

Handläggare
Oltner Jenny
Åhlman Michael

Datum
2014-09-16

Diarienummer
KSN-2014-0883

Kommunstyrelsen

Miljödepartementets remiss förslag till förändring av förordning (1994:1236) om producentansvar för däck

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge skrivelse till miljödepartementet enligt **bilaga 1**

Ärendet

Uppsala kommun har mottagit en remiss från miljödepartementet angående förslag till ändring i förordningen (1994:1236) om producentansvar för däck enligt **bilaga 2**.

Svensk Däckåtervinning AB ansvarar idag för insamling och omhändertagande av uttjänta däck. Systemet finansieras genom att för varje nytt personbilsdäck som säljs tas en avgift ut av anslutna företag. För de företag som är anslutna till systemet fungerar återvinningssystemet bra och företagen lever i regel upp till sitt producentansvar. För de som står utanför systemet är det mer oklart vilket ansvar och vilka krav som gäller. Det finns således ett behov av att ändra regelverket så att detta blir tydligare. Ett förtydligande skulle också underlätta tillsynen eftersom det i dagsläget är svårt för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden för att åstadkomma regelefterlevnad.

Förslaget till förändringar innebär att förordningen om producentansvar för däck utformas i likhet med övriga producentansvarsförordningar, med tydliga definitioner och vilka krav som ställs på ett eventuellt individuellt insamlingsystem. Förslaget innebär också att straffsanktioner införs.

Beredning

Kommunledningskontoret har berett ärendet med miljökontoret och Uppsala Vatten och Avfall AB.

Föredragning

Förslagen tillstyrks med ett par kommentarer.

I förordningen bör ställas krav mot konsumenter att återlämna uttjänta däck på motsvarande sätt som regleras i förordningen om förpackningar och returpapper.

Lagstiftaren bör tillse att producenterna ersätter kommunerna för deras kostnader som är nödvändiga för att säkerställa en hög insamlingsgrad av däck.

Det vore också önskvärt att producenterna får ett ansvar för att ta emot uttjänta däck på fälg. Förslaget tolkas som att det är ett frivilligt åtagande och att det finns möjlighet att ta ut en avgift för att avtagande av däck från fälg.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Jan Malmberg
Tf chef kommunledningskontoret

Datum	Diarienummer
2014-09-16	KSN-2014-0883

Miljödepartementet

Miljödepartementets remiss förslag till förändring av förordning (1994:1236) om producentansvar för däck

Uppsala kommun har mottagit en remiss från miljödepartementet angående förslag till förändring i förordning (1994:1236) om producentansvar för däck (ert diarienumr M2014/321/Ke).

Kommunstyrelsen anför följande.

Uppsala kommun är i stort positiv till föreslagna förändringar i förordningen men vill lämna följande synpunkter.

Vi föreslår att man i förordningen ställer krav mot konsumenter att återlämna uttjänta däck på motsvarande sätt som regleras i förordningen om förpackningar och returpapper. Ett sådant krav skulle ge ett värdefullt stöd i tillsynsarbetet då vi skulle kunna peka på konsumentens ansvar i materialåtervinningskedjan. Vi uppfattar att det finns en vilja att samtliga förordningar om producentansvar ska bli mer enhetliga vilket är ytterligare ett skäl att ta med konsumentansvaret även i denna förordning.

Vår erfarenhet är att medborgarna ser det som positivt att lämna uttjänta däck med eller utan fälg på återvinningscentraler i samband med att grovavfall lämnas. Mottagandet utförs idag utan ersättning och medför en kostnad. Vi menar att lagstiftaren bör tillse att producenterna ersätter kommunerna för deras kostnader som är nödvändiga för att säkerställa en hög insamlingsgrad av däck.

Det vore också önskvärt att producenterna får ett ansvar för att ta emot uttjänta däck på fälg. Förslaget tolkas som att det är ett frivilligt åtagande och att det finns möjlighet att ta ut en avgift för att avtagande av däck från fälg.

