uppgifter om mängden insamlat avfall från uttjänta bilar och hur avfallet har återvunnits och återanvänts.
- En producent av bilar och däck ska ha rutiner för internkontroll för att bedöma kvaliteten på de uppgifter om insamlad mängd avfall och hantering av avfall som ska rapporteras till Naturvårdsverket.

- En producent som släpper ut bilar på den svenska marknaden ska anlita eller själv tillhandahålla en producentansvarsorganisation som är godkänd för att ta hand om uttjänta bilar.
- En uttjänt bil får inte lämnas till någon annan än en godkänd producentansvarsorganisation eller till en auktoriserad bilsrotare.
- En producentansvarsorganisation för bilar ska vara godkänd av Naturvårdsverket. En ansökan om godkännande bör, utöver formella uppgifter, bl.a. innehålla en beskrivning av hur mottagningssystemet ska utformas och upprätthållas så att det ska uppfylla kraven på lämplighet. Det ska finnas en plan för hur återvinningsmålen ska nås och på vilka villkor en producent får anlita producentansvarsorganisationen. Ett godkännande ska få förenas med villkor och ska begränsas till att avse viss tid, dock längst tio år.
- En producentansvarsorganisation av bilar ska se till att ägare av uttjänta bilar får information om att uttjänta bilar kan lämnas kostnadsfritt till ett mottagningssystem, var uttjänta bilar och bildelar kan lämnas, vikten av att en uttjänt bil eller bildel omhändertas på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt, och det återvinnings- och återanvändningsresultat som återlämnandet bidrar till.
- En producentansvarsorganisation för bilar ska på sin webbplats tillgängliggöra information om hur avfallshanteringsmålen uppnås. Den ska också tillgängliggöra information om vilka producenter som har anlitat den, hur den ersättning som producenter ska betala beräknas och på vilka grunder producentansvarsorganisationen väljer att anlita aktörer för att hantera avfall. Vid beräkningen ska hänsyn tas till den mängd bilar som producenten släpper ut på den svenska marknaden, bilens förväntade livslängd, möjligheten att reparera bilen och att återanvända och materialåtervinna komponenter och material.
- En producentansvarsorganisation för bilar ska samverka med andra producentansvarsorganisationer för bilar i fråga om hur kostnader och intäkter för det avfall som har tagits emot ska fördelas mellan producentansvarsorganisationerna.
- En producentansvarsorganisation för bilar ska löpande samråda med berörda kommuner i frågor som rör mottagningssystemet.
- En producentansvarsorganisation för bilar ska ha rutiner för internkontroll för att säkerställa att den ersättning som varje enskild producent ska betala uppfyller kraven i avfallstransportförordningen uppfylls.
- En producentansvarsorganisation för bilar ska för varje kalenderår betala en avgift till Naturvårdsverket med 275 000 kronor för verkets prövnings- och tillsynsverksamhet.
- En producent eller ett producentombud som har skyldigheter enligt förordningen om producentansvar för bilar ska för varje kalenderår betala en avgift till Naturvårdsverket med 1 000 kronor för Naturvårdsverkets tillsynsverksamhet.
- I stort sett identiska bestämmelser gäller för producentorganisationer av däck som för producentorganisationer av bilar.

- En producentansvarsorganisation för däck ska vidare hämta uttjänta däck som har tagits emot av den som tillhandahåller däck. Hämtning ska genomföras i den omfattning som är skälig med hänsyn till mängden insamlade däck och risken för negativa effekter på människors hälsa och miljön.
- En producentansvarsorganisation för däck ska se till att alla uttjänta däck som har samlats in hanteras på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt och genomgår ett fullständigt behandlingsförfarande i enlighet med miljöbalken.
- En producentansvarsorganisation för däck ska från och med 1 januari 2027 se till att minst 95 procent av alla uttjänta däck samlas in.
- Det införs en rad sanktioner och sanktionsavgifter.

