

Remissyttrande M2021/02115

Svensk Däckåtervinning AB (www.sdab.se), Däck-, Fälg-, och Tillbehörleverantörernas Förening (www.dftf.se), Scandinavian Tyre and Rim Organization (www.stro.se), Däckspecialisternas Riksförbund (www.drf.se) samt Däckbranschen Sverige (www.dackbranschen.se), som beretts tillfälle att yttra sig över promemorian "Producentansvar för bilar respektive däck – nya regler för att genomföra EU:s avfallsdirektiv" får ge in följande synpunkter.

Inledande kommentar

Däckbranschens organisationer enligt ovan vill inledningsvis framföra att frågan om gränssytor mellan producentansvaret för Däck respektive för Bil (fordon <3,5 ton) är mycket viktigt och att den bör adresseras mer aktivt i samband med uppdateringen av respektive förordning än vad Miljödepartementet nu föreslår. Frågan om flera parallella producentansvarssystem för däck bör också ges större vikt eftersom det förefaller som att flera aktörer aviserat avsikten att etablera sådana system.

Kommentarer till förslag till ny förordning för Producentansvar för däck

Svensk Däckåtervinning AB ("SDAB") välkomnar att förordning 1994:1236 nu uppdateras. SDAB ställer sig bakom helheten i den nya förordningen men har följande kommentarer i detalj för att den nya förordningen ska fungera i praktiken och bli ändamålsenlig och uppföljningsbar.

3 § Paragrafen refererar till förslag till ändring i avfallsförordningen. Förslaget, i 3 kap. 5 b i avfallsförordningen stipulerar att uttjänta däck endast får avlämnas till en godkänd producentansvarsorganisation. Här hänvisas till vår kommentar under § 26 avseende finansiering av producentansvarssystem. Förutsatt att producentansvarssystem endast kan godkännas om de har egen finansiering är förslaget bra.

4, 5 § Definitionen av däck bör förtydligas med "nya" (vilket är det som paragrafen redan omfattar) respektive "begagnade" däck. Producent-definitionen bör omfatta även den som importerar begagnade däck/stommar för regummering för att släppa ut dessa på den svenska marknaden. Däck som regummeras på stommar som satts på marknaden i Sverige och för vilka återvinningsavgift erlagts, ska inte räknas som nya däck utan livslängdsförlängda utan att underliggande producentansvar påverkas. Däck som släpps ut på marknaden av bilåtervinnare och som inte finansierats via producentansvaret för däck är begagnade och bör också omfattas av definitionen. I definitionen av "producent" bör därför även ingå yrkesmässig aktör som släpper ut begagnade däck på marknaden för vilka återvinningsavgift inte är betald, t ex bilåtervinnare.

Vidare bör definitionen av "uttjänta däck; däck som är avfall" preciseras så att däck som demonteras från fälg eller och bedömts inte kunna repareras eller regummeras, alternativt i lös form ej anses tjänliga (t ex pga åldersskäl), definieras som uttjänta.

13 § I paragrafen impliceras att däckverkstäder, bilverkstäder, kommunala återvinningscentraler m fl kommer att kunna utgöra delar av en producentansvarsorganisation.

Organisationens medlemmar är samtidigt avropare av tjänster (hämtning) från organisationen. I rollen som del av producentansvarsorganisationen bör förtydligas att punkt 1. Ska avse att "uttjänta däck tas emot kostnadsfritt från användaren". Detta förtydligande är väsentligt eftersom yrkesmässiga aktörer eljest kan kräva att enskilda medlemmar i producentansvarsorganisationen (kostnadsfritt) tar emot stora mängder däck från konkurrerande eller annan verksamhet.

14 § Paragrafen är tautologisk för de aktörer som tillhandahåller däck till en slutlig användare och som enligt föreliggande förordning är skyldig att vara med i en producentansvarsorganisation. Grossistimportörer eller internethandlare som inte fysiskt hanterar däck till "användaren" kommer att ha svårt att ta emot motsvarande mängd direkt till egen verksamhet men de omfattas likaväl av förordningen. Paragrafen kan utgå då åtagandet fullgörs via den producentansvarsorganisation som man är ansluten till.

15 § En producentansvarsorganisation måste kunna ställa krav på att de däck som hämtas uppfyller krav på källsortering (från fälg), renhet och spårbarhet (att däcken omfattas av förordningen om producentansvar för däck). Sådana krav ska inte omöjliggöras av ett oinskränkt krav på mottagande av (alla) däck.

