

# Regeringens proposition

## 2000/01:47

Ändringar i bilskrotningslagen

Prop.  
2000/01:47

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 december 2000

*Göran Persson*

*Kjell Larsson*  
(Miljödepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i bilskrotningslagen (1975:343) som innebär att endast en auktoriserad bilskrotare får sköta skrotningen av en personbil, buss eller lastbil om fordonets totalvikt understiger 3 500 kg. Genom förslaget genomförs delar av EG-direktivet (2000/53/EG) av den 18 september 2000 om uttjänta fordon.

I propositionen föreslås också att skrotningsintyg under vissa förutsättningar skall få utfärdas av den som yrkesmässigt i Sverige tillverkar eller till Sverige för in bilar. Vidare föreslås att skrotningsavgift skall betalas för alla personbilar, bussar och lastbilar som är registrerade i bilregistret om fordonets totalvikt inte överstiger 3 500 kg samt att bilskrotningspremie skall kunna betalas för bilar som blivit administrativt avregistrerade. I propositionen aviserar regeringen också ett antal förordningsändringar om bl.a. det ekonomiska producentansvaret för bilar samt höjningar av skrotningsavgiften och skrotningspremien.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2001.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343) .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Bakgrund och utgångspunkter .....	7
4.1	Reformbehovet .....	7
4.2	Den nuvarande bilskrotningslagstiftningen och producentansvaret .....	8
4.3	EG-direktivet .....	9
5	Förändrade regler för producentansvar för bilar .....	12
6	Bilskrotningsfonden .....	15
6.1	Fondens användningsområde .....	15
6.2	Förändring av skrotningsavgiften .....	17
6.3	Skrotningspremien höjs och skall gälla alla bilar .....	19
6.4	Förvaltning av bilskrotningsfonden .....	21
7	Skärpta miljökrav för bilskrotningsverksamhet .....	22
7.1	Auktorisation av bilskrotare m.m. ....	22
7.2	Miljöavgift på avställda bilar .....	23
8	Konsekvenser .....	24
9	Författningskommentar .....	26
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG .....	28
Bilaga 2	Förteckning över remissyttranden över Naturvårdsverkets rapport Översyn av bilskrotningslagstiftningen .....	48
Bilaga 3	Förteckning över remissyttranden över Ekonomistyrningsverkets rapport Bilskrotningsfonden – en översyn .....	49
Bilaga 4	Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343) .....	50
Bilaga 5	Lagrådets yttrande .....	52
	Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 7 december 2000... ..	53
	Rättsdatablad .....	54

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2000/01:47

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343).

## 2 Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 2–5 och 9 §§ bilskrotningslagen (1975:343) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

*Sådana personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram får yrkesmässigt skrotas endast av en auktoriserad bilskrotare.*

Regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om auktorisation av bilskrotare.

### 3 §

*Skrotningsintyg får utfärdas endast av auktoriserad bilskrotare eller av kommun som inrättat upplag eller annat mottagningsställe för skrotbilar*

*Skrotningsintyg får utfärdas av*  
*1. auktoriserad bilskrotare,*  
*2. den som yrkesmässigt i Sverige tillverkar bilar, eller*  
*3. den som yrkesmässigt till Sverige för in bilar.*

*För att ett skrotningsintyg enligt första stycket 2 eller 3 skall få utfärdas krävs att utfärdaren har ett avtal med en auktoriserad bilskrotare om omhändertagande av skrotbilen.*

### 4 §

*Skrotningspremie utgår för*  
*1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,*  
*2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,*  
*3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,*  
*om fordonet avregistreras enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) på grund av skrotningsintyg från auktoriserad bilskrotare eller kommun som avses i 3 § denna lag.*

*Skrotningspremie betalas ut för sådana personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram, om fordonet avregistreras enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) på grund av skrotningsintyg från någon som avses i 3 § första stycket.*

*Skrotningspremie betalas ut också för ett sådant fordon som anges i första stycket och som har avregistrerats enligt 61 § bilregisterkungörelsen, om fordonet lämnas till en auktoriserad bilskrotare och skrotningspremie*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, Celex 300L0053).

*inte tidigare har betalats för fordonet.* Prop. 2000/01:47

5 §

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om skrotningspremiens storlek och villkoren i övrigt för utbetalning av premien. Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter för utbetalning av premien.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om *skrotningsintyg*, skrotningspremiens storlek och villkoren i övrigt för utbetalning av premien. Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter om *skrotningsintyg och om utbetalning av premien.*

*Lydelse enligt prop. 2000/01:31*

9 §

Skrotningsavgift skall betalas till staten för fordon som registreras i bilregistret och som är personbil, buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram eller lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram.

Skrotningsavgift skall betalas till staten för *personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram och som har registrerats i bilregistret.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2001.
  2. Ett skrotningsintyg som utfärdats av en kommun med stöd av 3 § i dess äldre lydelse skall fortfarande gälla.

### 3 Ärendet och dess beredning

Bilskrotningsverksamhet regleras genom att antal lagar och förordningar, bl.a. bilskrotningslagen (1975:343), bilskrotningsförordningen (1975:348), förordningarna om producentansvar för bilar (1997:788) och däck (1994:1236) samt bilregisterkungörelsen (1972:599). Reglerna om bilskrotning har varit i huvudsak oförändrade sedan de tillkom. Det behövs nu en översyn av regelverket på området. Samtidigt har Sverige att i svensk lagstiftning genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/53/EG) av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, Celex 300L0053), *se bilaga 1*. Förslaget till direktiv om uttjänta fordon har remissbehandlats och remissyttrandena finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr EUM98/2422/M6 m.fl.).

År 1999 fick Naturvårdsverket regeringens uppdrag att se över bilskrotningslagstiftningen i syfte att uppnå en förbättrad miljömässig hantering av uttjänta bilar. I uppdraget ingick bl.a. att göra en översyn av och föreslå de ändringar som behövs med beaktande av förordningen om producentansvar samt förslaget till EG-direktiv. Naturvårdsverket kom in till regeringen den 29 december 1999 med sin rapport Översyn av bilskrotningslagstiftningen. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Miljödepartementet (dnr M1999/5298/Kn). Den aktuella rapporten bygger delvis på en av Naturvårdsverket tidigare upprättad rapport – Översyn av reglerna för auktorisation av bilskrotare från 1997. Även denna rapport är remissbehandlad och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Miljödepartementet (dnr M97/3396/Kn).

Regeringen beslutade den 29 juni 1999 att uppdra åt Ekonomistyrningsverket att belysa den statliga bilskrotningsfonden. I uppdraget ingick att bl.a. bedöma den statliga bilskrotningsfondens framtida utveckling samt ange eventuella behov av ändringar avseende premier och avgifter. Även i detta uppdrag ingick att beakta förslaget till EG-direktiv om uttjänta fordon. Den 30 december 1999 kom Ekonomistyrningsverket in till regeringen med sin rapport Bilskrotningsfonden – en översyn. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig hos Miljödepartementet (dnr M2000/1/Kn).

Regeringen har i budgetpropositionen för år 2001 föreslagit att försäljningsskatten på motorfordon skall avskaffas. Ett avskaffande av försäljningsskatten föranleder vissa följdändringar i andra författningar. Regeringen har mot denna bakgrund i propositionen 2000/01:31 Vissa förmögenhets- och punktskattefrågor, m.m., som nyligen avlämnats till riksdagen, föreslagit vissa förändringar i bilskrotningslagen. Dessa berörs i avsnitt 6.2.

Regeringen tar i detta ärende upp en del av de frågor som behandlas i rapporterna från Naturvårdsverket och Ekonomistyrningsverket. Ett ytterligare antal författningsändringar är nödvändiga bl.a. för att helt anpassa svenska regler till EG-direktivet om uttjänta fordon. Regeringen avser att senare återkomma till riksdagen i denna fråga.

Regeringen beslutade den 16 november 2000 att inhämta *Lagrådets* yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets synpunkter på förslaget behandlas i samband med att sakfrågorna diskuteras i motiveringen eller i anslutning till att enskilda bestämmelser kommenteras i författningskommentaren. Regeringen har följt Lagrådets synpunkter. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Vissa redaktionella och språkliga ändringar har gjorts efter det att Lagrådet yttrat sig.

## 4 Bakgrund och utgångspunkter

### 4.1 Reformbehovet

Skrotbilar innehåller ett stort antal miljöstörande ämnen och komponenter, t.ex. oljor, lösningsmedel, stabila organiska miljögifter såsom PCB och bromerade flamskyddsmedel, ozonnedbrytande ämnen samt tungmetaller. Det finns således en rad miljöproblem förknippade med uttjänta fordon, om de inte tas om hand på ett miljömässigt riktigt sätt. Dessutom tillkommer att många skrotbilar aldrig lämnas in till auktoriserade bilskrotare. En del av dessa bilar hittas i stället övergivna i i naturen. Det finns indikationer på att antalet övergivna bilar har ökat under senare år. De övergivna bilarna rostar och miljöstörande ämnen läcker ut i den omgivande miljön. Den bristande resurshushållningen leder även till att värdefulla metaller m.m. inte återanvänds eller återvinns.

För närvarande gäller att bilskrotare inte behöver vara auktoriserade för att få bedriva verksamhet. Möjligheterna att kontrollera verksamhetens miljöpåverkan blir därför inte fullgod. Enligt Naturvårdsverket förekommer emellertid brister även vid auktoriserade bilskrotningsanläggningar. De brister som identifierats är bl.a. en slarvig hantering av farliga kemikalier och att auktoriserade bilskrotare inte alltid följer de föreskrifter som meddelats med stöd av tidigare lagstiftning. För att minska den negativa miljöpåverkan som bilskrotningsverksamhet ger upphov till finns det alltså behov av skärpta miljökrav och en bättre tillsyn över denna verksamhet.

Inom EU har ett direktiv om uttjänta fordon antagits den 18 september 2000. Direktivet innebär bl.a. att ett producentansvar för uttjänta bilar införs inom hela EU från den 1 juli 2002 för bilar som släpps ut på marknaden från det datumet. Från den 1 januari 2007 gäller producentansvaret också för bilar som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2002. Direktivet innebär vidare att användningen av tungmetallerna bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom skall upphöra att användas till material och komponenter i bilar som släpps ut på marknaden från den 1 juli 2003. Direktivet ställer också krav på att alla bilskrotare skall vara auktoriserade. Det finns således även på grund av direktivet skäl att se över de nuvarande reglerna om bilskrotning.

## 4.2 Den nuvarande bilskrotningslagstiftningen och producentansvaret

Prop. 2000/01:47

I bilskrotningslagen (1975:343) och bilskrotningsförordningen (1975:348) finns bestämmelser som reglerar bilskrotningsverksamhet. Bestämmelserna har i huvudsak förblivit oförändrade sedan förordningen tillkom. Författningarna har till syfte att motverka att uttjänta fordon placeras i naturen. För att bedriva verksamhet som bilskrotare krävs inte auktorisation. Däremot får ett s.k. skrotningsintyg (se nedan) endast utfärdas av auktoriserad bilskrotare eller av kommun som inrättat upplag eller annat mottagningsställe för skrotbilar. Auktorisation av bilskrotare meddelas av länsstyrelsen i det län där bilskrotningen huvudsakligen skall ske. Auktorisation meddelas för viss tid eller tills vidare. Auktorisation kan erhållas endast om de tillstånd som kan behövas enligt plan- och bygglagen (1987:10) eller miljöbalken har meddelats för verksamheten. För auktorisation krävs även att bilskrotaren innehar maskinell anläggning för att kunna omvandla skrotbilar till skrot eller att denne på annat sätt kan se till att mottagna bilar kommer att sluskrotas samt att det inte finns skäl att anta att bilskrotaren åsidosätter villkor enligt bl.a. miljöbalken eller handlar i strid med lagstiftning angående bebyggelse, naturvård eller miljövård.

Auktoriserade bilskrotare är skyldiga att ta emot skrotbilar som lämnas vid anläggningen och länsstyrelsen får föreskriva att bilskrotare skall vara skyldiga att mot ersättning avhämta skrotbil inom visst område.

Under vissa förutsättningar kan auktorisationen återkallas. Exempelvis kan detta ske om bilskrotarens tillstånd enligt miljöbalken återkallas.

Bilskrotaren skall utfärda skrotningsintyg när en skrotbil tas emot. Sedan fordonet avregistrerats på grund av skrotningsintyget utfaller en bilskrotningspremie till bilägaren. Bilskrotningspremierna finansieras av bilskrotningsfonden som i sin tur byggs upp av medel från de bilskrotningsavgifter som betalas i samband med att fordonet registreras i bilregistret.