Förslagen innebär förutom förslag till nya förordningar om producentansvar för bilar respektive däck ändringar i miljöbalken (1998:808), förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, bilskrotningsförordningen (2007:186), miljötillsynsförordningen (2011:13), förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter och avfallsförordningen (2020:614). Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Förslagsställaren anger att direktiv 2008/98/EG om avfall och upphävande av vissa direktiv (avfallsdirektivet) syftar till att skydda miljön och människors hälsa genom att ställa krav på att uppkomsten av avfall ska förebyggas, hur avfall ska hanteras och hur ett effektivt resursutnyttjande ska uppnås. Avfallsdirektivet har genomförts i svensk rätt bl.a. genom bestämmelser i miljöbalken, avfallsförordningen, miljöprövningsförordningen och miljötillsynsförordningen. Avfallsdirektivet ändrades 2018 genom direktiv 2018/851 (ändringsdirektivet). Ändringarna innebär bl.a. att det infördes allmänna minimikrav för system för utökat producentansvar, bl.a. producentansvaren för bilar och däck. Syftet med minimikraven är att minska kostnader, förbättra resultaten, garantera lika villkor för företag oavsett storlek och undvika hinder för en väl fungerande inre marknad. Minimikraven syftar även till att kostnaderna för att hantera uttjänta produkter ska inkluderas i produktpriserna samt ge incitament till producenterna att i högre grad beakta möjligheter till materialåtervinning, återanvändning, reparation och förekomsten av farliga ämnen vid utformningen av produkterna. Minimikraven ska vara genomförda av medlemsstaterna senast den 5 januari 2023. I promemorian lämnas således de förslag till lag- och förordningsändringar som bedöms nödvändiga för att genomföra de allmänna minimikraven i avfallsdirektivet när det gäller producentansvaret för bilar respektive däck.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren anger att bestämmelserna i direktivet måste genomföras i nationell rätt inom den tidsram som anges i direktivet. Ett försenat eller bristfälligt genomförande innebär att ett överträdelseärende initieras av kommissionen som ytterst kan resultera i en straffavgift, inklusive ett

löpande vite tills bristerna har åtgärdats. Det anges att det nationella handlingsutrymmet är begränsat, men att möjliga alternativa lösningar redovisas när detta bedöms vara större. Det gäller exempelvis överväganden kring införandet av ett producentansvarssystem, kostnadsfördelning mellan producentorganisationer och producenter, kvantitativa mål om insamling och återvinning, krav på tillstånd, miljöcertifieringar, system för egenkontroll, ekonomisk säkerhet, uppgiftsrapportering och tillsyns- och sanktionsavgifter.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Förslagsställaren anger att samtliga förslag är motiverade av de allmänna minimikraven i avfallsdirektivet och bedömer att de överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges medlemskap i EU. Förslagsställaren redovisar vidare utförligt för hur förslagen förhåller sig till bestämmelserna i avfallsdirektivet och direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (ELV-direktivet), samt resonemang kring det faktum att det senare är under pågående revidering.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Förslagsställaren anger att de allmänna minimikraven enligt avfallsdirektivet ska vara genomförda av medlemsstaterna senast den 5 januari 2023 och att de nya förordningarna om producentansvar för bilar respektive däck därför bör träda i kraft den 1 januari 2023. Det anges vidare lämpligt att övriga författningsförslag som har samband med de nya förordningarna om producentansvar för bilar respektive däck träder i kraft vid samma tidpunkt som förordningarna. Det anges vidare att det idag saknas bestämmelser om att producenter av bilar respektive däck ska anmäla sig till Naturvårdsverket innan deras produkter släpps ut eller tillhandahålls på den svenska marknaden. Det finns inte heller krav på att en producentansvarsorganisation eller ett mottagningsystem för uttjänta bilar eller ett insamlingsystem för däck ska vara godkända av Naturvårdsverket. För att producenter och producentansvarsorganisationer ska ha möjlighet att anpassa sig till de nya kraven, som börjar gälla den 1 januari 2023, bör det vara möjligt att göra en anmälan eller ansöka om godkännande redan före ikraftträdandet. En lämplig tidsperiod bedöms vara sex månader. Förordningen bör därför kunna tillämpas före ikraftträdandet på anmälningar och ansökningar som lämnas in till Naturvårdsverket från och med den 1 juli 2022 och avser tid efter den 1 januari 2023. Genom dessa övergångsbestämmelser har även Naturvårdsverket möjlighet att hantera inkomna anmälningar och ansökningar i god tid före ikraftträdandet. Det anges, under rubriken konsekvenser för Naturvårdsverket, även att Naturvårdsverkets digitala lösning E-tjänster för utökat producentansvar (EUPA) måste utvecklas och att vägledning och föreskrifter måste tas fram. Det bedöms inte finnas behov av några speciella informationsinsatser utöver de som Naturvårdsverket vanligtvis genomför för att informera berörda aktörer om ny och förändrad lagstiftning.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av särskilda hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande är tillräcklig så till vida att det framgår vilket datum som den svenska anpassningen måste vara gjord enligt avfallsdirektivet och att anpassningar behöver göras av berörda aktörer. Mot bakgrund av de omfattande förändringar som föreslås och den relativt knappa tid som återstår till ikraftträdande,