Kommunstyrelsen

Fredrik Ahlstedt
Ordförande

Astrid Anker
Sekreterare



Remiss

2014-06-16

M2014/321/Ke

Miljödepartementet

Kemikalieenheten

Henrik Sandström

Telefon 08-405 34 59

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2014 -06- 19	
Diarienumr. KSN -2014 -0883	
50	Akobil. 7

Förslag till förändring av förordning (1994:1236) om producentansvar för däck**Remissinstanser:**

1. Riksrevisionen
2. Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen
3. Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen
4. Växjö tingsrätt, Mark- och miljödomstolen
5. Styrelsen för internationellt utvecklingsamarbete
6. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
7. Kommerskollegium
8. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
9. Tullverket
10. Ekonomistyrningsverket
11. Skatteverket
12. Kammarkollegiet
13. Statskontoret
14. Länsstyrelsen i Stockholms län
15. Länsstyrelsen i Kronobergs län
16. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
17. Länsstyrelsen i Västmanlands län
18. Länsstyrelsen i Norrbottens län
19. Havs- och vattenmyndigheten
20. Naturvårdsverket
21. Kemikalieinspektionen
22. Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande
23. Trafikverket
24. Transportstyrelsen
25. Konkurrensverket
26. Tillväxtverket
27. Konsumentverket
28. Stockholms kommun
29. Huddinge kommun

30. Norrtälje kommun
31. Nynäshamns kommun
32. Sollentuna kommun
33. Solna kommun
34. Österåkers kommun
35. Uppsala kommun
36. Linköpings kommun
37. Växjö kommun
38. Mörbylånga kommun
39. Oskarshamns kommun
40. Gotlands kommun
41. Helsingborgs kommun
42. Malmö kommun
43. Ystads kommun
44. Halmstads kommun
45. Göteborgs kommun
46. Lidköpings kommun
47. Mariestads kommun
48. Strömstads kommun
49. Trollhättan kommun
50. Öckerö kommun
51. Karlstad kommun
52. Karlskoga kommun
53. Fagersta kommun
54. Köpings kommun
55. Skinnskattebergs kommun
56. Västerås kommun
57. Orsa kommun
58. Sandvikens kommun
59. Härnösands kommun
60. Kramfors kommun
61. Sundsvalls kommun
62. Ånge kommun
63. Åre kommun
64. Storumans kommun
65. Jokkmokks kommun
66. Kiruna kommun
67. Luleå kommun
68. Överkalix kommun
69. Sveriges Kommuner och Landsting
70. Naturskyddsföreningen
71. Svenskt Näringsliv
72. Företagarna
73. Svensk Försäkring
74. Tjänstemännens Centralorganisation
75. Sveriges Akademikers Centralorganisation
76. Landsorganisationen i Sverige
77. Näringslivets Regelnämnd

78. AB Svensk Bilprovning
79. AB Volvo
80. Avfall Sverige
81. Bilimportörernas Riksförbund
82. BIL Sweden
83. Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening
84. Däckspecialisternas Riksförbund
85. FKG - Branschorganisationen för Skandinavians leverantörer till fordonsindustrin
86. Greenpeace
87. Gröna Bilister
88. Husvagnsbranschens Riksförbund
89. Kuusakoski Recycling
90. LAGA
91. Lantmännen Maskin
92. Lastfordonsgruppen
93. Länsförsäkringar
94. Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund
95. Motorbranschens Riksförbund
96. Motorhistoriska Riksförbundet
97. Motormännens Riksförbund
98. SAAB AB
99. Scania AB
100. Skrotfrag AB
101. Stena Recycling AB
102. Stiftelsen Håll Sverige Rent
103. Svensk Däckåtervinning AB
104. Sveriges Bilskrotares Riksförbund
105. Sveriges Åkeriföretag
106. Teknikföretagen
107. The Scandinavian Tire and Rim Organization
108. Toyota Sweden AB
109. Trafikförsäkringsföreningen
110. Trafikteknik Bengt Wilde AB
111. Trygg-Hansa Försäkrings AB
112. Volkswagen Group Sverige AB
113. Ådalens Bildemontering AB
114. Återvinningsindustrierna

Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet **senast den 31 oktober 2014**. Svaren bör lämnas i elektronisk form i wordformat per e-post till: m.registrator@regeringskansliet.se med kopia till henrik.sandstrom@regeringskansliet.se.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i rapporten.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Det remitterade materialet kommer även att publiceras på www.regeringen.se där också samtliga remissyttranden kommer att publiceras när svarstiden gått ut.

Henrik Sandström svarar på eventuella frågor under remisstiden, tfn 08-405 34 59.