Till följd av det producentansvar för bilar som trädde i kraft den 1 januari 1998 är en producent skyldig att för skrotning ta emot uttjänta bilar som producenten tillverkat i eller fört in i Sverige. Förutsättningen är att bilarna är registrerade enligt bilregisterkungörelsen (1972:599). Har bilen registrerats för första gången efter den 31 december 1997 är producenten skyldig att ta emot den utan ersättning, såvida den inte saknar vissa ekonomiskt värdefulla delar eller i betydande omfattning har utrustats med delar från en annan producent. Producenterna skall, genom att t.ex. anvisa lämpliga ställen för mottagning, underlätta för den som vill lämna in sin uttjänta bil. För att underlätta återanvändning m.m. är producenten dessutom skyldig att redovisa bl.a. vilka material och komponenter som finns i de bilar som producenten ansvarar för. Vid bilskrotning skall producenten tillse att återanvändning, återvinning m.m. sker på ett miljömässigt godtagbart sätt. Särskilda mål för återanvändning och återvinning av uttjänta bilar har angetts i förordningen (se avsnitt 5).

Bilskrotningslagstiftningen behölls parallellt med producentansvaret. Regeringen uttalade emellertid att den avsåg att ytterligare överväga



### 4.3 EG-direktivet

Avsikten med Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/53/EG) av den 18 september 2000 om uttjänta fordon är att fastställa åtgärder som först och främst syftar till att förebygga generering av avfall från fordon. Direktivet syftar också till att främja återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter för att minska bortskaffandet av avfall samt till förbättrade miljöprestationer från alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt från operatörer som direkt har att göra med behandlingen av dessa fordon.

Direktivet finns i sin helhet i *bilaga 1*. Huvuddragen i direktivet är följande.

Direktivet syftar till att säkerställa en hög miljöskyddsnivå inom EU och till att bevara den inre marknadens funktion vad gäller uttjänta fordon. Det syftar också till att förhindra uppkomsten av avfall från fordon och till att främja återanvändning, materialåtervinning och återvinning av fordon och deras komponenter. Genom dessa förfaranden skall bortskaffandet av avfall minskas och alla inblandade ekonomiska aktörers miljöprestationer förbättras.

Med fordon avses personbilar och lastbilar med en totalvikt om högst 3 500 kg samt två- och trehjuliga motorfordon med undantag för trehjuliga motorcyklar. Producent i direktivets mening är den fordonstillverkare eller importör som yrkesmässigt för in ett fordon till en medlemsstat. Ekonomiska aktörer enligt direktivet är var och en som bedriver verksamhet inom tillverkning, distribution, insamling, försäkringsföretag för motorfordon, demontering, fragmentering, återvinning, materialåtervinning och annan behandling av uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material.

För att främja förebyggande av avfallsgenerering skall medlemsstaterna uppmuntra tillverkare att kontrollera användningen av farliga ämnen i fordon och minska dem så långt som möjligt, främja produktion som underlättar demontering, återanvändning och återvinning samt uppmuntra tillverkare att integrera en allt större kvantitet av återvunnet material i fordon och andra produkter.

Medlemsstaterna skall också tillse att material och komponenter i fordon som släpps ut på marknaden efter den 1 juli 2003 inte, annat än i särskilt angivna undantagsfall, innehåller bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom.

Det åligger medlemsstaterna att se till att de ekonomiska aktörerna upprättar system för insamling av uttjänta fordon. Skrotningsintyg skall vara ett villkor för avregistrering av det uttjänta fordonet och i direktivet finns angivet vem som får utfärda skrotningsintyg och under vilka förutsättningar.

Från och med den 1 juli 2002 skall i fråga om fordon som släpps ut på marknaden följande gälla: Om ett fordon saknar eller har ett negativt marknadsvärde skall medlemsstaterna se till att den siste innehavaren

och/eller ägaren utan kostnad kan lämna in fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning. Producenterna skall stå för alla eller en betydande del av kostnaderna för genomförandet av denna åtgärd och/eller ta tillbaka uttjänta fordon kostnadsfritt. Om det uttjänta fordonet inte innehåller ett fordons nödvändiga komponenter, särskilt motor eller karosseri, eller om det innehåller avfall som tillförts det uttjänta fordonet får medlemsstaterna föreskriva att inlämningen av sådant fordon inte skall vara avgiftsfri. Från och med den 1 januari 2007 skall motsvarande regler gälla också i fråga om fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2002.

Medlemsstaterna skall säkerställa att varje inrättning eller företag som hanterar uttjänta fordon har tillstånd eller registreras hos behörig myndighet samt att de miljöbehandlar uttjänta fordon på ett sätt som säkerställer fordonkomponenternas lämplighet för återanvändning och återvinning.

Enligt direktivet skall medlemsstaterna säkerställa att följande mål uppnås av de ekonomiska aktörerna. Senast den 1 januari 2006 skall återanvändningen och återvinningen för alla uttjänta fordon ökas till minst 85 procent av genomsnittsvikten per fordon och år. Senast den 1 januari år 2015 skall minst 95 procent återanvändas och återvinnas. Dessutom anges att senast den 1 januari 2006 skall minst 80 procent av den genomsnittliga vikten per fordon och år återanvändas eller materialåtervinnas. Från den 1 januari 2015 skall motsvarande mängd vara minst 85 procent. Detta innebär att högst fem respektive tio procent av genomsnittet per fordon och år får gå till annan återvinning, exempelvis energiutvinning.

För att möjliggöra för de ekonomiska aktörerna att uppnå nämnda återanvändnings- och återvinningsmål förutses en ändring av direktiv 70/156/EEG om typgodkännande av fordon. Fordon som är typgodkända enligt detta direktiv och som släpps ut på marknaden efter det att det berörda direktivet ändrats skall vara återanvändningsbara eller materialåtervinningsbara till minst 85 procent av fordonets vikt och skall vara återanvändningsbara eller återvinningsbara till minst 95 procent av fordonets vikt.

För att lättare kunna urskilja de komponenter och material som lämpar sig för återanvändning och materialåtervinning skall producenter, i samarbete med tillverkare av material och utrustning, använda kodningsstandarder för komponenter och material. Sådana standarder skall fastställas i särskild ordning.

Producenterna skall vidare tillhandahålla demonteringsinformation för varje typ av nytt fordon som släpps ut på marknaden. Informationen skall avse fordonskomponenterna och fordonsmaterialen samt lokaliseringen av farliga ämnen i fordonen i den omfattning som behövs för att behandlingsanläggningarna skall kunna följa bestämmelserna i direktivet. Tillverkare av fordonskomponenter åläggs att göra i huvudsak samma information tillgänglig för behandlingsanläggningarna om så begärs.

Medlemsstaterna åläggs att vart tredje år till kommissionen rapportera om genomförandet av direktivet.

Producenter skall göra uppgifter om bl.a. konstruktion och komponenter med avseende på möjligheter till återvinning m.m.

tillgängliga för tänkbara fordonsköpare. Uppgifterna skall ingå i skriftlig reklam som används i marknadsföringen av det nya fordonet.

Under vissa angivna förutsättningar och om direktivets mål uppnås får medlemsstaterna genomföra vissa av direktivets bestämmelser (t.ex. bestämmelsen om system för insamling av uttjänta fordon) genom avtal mellan de behöriga myndigheterna och de berörda ekonomiska aktörerna.

Medlemsstaterna skall genomföra direktivet i nationell rätt senast den 21 april 2002.

#### *Genomförande av EG-direktivet m.m.*

Regeringen tar i detta ärende bara upp en del av de frågor som krävs för ett fullständigt genomförande av direktivet. Övergången till det nya ekonomiska systemet för finansiering av bilskrotning från det gamla kan komma att behöva ses över, bl.a. med beaktande av utfallet av de utredningar som anges nedan. Frågor bl.a. om hur direktivet skall genomföras på lämpligaste sätt när det gäller trehjuliga motorfordon, fordons komponenter och material samt reklam kräver enligt regeringens mening ytterligare överväganden. Regeringen kommer inom en snar framtid att ta ställning till hur frågorna lämpligen skall beredas vidare. I detta sammanhang kommer regeringen också att behandla frågan om en eventuell modernisering av terminologin i nuvarande regelsystem.

Regeringen har tillkallat en särskild utredare för att göra en bred översyn av producentansvaret och för att lämna förslag till garantier för producentansvarets fullföljande och funktion (dir. 2000:28). I uppdraget ingår bl.a. att generellt analysera förutsättningar, möjligheter och hinder för ansvarig producenters framtida omhändertagande av produkter som omfattas av producentansvar och uppskatta kostnaderna för omhändertagandet. Utredaren skall också belysa för- och nackdelar med olika former av ekonomiska garantier för framtida omhändertagande såsom obligatoriska respektive frivilliga försäkringar, privata eller statliga fonder etc. Till utredningen har även överlämnats den del av Ekonomistyrningsverkets rapport som avser förslag till en återvinningsförsäkring. Utredningen utgör en viktig beståndsdel i det fortsatta regelarbetet. Utredaren skall redovisa uppdraget till regeringen senast den 31 juli 2001. Att beakta är också den rapport om en översyn av bestämmelserna om flyttning av fordon som Vägverket utfört på regeringens uppdrag. I den rapporten har föreslagits bl.a. utvidgade möjligheter för kommuner och Vägverket att besluta om och verkställa flyttning av fordon. Rapporten är för närvarande föremål för remissbehandling. Regeringen har också erfarit att Vägverket uppmärksammat det faktum att minderåriga kan registreras som bilägare kan skapa problem vid tillämpningen av lagstiftningen.

**Regeringens förslag:** Bilskrotningslagen skall tillämpas också på bilar utan skåpkarosseri, t.ex. s.k. pick-up-bilar.

**Regeringens bedömning:** För att genomföra EG-direktivet, såvitt det avser skärpt ekonomiskt producentansvar, är följande åtgärder nödvändiga.

– Ett partiellt ekonomiskt producentansvar bör införas från den 1 januari 2007 för samtliga bilar med en totalvikt om högst 3 500 kg som tillverkats i eller yrkesmässigt förts in till Sverige. Detta innebär att även bilar som registrerats i Sverige före den 1 januari 1998 och som omfattas av producentansvar kommer att omfattas av ett partiellt ekonomiskt producentansvar.

– Målet i förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar att 85 procent av en bils tjänstevikt beräknat på genomsnittet per producent och år skall återanvändas eller återvinnas senast år 2002 bör preciseras så att minst 80 procent av bilens tjänstevikt skall återanvändas eller materialåtervinnas från år 2006. Målet i samma förordning att 95 procent av en bils tjänstevikt beräknat på genomsnittet per producent och år skall återanvändas eller återvinnas senast år 2015 preciseras så att minst 85 procent skall återanvändas eller materialåtervinnas.

Dessa ändringar kräver inte lagändring. Föreskrifterna meddelas med stöd av de bemyndiganden som finns i miljöbalken.

**Naturvårdsverkets förslag och bedömning:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft invändningar mot förslaget att också bilar utan skåpkarosseri (och med en totalvikt understigande 3 500 kg) omfattas av bilskrotningslagen. Flertalet remissinstanser har uttalat sig positivt om förslaget till direktiv. *Bilindustriföreningen* har emellertid hävdad bl.a. att ett retroaktivt ekonomiskt ansvar för bilindustrin inte kan accepteras och att krav angående ämnen som räknas som farligt avfall bör omfatta alla produkter och inte bara bilar. En del remissinstanser, bl.a. *Motormännens Riksförbund* har påpekat att varje land skall ha rätt att bestämma kvoterna mellan återvinning, material- och energianvändning m.m.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

Bilskrotningslagens bestämmelser om skrotningspremier och avgifter gäller i dag personbilar med en tjänstevikt av mer än 400 kg, bussar med en tjänstevikt av högst 3 500 kg och lastbilar med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kg. Detta innebär bl.a. att två- och trehjuliga fordon samt s.k. pick-up-bilar inte omfattas av lagen. Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/53/EG) om uttjänta fordon skall dock tillämpas på alla personbilar och lastbilar med en totalvikt om högst 3 500 kg inklusive deras komponenter och material samt på trehjuliga motorfordon. Trehjuliga motorcyklar är dock undantagna från direktivets

tillämpningsområde. För trehjuliga motorfordon gäller inte heller direktivets bestämmelser om ekonomiskt producentansvar.

