



Klimat- och näringslivsdepartementet

Enheten för cirkulär ekonomi, kemikalier och strålning

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.cks.remiss@regeringskansliet.se

Yttrande angående remiss ” Remiss av kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om batterier” (diarienummer KN2024/02313)

SBR jobbar för en sund utveckling av bilåtervinningen i Sverige. Vår målsättning är att hjälpa våra medlemmar att öka återanvändningen av bildelar och återvinningen av uttjänta fordon. Vi arbetar för att säkerställa en bra ekonomisk stabilitet för medlemsföretagen som årligen hanterar drygt 80 000 fordon, men också för att infria kraven i Bilskrotningsförordningen.

Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund, SBR med medlemsföretag önskar lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Sammanfattning

Vi anser att promemorian samt införandet av EU förordningen om batterier, trots goda intentioner, riskerar att skapa hinder för en verkligt cirkulär och innovativ hantering av batterier från uttjänta fordon.

Införandet av EU-förordningen om batterier i svensk lagstiftning uppvisar en brist i sin relation till aktörer som följer ELV-lagstiftningen. Denna brist leder till oklarhet kring huruvida auktoriserade bildemonterare kan förbereda batterier för återanvändning på samma sätt som de hanterar andra fordonskomponenter, trots att de redan har denna möjlighet för både blybatterier och elbilsbatterier.

Det är viktigt att beakta de potentiella negativa konsekvenserna för hela värdekedjan om bildemonteringar inte tillåts göra bedömningar av batteriers lämplighet som reservdelar eller möjliga potential för återanvändning. Detta kan påverka flera led i kedjan:

1. **Bildemonteringar:** Deras möjlighet att effektivt återanvända och återbruka batterier begränsas, vilket minskar deras roll i den cirkulära ekonomin.
2. **Försäkringsbolag:** Deras förmåga att skapa värde i inlösta fordon kan försämrats eftersom bildemonteringar inte kan sätta tillbaka funktionella batterier som reservdelar. Vilket leder till minskade intäkter från försäljning av begagnade delar.

3. **Slutkunder:** Risken för höjda försäkringspremier ökar när inte blir möjligt att reparera elfordon med begagnade batterier. Detta kan bli en stor negativ påverka i övergången till elfordon.
4. **Miljöpåverkan:** Begränsningar i återanvändning och återbruk av funktionella batterier kan leda till ökad produktion av nya batterier, vilket strider mot målen om resurseffektivitet och minskad miljöpåverkan i EU:s batteriförordning.

Dessa potentiella konsekvenser understryker vikten av att ge bildemonteringar en fortsatt aktiv roll i bedömningen av batteriers lämplighet för återanvändning. Det är i linje med EU-förordningens mål om att främja cirkulär ekonomi och effektiv resursanvändning. En mer flexibel tolkning av reglerna kring producentansvar och hantering av uttjänta batterier skulle kunna bidra till att undvika dessa negativa effekter på värdekedjan.

1. Cirkulär ekonomi och innovation

Promemorian missar en viktig möjlighet att främja cirkulär ekonomi och innovation inom batterihantering. Detta är särskilt relevant i ljuset av konsekvensutredningen som presenteras i kapitel 16 av promemoria. EU-förordningen om batterier syftar till att bidra till den inre marknadens effektiva funktion och samtidigt förebygga och minska negativ miljöpåverkan från batterier. Vi anser att promemorian bör lägga större vikt vid att uppmuntra innovativa lösningar för återanvändning och återvinning av batterier på lokal nivå.

2. Bildemonteringarnas roll och expertis

Bildemonteringar har en unik position och kompetens för att bedöma batteriernas potential för återbruk, återanvändning eller återtillverkning. Detta är särskilt relevant i ljuset av att bildemonteringar enligt EU-förordningen om batterier klassificeras som avfallsbehandlingsanläggningar. Som sådana besitter de en djupgående kunskap och erfarenhet i att bedöma huruvida delar i ett fordon, inklusive batterier, är lämpliga för olika former av cirkulär hantering.

Det är viktigt att notera att bildemonteringar redan idag spelar en central roll i att upprätthålla stora delar av det uttjänta fordonets cirkularitet. Deras expertis sträcker sig över hela spektrumet av fordonskomponenter, och de har utvecklat sofistikerade metoder för att bedöma och hantera dessa delar på ett miljömässigt och ekonomiskt optimalt sätt. Detta är också något vi ser stärks i förslagen till den kommande ELV förordningen där man uttryckligen sätter bildemonteringarna i en ledande roll för att tillvarata det uttjänta fordonets fulla potential i form av återbruk och återanvändning.