Björn Dufva
Departementsråd



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Axel Hullberg
Tel: 010-698 10 11
axel.hullberg
@naturvardsverket.se

FRAMSTÄLLAN
2014-01-23 Ärendenr:
NV-03935-13

Miljödepartementet
Tegelbacken 2
103 33 Stockholm

Ändring i förordningen (1994:1236) om producentansvar för däck

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår ändring av förordningen (1994:1236) om producentansvar för däck.

Ändringarna innebär att förordningen om producentansvar för däck utformas i likhet med övriga producentansvarsförordningar, med tydliga definitioner och vilka krav som ställs på ett eventuellt individuellt insamlingsystem. Vi föreslår också att straffsanktioner införs.

Förslag på förordningsändringar, konsekvensutredning och remissammanställning bifogas.

Bakgrund

Naturvårdsverket lämnade redan 2009 in en framställan om ändring av denna förordning (Dnr 551 3190 09 Rp). Då departementet tyckte att beskrivning av konsekvenser saknades lämnades förslaget utan åtgärd. Denna del är nu tillagd varför vi lämnar en förnyad framställan om förordningsändring. Förslaget har även remissbehandlats.

Skäl

Insamling och omhändertagande av uttjänta däck sker idag av Svensk Däckåtervinning AB (svb) (SDAB). Systemet finansieras genom att det för varje nytt personbilsdäck som säljs, tas ut en avgift på 16 kr av anslutna företag. För de SDAB-anslutna importerande företagen (i dagsläget ca 165 st) fungerar återvinningssystemet väl och de lever i regel upp till sitt producentansvar.

För de som dock står utanför SDAB:s system, är det inte lika tydligt vilket ansvar som gäller, och det är heller inte uttalat vilka krav som ställs på ett eventuellt individuellt insamlingssystem. Regelverket bör på ett tydligare sätt fastställa dessa krav. Detta skulle också underlätta tillsynen eftersom det i dagsläget är väldigt svårt för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden för att åstadkomma regelefterlevnad på grund av de otydliga kraven i förordningen.

En ökad tydlighet i förordningen är önskvärd vad gäller definitioner och krav i likhet med hur övriga producentansvarsförordningar är utformade. Förordningen om däck kom till långt före de övriga producentansvarsförordningarna vilket gör att den är formulerad på ett annat sätt och delvis saknar dessa delar.

Naturvårdsverket anser också att det bör införas straffsanktioner i förordningen om däck, vilket saknas idag.

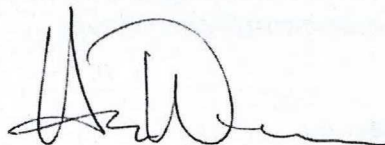
Beslut om denna framställan har fattats av avdelningschef Martin Eriksson.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschef Maggie Javelius, handläggare Axel Hullberg, jurist Ulrika Gunnesby och sektionschef Hans Wrådhe, den sistnämnde föredragande.

För Naturvårdsverket



Martin Eriksson



Hans Wrådhe

Författningsförslag

Förordning (1994:1236) om producentansvar för däck

Nuvarande lydelse

1 § I denna förordning regleras producenters skyldighet att på ett miljömässigt godtagbart sätt ta hand om däck som har tjänat ut. Förordning (2004:734).

2 § Med däck avses i denna förordning däck för personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar, traktorer, terrängmotorfordon, motorredskap, släpfordon och efterfordon.

3 § Med producent avses i denna förordning den som yrkesmässigt tillverkar, importerar eller säljer däck. Med producent avses även den som yrkesmässigt tillverkar, importerar eller säljer sådana fordon och redskap som avses i 2 § och som är försedda med nyproducerade däck.

Den som är producent enligt förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar eller den som regummerar ett däck utan att sälja det vidare anses inte som producent enligt denna förordning. Förordning (2007:188).

Föreslagen lydelse

1 § *Denna förordning reglerar producenters skyldighet att på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt ta hand om däck som har tjänat ut.*

Förordningen är meddelad

- 1. med stöd av 15 kap. 6 § miljöbalken i fråga om 4, 5 och 8 §§,*
- 2. med stöd av 15 kap. 7 § miljöbalken i fråga om 6, 7 och 8 §§ och*
- 3. i övrigt med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.*

2 § Med däck avses i denna förordning däck för personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar, traktorer, terrängmotorfordon, motorredskap, släpfordon och efterfordon.