Det anförda innebär att bilskrotningslagens bestämmelser skall tillämpas också för lastbilar utan skåpkarosseri, dvs. pick-up-bilar. Därutöver kan direktivets bestämmelser rörande två- och trehjuliga motorfordon exklusive trehjuliga motorcyklar, fordons komponenter och material kräva ytterligare anpassningar av bilskrotningslagen och förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar. Som anförts i avsnitt 4.3 avser regeringen att inom kort ta ställning till hur detta skall ske.

#### *Genomförande i övrigt av EG-direktivet*

EG-direktivets bestämmelser överensstämmer i stort med de svenska bestämmelserna på området. Det finns därför endast behov av ett fåtal ändringar för att direktivets bestämmelser skall kunna genomföras i svensk rätt. Den mest väsentliga förändringen är att kostnadsfri inlämning skall gälla från den 1 juli 2002 för bilar som släpps ut på marknaden efter detta datum samt från den 1 januari 2007 för alla bilar. Producenterna skall stå för hela eller en betydande del av kostnaden. Detta har genomförts i dag i Sverige för de bilar som omfattas av ekonomiskt producentansvar, men från den 1 juli 2002 måste det kostnadsfria mottagandet genomföras även för privatimporter och senast från den 1 januari 2007 för alla bilar. Regeringen avser att införa ett partiellt ekonomiskt producentansvar från år 2007. Därutöver behöver målnivåerna för återanvändning och återvinning av bilar preciseras, samt ett förbud mot användning av vissa tungmetaller i nya bilar införas. Som nämnts i det föregående måste också bilskrotningslagens tillämpningsområde vidgas.

I dag gäller förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar i Sverige. Förordningen är tillämplig på bilar varmed avses personbil, buss eller lastbil enligt definitionerna i bilregisterkungörelsen (1972:599). Bil vars totalvikt överstiger 3 500 kg eller som är försedd med medar eller band omfattas dock inte. Bestämmelserna innebär bl.a. att producenten, dvs. den som tillverkar eller yrkesmässigt för in bilar till Sverige, har ett ansvar för att de uttjänta bilar som producenten satt på marknaden återanvänds, återvinns eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt. För bilar som registrerats från år 1998 skall detta ske utan kostnad för den siste bilägaren. Syftet med producentansvaret är att skapa en drivkraft för att kretsloppsanpassa bilar (prop. 1995/96:174 s. 7 ff.). Vidare skall producenten se till att följande mål uppnås för återanvändning och återvinning (andelarna skall beräknas på tjänstevikten och utgöra ett genomsnitt per producent och år).

- 85 procent återanvändning eller återvinning år 2002,
- 95 procent återanvändning eller återvinning år 2015.

Av EG-direktivet följer att kostnadsfri inlämning skall gälla från den 1 juli 2002 för bilar som registreras från och med detta datum, och att kostnadsfri inlämning skall gälla för befintliga fordon från och med den 1 januari 2007. Producenten skall stå för hela eller en betydande del av kostnaden för skrotningen. Som nämnts ovan gäller redan ett ekonomiskt producentansvar för bilar som registrerats efter den 31 december 1997 i

Sverige. Den kostnadsfria mottagningen för äldre bilar samt för privatimporter måste införas i svensk rätt. Regeringen har därför för avsikt att för detta ändamål utnyttja tillgängliga medel i bilskrotningsfonden och, med stöd av redan befintliga bemyndiganden i miljöbalken, införa ett partiellt ekonomiskt producentansvar från den 1 januari 2007 för samtliga bilar som yrkesmässigt tillverkats i eller förts in till Sverige. (När det gäller det partiella ekonomiska producentansvarets omfattning, se vidare avsnitt 6.1)

EG-direktivet anger att följande mål för återanvändning eller återvinning av alla uttjänta fordon skall vara uppfyllda av de ekonomiska aktörerna,

– senast den 1 januari 2006 skall 85 procent av genomsnittsvikten per fordon och år återanvändas eller återvinnas, varav minst 80 procent skall återanvändas eller materialåtervinnas,

– senast den 1 januari 2015 skall 95 procent av genomsnittsvikten per fordon och år återanvändas eller återvinnas, varav minst 85 procent skall återanvändas eller materialåtervinnas.

För det förstnämnda målet får medlemsstaterna fastställa lägre mål för fordon som producerats före år 1980. Dessa mål får dock inte vara lägre än 75 procent återanvändning eller återvinning, varav 70 procent återanvändning eller materialåtervinning. När det gäller målet som skall vara uppfyllt år 2015 skall rådet och parlamentet göra en översyn av nivåerna senast år 2005 på basis av ett förslag från kommissionen.

Den svenska förordningen om producentansvar för bilar innehåller motsvarande bestämmelser så när som på de särskilda målen om återanvändning eller materialåtervinning. De svenska målen måste därför preciseras för att stå i överensstämmelse med EG-direktivet. Regeringen avser att i förordning precisera målen enligt följande.

– Målet att 85 procent av bilens tjänstevikt beräknat på genomsnittet per producent och år skall återanvändas eller återvinnas senast år 2002 preciseras så att minst 80 procent av bilens tjänstevikt skall återanvändas eller materialåtervinnas från år 2006. Målet att 95 procent av bilens tjänstevikt beräknat på genomsnittet per producent och år skall återanvändas eller återvinnas senast år 2015 preciseras så att minst 85 procent skall återanvändas eller materialåtervinnas.

Med hänsyn till de mål som redan gäller i Sverige i detta avseende saknas anledning att använda den i direktivet angivna möjligheten att ställa lägre mål för fordon som producerats före den 1 januari 1980.

EG-direktivet anger dessutom att metallerna bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom inte skall få förekomma i material och komponenter i fordon, vilka släpps ut på marknaden från den 1 juli 2003. Förbudet gäller med undantag för vissa specificerade applikationer, där alternativa material inte finns. Exempel på undantagna applikationer är bly i batterier och kvicksilver i lampor. Allteftersom alternativa material utvecklas kan listan över undantagna applikationer successivt ändras genom beslut av en kommitté bestående av representanter för medlemsstaterna. Regeringen avser att i förordning föra in förbudet mot användning av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom med de undantag som finns angivna i direktivet.

### 6.1 Fondens användningsområde

**Regeringens bedömning:** Principen om en kostnadsfri inlämning av en bil för skrotning bör i huvudsak gälla även för bilar som inte omfattas av ekonomiskt producentansvar. Från och med den 1 januari 2007 bör ett partiellt ekonomiskt ansvar införas, som uppgår till 50 procent av den i särskild ordning fastställda ersättningen för omhändertagande av bilar som registrerats före den 1 januari 1998 och som omfattas av producentansvar. Resterande 50 procent av ersättningen bör således täckas av fonden.

**Ekonomistyrningsverkets och Naturvårdsverkets bedömning:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Naturvårdsverket har dessutom föreslagit att kommuners möjligheter att ur fonden få ersättning för bilskrotningskampanjer och andra kostnader för att samla in och hantera övergivna skrotbilar skall tas bort.

**Remissinstanserna:** Flertalet av remissinstanserna är positiva till förslaget. Vissa instanser, däribland *Vägverket*, *Väg- och transportforskningsinstitutet* samt *Motormännens Riksförbund*, pekar dock på att ett system för beräkning av storleken på ersättningen till bilskrotarna behöver utredas vidare. *Sveriges Bilskrotares Riksförbund* är negativt till att ersättningen till bilskrotarna betalas direkt ur fonden. *Renhållningsverksföreningen* och *Arvidsjauras kommun* anser att fonden även fortsättningsvis bör kunna användas för kommunala bilskrotningskampanjer och andra kostnader som kommunerna har för bilar som inte omfattas av producentansvar. *Bilindustriföreningen*, *Motormännens Riksförbund* och *BIL Producentansvar Sverige* menar att fonden även bör användas för utveckling av metoder för en förbättrad återvinning.

**Skälen för regeringens bedömning:** Bilskrotningsfonden skapades i samband med att bilskrotningslagen infördes år 1975. Syftet med fonden var, och är alltjämt, att finansiera ett system som gav bilägaren ett ekonomiskt incitament att lämna sin bil till skrotning. Samtidigt infördes en skrotningsavgift för bilar som för första gången registreras i Sverige. När bilen så småningom lämnas för skrotning får den siste bilägaren en bilskrotningspremie. Bilskrotningsfonden får enligt bilskrotningslagen (1975:343) användas till att finansiera bilskrotningspremier, för bidrag till att täcka en kommuns kostnader för att sanera plats där bilvrak övergivits och för bidrag under viss tid till verksamhet för materialåtervinning. Regeringen har rätt att meddela föreskrifter om storleken på såväl bilskrotningsavgiften som bilskrotningspremien. Bestämmelserna kring bilskrotningsfonden har inte ändrats sedan år 1975. Storleken på avgiften och premien har däremot varierat över tiden (se avsnitt 6.3).

Vid införandet av producentansvar för uttjänta bilar, m.m. uttalade regeringen att det var nödvändigt att behålla rätten till en skrotningspremie för bilägaren även efter införandet av ett sådant producentansvar (prop. 1995/96:174 s. 22). Regeringen finner det alltjämt angeläget att det finns ett ekonomiskt incitament för berörda

bilägare att lämna sin bil till skrotning. Den siste ägaren bör således även fortsättningsvis kunna erhålla en skrotningspremie när bilen lämnas in för skrotning. Regeringen anser därför att bilskrotningsfonden tills vidare bör finnas kvar. Det ekonomiska producentansvaret innebär, som redovisats i föregående avsnitt, en kostnadsfri inlämning för den siste bilägaren. EG-direktivet innebär att kostnadsfri inlämning skall gälla vid olika tidpunkter även för bilar som registrerats före år 1998, bilar som privatimporterats och bilar där ingen producent går att finna, och principen bör enligt regeringens mening gälla även för dessa. Den huvudsakliga kostnaden för omhändertagande av dessa bilar bör således täckas av bilskrotningsfonden. Från år 2007 avser regeringen att införa ett ekonomiskt producentansvar för samtliga bilar som tillverkats i eller yrkesmässigt förts in till Sverige (se avsnitt 5). Frågan om den ersättning som då bör betalas ur bilskrotningsfonden behandlas nedan.

I dag betalar den siste bilägaren oftast en ersättning för skrotningskostnaden till bilskrotaren. I många fall överskrider skrotningskostnaden skrotningspremien, vilket leder till att bilägaren i realiteten måste betala för att lämna in sin bil. Detta förhållande gäller särskilt äldre bilar i dåligt skick.

För att säkerställa att den siste ägaren kommer i åtnjutande av en skrotningspremie anser regeringen att betalningen av skrotningskostnaden bör ske direkt ur bilskrotningsfonden till bilskrotaren. Den resterande delen av skrotningspremien skall betalas till den siste ägaren. För att syftet med ett sådant system skall kunna uppnås krävs att det är konsekvent och lätthanterligt. Regeringen avser att med stöd av bemyndigandet i 5 § bilskrotningslagen meddela närmare föreskrifter om fördelning av skrotningspremien mellan bilägaren och bilskrotaren. Storleken på ersättningen behandlas vidare i avsnitt 6.2.

Som anförts i avsnitt 5 skall, som en följd av EG-direktivet om uttjänta fordon, när det gäller nya fordon som registreras från och med den 1 juli 2002 kostnadsfri mottagning påräknas om fordonen saknar eller har negativt nettovärde. Från och med den 1 januari 2007 skall motsvarande kostnadsfria mottagning gälla också för fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2002. Producenten skall stå för hela eller en betydande del av kostnaden. Ett ekonomiskt producentansvar för nya bilar gäller som tidigare redovisats redan i Sverige, medan kostnadsfri mottagning måste införas i svensk rätt från den 1 juli 2002 för privatimporterade bilar och från år 2007 för äldre bilar. För de äldre bilarna måste också ett partiellt ekonomiskt producentansvar införas från år 2007. Syftet med producentansvaret är att skapa en drivkraft för att kretsloppsanpassa bilar. Vid införandet av det svenska producentansvaret angav regeringen att producenterna bör kunna ta betalt för skrotningen av bilar som registrerats före år 1998 (prop. 1995/96:174 s. 18). Regeringen valde således att inte införa ett ekonomiskt producentansvar för bilar som registrerats före denna tidpunkt. Mot den bakgrunden anser regeringen att ett ekonomiskt producentansvar för bilar som registrerats före denna tidpunkt bör begränsas till att omfatta 50 procent av kostnaderna för skrotningen. Detta innebär att ersättningen ur bilskrotningsfonden till bilskrotarna från år 2007 bör uppgå till högst 50 procent av den i särskild ordning fastställda ersättningen. Regeringen avser att meddela



föreskrifter om detta med utgångspunkt i de bemyndiganden som redan finns i bilskrotningslagen.

