

Klimat- och näringslivsdepartementet

Enheten för cirkulär ekonomi, kemikalier och strålning

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.cks.remissor@regeringskansliet.se

Göteborg 2025-02-20

Ert dnr KN2024/02313

Yttrande över remiss av kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om batterier

Sammanfattning

- Stena Recycling är i stort positivt till förslaget och tillstyrker det.
- Det behöver tydliggöras att auktoriserade bildemonterare även fortsättningsvis skall ha möjlighet att förbereda batterier för återanvändning.
- Det behöver tydliggöras att förberedelse för återanvändning hos återvinnare som inte tar i anspråk medel som avsatts av producenterna inte innebär att återvinnaren skall ingå i det utökade producentansvaret.
- Det bör införas ett undantag från miljöskattavgiften för förbudet mot energiåtervinning och bortskaffande av separat insamlade batterier för det fall ingen annan hantering är möjlig.
- En samordning av det utökade producentansvaret för batterier behöver göras i första hand med producentansvaret för uttjänta bilar men även med övriga medlemsstaters implementering av lagstiftningen.
- Siste ägarens ansvar bör tydliggöras och framgå även i den svenska implementeringen.

Inledning

Stena Metallkoncernen är en ledande återvinningskoncern där Stena Recycling AB ingår. Bland verksamheterna ingår också produktion av aluminium från återvunnen råvara, leveranser av stålprodukter, finansverksamhet samt internationell handel med stål, metaller och olja. Koncernen bedriver verksamhet på cirka 200 platser i nio länder, varav cirka 100 är lokaliserade i Sverige.

Koncernens totalt 3 500 medarbetare arbetar nära våra kunder för att skapa nya värden som alla tjänar på – företagen, miljön och samhället. Varje år återvinner vi sex miljoner ton avfall och uttjänta produkter och förser våra kunder med nödvändiga råvaror, stålprodukter och marina bränslen. Genom forskning och utveckling arbetar vi för att möta framtidens utmaningar med nya, hållbara lösningar. Det senare gäller inte minst litiumjonbatterier där bolaget sedan ett drygt år tillbaka har Sverige första anläggning för mekanisk återvinning av denna typ av

batterier. Anläggningen är lokaliserad i Halmstad och behandlar både uttjänta batterier och produktionsavfall från batteritillverkning.

Stena Recycling är vidare sedan många år samarbetspartner till såväl bilproducenter som bildemonterare med fokus på att uppfylla producentansvar för End of Life Vehicles (ELV) men har även avtal med flera producenter om omhändertagande av elbilsbatterier. Tillsammans med Sveriges Bilåtervinnares Riksförbund (SBR) organiserar Stena Recycling producenternas mottagningsystem för uttjänta bilar, Bilretur. Genom denna verksamhet och batteriåtervinningsanläggningen har därför bolaget en unik erfarenhet av hanteringen av elbilsbatterier.

Stena Recyclings inställning

Stena Recycling är medlem i Återvinningsindustrierna och ansluter till vad som anförts i dess remissvar och delar inställningen att förslaget i stort är positivt för återvinningen av batterier. Bolaget önskar emellertid komplettera och utveckla sin inställning gällande några specifika frågor.

Vilka aktörer får förbereda batterier för återanvändning?

En brist i EU-förordningen om batterier är att relationen till aktörerna i ELV-lagstiftningen är otydlig. Denna otydlighet gäller bl.a. huruvida auktoriserade bildemonterare kan förbereda batterier för återanvändning på samma sätt som de kan förbereda andra komponenter i uttjänta bilar. Idag har man denna möjlighet både för blybatterier och elbilsbatterier.

Ett av huvudsyftena med lagstiftningen är att öka återanvändningen av batterier och om den nya EU-förordningen skulle tolkas som att auktoriserade bildemonterare fräntas denna möjlighet så riskerar man att utesluta vissa aktörer som har kompetens att vara en del i detta.

Fördelning av producentansvar

I artikel 56.6 i EU:s batteriförordning så anges att det skall införas en mekanism för att fördela producentansvaret bl.a. för batterier som förberetts för återanvändning mellan den ursprungliga producenten och den producent som vidtagit återvinningsåtgärden. Hur detta skall gå till har emellertid inte angivits i förordningen och det enda som anges är att den ursprungliga producenten inte skall bära ytterligare kostnader på grund av detta.