3 § Med producent avses i denna förordning den som yrkesmässigt tillverkar, importerar eller säljer däck. Med producent avses även den som yrkesmässigt tillverkar, importerar eller säljer *följande fordon om de är försedda med nyproducerade däck:*

- personbilar överstigande 3 500 kg,*
- lastbilar överstigande 3 500 kg,*
- bussar överstigande 3 500 kg,*
- motorcyklar,*
- traktorer,*
- terrängmotorfordon,*
- motorredskap,*
- släpfordon, eller*
- efterfordon.*

Den som regummerar ett däck utan att sälja det vidare anses inte som

4 § En producent skall ta emot däck som tjänat ut och se till att däcken återanvänds, materialåtervinns, energiutvinns eller tas om hand på något annat miljömässigt godtagbart sätt.

En producent skall informera om återlämning av däck som tjänat ut samt underlätta för dem som har sådana däck att återlämna däcken.

Naturvårdsverket får meddela ytterligare föreskrifter om de skyldigheter som avses i första och andra stycket. Förordning (1998:935).

5 § En producent skall lämna uppgifter till Naturvårdsverket om resultatet av återanvändningen, materialåtervinningen och andra förhållanden som rör det slutliga omhändertagandet av däck.

Naturvårdsverket får meddela ytterligare föreskrifter om uppgiftsskyldigheten i första stycket. Förordning (2005:677).

producent enligt denna förordning.

4 § En producent *ska utan ersättning* ta emot däck som tjänat ut och se till att däcken återanvänds, materialåtervinns, energiutvinns eller tas om hand på något annat *hälso- och miljömässigt godtagbart sätt. Detta hindrar inte att en avgift får tas ut för att ta av däck från fälgen. Skyldigheten att ta emot däck omfattar inte däck som har använts för annat ändamål än det ursprungligen avsedda.*

5 § *Producenten ska fullgöra sin skyldighet att ta emot däck enligt 4 § genom att*

1. *upprätta eller delta i ett mottagningssystem som är rikstäckande, har mottagningsställen i varje kommun och tar emot alla däck som lämnas in, eller*
2. *upprätta ett individuellt mottagningssystem som säkerställer att producenten tar emot samtliga däck som denne har tillverkat, importerat eller sålt, separat eller tillsammans med fordon.*

Det ekonomiska ansvaret för en producent att upprätta eller delta i ett rikstäckande mottagningssystem enligt första stycket 1 avser endast den del av kostnaden för systemet som motsvarar producentens andel av marknaden för nya däck eller som på

något annat sätt står i rimlig proportion till producentens verksamhet.

6 § En producent ska informera om återlämning av däck som tjänat ut samt underlätta för dem som har sådana däck att återlämna däcken.

6 § Bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och i miljötillsynsförordningen (2011:13). Bestämmelser om det operativa tillsynsansvar som hör samman med denna förordning finns i 26 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken samt 2 kap. 4, 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen. Förordning (2011:20).

7 § En producent ska, via det mottagningssystem denne upprättat eller deltar i, årligen redovisa till Naturvårdsverket

1. på vilket sätt producenten har uppfyllt sina skyldigheter enligt 4–6 §§, och
2. uppgifter om hur stor andel av de insamlade däcken som har gått till återanvändning, materialåtervinning, energiåtervinning respektive annat omhändertagande.

7 § Naturvårdsverket får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning. Förordning (1998:935)

8 § Naturvårdsverket får meddela ytterligare föreskrifter om de skyldigheter som avses i 4–7 §§.

9 § Bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och i miljötillsynsförordningen (2011:13). Bestämmelser om det operativa tillsynsansvar som hör samman med denna förordning finns i 26 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken samt 2 kap. 4, 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen.

10 § Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter att ta emot däck enligt vad som följer av 4 och 5 §§.

Den som har överträtt ett vitesföreläggande eller ett vitesförbud enligt 26 kap. miljöbalken får inte dömas till straff enligt denna förordning för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

Ansvar ska inte dömas ut enligt

*denna paragraf om ansvar för
gärningen kan dömas ut enligt 29 kap.
miljöbalken.*



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Axel Hullberg
Tel: 010-698 10 11
axel.hullberg@naturvardsverket.se

PM
2014-01-23 Ärendenr:
NV-03935-13

Konsekvensutredning för ändring i förordningen (1994:1236) om producentansvar för däck

Problembeskrivning

I *förordning (1994:1236) om producentansvar för däck* regleras producentansvaret för däck. Syftet med producentansvaret är att uttjänta däck ska tas omhand på ett miljömässigt godtagbart sätt. Ansvaret gäller för den producent som tillverkar, säljer eller för in däck till Sverige. När man som privatperson vill bli av med sina uttjänta däck har producenten en skyldighet att kostnadsfritt ta emot dessa.