Naturvårdsverket har föreslagit att möjligheten att ur bilskrotningsfonden delvis täcka kommuners kostnader för kommunala bilskrotningskampanjer skall upphöra inom två år. Skälet till detta är enligt verket att kommunerna har ett ansvar för att återställa platser som skräpats ned med exempelvis bilvrak. Därutöver hänvisar verket till att förordningen om producentansvar för bilar innehåller bestämmelser som leder till en skyldighet för producenten att tillhandahålla mottagningsställen för uttjänta bilar. Regeringen anser, i likhet med flera remissinstanser, att möjligheten till bidrag ur bilskrotningsfonden för kommunala bilskrotningskampanjer bör finnas kvar ännu en tid. Flertalet av de bilar som i dag omfattas av producentansvar kommer inte att skrotas förrän om ett antal år. År 2007 beräknas andelen skrotade bilar som omfattas av dagens ekonomiska producentansvar vara sju procent av den totala mängden skrotade bilar. Ett utökat producentansvar från år 2007 innebär dock att det vid denna tidpunkt måste finnas ett relativt omfattande system av mottagningsställen. Sammantaget innebär detta att det även framdeles kommer att finnas ett behov av kommunala bilskrotningskampanjer, åtminstone fram till år 2007. Regeringen föreslår därför ingen ändring av nuvarande bestämmelser i detta avseende.

## 6.2 Förändring av skrotningsavgiften

**Regeringens bedömning:** Skrotningsavgiften bör differentieras mellan privatimporterade bilar och bilar som tillverkats i eller yrkesmässigt importerats till Sverige. Nuvarande ordning för uppbörd av skrotningsavgiften bör bestå.

**Ekonomistyrningsverkets och Naturvårdsverkets förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till förslaget om en differentiering av skrotningsavgiften. *Kommerskollegium* saknar dock en motivering till varför avgiften skall differentieras. *Bilindustriföreningen* motsätter sig att avgifter tas ut på nya bilar i syfte att finansiera skrotningen av gamla bilar. *Kammarrätten i Sundsvall* och *Riksskatteverket* anser att konsekvenserna av att slopa möjligheten till kompensation för skrotningsavgiften inte är fullständigt belysta.

**Skälen för regeringens bedömning:** Dagens system innebär att bilskrotningsavgiften tas ut som ett engångsbelopp i samband med uppbörden av försäljningsskatt enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Systemet fungerar väl och bör enligt regeringens mening behållas.

I samband med att bilskrotningsavgiften infördes år 1975 ansåg regeringen att avgiften skulle tas ut som ett engångsbelopp i samband med uppbörden av den dåvarande omsättningsskatten (prop. 1975:32 s. 37). Denna skatt omvandlades under år 1978 till en försäljningsskatt på motorfordon. Anledningen till detta var att regeringen eftersträvade ett

administrativt lätthanterligt system. Detta innebar samtidigt att ett antal bestämmelser avsedda för försäljningsskatt på motorfordon blev tillämpliga även på bilskrotningsavgiften. Exempel på sådana bestämmelser är möjligheten till befrielse från skrotningsavgift för diplomatbilar, dvs. bilar som ägs av utländska beskickningar eller dess personal, och för s.k. flyttsaksfordon, dvs. fordon som svenskar bosatta i utlandet tagit med sig när de flyttat tillbaka till Sverige. När systemet infördes fanns inga sakskaäl till att dessa möjligheter till befrielse från skrotningsavgift skulle gälla. Det finns däremot miljöskäl som talar för att alla bilar som registreras i Sverige skall medföra skyldighet att betala skrotningsavgift och berättiga siste ägaren till en skrotningspremie. Regeringen har mot denna bakgrund föreslagit att möjligheten till kompensation för flyttsaksfordon skall upphöra. För diplomatfordon skall dock möjligheten till kompensation kvarstå, men avgiftsskyldigheten för sådana fordon skall inträda när fordonet förvärvas av annan än sådan person eller organisation som erhåller kompensation (prop. 2000/01:31 Vissa förmögenhets- och punktskattefrågor, m.m., s. 70).

När regeringen våren 1996 meddelade sin avsikt att införa ett producentansvar för bilar var privatimporten av bilar förhållandevis liten. Regeringen bedömde vid detta tillfälle att ett producentansvar även för privatimporterade bilar inte var befogat. Privatimporten av bilar har ökat kraftigt sedan dess, från ca 5 000 bilar år 1994 till ca 40 200 bilar år 1999. Förslaget om att bilskrotningsfonden skall kunna användas för att mer generellt täcka kostnaderna för omhändertagande av bilar (se avsnitt 6.1) innebär att även en del av kostnaderna för omhändertagande av privatimporterade bilar täcks av fonden. En privatimporterad bil behandlas alltså i detta avseende som övriga bilar.

Regeringen anser att lika villkor skall gälla för privatimporterade bilar och för bilar som tillverkats i eller yrkesmässigt importerats till Sverige. En bil som omfattas av ekonomiskt producentansvar enligt förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar belastas vid försäljning med producentens kostnader för en senare skrotning av bilen. Producenterna sätter i dagsläget av ca 1 000 kr per bil för framtida skrotningskostnader. Någon motsvarande kostnad belastar inte en bil som privatimporteras till Sverige. Dagens system innebär således att ägaren till en privatimporterad bil gynnas i förhållande till ägaren till en bil som omfattas av ekonomiskt producentansvar. Regeringen gör därför den bedömningen att bilskrotningsavgiften för en privatimporterad bil bör sättas högre än motsvarande avgift för bilar som omfattas av producentansvar. Regeringen avser att med stöd av bemyndigandena i bilskrotningslagen ändra bilskrotningspremier och avgifter i anslutning till att de nu föreslagna ändringarna träder i kraft. Frågan om bilskrotningspremier behandlas vidare i avsnitt 6.3.

**Regeringens förslag:** Bilar som blivit administrativt skrotade, dvs. avregistrerats enligt 61 § bilregisterkungörelsen (1972:599), skall berättiga till bilskrotningspremie om de lämnas in till en auktoriserad bilskrotare och skrotningspremie inte tidigare har betalats för fordonet.

**Regeringens bedömning:** Bilskrotningspremien skall utgöra ett ekonomiskt incitament för att minska miljöpåverkan till följd av att uttjänta bilar inte lämnas till skrotning. Bilskrotningspremien utgör i dagsläget inte detta incitament. Därför bör den höjas inom ramen för de medel som finns tillgängliga i bilskrotningsfonden så att skrotbilarnas miljöpåverkan minskas väsentligt. Bilskrotningspremiens nivå bör vara kopplad till uppnådd miljöeffekt genom fortlöpande utvärderingar.

**Ekonomistyrningsverkets och Naturvårdsverkets förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna är överlag positiva till förslaget om att även administrativt skrotade bilar skall kunna berättiga till skrotningspremie. *Bilindustriföreningen* anser dock att förslaget behöver utredas vidare. Flertalet remissinstanser är positiva till en höjd och differentierad skrotningspremie. Några instanser, däribland *Väg- och transportforskningsinstitutet*, *Gnosjö kommun* och *Svenska Kommunförbundet* menar dock att premien bör vara högre än den som föreslagits av Ekonomistyrningsverket. *Bilindustriföreningen* menar att en kostnadsfri inlämning är incitament nog och att bilskrotningspremien kan avskaffas.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** För att säkerställa en miljöanpassad hantering av uttjänta bilar i Sverige är det viktigt att systemet med bilskrotningsavgift och bilskrotningspremie omfattar alla bilar som förs in till eller tillverkas i Sverige. Alla bilägare bör således få samma incitament att lämna in sin bil för ett miljöriktigt omhändertagande. Samtliga bilar, för vilka skrotningsavgift erlagts, bör därför enligt regeringens mening berättiga till skrotningspremie. Det är sannolikt att bilvrak som överges i samhället till en del utgörs av bilar som skrotats administrativt, dvs. avregistrerats enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) t.ex. på grund av att ägaren gjort sig oanträffbar för uttag av fordonsskatt tre år i följd. En avregistrerad bil berättigar för närvarande inte ägaren till någon skrotningspremie oavsett om bilen senare lämnas in för skrotning. Detta är ofta fallet när det gäller bilar som samlats in av en kommun. Regeringen anser att incitamentet för att lämna in avregistrerade bilar för skrotning bör ökas genom att även dessa bilar bör berättiga till bilskrotningspremie. Detta förutsätter dock att bilen lämnas in till en auktoriserad bilskrotare och att bilskrotningspremie inte redan utbetalats för bilen.

Bilskrotningspremien skall utgöra ett ekonomiskt incitament för att minska miljöpåverkan till följd av att uttjänta bilar inte lämnas till skrotning. Premiens storlek har varierat över tiden. När bilskrotningslagstiftningen ursprungligen infördes år 1975 var premien 300 kr. I april 1988 höjdes premien till 500 kr. Från och med den 1 januari 1992 differentierades bilskrotningspremien i syfte att öka utskrotningen av äldre bilar med sämre miljöegenskaper.

Differentieringen innebar att premien höjdes till 1 500 kr för bilar som godkänts vid kontrollbesiktning under de senaste 14 månaderna innan skrotningen. För övriga bilar var premien fortfarande 500 kr. År 1994 skärptes reglerna så att den högre skrotningspremien betalades för bilar som godkänts vid kontrollbesiktning under de senaste nio månaderna innan skrotningen. Orsaken till skärpningen var att fondens saldo utvecklats på ett negativt sätt. Den högre skrotningspremien avskaffades i samband med att producentansvaret för bilar infördes eftersom möjligheten att få den högre premien inte utnyttjades i någon större omfattning. Premiens storlek har därefter inte ändrats och är således fortfarande 500 kr.

Kostnaderna för att skrota en bil har ökat successivt och beräknas för närvarande uppgå till i genomsnitt ca 1 500 kr per bil. Bilskrotaren kan sedan sälja reservdelar från de skrotade bilarna. Den genomsnittliga mottagningsavgiften som en auktoriserad bilskrotare begär av bilägaren är 800–900 kr. Detta leder till att bilägaren får betala mer för att skrota sin bil än vad han erhåller i skrotningspremie. Bilskrotningspremien utgör således i dagsläget inte det incitament för bilägaren som den syftar till att vara. Regeringen gör mot denna bakgrund bedömningen att skrotningspremien behöver höjas inom ramen för de medel som finns tillgängliga i bilskrotningsfonden så att skrotbilarnas miljöpåverkan minskas väsentligt.

Syftet med bilskrotningspremien är minskad miljöpåverkan. Det saknas tillförlitligt statistiskt underlag beträffande skrotbilars miljöpåverkan. Vid fastställande av bilskrotningspremien skall en helhetsbedömning av de totala miljöeffekterna utgöra en viktig utgångspunkt. Denna helhetsbedömning bör också beakta utskrotning av befintlig bilpark i ett livscykelperspektiv. Äldre bilar släpper ut betydligt mer av många föroreningar och är även i andra avseenden mindre miljöanpassade än nya bilar. Å andra sidan är motorstyrkan i nya bilar oftast genomsnittligt större jämfört med de äldre bilarna samtidigt som material och energi krävs vid nyproduktion. Miljöbedömningen måste finna en balans mellan dessa perspektiv samtidigt som krav på materialåtervinning och miljöprestanda för nya bilar skärps. Regeringen anser att bilskrotningspremiens nivå bör vara kopplad till uppnådd miljöeffekt genom fortlöpande utvärderingar baserade på ett förbättrat statistiskt underlag och avser att utreda denna fråga närmare.

Regeringen bedömer att en lämplig genomsnittlig nivå på skrotningspremien i dagsläget är 1 500 kr för bilar som inte omfattas av ekonomiskt producentansvar i dag och 700 kr för bilar som omfattas av ekonomiskt producentansvar. Som framgår av avsnitt 6.1 anser regeringen att ersättningen till bilskrotaren bör utgå direkt ur fonden för att säkerställa att den siste bilägaren verkligen får ut sin del av premien. Skrotningspremien för bilar som inte omfattas av producentansvar bör därför inkludera en ersättning till bilskrotaren på i genomsnitt ca 800 kr, vilket ger bilägaren en premie på 700 kr. Ersättningsbeloppet till bilskrotaren bör inledningsvis hänföra sig till den genomsnittliga mottagningsavgiften. Det finns en risk för att en ökad bilskrotningspremie verkar kostnadsdrivande på kostnaderna för omhändertagande av äldre bilar som inte omfattas av producentansvar. Regeringen avser därför att närmare utreda hur detta kan motverkas. En

möjlig lösning är differentierade ersättningsbelopp knutna till bilmodell efter samråd med bilproducenterna och bilskrotningsbranschen. Detta kan komma att påverka den totala premiens storlek. Från år 2007 bör ersättningen till bilskrotaren ur fonden minska som en följd av att ett ekonomiskt producentansvar för alla bilar träder i kraft. Producenten skall från denna tidpunkt svara för den andra delen av ersättningen till skrotaren. Systemet innebär att bilägaren alltid får en premie på 700 kr, oavsett om bilen omfattas av ekonomiskt producentansvar eller inte.