Att batterier ges en så lång livslängd som möjligt är ett av huvudsyftena med lagstiftningen och innebär en mycket stor miljöbesparing. Den osäkerhet kring hur producentansvaret skall fördelas, som följer av den otydliga regleringen i artikel 56.6, innebär emellertid att detta syfte riskerar att inte uppnås.

För batterier som återanvänds för sitt ursprungliga ändamål kommer kostnaderna för dessa åtgärder att täckas av värdet i batteriet. Det hade därför varit fördelaktigt för återanvändningen om det i den nationella lagstiftningen reglerades att för dessa fall behövs ingen "mekanism" eftersom de medel som avsatts för återvinningen inte utnyttjats och denna åtgärd således inte inneburit någon ytterligare kostnad för den ursprungliga producenten.

Förbudet att energiåtervinna och bortskaffa separat insamlade batterier

I förslaget om ändringar i förordningen om miljöstraffavgifter anges att överträdelse av artikel 70.1 att energiåtervinna och bortskaffa separat insamlade batterier skall förenas med en miljöstraffavgift på 50 000 kronor. Bolagets erfarenhet är att det kommer att finnas batterier som t.ex. på grund av att de blivit skadade vid en brand inte kommer att kunna materialåtervinnas, men som ändå kan anses omfattas av miljöstraffavgiften då de samlats in separat. Det är därför bolagets uppfattning att det bör finnas ett undantag från straffavgiften om energiåtervinning eller bortskaffande är det enda alternativet.

Samordningen mellan olika producentansvar

Särskilt för elbilsbatterier kompliceras ansvarsfördelningen eftersom dessa batterier initialt samlas in tillsammans med den uttjänta bilen. Producentansvaret för uttjänta bilar är annorlunda organiserat än övriga producentansvar genom att de auktoriserade bildemonterare som har rätt att ta emot och hantera de uttjänta bilarna, inte behöver vara anslutna till någon producent eller producentansvarsorganisation. Samtidigt krävs det särskild kunskap och verktyg för att kunna hantera elbilsbatterier hos bildemonterare och verkstäder. Det är vidare i EU-förordningen inte heller tydligt hur systemet skall fungera för elbilsbatterier som kommer in i bilproducenternas insamlingssystem, om detta system samtidigt inte är en del i batteriinsamlingen. Hur dessa två system skall samverka bör därför vara en aspekt som bör läggas till grund för prövningen om en producent eller ett producentansvars system för elbilsbatterier skall godkännas. Ett krav på en sådan redovisning bör därför införas i 15 § i den föreslagna förordningen om kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om batterier.

I denna del är det då viktigt att ha klart för sig att hanteringen hos t.ex. en bildemonterare av elbilsbatterier som skall gå till materialåtervinning innebär kostnader för arbetet att montera ut batteriet samt lagring och transport. I dagsläget kan materialvärdet i uttjänta elbilsbatterier inte bära dessa kostnader. Lagstiftningens avsikt är att producenterna skall finansiera återvinningen av batterierna som de sätter på marknaden. Det är därför viktigt att det utökade producentansvaret utformas så att även de ovan beskrivna kostnaderna blir täckta, annars riskerar systemet att fallera.

Det finns även anledning att lyfta blicken utanför den svenska horisonten och beakta hur producentansvaren utformas i övriga EU-länder. Återvinning av batterier kräver avancerade återvinningslösningar vilket innebär att vi får räkna med att viss återvinning kommer att behövas i andra länder. En harmoniserad implementering skulle därför inte bara främja en rättvis konkurrens mellan olika aktörer inom EU, utan också underlätta för svenska företag att verka på den europeiska marknaden. Det skulle även minska risken för att Sverige blir en isolerad ö med unika regler som kan hämma innovation och cirkulära affärsmodeller inom den svenska batterisektorn.

Genom att säkerställa en harmoniserad implementering kan vi bättre uppnå målen med EU-förordningen om batterier, samtidigt som vi skapar en jämn spelplan för alla aktörer på den europeiska batterimarknaden.

Sista ägarens ansvar

I den föreslagna 18 § om kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om batterier anges vilka aktörer som enligt EU-förordningen får samla in uttjänta batterier. För tydlighetens skull vore det enligt Stena Recyclings bedömning värdefullt att sista ägarens ansvar att lämna in batterier till korrekt insamlingsplats enligt artikel 64 också uttryckligen angavs i den svenska implementeringen.

Med vänlig hälsning

FÖR STENA RECYCLING AB

Carl Hagberg

Bolagsjurist Stena Recycling Holding AB

Tel. 010-445 20 46

carl.hagberg@stenametal.se