särskilt möjligheten till att lämna in anmälningar och ansökningar redan vid halvårsskiftet 2022, hade det varit önskvärt med en mer detaljerad beskrivning av planerade informationsinsatser samt av hur långt arbetet med utvecklandet av Naturvårdsverkets e-tjänst och framtagandet av föreskrifter och vägledningar kommit, liksom det faktum att det idag inte finns någon producentansvarsorganisation för bilar eller däck.

Regelrådet finner emellertid redovisningen av särskild hänsyn till ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Förslagsställaren anger att de företag som framför allt berörs är bilproducenter, däckproducenter, mottagningssystemet för uttjänta bilar, producentansvarsorganisationen för däck och bilskrotningsföretag.

Det anges att då det inte finns någon specifik SNI-kod för importörer eller tillverkare av bilar är det inte möjligt att få fram samlade uppgifter om antal företag eller antalet anställda, men antalet aktörer som omfattas uppskattas till drygt 160. Merparten av dessa, ca 130, är producenter för husbilar. Det anges att storleken på producenterna skiljer sig åt, där producenterna för vanliga personbilar, lätta lastbilar och bussar utgörs av generalagenter som är producenter för ett eller flera bilmärken, medan det bland producenterna för husbilar finns många mindre lokala importörer.

Det anges att det i det nuvarande producentansvaret framför allt finns två olika typer av däckproducenter; de som importerar däck och de som endast säljer däck som redan har släppts ut på marknaden av någon annan. Eftersom det i dag inte finns något krav på att däckproducenter ska anmäla sig saknas uppgifter om hur många producenter det finns. Det finns inte heller här någon specifik SNI-kod för importörer eller återförsäljare av däck, varför det anges inte vara möjligt att få fram samlade uppgifter om antal företag eller antalet anställda. Det anges emellertid att 250 däckproducenter i dag är anslutna till Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) och att dessa bedöms utgöra en betydande andel av de som räknas som däckproducenter i dag. Antalet producenter med tydligt utpekad ansvar förväntas öka i och med den föreslagna utvidgningen av producentbegreppet.

Det anges att det under 2019 fanns det cirka 260 aktiva bilskrotare som tog emot uttjänta bilar för skrotning. Av dessa är ungefär 100 anslutna till Bilretur, det nationella nätverket av bilskrotare som drivs av Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund och Stena Recycling AB. Storleken på verksamheterna skiljer sig åt där många enligt uppgift är små familjeföretag samtidigt som det finns större företag med flera anställda som bedriver verksamhet på flera olika ställen. De minsta verksamheterna tar emot mellan 10 och 250 uttjänta bilar per år, medan de större hanterar cirka 5 000 bilar per år.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Bilproducenter

Förslaget om att en bilproducent ska anmäla sig till Naturvårdsverket anges medföra en tidsåtgång för själva anmälan och en årlig tillsynsavgift på 1 000 kronor. Eftersom det endast är grundläggande uppgifter som ska anges vid en anmälan förväntas en sådan enligt förslagsställarens bedömning inte ta någon betydande tid i anspråk. Vilka kostnader och andra konsekvenser som uppstår för en bilproducent anges till viss del bero på om producenten väljer att anlita eller själv tillhandahålla en