Enligt nu gällande bestämmelse skall från skrotningspremien avräknas obetald fordonsskatt och registerhållningsavgift (21 § bilskrotningsförordningen). Med hänsyn till det låga belopp som tillförs statskassan till följd av bestämmelsen och för att inte motverka intentionerna i bilskrotningslagen avser regeringen att ta bort denna avräkningsmöjlighet.

Vissa remissinstanser har framfört att såväl bilskrotningsavgiften som bilskrotningspremien bör indexregleras. Regeringen avser att låta utreda förutsättningarna för en eventuell indexreglering samt konsekvenserna av en sådan.

#### 6.4 Förvaltning av bilskrotningsfonden

**Regeringens bedömning:** Bilskrotningsfonden bör göras räntebärande och förvaltas av Kammarkollegiet.

**Ekonomistyrningsverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser är positiva till förslaget. Bilindustrin anser att fonden bör avvecklas på sikt. Det råder delade meningar mellan instanserna om huruvida berörda intressenter skall få inflytande över fondens förvaltning eller inte.

**Skälen för regeringens bedömning:** Bilskrotningsfondens medel är inte placerade på räntebärande räkning. In- och utbetalningar sker till och från statens checkräkning och fonden administreras av Vägverket. Regeringen delar Ekonomistyrningsverkets bedömning att fonden bör bli räntebärande. Detta skulle innebära att fondens medel utvecklas så att utrymme skapas för justeringar av premien och avgiften i takt med utvecklingen av det allmänna kostnadsläget i samhället eller ökade miljökrav utan att fondens saldo äventyras på sikt.

Regeringen anser, i likhet med flera remissinstanser, att det är väsentligt att en statlig fond kontrolleras av staten. Det är staten som har ansvaret för att besluta om avgifter och premier samt att fonden utvecklas på ett för ändamålet lämpligt sätt. Det förefaller därför mest ändamålsenligt att staten tills vidare behåller huvudmannskapet för bilskrotningsfonden. Regeringen delar också Ekonomistyrningsverkets och remissinstansernas bedömning att Kammarkollegiet är en lämplig förvaltare av fonden. Regeringen avser att med stöd av bemyndigandet i 6 § andra stycket bilskrotningslagen meddela föreskrifter i enlighet med det anförda.

## 7 Skärpta miljökrav för bilskrotningsverksamhet

Prop. 2000/01:47

### 7.1 Auktorisation av bilskrotare m.m.

**Regeringens förslag:** Auktorisation skall krävas för att bedriva bilskrotningsverksamhet. En uttrycklig bestämmelse om detta tas in i bilskrotningslagen (1975:343). En producent som har ett avtal med en auktoriserad bilskrotare om omhändertagande av sådana bilar som producenten ansvarar för skall få utfärda skrotningsintyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skrotningsintyg.

**Naturvårdsverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna är i huvudsak positiva till ett obligatoriskt krav på auktorisation liksom att tillsynen förbättras. *Länsstyrelsen i Skåne* län liksom *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* pekar dock på behovet av ytterligare resurser för att kunna öka omfattningen av tillsynen över bilskrotarna. Endast *Bilindustri-föreningen*, som är positiv, har kommenterat förslaget om att producenter skall kunna utfärda skrotningsintyg. När det gäller en tidsbegränsning av auktorisationen anser flertalet remissinstanser att tio år är en för lång giltighetstid för en auktorisation. Remissinstanserna förordar i stället två-tre års giltighetstid. Flertalet remissinstanser är också positiva till en skärpning av bestämmelserna för återkallelse av auktorisation.

**Skälen för regeringens förslag:** EG-direktivet om uttjänta fordon anger att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att alla bilskrotare skall ha tillstånd från eller registreras hos de behöriga myndigheterna. Regeringen föreslår därför att det i 2 § bilskrotningslagen införs ett krav på auktorisation för all bilskrotningsverksamhet som omfattas av lagen. Detta innebär att såväl kommuner som producenter som avser att bedriva bildemonteringsverksamhet måste vara auktoriserade. Ett krav på auktorisation för alla bilskrotare leder till bättre förutsättningar för kontroll av verksamheten samt att lika villkor kommer att gälla för samtliga aktörer i branschen. Detta gynnar bl.a. de mer ambitiösa bildemonteringsanläggningarna som uppfyller högre miljökrav. Enligt bilskrotningsförordningen är det länsstyrelsen i det län där verksamheten bedrivs som prövar frågan om auktorisation. Denna meddelas för viss tid eller tills vidare. I dag beviljar länsstyrelserna i de flesta fall en auktorisation tills vidare, dvs. utan någon tidsgräns. I de fall auktorisationen tidsbegränsas kan tiden variera från ett till tio år. För närvarande har ett antal bilskrotare auktorisation trots att de upphört med sin verksamhet. Detta förhållande är enligt regeringens mening otillfredsställande. Regeringen anser, i likhet med Naturvårdsverket och remissinstanserna, att en tidsbegränsad auktorisation är ett bra verktyg för att åstadkomma en god uppföljning av bildemonteringsverksamheten. Regeringen avser därför att införa bestämmelser som innebär att auktorisationer tidsbegränsas till att gälla i högst fem år. Regeringen anser att länsstyrelserna bör åläggas att regelbundet ompröva

förutsättningarna för auktorisation av bilskrotare i syfte att säkerställa att de auktoriserade bilskrotarna håller en god kvalitet.

Bilskrotningsanläggningar är som regel inte tillståndspliktiga enligt miljöbalken, utan kräver endast anmälan till kommunen. Kommunernas tillsyn över bilskrotare varierar i omfattning och är enligt Naturvårdsverket i många fall bristfällig. Regeringen delar Naturvårdsverkets och remissinstansernas uppfattning att miljökraven och kvaliteten på tillsynen för bildemonteringsanläggningar generellt behöver höjas. Regeringen har därför för avsikt att ge Naturvårdsverket ett bemyndigande att utfärda generella föreskrifter enligt miljöbalken för bilskrotningsanläggningar. Generella föreskrifter innehållande högre miljökrav i kombination med en förbättrad tillsyn kommer att leda till en minskad miljöpåverkan från bilskrotning och leda till en konkurrensneutral situation för samtliga aktörer. Detta förhållande gynnar både konsumenten och miljön. Kommunerna bör därutöver uppmuntras till att förbättra tillsynen över bilskrotarna.

Bestämmelserna i förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar innebär att producenten är skyldig att upprätta mottagningsställen för uttjänta bilar. I de flesta fall har producenterna kontrakt med en eller flera auktoriserade bilskrotare som utför demonteringsarbetet. De bilar som tas emot vid producentens mottagningsställen, t.ex. hos bilåterförsäljare, måste därefter transporteras till den kontrakterade bildemonteringsanläggningen. Av transportekonomiska skäl kan producenten i vissa fall, där transportavstånden är långa, samla ihop och lagra ett visst antal bilar innan dessa transporteras till bilskrotningsanläggningen. Detta innebär att det kan ta tid innan bilen når en auktoriserad bilskrotare och ett skrotningsintyg kan skrivas ut. Samtidigt betalas bilskrotningspremien endast mot uppvisande av skrotningsintyg. För att inte bilägaren skall behöva vänta alltför länge innan bilskrotningspremien betalas ut anser regeringen, i likhet med Naturvårdsverket, att det är lämpligt att också en producent som har ett avtal om omhändertagande med en auktoriserad bilskrotare skall ha rätt att utfärda skrotningsintyg (jfr artikel 5.3 i EG-direktivet som anger att medlemsstaterna får tillåta att producenter under vissa förutsättningar får utfärda skrotningsintyg). En bestämmelse om detta tas in i 4 § bilskrotningslagen. Det bör samtidigt vara möjligt att kontrollera att producenten verkligen har ett avtal med en auktoriserad bilskrotare. Som *Lagrådet* påpekat bör därför bestämmelserna i 5 § bilskrotningslagen kompletteras så att regeringen ges möjlighet att meddela bestämmelser om skrotningsintyg. Regeringen bör vidare kunna överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter om skrotningsintyg.

## 7.2 Miljöavgift på avställda bilar

Naturvårdsverket har i sin rapport angivit att bilägare i vissa fall utnyttjar möjligheten till avställning av sin bil enligt bestämmelserna i bilregisterkungörelsen (1972:599) i stället för att lämna in den för skrotning, trots att ägaren egentligen inte avser att nyttja bilen mer. Vägverket har under år 1995 föreslagit att en miljöavgift skall påföras i samband med att en administrativ avregistrering av fordonet görs.

Avgiften skulle syfta till att ge ägaren ett incitament till att lämna in sin bil för skrotning. Enligt regeringens mening talar det mesta för att det aktuella problemet kommer att lösas till följd av de nu aktuella förslagen. Regeringen menar därför att ett ställningstagande till en eventuell miljöavgift bör kunna anstå.

## 8 Konsekvenser

Höjda skrotningspremier och kostnadsfri inlämning av bilar som inte omfattas av producentansvar förväntas leda till att antalet bilar som lämnas in för skrotning ökar markant. Därmed minskar miljöproblemen förknippade med övergivna fordon i naturen. En aktiv förvaltning av bilskrotningsfonden ger en positiv utveckling av fondens saldo, vilket förbättrar möjligheterna att justera skrotningspremiernas nivå successivt i takt med prisutvecklingen i samhället eller högre miljökrav. Förslagen om en tidsbegränsad auktorisation och en förbättrad tillsyn leder till en ökad arbetsbelastning för prövnings- och tillsynsmyndigheterna.

### *Konsekvenser enligt förordningen (1998:1820) om särskild konsekvensanalys av reglers effekter för små företags villkor*

En höjning av miljökraven för bilskrotningsverksamhet har diskuterats under lång tid och är något som branschen har varit medveten om.

Miljöproblemen som förslagen avser att lösa finns beskrivna i avsnitt 4.1. Förslagen syftar till att öka de ekonomiska incitamenten att lämna in en bil för skrotning samt att generellt skärpa miljökraven för bilskrotare. Regeringen ser inga alternativa lösningar till ökade miljökrav i kombination med bättre tillsyn för att komma till rätta med de miljöproblem som bilskrotning i dag ger upphov till. De åtgärder som måste vidtas av små företag är desamma som de åtgärder som måste vidtas av övriga aktörer i branschen, dvs. för att få bedriva bilskrotningsverksamhet måste auktorisation sökas hos länsstyrelsen. Vidare kan företagen, som en följd av Naturvårdsverkets kommande generella föreskrifter, behöva förbättra sina rutiner för hantering av farliga ämnen och farligt avfall samt i vissa fall investera i teknisk utrustning. En mer detaljerad analys om detta görs av Naturvårdsverket i samband med framtagandet av föreskrifterna.

Tidsåtgången för att söka auktorisation varierar sannolikt från företag till företag, men generellt sett kan ansökningsförfarandet inte anses särskilt betungande. Ett krav på auktorisation följer av EG-direktivet. Förutsättningarna för att erhålla auktorisation är att företaget följer gällande lagstiftning och kan visa att det har tillräcklig kompetens och resurser för att bedriva verksamheten på ett acceptabelt sätt. En generell föreskrift innebär som nämnts ovan ökade kunskapskrav samt en ökad tidsåtgång för demontering av bilar. Även de närmare konsekvenserna av detta kommer Naturvårdsverket att analysera i samband med föreskriftsarbetet.