Insamling och omhändertagande av uttjänta däck sker idag av Svensk Däckåtervinning AB (svb) (SDAB). Bolaget har enligt sin bolagsordning till syfte att "utan vinstsyfte på effektivaste sätt i Sverige upprätta och administrera ett återvinningssystem avseende uttjänta gummidäck....för att nå av Riksdagen uppsatta mål...." Bolaget är sedan 2012 ett aktiebolag med särskild vinstutdelningsbegränsning. Ragn-Sells AB är huvudentreprenör (nuvarande avtal tom 2016-12-31).

För de SDAB-anslutna importerande företagen (i dagsläget ca 165 st) fungerar återvinningssystemet väl och de lever i regel upp till sitt producentansvar. Bland rent däcklevererande företagen bedöms anslutningsgraden vara ca 95 %.

För de som dock står utanför SDAB:s system, är det inte lika tydligt vilket ansvar som gäller och det är heller inte uttalat vilka krav som ställs på ett eventuellt individuellt insamlingssystem. Regelverket bör på ett tydligt sätt fastställa dessa krav. Detta skulle också underlätta tillsynen eftersom det i dagsläget är väldigt svårt för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden för att åstadkomma regelefterlevnad på grund av de otydliga kraven i förordningen.

Under senare år har det uppmärksammats att ett antal aktörer på däckmarknaden som borde ta ett producentansvar, varken är anslutna till befintligt system, något annat system eller på egen hand lever upp till kraven för återvinning av däck.

Bland de producenter som idag avses under 3 § i förordningen (*Med producent avses även den som yrkesmässigt tillverkar, importerar eller säljer sådana fordon och redskap som avses i 2 § och som är försedda med nyproducerade däck*) finns en stor del sådana företag som systematiskt inte tar sitt ansvar, s.k. free-riders. Exempel här är bl.a. stora delar av MC-importörerna samt producenter och importörer av både lastbilar och släp. Därtill finns även exempel på vissa däckimportörer som väljer att stå utanför regelverket.

Enligt uppgift har SDAB haft en del kontakter med företrädare för branschorganisationer men utan framgång. Förutom att dessa verksamheter då strider mot producentansvarsreglerna ger det även en situation där konkurrensen på marknaden snedvrids samt minskar incitamentet att delta i redan befintligt insamlingsystem. Det innebär även i en del fall att konsumenter och andra nedströms kunder luras om en free-rider ändå tar ut en "återvinningsavgift" men i praktiken då inte använder den till angivet syfte att bekosta återvinning av däcken.

Ett annat, växande problem är också försäljning från återförsäljare på internet som oftast inte har någon egen verkstad. De importerar från utländska grossister och säljer till svenska konsumenter där montering sedan ofta sker på en verkstad i närheten.

Genom åren har ett antal fall av free-riders påtalats för tillsynsmyndigheterna men det är allt mer uppenbart att förordningstexten som den ser ut idag inte är tillräcklig vid rättslig prövning. SDAB har även numera upphört att kontakta kommunernas tillsynsenheter pga. detta. Exempel är ärenden som pågått flera år utan åtgärd eller där åklagare lagt ner fall med motivering att straffsanktion saknas. Ett ärende från Solna 2010 belyser även att man inväntar en ändring då man refererar till åtal i Stockholm stad som lagts ner pga. den otydliga lagstiftningen. Även Huddinge kommun har tidigare drivit ett konkret fall utan framgång.

Nollalternativ och förslag till åtgärd

Som den aktuella situationen beskrivits ovan är det tämligen enkelt att slippa att ta sitt producentansvar. De företag som underlåter sig detta skaffar sig samtidigt en otillbörlig konkurrensfördel och det utan att ta hand om de däck de satt på marknaden när de tjänat ut.

Det finns alltså betydande svårigheter och problem med nuvarande förordning vilket även skapar en risk att tilltron till dagens system minskar som på sikt skulle kunna leda till att idag anslutna företag drar sig ur.