godkänd producentansvarsorganisation. Utgångspunkten i promemorian är att producenterna kommer att välja att anlita en producentorganisation eftersom det förväntas vara det minst kostsamma alternativet för en producent. Detta innebär bl.a. att avtal måste skrivas mellan producentansvarsorganisationen och producenten. Det förväntas även innebära att de kostnader som uppstår för en producentansvarsorganisation förs vidare till de producenter som har anlitat producentansvarsorganisationen. Ersättningen fördelas utifrån mängden bilar som producenterna släpper ut på den svenska marknaden och bilarnas egenskaper. Hur stora dessa ersättningar kan förväntas bli är svårt att förutsäga (se dock konsekvenser för godkända producentansvarsorganisationer nedan). Förslaget att informationsansvaret om uttjänta bilar ska flyttas från producenten till producentansvarsorganisationen förväntas medföra minskade kostnader för producenterna. Producenterna kommer visserligen, genom ersättningen till producentansvarsorganisationen bekosta informationen, men eftersom informationsgivningen sköts på central nivå förutsätts kostnaderna minska. Sammantaget bedöms förslagen innebära ett förtydligt ansvar för bilproducenterna och även något ökade kostnader. Det förväntas samtidigt medföra att fler producenter tar sitt ansvar så att kostnaderna fördelas på fler aktörer. Producenterna förväntas föra kostnaden vidare till bilägarna vid försäljningen av nyregistrerade bilar. Enligt nedan förväntas kostnaden vara i storleksordningen 30–40 kronor per nyregistrerad bil, något som inte förväntas påverka efterfrågan på nya bilar.

Däckproducenter

Förslaget om att en producent som släpper ut däck på den svenska marknaden eller en producent som för in däck till Sverige och använder dem i en yrkesmässig verksamhet ska anmäla sig hos Naturvårdsverket anges medföra en tidsåtgång för själva anmälan och en årlig tillsynsavgift på 1 000 kronor. Eftersom det endast är grundläggande uppgifter som ska anges vid en anmälan förväntas en sådan inte ta någon betydande tid i anspråk. Att däckproducenter årligen ska rapportera uppgifter till Naturvårdsverket om den mängd däck som har släppts ut på marknaden eller förts in för att använda i yrkesmässig verksamhet under föregående kalenderår förväntas inte medföra några betydande konsekvenser. De som är anslutna till SDAB rapporterar redan i dag dessa uppgifter till SDAB. För däckproducenterna finns det redan en icke vinstdrivande producentansvarsorganisation som de kan anlita. Kravet på att producenter ska anlita en producentansvarsorganisation förväntas därmed inte medföra några större konsekvenser för däckproducenterna. En förutsättning är dock att producentansvarsorganisationen är godkänd av Naturvårdsverket. De producenter som har anslutit sig till insamlingsystemet i dag betalar en återvinningsavgift till producentansvarsorganisationen för de däck som importeras till Sverige. Storleken på den avgiften bedöms inte öka eftersom fler producenter kommer att anlita organisationen och vara med och dela på kostnaderna. Avgiften förväntas som i dag överföras på konsumenterna. Sammantaget förväntas förslagen innebära att antalet producenter tydligt utpekade skyldigheter ökar och att fler producenter är med och delar på de kostnader som redan i dag uppstår för att hantera uttjänta däck.

Producentansvarsorganisationer

Flera av förslagen i promemorian berör producentansvarsorganisationer. Det rör bl.a. krav på godkännande från Naturvårdsverket, tillhandahållande av ett insamlings- resp. mottagningssystem, hantering av avfall, rapportering och rutiner för internkontroll, informationsansvar och offentliggörande av information. Förslagsställaren anger att för att få ett godkännande av Naturvårdsverket ska en rad krav vara uppfyllda. Processen fram till att kunna skicka in en ansökan uppskattas till cirka sex månaders heltidsarbete för en person. I det ingår bl.a. att organisera en producentansvarsorganisation, då det inte finns en sådan för bilproducenter i dag, skriva avtal med producenter, utforma ett mottagningssystem som uppfyller kraven, skriva avtal med bilskrotare,

transportörer, avfallsbehandlare m.fl., dokumentera hur målen ska nås och hur övriga krav ska uppfyllas. Då arbetskraftskostnaden för en tjänsteman inom aktuell bransch uppskattas till ca 66 000 kronor per månad, beräknas processen för att lämna in en ansökan kosta cirka 400 000 kronor för en producentansvarsorganisation för bilar. Detta är en engångskostnad som uppstår vid ansökan om godkännande första gången. Vid ett förnyande av godkännandet förväntas kostnaderna vara lägre. Eftersom det redan finns en producentansvarsorganisation för däckproducenter förväntas tiden för att färdigställa en ansökan för godkännande för denna vara betydligt kortare än sex månader och kostnaden därmed betydligt lägre. En godkänd producentansvarsorganisation föreslås betala en årlig tillsyns- och prövningsavgift på 275 000 kronor till Naturvårdsverket.