Förslagen innebär att konkurrenssituationen i branschen neutraliseras, så att alla företag måste följa samma miljökrav. I dagsläget har företag



som inte följer gällande miljökrav en orättmätig konkurrensfördel gentemot företag som följer bestämmelserna. Ökade krav kan leda till att vissa mindre företag som ett alternativ väljer att upphöra med sin verksamhet. De nya reglerna syftar till en bättre kvalitet på verksamheten och att förbättra kontrollen av att bestämmelserna följs. Miljöskydd är ett långsiktigt arbete och det finns därför ingen anledning att tidsbegränsa högre miljökrav. Några differentierade tidpunkter för när bestämmelserna skall tillämpas på små företag är det inte heller aktuellt att införa. Regeringen förutsätter att Naturvårdsverket på ett tillfredsställande sätt informerar om kraven i de kommande generella föreskrifterna. De föreslagna föreskrifterna har för övrigt remissbehandlats och näringslivet har i huvudsak varit positivt till förslagen om ökade miljökrav och förbättrad tillsyn.

De aspekter i förslaget som ligger inom Naturvårdsverkets beslutsområde, kommer att föregås av en mer noggrann analys enligt förordningen (1998:1820) om särskild konsekvensanalys av reglers effekter för små företags villkor.

## 2 §

Genom ett nytt *första stycke* införs ett krav på auktorisation för den som skall bedriva bilskrotningsverksamhet. Kravet på auktorisation gäller för både privata aktörer och kommuner.

Prövningen av om auktorisation bör beviljas, återkallelse av auktorisation m.m. skall ske på grundval av de föreskrifter som meddelats med stöd av paragrafens andra stycke.

## 3 §

Paragrafens *första stycke* ändras som en följd av att också kommuner fortsättningsvis behöver auktorisation för bilskrotningsverksamhet. Dessutom ges en producent, dvs. den som yrkesmässigt i Sverige tillverkar eller till Sverige för in bilar, rätt att utfärda skrotningsintyg.

Enligt artikel 5.3. i direktivet om uttjänta fordon får medlemsstaterna tillåta producenter att utfärda skrotningsintyg förutsatt att de garanterar att det uttjänta fordonet överlämnas till en auktoriserad behandlingsanläggning och förutsatt att de är registrerade hos de offentliga myndigheterna. Denna bestämmelse genomförs i *andra stycket* på så sätt att producenten, för att ha rätt att utfärda skrotningsintyg, måste ha ett avtal med en auktoriserad bilskrotare i fråga om omhändertagande av sådana skrotbilar som producenten ansvarar för. Frågan har behandlats i avsnitt 7.1. I praktiken är det vanligt förekommande att en producent har ett avtal om omhändertagande av bilar med en eller flera auktoriserade bilskrotare. I lagen har inte, förutom det grundläggande kravet på att det skall finnas ett avtal om omhändertagande av de bilar som producenten ansvarar för, uppställts några krav på avtalets form eller närmare innehåll. Naturligtvis kan avtalen också ha olika giltighetstid. Det bör dock framhållas att en producent som vill utfärda ett skrotningsintyg inte kan åberopa ett avtal med en bilskrotare som förlorat sin auktorisation, även om avtalet mellan producenten och bilskrotaren skulle ha en längre avtalstid. Bestämmelser om upphörande av auktorisation finns i bilskrotningsförordningen (1975:348). T.ex. förfaller en bilskrotares auktorisation inom ett år om bilskrotaren försätts i konkurs.

Det bör framhållas att en producent naturligtvis också kan utfärda skrotningsintyg i de fall där denne samtidigt är auktoriserad bilskrotare.

## 4 §

Ändringen i *första stycket* innebär att skrotningspremie betalas också för bilar utan skåpkarosseri, dvs. i första hand s.k. pick-up-bilar. Frågan har behandlats i avsnitt 5.

*Andra stycket* anger att skrotningspremie även betalas i de fall då ett fordon som avses i första stycket avregistreras administrativt enligt 61 § bilregisterkungörelsen (1972:599). Sådan avregistrering sker när den som är eller bör vara införd i bilregistret som ägare av registrerat fordon under tre år i följd inte kunnat anträffas för uttagande av skatt eller då

omständigheterna visar att ett fordon som varit avställt i tre år sannolikt inte längre finns i behåll. Även denna fråga har behandlats i avsnitt 6.3. Med stöd av bemyndigandet i 5 § får regeringen meddela föreskrifter om till vem premien skall utbetalas m.m.

## 5 §

Paragrafen har, på förslag av *Lagrådet*, kompletterats så att regeringen får bemyndigande att meddela föreskrifter också om skrotningsintyg. Frågan har behandlats i avsnitt 7.1. I paragrafen ges vidare regeringen rätt att överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter också om skrotningsintyg.

## 9 §

Ändringen innebär att skrotningsavgift skall betalas också för fordon utan skåpkarosseri. Frågan har behandlats i avsnitt 6.2.

## Övergångsbestämmelser

På *Lagrådets* inrådan har lagts till en övergångsbestämmelse som innebär att sådana skrotningsintyg som utfärdats av en kommun med stöd av 3 § i dess äldre lydelse fortfarande skall gälla och utgöra grund för utbetalning av skrotningspremie.

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2000/53/EG

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 1

av den 18 september 2000 om uttjänta fordon

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD  
HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>2</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>3</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 23 maj 2000 <sup>4</sup>, och

av följande skäl:

- (1) De olika nationella reglerna om uttjänta fordon bör harmoniseras för att för det första begränsa uttjänta fordons miljöpåverkan till ett minimum, och därigenom bidra till att skydda, bevara och förbättra miljö kvaliteten samt spara energi, och för det andra se till att den inre marknaden fungerar väl och undvika snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen.
- (2) En ram som omfattar hela gemenskapen är nödvändig för att säkerställa samstämmighet mellan de olika nationella tillvägagångssätten för att nå ovan angivna mål, i synnerhet när det gäller konstruktion av fordon med hänsyn till materialåtervinning och återvinning, krav förinsamlings- och behandlingsanläggningar samt uppnående av målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning, med beaktande av subsidiaritetsprincipen och principen om att förorenaren skall betala.
- (3) Varje år ger uttjänta fordon i gemenskapen upphov till mellan 8 och 9 miljoner ton avfall som måste hanteras på ett riktigt sätt.

<sup>2</sup> EGT C 337, 7.11.1997, s. 3 och EGT C 156, 3.6.1999, s. 5.

<sup>3</sup> EGT C 129, 27.4.1998, s. 44.

<sup>4</sup> Europaparlamentets yttrande av den 11 februari 1999 (EGT C 150, 28.5.1999, s. 420), rådets gemensamma ståndpunkt av den 29 juli 1999 (EGT C 317, 4.11.1999, s. 19) och Europaparlamentets beslut av den 3 februari 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 20 juli 2000 och Europaparlamentets beslut av den 7 september 2000.

- (4) För att tillämpa försiktighetsprincipen och principen om förebyggande åtgärder och för att följa gemenskapens strategi för avfallshantering måste avfallsgenerering undvikas i största möjliga mån.
- (5) Ytterligare en grundläggande princip är att avfall bör återanvändas och återvinnas samt att återanvändning och materialåtervinning särskilt bör gynnas.
- (6) Medlemsstaterna måste genom erforderliga åtgärder se till att de ekonomiska aktörerna upprättar system för insamling, behandling och återvinning av uttjänta fordon.
- (7) Medlemsstaterna bör se till att den sista innehavaren och/eller ägaren kostnadsfritt kan lämna in det uttjänta fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde. Medlemsstaterna bör se till att producenterna står för alla, eller en betydande del av, kostnaderna för att genomföra dessa åtgärder. Marknadskrafternas normala funktion bör inte hindras.
- (8) Detta direktiv bör omfatta fordon och uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material, samt reservdelar och ersättningsdelar, utan att det påverkar säkerhetsnormer, utsläpp till luft och kontroll av buller.
- (9) I detta direktiv används när så är lämpligt samma terminologi som i flera befintliga direktiv, närmare bestämt rådets direktiv 67/548/EEG av den 27 juni 1967 om tillnärmning av lagar och andra författningar om klassificering, förpackning och märkning av farliga ämnen<sup>5</sup> rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>6</sup> samt rådets direktiv 75/442/EEG av den 15 juli 1975 om avfall<sup>6</sup>.
- (10) Veteranfordon, det vill säga historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöpåpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEG och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde.
- (11) Det är viktigt att förebyggande åtgärder vidtas redan från fordonets planeringsstadium, särskilt i form av minskning och

<sup>5</sup> EGT 196, 16.8.1967, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/98/EG (EGT L 355, 30.12.1998, s. 1).

<sup>6</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s.1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/91/EG (EGT L 11, 16.1.1999, s. 25)

<sup>6</sup> EGT L 194, 25.7.1975, s. 39. Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 96/350/EG (EGT L 135, 6.6.1996, s. 32).

kontroll av farliga ämnen i fordon, för att hindra att de släpps ut i miljön, underlätta materialåtervinning och undvika bortskaffande av farligt avfall. Särskilt bör användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom förbjudas. Dessa tungmetaller bör endast användas i vissa fall enligt en förteckning som kommer att ses över regelbundet. Det blir på så sätt lättare att se till att vissa material och komponenter inte blir fragmenteringsavfall, inte förbränns eller läggs i avfallsdeponier.

- (12) Materialåtervinning av all plast från uttjänta fordon bör förbättras kontinuerligt. Kommissionen undersöker för närvarande miljöeffekterna av PVC. Kommissionen kommer i förekommande fall på grundval av detta arbete att lägga fram förslag om användningen av PVC, som även omfattar fordon.
- (13) Kraven avseende demontering, återanvändning och materialåtervinning för uttjänta fordon och deras komponenter bör integreras i konstruktionen och tillverkningen av nya fordon.
- (14) Utvecklingen av marknader för återvunnet material bör främjas.
- (15) För att säkerställa att uttjänta fordon kasseras utan fara för miljön bör lämpliga insamlingssystem upprättas.
- (16) Det bör införas ett skrotningsintyg som utgör ett villkor för avregistrering av uttjänta fordon. Medlemsstater som saknar avregistreringssystem bör upprätta ett system som innebär att ett skrotningsintyg måste lämnas till den relevanta behöriga myndigheten när det uttjänta fordonet överlämnas till en behandlingsanläggning.
- (17) Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att när så är lämpligt tillåta att ett fordon avregistreras tillfälligt.
- (18) Verksamhet inom insamling och behandling får endast tillåtas efter erhållande av tillstånd eller, om registrering används i stället för tillstånd, om särskilda villkor är uppfyllda.
- (19) Möjligheterna att återvinna material från fordon och att återvinna fordon bör främjas.
- (20) Det är viktigt att krav för lagrings- och behandlingsverksamhet fastställs för att hindra negativ påverkan på miljön och för att undvika snedvridning av handel och konkurrens.
- (21) För att uppnå resultat på kort sikt och för att ge aktörer, konsumenter och offentliga myndigheter det nödvändiga långsiktiga perspektivet bör det fastställas kvantifierade mål för

återanvändning, materialåtervinning och återvinning som de ekonomiska aktörerna måste uppnå.

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 1

- (22) Producenterna bör se till att fordon konstrueras och tillverkas på ett sådant sätt att de kvantifierade målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning kan nås. Kommissionen kommer därför att främja utarbetande av europeiska standarder och vidta de övriga åtgärder som krävs för att ändra den relevanta europeiska lagstiftningen om typgodkännande av fordon.
- (23) Medlemsstaterna bör vid genomförandet av bestämmelserna i detta direktiv se till att konkurrensen bevaras, särskilt när det gäller små och medelstora företags tillträde till marknaden för insamling, demontering, behandling och materialåtervinning.
- (24) För att underlätta demontering och återvinning, särskilt materialåtervinning av uttjänta fordon, bör fordonstillverkarna förse de auktoriserade behandlingsanläggningarna med all nödvändig demonteringsinformation, särskilt avseende skadliga ämnen.
- (25) Där så är lämpligt bör utarbetandet av europeiska standarder främjas. Fordonstillverkare och materialproducenter bör använda kodningsstandarder för komponenter och material vilka kommer att fastställas av kommissionen med hjälp av den relevanta kommittén. Vid utarbetandet av dessa standarder kommer kommissionen att på lämpligt sätt beakta det arbete inom detta område som pågår i relevanta internationella forum.
- (26) Det behövs gemenskapstäckande uppgifter om uttjänta fordon för att genomförandet av målen för detta direktiv skall kunna övervakas.
- (27) Konsumenterna måste få tillgång till adekvat information för att kunna anpassa sitt beteende och sina attityder. De relevanta ekonomiska aktörerna måste därför tillhandahålla sådan information.
- (28) Medlemsstaterna får välja att genomföra vissa bestämmelser genom avtal med den berörda ekonomiska sektorn, förutsatt att vissa krav är uppfyllda.
- (29) Kommissionen bör i enlighet med ett kommittéförfarande anpassa kraven för behandlingsanläggningar och för användning av farliga ämnen till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen samt anta minimikrav för skrotningsintyget, format för databasen och de genom förandeåtgärder som är nödvändiga för att övervaka att de kvantifierade målen uppfylls.
- (30) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni

- (31) Medlemsstaterna får tillämpa bestämmelserna i detta direktiv före det datum som anges i detsamma, under förutsättning att sådana åtgärder är i överensstämmelse med fördraget.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Mål

I detta direktiv fastställs åtgärder som först och främst syftar till att förebygga generering av avfall från fordon och som därutöver syftar dels till återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter för att minska bortskaffandet av avfall, dels till förbättrade miljöprestationer från alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt från operatörer som direkt har att göra med behandlingen av uttjänta fordon.