En ökad tydlighet i förordningen är således önskvärd vad gäller definitioner och krav i likhet med hur övriga producentansvarsförordningar är utformade. Förordningen om däck kom till långt före de övriga producentansvarsförordningarna vilket gör att den är formulerad på ett annat sätt och delvis saknar vissa delar, t.ex. närmare bestämmelser om mottagningssystem och redovisningsskyldigheten.

Det bör också införas straffsanktioner i förordningen om däck vilket saknas idag.

Nollalternativet är att inte göra någonting och ha kvar nuvarande förordning. Det skulle dock innebära att problemen med tillsyn och efterlevnad kvarstår.

Ett alternativ till att genomföra en ändring i förordningen skulle kunna vara att genom vägledning förtydliga avsikten med förordningen. Vi anser dock att en sådan åtgärd inte vore tillräcklig.

Vilka berörs av regleringen

Nuvarande förordning riktar sig alltså till den som yrkesmässigt tillverkar, importerar eller säljer däck alt. fordon/redskap försedda med nyproducerade däck i Sverige. De företag som redan är anslutna till SDAB lever i regel upp till sitt producentansvar. I dagsläget är detta ca 165 stycken importörer och tillverkare. Bland rent däcklevererande företagen bedöms anslutningsgraden vara ca 95 %.

Ändringsförslaget innebär ingen förändring i sak när det gäller vilka aktörer som ska omfattas av producentansvaret. Förslaget medför alltså inte att andra typer av aktörer än idag kommer att beröras utan avsikten är att det ska bli tydligare vilka aktörer som omfattas av producentansvaret. Den föreslagna ändringen påverkar därför endast de aktörer som redan idag har ett producentansvar men som av olika anledningar står utanför systemet. Exempel är bl.a. stora delar av MC-importörerna, producenter och importörer av både lastbilar och släp samt vissa däckimportörer.

Enligt Bilismen i Sverige 2012 så finns 26 generalagenter avseende person- och lastbilar, men exakt hur många som säljer lastbilar av dessa är svårt att veta. McRF (Moped- och motorcykelbranschens riksförbund) har 18 medlemmar, varav två-tre stycken enligt uppgift är anslutna till SDAB. Produktion/import av släp är troligen minst ett 20-tal aktörer.

Under 2011 registrerades 14 700 motorcyklar, 1 600 bussar och närmare 6 000 lastbilar över 3,5 ton (källa: Bilismen i Sverige 2012).

Kostnadmässiga och andra konsekvenser

Befintligt system finansieras genom att det för varje nytt däck som säljs tas ut en avgift av anslutna företag. Dessa avgifter har varit oförändrade sedan mitten av 2007 (en komplett förteckning bifogas).

Antalet verkstäder att hämta däck på var vid utgången av 2011 drygt 5 500 stycken. På 4 300 av dessa genomfördes minst en hämtning under 2011. Däck hämtas också på något hundratal ställen som inte är verkstäder, t.ex. vissa kommuners återvinningscentraler (Stockholm bl.a.). Insamlingen sköts av Ragn-Sells.

Under 2012 beräknas ca 76 000 ton däck ha tjänat ut. SDAB:s uppskattning över de senaste fem åren av vad de omhändertar utan att det är finansierat är i

storleksordningen 5 %. För 2012 som enskilt år var siffran något högre, ca 6 %, vilket betyder att ungefär 4 700 ton uttjänta däck omhändertogs utan kostnadstäckning. Ett resultat av föreslagen ändring bör vara att andelen däck som omhändertas med kostnadstäckning ökar. Hur stor denna ökning blir är svår att uppskatta men en positiv förändring kan alltså förväntas.

Föreslagen ändring innebär även ett förtydligande av att det ekonomiska ansvaret för en producent att upprätta eller delta i ett rikstäckande mottagningssystem endast ska avse den del av kostnaden för systemet som motsvarar producentens andel av marknaden för nya däck (eller på annat sätt står i rimlig proportion till producentens verksamhet). Ändringen innebär också ett förtydligande om möjligheten att upprätta ett individuellt mottagningssystem som säkerställer att producenten tar emot samtliga däck som denne har tillverkat, importerat eller sålt.