17 § 3. Beräkningen av ersättningen kan i kollektiva system endast beskrivas schematiskt. Med kollektiva system avses system som bygger på gemensam insamling utan individuell produktidentifiering respektive kollektiv finansiering.

18 § Bör förtydligas. Framförallt informationsspridning är ett lämpligt område där kommunen med fördel kan informera invånarna om gällande producentansvar.

20 § Punkt 1. Hänsyn till livslängd är svår att motivera, beräkna och följa upp. Det finns för närvarande ca 20.000 olika däckdimensioner och varianter. Livslängden bestäms förutom av däckets egenskaper, även utifrån typ av fordon som däcket används på, lastfall, körprofil mm och det saknas till och med standarder/definitioner för hur livslängd ska mätas. Avses livslängd i tid eller rullade kilometer? Kostnaden för omhändertagande av uttjänta däck är vidare inte beroende av livslängden. Uppföljning är närmast omöjlig utan individuell avläsning av tillverkningsår och kvarvarande mönsterdjup (i förhållande till ursprungligt mönsterdjup). Incitament för långlivade produkter är i sig positivt men för återvinningssystemet är ecodesign för enklare återvinning det viktigaste kravet och det omfattas av punkt 2.

21 § Denna punkt bör helt utgå. En producentansvarsorganisation måste ha möjlighet att i ekonomiskt hänseende kunna planera verksamheten på ett förutsägbart sätt. Att i efterhand reglera intäkter och kostnader med andra producentansvarsorganisationer gör verksamheten oförutsägbart och svårplanerad i ekonomiskt hänseende. Se även 26 § och vikten av att en producentansvarsorganisation utöver samlingsorganisationen även måste omfatta finansiering.

I 22 § anges ett samlingsmål (kommenteras vidare nedan). Det kan antas att en producentansvarsorganisation rimligen ska samla in mellan samlingsmålet och 100% av de däck som de till producentansvarsorganisationen anslutna producenterna satt på marknaden. En samverkan bör därför syfta till att producentansvarsorganisationer som samlar in mer än 100% ska kunna utverka en till däckmix och geografisk fördelning relaterad ersättning från producentansvarsorganisationer som inte ens uppnår målet. Exempel: en samlingsorganisation fokuserar på att uppnå sitt vikt mål enligt § 22 genom att endast i praktiken samla in lastbilsdäck. Man kan t ex bygga en godkänd samlingsorganisation via landets alla åkerier (som då inte naturligt

får in personbildäck) och exempelvis uppnå 40% insamlingsgrad. Organisationen kommer då att avkrävas samverka med en organisation som har insamling överstigande målet men som har andra (högre) kostnader eftersom ekonomin för insamling, återvinning och marknadssättning av återvunna personbildäck är högre än motsvarande för lastbildäck. Organisationen med "underinsamling" bör då via exvis Naturvårdsverket åläggas att ersätta organisationen med "överinsamling" med en relevant och skälig kostnad för att "däckmixen" ska vara representativ för vad anslutna företag satt på marknaden. Upprepade tillkortakommanden att uppfylla sitt åtagande även avseende geografi och däckmix bör utgöra grund för diskvalificering som producentansvarssystem.

22 § Varje producentansvarsorganisation ska se till att insamlingsmålet uppfylls i relation till vad anslutna producenter satt på marknaden.

Insamlingsmålet måste dock omdefinieras. Det föreligger tre problem med nuvarande målformulering. Dels är exempelvis personbildäck ca 10% lättare när de är uttjänta än när de är nya. Dels är korrelationen mellan däck satta på marknaden av Producenter och antal däck som avlämnats som uttjänta inte adekvat. Producenter (importörer står för huvuddelen av dessa) säljer däck till distributörer som endast vidare säljer en del varje år, övrigt går till lager. Marknaden ökar eller minskar konjunkturmässigt (vilket för övrigt även gäller marknadsandelar för enskilda producenter). Det förekommer en inte försumbar uppbyggnad av uttjänta däck över årsskiften beroende på väder och andra omständigheter (vinterdäck monteras/byts ut fram till i december och de uttjänta avropas inte alltid för hämtning samma år). För det tredje försvårar paragrafen ansvarstagande i enlighet med grundtanken i producentsvaret; att ersättning ska erläggas i förväg för den produkt som i framtiden insamlas och återvinns, utifrån den då bedömda kostnaden. Genom sådan fondering åstadkoms två effekter; dels att producentansvaret individualiseras och dels att disrupta händelser inte äventyrar systemets långsiktiga finansiering. Mer om generell finansiering av producentansvarsorganisationen nedan. Om insamlingsmålet formuleras i vikt enligt förslaget så är 95% närmast omöjligt att uppnå mot ovanstående bakgrund. I antal är det möjligt men då kommer olika däck med olika vikt att orsaka andra problem.