När en producentansvarsorganisation är godkänd uppstår kostnader för att driva organisationen och för att uppfylla de krav som finns i förordningen. Den befintliga producentansvarsorganisationen för däckproducenter anges redan till stor del utföra de uppgifter som en godkänd producentansvarsorganisation förväntas utföra när det gäller insamlingssystem, hantering av avfall och rapportering. Finansiering av detta sker genom de återvinningsavgifter som däckproducenterna betalar. Även när det gäller bilarna så finns det redan i dag aktörer som till viss del utför dessa uppgifter, dock utan att kostnaderna tydligt förs vidare till bilproducenterna. Beroende på hur en producentansvarsorganisation för bilproducenter organiseras kan delar av befintliga organisatoriska och administrativa system komma att ingå i producentansvarsorganisationen eller så måste nya system tas fram. Förslagsställaren hänvisar till utredningen om ett producentansvar för textil, där man utifrån uppgifter om EI-Kretsens administrativa kostnader (OH-kostnader (lokaler, it, etc.) personalkostnader samt utvecklingskostnader) på 25 miljoner kronor per år uppskattat att de administrativa kostnaderna för ett nytt insamlingssystem till drygt 37 miljoner kronor per år. Antalet producenter är dock mycket lägre när det gäller bilar respektive däck jämfört med elutrustning och textil och produkterna mer homogena än elutrustning. Detta innebär att kostnaderna kan förväntas bli lägre, framför allt när det gäller OH-kostnader och personalkostnader. Den administrativa kostnaden för att driva en producentansvarsorganisation för bilar respektive däck uppskattas därför vara i storleksordningen 10–15 miljoner kronor per år. I det ingår kostnader för att uppfylla krav på rapportering, information, rutiner för internkontroll samt att tillgängliggöra information om organisationens ägare, anlita producenter, hur ersättningen beräknas, hur aktörer för avfallshantering anlitas och hur verksamheten bidrar till att nå uppsatta mål.

Förslagsställaren anger att när det gäller en producentansvarsorganisation för bilar är det inte främst nya kostnader som uppstår, utan kostnader som flyttas från en aktör till en annan och på ett tydligare sätt kommer att finansieras av producenterna. Bil Sweden har angett att kostnaden för dem och deras medlemmar för producentansvaret uppgår till drygt 7 miljoner kronor årligen. I denna kostnad ingår bl.a. kostnader för statistikinsamling, sammanställning av återvinningsrapporter samt kostnader för att informera skrotbilsägare, nybilsköpare och bildemonterare. Under förutsättning att alla cirka 160 bilproducenter skulle anlita en producentansvarsorganisation skulle de årliga kostnaderna enligt ovan innebära en genomsnittlig kostnad på 63 000–94 000 kronor per bilproducent. Kostnaden ska framför allt fördelas utifrån hur många bilar som sätts på marknaden och vilken typ av bil det är. Sedan 2011 har i genomsnitt 342 257 bilar nyregistrerats årligen. Årliga kostnader på 10–15 miljoner kronor enligt ovan skulle innebära en genomsnittlig kostnad på 30–44 kronor per bil som släpps ut på den svenska marknaden. Eftersom det förväntas bli fler däckproducenter som delar på de kostnader som en producentansvarsorganisation för däck har, förväntas den del av den nuvarande återvinningsavgiften som går till att finansiera administrativa kostnader vara kvar på i stort sett samma nivå. Skillnaden blir att den betalas av fler däckproducenter. Hanteringen av uttjänta bilar ger i dag i vissa fall en intäkt, dels från delar som kan återanvändas, dels från det material som återvinns.

Denna intäkt finansierar i dag mottagande, hantering och transporter av avfallet. Därför antas det inte inledningsvis uppstå några nettokostnader för producentansvarsorganisationen när det gäller avfallshanteringen av vissa bilar. Dock kan det i framtiden komma att uppstå kostnader till följd av lägre priser på det återvunna materialet eller högre kostnader för hanteringen till följd av höjda mål eller ökade kostnader för demontering till följd av produktutveckling. I de fall kostnaderna för hanteringen av bilarna inte täcks av intäkterna ska de finansieras av producenterna.