Vi vill också understryka att bedömning och främjande av återbruk är något som bildemonteringar alltid har gjort, exempelvis när det gäller SLI-batterier (Start, Light, Ignition). Denna långvariga erfarenhet med konventionella bilbatterier har gett bildemonteringar en gedigen grund för att hantera och bedöma batterier av olika typer.

Promemorian bör ta hänsyn till denna etablerade kompetens och erfarenhet när det gäller hanteringen av batterier från el-fordon. Enligt EU-förordningen om batterier är avfallsbehandlingsanläggningar, vilket inkluderar bildemonteringar, skyldiga att överlämna insamlade förbrukade batterier, utan bedömning om möjlig potential för återbruk eller återanvändning, till en producent eller en producentansvarsorganisation. Dock anser vi att detta krav potentiellt kan hindra den optimala utnyttningen av bildemonteringarnas expertis.

Vi föreslår därför att promemorian bör inkludera bestämmelser som erkänner och nyttjar bildemonteringarnas unika position och kompetens. Detta skulle kunna innebära att ge bildemonteringar en mer aktiv roll i bedömningen av batteriernas potential för återbruk, återanvändning eller återtillverkning, innan de eventuellt överlämnas till producenter eller producentansvarsorganisationer och därigenom minska mängden batterier som betraktas som avfall.

Denna approach skulle inte bara vara i linje med bildemonteringarnas nuvarande roll i att främja cirkularitet för uttjänta fordon, utan skulle också bidra till att maximera resurseffektiviteten och minimera miljöpåverkan från hanteringen av uttjänta elfordonsbatterier.

Genom att erkänna och utnyttja bildemonteringarnas expertis kan vi säkerställa en mer effektiv och cirkulär hantering av elfordonsbatterier, vilket är i linje med de övergripande målen i EU:s batteriförordning om att främja en cirkulär ekonomi och minska miljöpåverkan från batterier under hela deras livscykel.

3. Second life-användning och återbruk samt risker med centraliserat ansvar

Promemorian tar inte tillräcklig hänsyn till potentialen för "second life"-användning av batterier. Detta bör adresseras i samband med diskussionen om miljömässiga konsekvenser som nämns i avsnitt 16.6 av promemorian.

Vi ser stora risker med att ge producenter eller producentansvarsorganisationer (PRO) fullt ansvar för att finna lösningar för inte bara återanvändning utan även för återbruk. Om ansvaret centraliseras på detta sätt, finns det en överhängande risk att merparten av batterier som har potential för ett andra liv eller återbruk i stället går direkt till återvinning. Detta scenario är särskilt troligt eftersom batteriförordningen främst fokuserar på konkreta, siffersatta mål för återvinning av kritiska material.

Batteriförordningen ställer krav på producenter att ge information om säkerhets- och skyddsåtgärder för lagring och insamling av förbrukade batterier, samt information om förberedelse för återanvändning och ändamålsändring. Dock finns det en risk att dessa aspekter nedprioriteras till förmån för de mer lättmätbara återvinningsmålen.

Vi rekommenderar att promemorian inkluderar specifika bestämmelser som uppmuntrar och underlättar second life-användning samt återbruk av batterier, exempelvis i stationära

energilagringssystem. Detta bör inkludera tydliga incitament och riktlinjer för att säkerställa att batterier med återstående kapacitet inte slussas direkt till återvinning.

Vidare föreslår vi att promemorian överväger att inkludera lokala aktörer, såsom bildemonteringar, i bedömningen av batteriers potential för återanvändning och återbruk. Dessa aktörer har ofta den praktiska erfarenhet och kunskap som krävs för att identifiera batterier lämpliga för second life-användning eller direkt återbruk som reservdel i ett fordon.

Genom att diversifiera ansvaret och skapa tydliga incitament för återanvändning och återbruk kan vi bättre uppnå batteriförordningens övergripande mål om att minska miljöpåverkan från batterier under hela deras livscykel, samtidigt som vi maximerar resurseffektiviteten och främjar innovativa lösningar inom energilagring och cirkulär ekonom

4. Miljövinster

Genom att begränsa möjligheterna för direkt återbruk och lokal återanvändning riskerar man att gå miste om betydande miljövinster. Detta bör beaktas i relation till de miljömässiga konsekvenser som diskuteras i avsnitt 16.6. Vi föreslår att promemorian inkluderar en mer detaljerad analys av de potentiella miljövinsterna med lokal återanvändning och återbruk av batterier, inklusive minskad råvaruutvinning och energiförbrukning i tillverkningsprocesser.