För de producenter som redan idag lever upp till kraven enligt producentansvaret medför de föreslagna ändringarna således inga ytterligare kostnader. Snarare kan deras kostnader komma att minska om fler aktörer tar sitt ansvar. För de producenter som visserligen redan idag har ett ansvar men som inte lever upp till kraven, medför det förstås en ny kostnad att efterleva dessa. Detta är emellertid en kostnad som dessa producenter borde bära redan idag.

Att en producent ska ta emot däck utan ersättning är endast ett förtydligande av vad som redan gäller idag. Detsamma gäller möjligheten för en producent att ta ut en avgift för att ta av däcket från fälgen. Denna kostnad kan generellt sägas uppgå till mellan 20 och 50 kronor per däck, beroende på säsong, servicegrad etc.

Andra konsekvenser som följer av producentansvaret är en årlig rapporteringskyldighet till Naturvårdsverket om hur man lever upp till kraven. Denna skyldighet finns dock redan idag och innebär ingen ytterligare konsekvens. SDAB sköter idag denna rapportering för anslutna företag.

Enligt förslaget ska det i förordningen också införas nya regler om straffbestämmelser. Avsikten är att det ska bli enklare för tillsynsmyndigheter och åklagare att se till att reglerna efterlevs. Det kan samtidigt innebära ett merarbete för tillsynsmyndigheterna i form av ökad tillsyn och uppföljning men med den positiva effekten att arbetet ger avsett resultat. För de producenter som inte lever upp till skyldigheterna enligt förordningen kan förslaget förstås medföra konsekvenser i form av straff. För att skapa acceptans för reglerna och incitament att leva upp till dem är det dock rimligt att reglerna åtföljs av straffbestämmelser, i likhet med vad som gäller enligt t.ex. förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar.

Fler rättegångar kan visserligen leda till ökade statsfinansiella kostnader men i sammanhanget bedömer vi det ändå som en relativt liten kostnad för staten.

Kommentarer till föreslagna förordningsändringar

- 1 § Ändringen innebär ett förtydligande av med vilket lagstöd förordningen är meddelad, samt ett tillägg om att omhändertagandet även ska ske på ett hälsomässigt godtagbart sätt.
- 2 § Ingen ändring.
- 3 § Endast ett förtydligande över de fordon försedda med nyproducerade däck som omfattas av producentansvaret. Begreppet redskap har strukits eftersom motorredskap omfattas av fordonsbegreppet.
- 4 § Ändringen innebär ett förtydligande av den ursprungliga avsikten, dvs. att mottagandet ska ske kostnadsfritt samt att en avgift får tas ut för att ta av däck från fälgen. Förtydligandet av att skyldigheten att ta emot däck inte omfattar däck som har varit föremål för återvinning och använts för annat ändamål än det ursprungligen avsedda, bör inte medföra några konsekvenser för producenterna som tar emot uttjänta däck, t.ex. däckverkstäder och däckimportörer. Däremot kan förtydligandet medföra konsekvenser för andra som behöver bli av med avfall tillverkat av återvunna däck, t.ex. sprängmattor. Stycket om att en producent ska informera om och underlätta för återlämning av däck flyttas och blir ny 6 §.
- 5 § Ändringen i punkten 1 innebär ett förtydligande av hur producenterna ska fullgöra sin skyldighet enligt producentansvaret, dvs. att producenten genom ett rikstäckande system med mottagningsställen i varje kommun ska ta om hand de uttjänta däcken oavsett var däcken befinner sig vid uttjänandetidpunkten. Att ansvaret ska stå i rimlig proportion till vad man sålt bör kunna bli en lättnad för vissa verkstäder, som annars teoretiskt skulle kunna drabbas av andra verkstäders uttjänta däck. Ändringen i punkten 2 innebär ett förtydligande om möjligheten att upprätta ett individuellt mottagningssystem.
- 6 § Att en producent ska informera om och underlätta för återlämning av däck utgjorde tidigare del av 4 §.
- 7 § Endast ett förtydligande av nuvarande 5 § över vad som ska rapporteras samt att rapporteringen ska ske via det mottagningssystem producenten upprättat eller deltar i.

- 8 § Ingen egentlig ändring utan främst ett förtydligande av Naturvårdsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter. Bemyndigandena samlas också i en och samma paragraf.
- 9 § Ingen ändring, utgör nuvarande 6 §.
- 10 § Straffsanktioner införs mot de som inte lever upp till förordningen men innebär ingen ytterligare konsekvens för de som (redan) tar sitt ansvar.