Förslag till ny lydelse: "En producentansvarsorganisation ska från och med 1 januari 2027 se till att minst 85% av de däck som anslutna producenter satt på marknaden samlas in. Insamlingsgraden beräknas i vikt utifrån mix av produkter satta på marknaden av anslutna producenter, livslängd, avnötning vid slitage mm. Producentansvarsorganisationen ska till Naturvårdsverket redovisa hur insamlingsmålet uppnåtts med hänsyn till ovanstående parametrar."

26 § Det saknas explicita krav på finansiering av producentansvarssystemen. Definitionen av ett (godkänt) producentansvarssystem måste utöver ett godkänt insamlingssystem även omfatta en organisation och vederhäftig mekanism för finansiering av systemet. Ett producentansvarssystem bör definieras utifrån det åtagande systemet har visavi anslutna producenter. Ett producentansvarssystem ska alltså inte medvetet och systematiskt kunna samla in större mängd än vad anslutna producenter satt på marknaden och kräva ersättning från andra system. En producentansvarsorganisation som inte vill eller kan fullgöra sina åtaganden ska inte drabba andra producentansvarsorganisationer. Effekten av att inte reglera detta blir att varje finansierat producentansvarssystem riskerar att inte ha rådighet över sin egen verksamhet medan de som endast etablerar insamlingssystem kommer att kunna parasitera på andras finansiering och därmed på sikt äventyra hela producentansvarsverksamheten.

Producentansvarsorganisationer ska säkerställa att de kan omhänderta de produkter som anslutna producenter satt på marknaden. Säkerställandet ska omfatta den volym som satts på marknaden

under den förväntade (genomsnittliga) livslängden för däck. Säkerställandet kan ske genom fondering av medel för lämplig andel av framtida åtagande (minst 50%), ömsesidiga garantier mellan anslutna företag, eller försäkringslösning.

30 § Återkallande eller upphörande. Vid återkallande av godkännande eller att en producentansvarsorganisation upphör måste anslutna producenter fortfarande fullgöra sitt producentansvar. Detta innebär att den volym däck som de anslutna producenterna satt på marknaden men inte omhändertagits kommer att behöva omhändertas och bekostas av en annan producentansvarsorganisation. Naturvårdsverket måste ges möjlighet att ålägga sådana producenter att erlagga särskild ersättning för sitt "historiska" avfall vid anslutning till en ny producentansvarsorganisation.

31 § Uppgifter om försålda mängder däck är företagshemlig information, som är synnerligen känslig ur konkurrenshänseende. Producenterna bör istället via producentansvarsorganisationen redovisa den mängd däck som släppts ut på den svenska marknaden ackumulerat med övriga producenter anslutna till samma producentansvarssystem. Förordningen accepterar ett "kollektivt" system vad gäller insamling och detta bör även accepteras gällande försålda volymer.

40 § Kommentarer till förslag till förordning om ändring i förordningen om miljöstraffavgifter:

22 § Avser detta Producenten eller Producentansvarsorganisationen? Se kommentar till 31 § i förslag till ny förordning om producentansvar för däck.

Kommentarer till förslag till ny förordning för producentansvar för bilar

Det saknas regler för hur bilproducentansvaret ska hantera de komponenter som har eget producentansvar, t ex däck, och som på olika sätt kan införas andra producentansvarssystem utan att återvinningsavgift erlaggs.

Sådana komponenter bör beläggas med samma krav på insamling och (sär-)redovisning under producentansvaret på bilar som under respektive producentansvar.

Vidare bör det förtydligas att komponenter som åter släpps ut på marknaden från återvunna bilar och som inte redan är finansierade inom respektive annan producentansvarsorganisation omfattas av respektive förordning om producentansvar.

Kommentarer till förslag till ändring i förordning om ändring av bilskrotningsförordningen

Se ovan, det bör förtydligas att återsättande av komponenter på marknaden kan omfattas av producentansvar för dessa komponenter, t ex däck.

Med vänliga hälsningar,

Svensk Däckåtervinning AB

Däckbranschen Sverige AB

Däck-, fälg-, och tillbehörleverantörernas förening

Däckspecialisternas Riksförbund

Samt på uppdrag av

Scandinavian Tyre and Rim Organization

Fredrik Ardefors

Verkställande direktör