5. Tolkningsutrymme

Vi uppmanar till en omprövning av tolkningen av EU-förordningen om batterier. Detta är särskilt relevant i förhållande till bedömningen om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av anslutningen till EU, som diskuteras i avsnitt 16.7. Vi anser att det finns utrymme för en mer flexibel tolkning som bättre främjar cirkulär ekonomi och innovation, samtidigt som man uppfyller förordningens krav.

6. Jämförelse med andra EU-länder och harmonisering

Vi föreslår att en jämförande analys görs av hur andra EU-länder planerar att implementera förordningen. Detta bör ingå i de alternativa lösningar som diskuteras i avsnitt 16.3 av promemorian. Det är viktigt att notera att vi ännu inte ser andra länder i EU göra samma tolkningar som föreslås i denna promemoria.

För att säkerställa en sund och konkurrensneutral marknad för uttjänta batterier är det av yttersta vikt att den svenska lagstiftningen harmoniseras med övriga EU-länder. Detta är särskilt relevant med tanke på att EU-förordningen om batterier syftar till att bidra till den inre marknadens effektiva funktion.

En harmoniserad implementering skulle 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 batterisektorn.

Vi uppmanar därför till en noggrann översyn av hur andra medlemsstater tolkar och implementerar EU-förordningen om batterier, med särskilt fokus på bestämmelserna om hantering av förbrukade batterier. Detta är viktigt eftersom avfallskapet i EU-förordningen är antaget med stöd av artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, vilket ger medlemsstaterna viss flexibilitet i implementeringen.

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.

7. Producentansvarets utformning

Vi efterlyser en mer nyanserad approach till det utökade producentansvaret. Detta bör beaktas i relation till de konsekvenser för producenter och producentansvarsorganisationer som diskuteras i avsnitt 16.4.3. Vi föreslår att promemorian inkluderar mer flexibla lösningar som tillåter lokala aktörer, särskilt bildemonteringar, att spela en mer aktiv roll i hanteringen av uttjänta batterier, samtidigt som producenternas övergripande ansvar bibehålls.

Det är av yttersta vikt att en producent eller producentansvarsorganisation (PRO) tar ansvar för alla kostnader som uppstår i samband med hantering av uttjänta batterier från uttjänta fordon. Detta innebär att en bildemontering ska kunna få ersättning för arbetet med att ta ur ett uttjänt batteri, lagra det i väntan på borttransport, samt för transport. Likaväl bör en återvinningsaktör få full ersättning för återvinningskostnader om det finns ett negativt värde i materialet. Principen bör vara att inga kostnader ska falla på en bildemontering eller en återvinningsaktör för hantering av ett uttjänt batteri.

Denna princip stöds av promemorians beskrivning av det utökade producentansvaret. Enligt förslaget ska producenter ansvara för finansieringen av deras produkter i avfallsledet.

I artikel 56.6 i EU:s batteriförordning framgår att en mekanism ska etableras för att fördela producentansvaret för batterier som genomgått förberedelse för återanvändning mellan den ursprungliga producenten och den aktör som vidtagit återvinningsåtgärden. Emellertid saknas närmare specifikationer i förordningen om hur denna ansvarsfördelning i detalj ska genomföras, med undantag för att den ursprungliga producenten inte ska åläggas några ytterligare kostnader till följd av detta. Detta behöver adresseras ytterligare.

Det är också av vikt att belysa en problematik som uppstår i samband med direkt återbruk av fungerande batterier från uttjänta bilar. När en ekonomisk aktör, såsom en bildemonterare, tar ut ett fungerande batteri från en uttjänt bil och sedan sätter tillbaka

det i ett annat fordon för samma funktion (dvs. som reservdel), betraktas denna aktör enligt nuvarande tolkning som producent av batteriet. Detta är problematiskt eftersom det vid direkt återbruk för samma funktion inte görs någon förändring av batteriet.

Aktören utför endast en kontroll av batteriets funktionalitet, vilket inte bör medföra att denne ska ses som en producent av batteriet. Denna tolkning riskerar att skapa onödiga hinder för cirkulär ekonomi och effektivt återbruk av fullt fungerande batterier. Det bör övervägas om denna definition av producent är ändamålsenlig i fall där batterier återanvänds direkt utan modifiering, särskilt med tanke på att sådant återbruk bidrar till att förlänga batteriernas livslängd och minska resursförbrukningen.

Denna problematik bör adresseras i implementeringen av EU-förordningen om batterier för att säkerställa att reglerna inte motverkar önskvärt återbruk och cirkularitet inom fordonssektorn.

Vi uppmanar till en revidering av förslagen för att bättre ta tillvara på den kompetens och de möjligheter som finns hos lokala aktörer, särskilt bildemonteringar, för att maximera batteriernas livslängd och miljönytta.

Stockholm den 2025.02.20

Andreas Frössberg, VD

Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund