

Klimat- och Näringsdepartementet

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

[kn.ke.remisser@regeringskansliet.se](mailto:kn.ke.remisser@regeringskansliet.se)

## Remissvar från Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, HRF, gällande EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon (KN2023-03704)

### Sammanfattning

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser det positivt, enligt vår tolkning, att så kallade "Campingbilar" med flerstegs typgodkännande, helt undantas kraven om cirkularitet och hantering av uttjänta fordon. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser det rimligt och logiskt att det ansvaret läggs på tillverkaren av basfordonet, då det kvarvarande ekonomiska värdet i form av produkter och material hos ett uttjänt fordon till största delen finns i basfordonet. Samma tolkning var gällande i svensk lagstiftning fram till 1 maj 2023 då lagen om producentansvar ändrades och gavs en vidare, svensk, och enligt vårt sätt att se på det, felaktig tolkning. Som en konsekvens av kommande förändringar kräver vi att Regeringen omedelbart ändrar nuvarande lagstiftning som felaktigt pekar ut att campingbilar omfattas av det utökade producentansvaret. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser att det är orimligt att vi skall tvingas bygga upp ett system för omhändertagande av uttjänta fordon som endast kommer vara i drift till dess att förordningen börjar gälla, särskilt med beaktande av att tillverkarna av basfordonen redan idag har uppbyggda system för ändamålet.

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund tolkar förslaget som att det utökade producentansvaret skall gälla för sk "Husvagnar" som sätts på marknaden 36 månader efter förordningens ikraftträdande enligt artikel 16. Då livslängden på husvagnar är ca 30 år eller längre innan de skrotas behöver producenten redan nu ta höjd för en framtida kostnad som uppstår om drygt 30 år. Det kommer i så fall innebära att husvagnar blir dyrare att köpa. Ur konsumentperspektivet är det därför bättre om dagens system behålls där ägaren av fordonet får betala för vad det kostar att lämna in det för återvinning. Konsumentekonomiskt är det fördelaktigt att konsumenten bär kostnaden när den uppstår istället för att tillverkaren skall ta höjd för en framtida kostnad i nyförsäljningspriset.

Om vi tolkar skrivningen fel, och att producenterna blir ekonomiskt ansvariga för omhändertagande av samtliga produkter som idag finns på marknaden, anser Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund det orimligt att hela kostnaden för omhändertagande av så kallade "Husvagnar" läggs på idag verksamma producenter. De sex idag, på den svenska marknaden, verksamma små och medelstora företagen skulle om förslaget blir verklighet tvingas ta på sig en framtida skuld för omhändertagande av uttjänta fordon om ca 4,5 miljarder svenska kronor, bara för den svenska

marknaden. Det är en skuld inget företag kan ta på sig utan då läggs verksamheten ned, innebärande förlorade arbetstillfällen och att möjligheten till ett miljösmart semesteralternativ med husvagn i princip förbjuds.

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund ser positivt på kraven att producenter åläggs att skapa system för produkt- och materialåtervinning. Då våra produkter har en extremt lång livstid, ofta över 30 år, innan de behöver skrotas anser vi det ur ett konsumentekonomiskt perspektiv, mer fördelaktigt att konsumenten som sista ägare får stå för skrotningskostnaden när den faktiskt uppstår än att konsumenten som första ägare får stå för den i inköpspriset för nya fordon.

### **Bakgrund**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, HRF, är den samlande organisationen för svenska företag med anknytning till mobilt boende. Förbundet organiserar såväl tillverkare och importörer av husvagnar och husbilar som tillbehörs- och serviceföretag. Samtliga ledande företag inom området är medlemmar.

Förbundet verkar bland annat för att utveckla sunda affärsprinciper i branschen till gagn för både näringsidkare och konsumenter. Förbundet arbetar också för att tillvarata branschens och campingutövarnas intressen gentemot myndigheter och andra organisationer. Att på olika sätt marknadsföra det mobila boendet som idé, är också en av förbundets viktigaste uppgifter.

### **EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund har tagit del av förslaget till förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och hantering av uttjänta fordon. Vi instämmer och förstår bakgrunden till varför en ny förordning behövs syftande till att mer produkter och material kan återvinnas. Vi anser det positivt att idag gällande direktiv samlas ihop i en samlande förordning. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund vill därför lämna följande synpunkter på förslaget.

### **Generellt**

Förordningen lämnar mycket att tycka kring vad som egentligen menas och vad som är avsikten. Den är svårläst och svårtolkad i många stycken. Det verkar finnas motsättningar vad som menas i olika delar och rent krockande krav. Bilden vi får är att det försökts att trycka ihop flera idag gällande direktiv till en förordning, med ett relativt dåligt resultat. Vi har ingen åsikt om detta gäller enbart husvagn och husbil i denna förordning eller även andra fordonslag. Husvagns och husbil är ett SPV och multi-stage fordon som byggs i låga volymer och måste hanteras med sin särart i åtanke, något vår bild är att det inte görs i tillräckligt stor utsträckning.

### **Artikel 2 Tillämpningsområde**

I artikel 2, punkten 1 definieras för vilka fordonskategorier förordningen skall gälla. Vi noterar här att det i punkten (a) anges att campingbilar (fordonskategori M1) omfattas av förordningen och i punkten (b) skrivs in att förordningen även skall gälla för släpvagnar (fordonskategori O).

I artikel 2, punkten 2 definieras undantag för fordon som enligt punkten 1 inte skall omfattas av förordningen. I punkten (a) anges här att fordon avsedda för särskilda ändamål, dvs. campingbilar och husvagnar, inte skall omfattas av förordningen. Vidare anges i punkten (b) att andra delar av ett fordon som typgodkänts i ett etappvis typgodkännande i kategorin N1, N2, N3, M2 eller M3 inte skall omfattas av förordningen, förutom tillverkaren av grundfordonet. Så kallade campingbilar byggs på ett chassi av kategorin N2. När fordonet är färdigbyggt och registreras in får det fordonskategori M1,

Campingbil. Husvagns- och Husbilsbranschen anser att detta undantag gäller för campingbilar och att tillverkaren av basfordonet är den som omfattas av förordningen.

I artikel 2, punkten 5 (a-i) anges att några artiklar i förordningen skall gälla för fordon byggda för särskilda ändamål, trots att de är undantagna enligt punkten 2 (a).

Husvagns- och Husbilsbranschen anser att formuleringarna i artikel 2 är otydliga och ger utrymme för olika tolkningar om vilka fordonskategorier som avses. Vår tolkning av skrivningen, som för övrigt delas av våra kollegor hos European Caravan Federation (det Europeiska branschförbundet), är att så kallade campingbilar är helt undantagna från förordningen och att ansvaret för cirkularitet i fordonsdesign och hantering av uttjänta fordon ligger på tillverkaren av basfordonet (första stegets typgodkännande i ett etappvis typgodkännande). Detta är rimligt och logiskt då det ekonomiska värdet hos uttjänta fordon till största del består av värden i komponenter och material i basfordonet. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser att samma tolkning var gällande i svensk lagstiftning fram till 1 maj 2023 då lagen om producentansvar ändrades och gavs en vidare, svensk, och enligt vårt sätt att se på det, felaktig tolkning. Som en konsekvens av kommande förändringar kräver vi att Regeringen omedelbart ändrar nuvarande lagstiftning som felaktigt pekar ut att campingbilar omfattas av det utökade producentansvaret. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser att det är orimligt att vi skall tvingas bygga upp ett system för omhändertagande av uttjänta fordon som endast kommer vara i drift till dess att förordningen börjar gälla, särskilt med beaktande av att tillverkarna av basfordonen redan idag har uppbyggda system för ändamålet.

Så kallade husvagnar (fordonskategori O, fordon avsedda för särskilda ändamål) omfattas av några artiklar i förordningen enligt punkt 5. Husvagns- och Husbilsbranschen vill därför kommentera dessa artiklar ytterligare.

#### **Artikel 5 om krav för ämnen i fordon**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund ställer sig bakom formuleringarna i artikel 5 och har inga synpunkter.

#### **Artikel 16, Utökad producentansvar**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund ställer sig bakom formuleringarna i artikel 16 om ett utökad producentansvar för produkter som sätts på marknaden från och med förordningens ikraftträdande. Men vi tolkar texten så som att enbart fordon som sätts på marknaden efter förordningens ikraftträdande skall vara under tillverkarens ansvar.

#### **Artikel 20, Producenternas ekonomiska ansvar.**

Historiskt har det funnits ett stort antal producenter av husvagnar och det finns idag ca 300 000 husvagnar på den svenska marknaden. Ca hälften av dessa husvagnar har satts på marknaden av producenter som inte längre finns kvar. När dessa husvagnar, efter ca 30 år, anses som uttjänta finns inget större ekonomiskt värde kvar i produktens delar och komponenter. Kostnaden för insamling, demontering och återvinning av ingående material blir betydande och kan inte uppvägas av någon betydande intäkt från försäljning av komponenter eller material. Hanteringen av uttjänta husvagnar beräknas kosta upp till ca 15 000:- per fordon år 2023, ingen uppfattning finns om vad kostnaden kommer att vara om 30 – 40 år.

Om förslaget innebär att producenterna får ta ansvaret för samtliga husvagnar som idag finns på den svenska marknaden, tvingas alltså branschens idag sex verksamma producenter teckna sig för en framtida skuld motsvarande (300 000 befintliga husvagnar x 15 000:- per husvagn) = 4,5 miljarder svenska kronor. De sex verksamma producenterna av husvagnar är små eller medelstora företag och konsekvenserna av förslaget blir enligt vår uppfattning helt orimliga. Det sammanlagda värdet av de

sex producenternas årsförsäljning av nya husvagnar på den svenska marknaden är som jämförelse ca 1,5 miljarder. Att teckna sig för en skuld som är tre gånger större än värdet av hela den samlade årsförsäljningen går inte utan dessa företag skulle då tvingas gå i konkurs.

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser om förslaget innebär att det ekonomiska ansvaret enligt kraven i artikel 20, punkten (a) bara omfattar produkter som sätts på marknaden från och med förordningens ikraftträdande enligt artikel 16, blir kostnadsineffektivt. Då livslängden på husvagnar är ca 30 år eller längre innan de skrotas behöver producenten redan nu ta höjd för en framtida kostnad som uppstår om ca 30 år. Det kommer i så fall innebära att husvagnar blir dyrare att köpa. Ur konsumentperspektivet är det därför bättre om dagens system behålls där ägaren av fordonet får betala för vad det kostar att lämna in det för återvinning. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser det rimligt att producenterna åläggs att skapa ett system där komponenter kan återanvändas och material återvinnas men konsumentekonomiskt blir det en lägre kostnad om konsumenten betalar kostnaden när den uppstår än att tillverkaren skall ta höjd för en framtida kostnad i nyförsäljningspriset.

För husbilar tolkar vi punkt 3 så som att det skall finnas ett ekonomiskt ansvar för de delar som inte går att sälja. Vi förstår inte hur detta hänger ihop med artikel 2 punkt 2b där ansvaret skall åligga basfordonstillverkaren. Detta då husbilen både är ett SPV och multi-stage fordon verkar här finnas en motsättning om vad som gäller. Vi anser att kravet skall vara på basfordonstillverkaren då denna har möjlighet för intjäning vid skrotning. Att ålägga senare steg finansiellt ansvar ser vi som en mycket stor risk. Det kommer troligen att förflytta allt som inte går att tjäna pengar på, till senare stegs tillverkare, medan basfordonstillverkaren kan ta allt som går att tjäna pengar på.

#### **Artikel 23 Insamling av uttjänta fordon**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser att kravet på att upprätta ett insamlingssystem för uttjänta fordon är rimligt. Vi anser det dock helt otänkbart att nuvarande producenter skall tvingas bära kostnaden för hantering av samtliga fordon i ett sådant system. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund föreslår därför att sista ägaren av fordonet får stå för kostnaden för hantering av fordonet när det är uttjänt. Ur konsumentekonomiskt perspektiv anser vi det mer fördelaktigt att konsumenten betalar kostnaden när den uppstår än att producenten skall ta höjd för en framtida kostnad i nyförsäljningspriset.

#### **Artikel 24, Inlämning av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser att inlämning av uttjänta fordon till en auktoriserad behandlingsanläggning bör sista ägaren stå för kostnaden.

#### **Artikel 25, Skrotningsintyg**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund har inga synpunkter på kraven i artikel 25.

#### **Artikel 26. Fordonsägarens skyldigheter**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser att kraven för när ett fordon anses uttjänt är felaktiga för fordonskategori O, fordon avsedda för särskilda ändamål, husvagnar. Många husvagnar speciellt när de börjar få några år på nacken, köps och ställs upp på tomten som gäststuga. Dessa fordon framförs aldrig i trafik och genomgår därför inte heller kontrollbesiktning. De uppfyller kanske därför inte kraven på fjädring och bromsar för att framföras i trafik men de fungerar fortfarande utmärkt för sitt egentliga syfte, att erbjuda ett boende. Det är en av anledningarna till att husvagnar har en lång livslängd, ofta används de över 30 år, innan de blir uttjänta. Att tvinga enskild ägare av en husvagn att skrota ett fullt fungerande boende för att bromsarna inte klarar trafiksäkerhetskraven är orimligt. Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund anser därför att nuvarande kraven i artikel 26 endast skall gälla husvagnar som är registrerade för att framföras i trafik och att det för fordon som

ej används i trafik behöver fastställas kriterier för när husvagnen inte längre anses uppfylla krav som boende. Exempelvis kan det vara krav på täthet, att det inte regnar in, att fönster och dörrar är hela och fungerar eller krav på fungerande ventilation.

**Artikel 29, Sanering av uttjänta fordon**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund har inga synpunkter på kraven i artikel 29.

**Artikel 30, Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund har inga synpunkter på kraven i artikel 30.

**Huskvarna dag som ovan,**

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund

**Jörgen Nyström**

Kanslichef

**Per Nilsson**

Ordförande