Hanteringen av de uttjänta däcken ger i dag ingen nettointäkt och kostnaden för avfallshanteringen täcks av återvinningsavgiften på däcken. Precis som ovan förväntas den inte höjas i någon betydande omfattning eftersom det blir fler producenter som är med och finansierar hanteringen av avfallet som till stor del redan samlas in av SDAB. Sammantaget innebär detta att det framför allt är kostnaderna för godkännande av producentansvarsorganisationen och den årliga tillsynsavgiften som är nya och innebär merkostnader för bil- respektive däck-producenter som ska anlita producentansvarsorganisationer. Kostnader för mottagning, hantering av avfall och rapportering finns redan i dag och förväntas därmed inte medföra några betydande ökade kostnader för producenterna sammantaget. En skillnad är dock att fler aktörer med utpekade skyldigheter inkluderas i bestämmelsen om vad som avses med producent samtidigt som kravet på anmälan till Naturvårdsverket och att anlita en producentansvarsorganisation gör att de producenter som inte tidigare tagit sitt ansvar nu måste göra det. Det innebär att det är fler producenter som är med och delar på kostnaderna.

Bilskrotsföretag

Förslaget att bilproducenter ska anlita eller tillhandahålla en producentansvarsorganisation förväntas enligt förslagsställaren medföra en ökad trygghet för de bilskrotare som ingår i ett mottagningssystem eftersom det tydliggör bilproducenternas ekonomiska ansvar för att de uttjänta bilar som tas emot inom systemet ska hanteras enligt kraven. Det finns därmed en möjlighet för bilskrotarna att få täckning för eventuella nettokostnader som demonteringen medför utan att vara beroende av intäkter från återanvändning av bildelar och materialet på samma sätt som i dagens system. Bilretur är det bolag som utgör mottagningssystemet för uttjänta bilar i dag och detta förväntas tas tillvara av producenterna som en del i det mottagningssystem som en producentansvarsorganisation ska tillhandahålla. Sammantaget bedöms förslagen vara positiva för bilskrotare eftersom det tydliggör producenternas ansvar för att finansiera avfallshanteringen.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningarna av hur förslagen påverkar olika berörda företag är kvalitativt utförlig. I flera fall förekommer även kvantitativa uppskattningar. Det hade varit relevant att mer utförligt resonera kring det faktum att det idag inte finns någon producentansvarsorganisation för bilar eller däck och utsikterna för att sådana faktiskt kommer tillstånd i den utsträckning som är nödvändig för att systemet ska kunna fungera.

Regelrådet finner dock redovisningen av påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det förekommer något resonemang kring att förslaget motverkar förekomsten av friåkare, men såvitt Regelrådet kan se saknas en sammanhängande beskrivning av det nya regelverkets påverkan på konkurrensen. Det hade varit behövt att redogöra för om och i så fall hur det nya regelverket påverkar konkurrensen för svenska företag i ett nationellt, europeiskt och globalt perspektiv.

Regelrådet finner därför redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Såvitt Regelrådet kan se saknas beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Mot bakgrund av den relativt utförliga beskrivningen av förslagets påverkan på företagens kostnader, tidsåtgång och verksamhet ovan ser Regelrådet emellertid ingen uppenbar anledning att anta att sådan påverkan skulle finnas.

Regelrådet finner avsaknad av redovisning av regleringens påverkan på företag i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren anger på något ställe att för att säkerställa en lika behandling av produkternas producenter och inte lägga en oproportionerligt stor börda på små producenter ska kostnader fördelas enligt principen om att förorenaren betalar. De kostnader som uppstår bör därför fördelas mellan producenterna i relation till den mängd bilar som en producent släpper ut på den svenska marknaden. Bortsett från denna beskrivning kan Regelrådet inte se någon redogörelse för om och hur eventuell hänsyn tagits till små företag.

Regelrådet finner därför redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantagen bedömning

Promemorian ger sammantaget en bra bild av förslaget. Redovisningen av bakgrund, syfte, överensstämmelse med EU-rätten och effekter för företagen är överlag tydlig och utförlig. Detsamma gäller beskrivningen av överväganden och alternativa lösningar. Det är positivt att det nationella handlingsutrymmet beskrivs tydligt, att olika synpunkter från bransch och myndigheter tydligt redovisas samt att jämförelser av erfarenheter från andra länder görs. Det förekommer vissa brister i redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden och beträffande särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning, men dessa brister är inte av sådan betydelse att det påverkar den sammantagna bedömningen.

Sammantaget finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 26 januari 2022

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Anna Stattin.



Claes Norberg
Ordförande



Anna Stattin
Föredragande