### Artikel 2

#### Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *fordon*: varje fordon med kategoribeteckning M<sub>1</sub> eller N<sub>1</sub> enligt definitionen i bilaga II A till direktiv 70/156/EEG och trehjuliga motorfordon enligt definitionen i direktiv 92/61/EEG, dock med undantag av trehjuliga motorcyklar,
2. *uttjänta fordon*: fordon som utgör avfall enligt definitionen i artikel 1 a i direktiv 75/442/EEG,
3. *producent*: fordonstillverkare eller importör som yrkesmässigt importerar ett fordon till en medlemsstat,
4. *förebyggande åtgärder*: åtgärder som syftar till begränsning av mängden uttjänta fordon och av miljöskadligheten hos dessa fordon och hos deras material och ämnen,
5. *behandling*: varje verksamhet efter det att uttjänta fordon har överlämnats till en anläggning för sanering, demontering, sönderdelning, fragmentering, återvinning eller förberedelser för bortskaffande av

<sup>7</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23



6. *återanvändning*: varje förfarande genom vilket komponenter från uttjänta fordon används i samma syfte som de är utformade för,

7. *materialåtervinning*: uppärbetning i en produktionsprocess av avfallsmaterial i samma syfte som det ursprungliga eller i andra syften, undantaget energiutvinning; med energiutvinning förstås användning av brännbart avfall som ett sätt att generera energi genom direkt förbränning, med eller utan annat avfall men med återvinning av värmen,

8. *återvinning*: varje sådan tillämplig åtgärd som avses i bilaga II B till direktiv 75/442/EEG,

9. *bortskaffande*: varje sådan tillämplig åtgärd som avses i bilaga II A till direktiv 75/442/EEG,

10. *ekonomiska aktörer*: var och en som bedriver verksamhet inom tillverkning, distribution, insamling, försäkringsföretag för motorfordon, demontering, fragmentering, återvinning, materialåtervinning och annan behandling av uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material,

11. *farliga ämnen*: alla ämnen som anses farliga enligt direktiv 67/548/EEG,

12. *fragmenteringsanläggning*: alla anordningar som används för att sönderdela eller fragmentera uttjänta fordon, inbegripet i syfte att erhålla direkt återanvändbart metallskrot,

13. *demonteringsinformation*: all information som krävs för en riktig och miljövänlig hantering av ett uttjänt fordon; fordons- och komponenttillverkare skall göra informationen tillgänglig i form av handböcker eller genom elektroniska medier (t.ex. cd-rom, onlinetjänster) för auktoriserade behandlingsanläggningar.

### Artikel 3

#### **Räckvidd**

1. Detta direktiv skall omfatta fordon och uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.4 tredje stycket, skall detta gälla oberoende av hur fordonet har underhållits eller reparerats under dess livstid och oberoende av om det är utrustat med komponenter som levererats av tillverkaren eller med andra komponenter vars montering som reservdelar eller ersättningsdelar överensstämmer med tillämpliga gemenskapsbestämmelser eller nationella bestämmelser.

2. Detta direktiv skall gälla utan att det påverkar tillämpningen av befintlig gemenskapslagstiftning och relevant nationell lagstiftning, särskilt när det gäller säkerhetsnormer, utsläpp till luft och kontroll av buller samt skydd av mark och vatten.

3. Om en producent endast tillverkar eller importerar fordon som undantas från direktiv 70/156/EEG enligt artikel 8.2 a i det direktivet, får medlemsstaterna undanta den producenten och hans fordon från artikel 7.4 och artiklarna 8 –9 i det här direktivet.

4. Fordon för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 4.1a andra strecksatsen i direktiv 70/156/EEG skall undantas från bestämmelserna i artikel 7 i det här direktivet.

5. Trehjuliga motorfordon skall endast omfattas av artikel 5.1 och 5.2 samt artikel 6 i detta direktiv.

#### Artikel 4

##### **Förebyggande**

1. För att främja förebyggande av avfallsgenerering skall medlemsstaterna särskilt

a) uppmuntra fordonstillverkare att i samarbete med tillverkare av material och utrustning begränsa användningen av farliga ämnen i fordon och redan från fordonets utformningsstadium minska dem så långt som möjligt (framför allt för att hindra att de släpps ut i miljön), underlätta materialutnyttjande och undvika att farligt avfall behöver bortskaffas,

b) uppmuntra konstruktion och produktion av nya fordon som tar full hänsyn till och underlättar demontering, återanvändning och återvinning, särskilt återvinning av material från uttjänta fordon, deras komponenter och material,

c) uppmuntra fordonstillverkare att, i samarbete med tillverkare av material och utrustning, integrera en allt större kvantitet återvunnet material i fordon och andra produkter för att utveckla marknaderna för återvunnet material,

2.a) Medlemsstaterna skall se till att material och komponenter i fordon som släpps ut på marknaden efter den 1 juli 2003 inte innehåller bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom, utom i de fall som anges i bilaga II och på de villkor som anges där.

b) I enlighet med förfarandet i artikel 11 skall kommissionen regelbundet, mot bakgrund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, göra ändringar i bilaga II för att,

- i) där så erfordras, fastställa de högsta koncentrationer av i punkt a angivna ämnen i specifika material och komponenter som skall tolereras,
  - ii) undanta vissa material och komponenter i fordon från bestämmelserna i punkt a, om användning av dessa ämnen inte kan undvikas,
  - iii) stryka material och komponenter i fordon från bilaga II om användning av dessa ämnen kan undvikas,
  - iv) enligt punkterna i och ii ange vilka material och komponenter som kan avlägsnas före ytterligare behandling; dessa skall märkas eller göras identifierbara på annat lämpligt sätt.
- c) Kommissionen skall ändra bilaga II för första gången senast den 21 oktober 2001. Före den 1 januari 2003 får inget av de undantag som förtecknas i bilagan under några omständigheter strykas.

## Artikel 5

### **Insamling**

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att:

- De ekonomiska aktörerna upprättar system för insamling av alla uttjänta fordon och, i den utsträckning det är tekniskt möjligt, av uttjänta delar som utgör avfall och som har avlägsnats vid reparationer av personbilar.
- Insamlingsanläggningar finns tillgängliga i lämplig omfattning på deras territorier.

2. Medlemsstaterna skall också genom erforderliga åtgärder se till att alla uttjänta fordon överlämnas till auktoriserade behandlingsanläggningar.

3. Medlemsstaterna skall upprätta ett system enligt vilket uppvisande av ett skrotningsintyg är ett villkor för avregistrering av det uttjänta fordonet. Detta intyg skall utfärdas till innehavaren och/eller ägaren när det uttjänta fordonet överlämnas till en behandlingsanläggning. Behandlingsanläggningar som har erhållit tillstånd i enlighet med artikel 6 skall ha rätt att utfärda ett skrotningsintyg. Medlemsstaterna får tillåta producenter, försäljare och insamlare att på en auktoriserad behandlingsanläggnings vägnar utfärda skrotningsintyg förutsatt att de garanterar att det uttjänta fordonet överlämnas till en auktoriserad behandlingsanläggning och förutsatt att de är registrerade hos de offentliga myndigheterna.

Behandlingsanläggningar som utfärdar skrotningsintyg och försäljare eller insamlare som på en auktoriserad behandlingsanläggnings vägnar utfärdar skrotningsintyg har inte rätt att kräva ekonomisk ersättning för detta, utom i fall då medlemsstaterna uttryckligen har bestämt det.

Medlemsstater som inte har något avregistreringssystem när detta direktiv träder i kraft skall upprätta ett system som innebär att ett skrotningsintyg skall lämnas till den relevanta behöriga myndigheten när det uttjänta fordonet överlämnas till en behandlingsanläggning och skall i övrigt uppfylla villkoren i denna punkt. Medlemsstater som tillämpar detta stycke skall underrätta kommissionen om skälen till detta.

4. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att inlämning av fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning i enlighet med punkt 3 inte medför några kostnader för den sista innehavaren och/eller ägaren, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde.

Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenterna står för alla kostnader för genomförandet av denna åtgärd eller en betydande del av dem, och/eller tar tillbaka uttjänta fordon på samma villkor som anges i första stycket.

Medlemsstaterna får föreskriva att inlämning av uttjänta fordon inte skall vara helt avgiftsfri om det uttjänta fordonet inte innehåller ett fordons nödvändiga komponenter, särskilt motor och karosseri, eller om det innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet.

Kommissionen skall regelbundet övervaka genomförandet av första stycket för att se till att detta inte leder till snedvridning av marknaden, och skall vid behov föreslå Europaparlamentet och rådet en ändring av stycket.

5. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att behöriga myndigheter ömsesidigt erkänner och godtar skrotningsintyg som är utfärdade i andra medlemsstater i enlighet med punkt 3. I detta syfte skall kommissionen senast den 21 oktober 2001 utarbeta minimikrav för skrotningsintyget.

## Artikel 6

### **Behandling**

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att alla uttjänta fordon lagras (även tillfälligt) och behandlas i enlighet med de allmänna krav som fastställs i artikel 4 i direktiv 75/442/EEG, och i överensstämmelse med de tekniska minimikrav som fastställs i bilaga I till det här direktivet, utan att det påverkar tillämpningen av nationella bestämmelser om hälsoskydd och miljö.

2. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att varje inrättning eller företag som behandlar uttjänta fordon erhåller tillstånd från eller registreras hos de behöriga myndigheterna, i enlighet med artiklarna 9, 10 och 11 i direktiv 75/442/EEG. Undantaget från det

tillståndskrav som avses i artikel 11.1 b i direktiv 75/442/EEG får gälla för återvinningsförfaranden för avfall från uttjänta fordon sedan dessa behandlats i enlighet med föreskrifterna i bilaga I punkt 3 till detta direktiv om de behöriga myndigheterna genomför en inspektion före registreringen. Denna inspektion skall omfatta

- a) typ och mängd av avfall som skall behandlas,
- b) de allmänna tekniska krav som skall uppfyllas,
- c) de försiktighetsåtgärder som skall vidtas,

för att nå de mål som avses i artikel 4 i direktiv 75/442/EEG. Denna inspektion skall utföras en gång om året. Medlemsstater som använder undantagsbestämmelsen skall sända resultaten till kommissionen.

3. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att alla inrättningar och företag som behandlar uttjänta fordon uppfyller åtminstone följande skyldigheter i enlighet med bilaga I:

- a) Uttjänta fordon skall demonteras innan ytterligare behandling eller andra likvärdiga åtgärder vidtas för att minska all negativ miljöpåverkan. Komponenter eller material, som har märkts eller på annat sätt gjorts identifierbara i enlighet med artikel 4.2, skall demonteras före den vidare behandlingen.
- b) Farliga material och komponenter skall avlägsnas och åtskiljas på ett selektivt sätt så att de inte förorenar efterföljande fragmenteringsavfall från uttjänta fordon.
- c) Demontering och lagring skall utföras på ett sätt som säkerställer fordonskomponenternas lämplighet för återanvändning och återvinning, särskilt materialåtervinning.

Behandling för sanering av uttjänta fordon enligt bilaga I punkt 3 skall ske snarast möjligt.

4. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att det tillstånd eller den registrering som avses i punkt 2 innehåller alla nödvändiga villkor för uppfyllande av kraven i punkterna 1, 2 och 3.

5. Medlemsstaterna skall uppmuntra inrättningar och företag som utför behandling att införa certifierade miljöstyrningssystem.

## Artikel 7

### **Återanvändning och återvinning**

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder uppmuntra till att återanvändbara komponenter återanvänds, till att komponenter som inte

kan återanvändas återvinns och till att företräde ges till materialåtervinning när detta är miljömässigt möjligt, utan att det påverkar krav på fordonssäkerhet eller miljökrav, till exempel begränsning av utsläpp i luften och bullerbegränsning.

2. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att följande mål uppnås av de ekonomiska aktörerna:

- a) Senast den 1 januari 2006 skall återanvändning och återvinning för alla uttjänta fordon ökas till minst 85 % av genomsnittsvikten per fordon och år. Inom samma tidsfrist skall återanvändning och materialåtervinning ökas till minst 80 % av genomsnittsvikten per fordon och år.

För fordon som producerats före 1 januari 1980 får medlemsstaterna fastställa lägre mål, dock inte lägre än 75 % för återanvändning och återvinning och inte lägre än 70 % för återanvändning och materialåtervinning. Medlemsstater som använder sig av detta stycke skall informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om skälen till detta.

- b) Senast den 1 januari 2015 skall återanvändning och återvinning för alla uttjänta fordon ökas till minst 95 % av genomsnittsvikten per fordon och år. Inom samma tidsfrist skall återanvändning och materialåtervinning ökas till minst 85 % av genomsnittsvikten per fordon och år.

Senast den 31 december 2005 skall Europaparlamentet och rådet ompröva de mål som anges i punkt b på grundval av en rapport från kommissionen åtföljd av ett förslag. I sin rapport skall kommissionen beakta utvecklingen i fråga om fordonens materialinnehåll samt övriga relevanta miljöaspekter som har samband med fordon.

Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 11, fastställa de närmare föreskrifter som är nödvändiga för att kontrollera att medlemsstaterna uppfyller de mål som fastställs i denna punkt. När den gör detta skall kommissionen beakta alla relevanta faktorer, bland annat tillgängligheten av uppgifter samt export och import av uttjänta fordon. Kommissionen skall vidta denna åtgärd senast den 21 oktober 2002.

3. På grundval av ett förslag från kommissionen skall Europaparlamentet och rådet uppställa mål för återanvändning och återvinning samt för återanvändning och materialåtervinning för åren efter 2015.

4. För att kunna förbereda en ändring av direktiv 70/156/EEG skall kommissionen främja utarbetandet av europeiska standarder för hur fordon kan demonteras och återvinnas och för hur materialet i dem kan återvinnas. När enighet föreligger om standarderna, men under inga omständigheter senare än vid utgången av 2001, skall Europaparlamentet och rådet på förslag från kommissionen ändra direktiv 70/156/EEG så att fordon som är typgodkända i enlighet med det direktivet och som släpps

ut på marknaden inom tre år efter ändringen av direktiv 70/156/EEG är återanvändbara och/eller innehåller material som kan återvinnas till minst 85 % av fordonets vikt och är återanvändbara och/eller återvinningsbara till minst 95 % av fordonets vikt.

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 1

5. I sitt förslag till den ändring av direktiv 70/156/EEG som avser hur fordon kan demonteras och återvinnas och hur materialet i dem kan återvinnas, skall kommissionen när så är lämpligt beakta behovet av att säkerställa att återanvändningen av komponenter inte ger upphov till säkerhets- eller miljörisker.

## Artikel 8

### **Kodningsstandarder/demonteringsinformation**

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att producenter, i samarbete med tillverkare av material och utrustning, använder kodningsstandarder för komponenter och material, i synnerhet för att göra det lättare att urskilja de komponenter och material som lämpar sig för återanvändning och materialåtervinning.

2. Senast den 21 oktober 2001 skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 11 fastställa de standarder som avses i punkt 1 i denna artikel. När den gör detta skall kommissionen beakta det arbete inom detta område som pågår i relevanta internationella forum och i förekommande fall medverka i detta arbete.

3. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att producenterna tillhandahåller demonteringsinformation för varje typ av nytt fordon som släpps ut på marknaden, inom sex månader efter fordonets utsläppande på marknaden. I denna information skall de olika fordonskomponenterna och fordonsmaterialen samt lokaliseringen av de farliga ämnena i fordonen anges i den omfattning som behövs för att behandlingsanläggningarna skall kunna följa bestämmelserna i detta direktiv, särskilt i syfte att uppnå de mål som anges i artikel 7.

4. Medlemsstaterna skall, utan att skyddet av konfidentiell kommersiell och industriell information åsidosätts, genom erforderliga åtgärder se till att tillverkare av fordonskomponenter gör lämplig information tillgänglig för auktoriserade behandlingsanläggningar om demontering, lagring och provning av komponenter som kan återanvändas, i den utsträckning dessa behandlingsanläggningar begär det.

## Artikel 9

### **Rapportering och information**

1. Vart tredje år skall medlemsstaterna sända en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv. Rapporten skall

utformas på grundval av ett frågeformulär eller en förlaga som kommissionen utarbetar i enlighet med förfarandet i artikel 6 i direktiv 91/692/EEG<sup>8</sup> i syfte att upprätta databaser om uttjänta fordon och deras behandling. Rapporten skall innehålla relevant information om sådana eventuella strukturförändringar av motorfordonshandeln och bland de företag som ägnar sig åt insamling, demontering, fragmentering, återvinning och materialåtervinning som kan leda till någon form av snedvridning av konkurrensen mellan eller inom medlemsstaterna. Frågeformuläret eller förlagan skall sändas till medlemsstaterna sex månader innan den period som rapporten inleds. Rapporten skall sändas till kommissionen senast nio månader efter utgången av den treårsperiod som rapporten avser.

Den första rapporten skall omfatta en period om tre år från och med den 21 april 2002.

På grundval av ovanstående information skall kommissionen senast nio månader efter mottagandet av medlemsstaternas rapporter offentliggöra en rapport om genomförandet av detta direktiv.

2. Medlemsstaterna skall för varje fall kräva att de relevanta ekonomiska aktörerna offentliggör information om

- konstruktion av fordon och komponenter med avseende på möjligheter till återvinning och materialåtervinning,
- från miljösynpunkt godtagbar behandling av uttjänta fordon, särskilt i fråga om tömning av alla vätskor och i fråga om demontering,
- utarbetande och optimering av sätt för återanvändning, materialåtervinning och återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter,
- vilka framsteg som gjorts när det gäller återvinning och materialåtervinning för att minska det avfall som skall bortskaffas och för att öka återanvändningen och graden av materialåtervinning.

Producenten skall göra dessa uppgifter tillgängliga för tänkbara fordonsköpare. Uppgifterna skall ingå i skriftlig reklam som används i marknadsföringen av det nya fordonet.

<sup>8</sup> EGT L 377, 31.12.1991, s. 48



**Genomförande**

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 21 april 2002. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Under förutsättning att de mål som ställs upp genom detta direktiv uppnås får medlemsstaterna överföra bestämmelserna i artiklarna 4.1, 5.1, 7.1, 8.1, 8.3 och 9.2 samt fastställa närmare bestämmelser om genomförandet av artikel 5.4 genom avtal mellan de behöriga myndigheterna och de berörda ekonomiska sektorerna. Sådana avtal skall uppfylla följande krav:

a) Avtalen skall kunna verkställas.

b) I avtalen skall målen med tillhörande tidsfrister anges.

c) Avtalen skall offentliggöras i den nationella officiella tidningen eller i någon annan officiell handling som allmänheten har likvärdig tillgång till och skall överlämnas till kommissionen.

d) De resultat som uppnås enligt ett avtal skall på de villkor som anges i avtalet övervakas regelbundet, rapporteras till de behöriga myndigheterna och kommissionen och göras tillgängliga för allmänheten.

e) De behöriga myndigheterna skall meddela föreskrifter om granskning av vilka framsteg som görs enligt avtalet.

f) Om avtalet inte följs måste medlemsstaterna genomföra de relevanta bestämmelserna i detta direktiv genom bestämmelser i lagar eller andra författningar.

## Artikel 11

**Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 18 i direktiv 75/442/EEG, nedan kallad kommittén.

2. När det hänvisas till denna artikel skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

4. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i denna artikel anta

- a) minimikrav för skrotningsintyget enligt artikel 5.5,
- b) närmare föreskrifter enligt artikel 7.2 tredje stycket,
- c) formaten för det databassystem som avses i artikel 9,
- d) de ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna till det här direktivet till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

## Artikel 12

### **Ikraftträdande**

1. Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

2. Artikel 5.4 skall tillämpas

- från och med den 1 juli 2002 i fråga om fordon som släpps ut på marknaden från och med denna tidpunkt,
- från och med den 1 januari 2007 i fråga om fordon som släpps ut på marknaden före den tidpunkt som avses i första strecksatsen.

3. Medlemsstaterna får tillämpa artikel 5.4 före de datum som anges i punkt 2.

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 18 september 2000.

*På Europaparlamentets vägnar*

N. FONTAINE  
*Ordförande.*

*På rådets vägnar*

H. VÉDRINE  
*Ordförande*

**Tekniska minimikrav för behandling i enlighet  
med artikel 6.1 och 6.3**

1. Platser för lagring (inklusive tillfällig lagring) av uttjänta fordon före deras behandling:

- Lämpliga områden med ogenomtränglig ytbeläggning utrustade med anordningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare.
- Utrustning för omhändertagande och rening av avloppsvatten, inklusive dagvatten, enligt gällande hälsovårds- och miljövårdsbestämmelser.

2. Platser för behandlingen:

- Lämpliga områden med ogenomtränglig ytbeläggning utrustade med anordningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare.
- Lämpliga lager för demonterade reservdelar, inklusive lagerutrymmen med ogenomtränglig ytbeläggning för reservdelar som innehåller eller är nedsmutsade med olja.
- Lämpliga behållare för lagring av batterier (med oskadliggörande av elektrolyter på plats eller på annat håll), filter och kondensatorer som innehåller PCB/PCT.
- Lämpliga lagringstankar för åtskild lagring av vätskor från uttjänta fordon: bränsle, motorolja, växellådsolja, transmissionsolja, hydraulolja, kylvätskor, frostskyddsvätska, bromsolja, batterisyror, kylmedier från luftkonditionerings-systemet och andra vätskor i det uttjänta fordonet.
- Utrustning för vattenrening, inklusive regnvatten, enligt gällande hälsovårds- och miljövårdsbestämmelser.
- Lämpliga lager för skrotdäck, inklusive skydd mot brandfara och överdrivet stora lagringsmängder.

3. Behandling för sanering av uttjänta fordon:

- Demontering av batterier och tankar för flytande gas.
- Demontering eller neutralisering av potentiella explosiva komponenter (t.ex. krockkuddar).
- Tömning och separat insamling och lagring av bränsle motorolja, transmissionsolja, växellådsolja, hydraulolja, kylvätskor, frostskyddsvätska, bromsolja, vätskor från luftkonditionerings-systemet och alla andra vätskor som kan finnas i uttjänta fordon, såvida de inte är nödvändiga för återanvändning av berörda delar.
- Demontering, i så stor utsträckning som möjligt, av samtliga komponenter som fastställts innehålla kvicksilver.

4. Behandling för att främja materialutnyttjande:

- Demontering av katalysatorer.
- Demontering av metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium och magnesium, om dessa metaller inte kan separeras i fragmenteringsprocessen.

- Demontering av däck och stora plastkomponenter (stötfångare, instrumentbräda, vätskebehållare osv.), om inte dessa material avskiljs vid fragmenteringen på ett sätt som gör att materialet kan återvinnas effektivt.
- Demontering av glas.

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 1

5. Lagring skall ske på ett sådant sätt att skada undviks på komponenter som innehåller vätskor och på återvinningsbara komponenter och reservdelar.

**Material och komponenter som är undantagna  
från bestämmelserna i artikel 4.2 a**

Material och komponenter	Skall märkas eller identifieras enligt artikel 4.2 b iv
<i>Bly som legeringskomponent</i>	
1. Stål (inklusive stål belagt med zink) som innehåller högst 0,35 viktprocent bly	
2. Aluminium som innehåller högst 0,4 viktprocent bly	
3. Aluminium, som innehåller högst 4 viktprocent bly, i fälgar, motordelar och fönsterhissar	X
4. Kopparlegeringar som innehåller högst 4 viktprocent bly	
5. Lagerskålar och bussningar av bly/brons	
<i>Bly och blyföreningar som metall i komponenter</i>	
6. Batterier	X
7. Beläggning på insidan av bränsletankar	X
8. Vibrationsdämpare	X
9. Vulkaniseringsmedel för högtrycks- eller bränsleslangar	
10. Stabilisatorer i skyddsfärger	
11. Lödmetall i elektroniska kretskort och andra användningsområden	
<i>Sexvärt krom</i>	
12. Korrosionsskyddande beläggning på talrika nyckelkomponenter i fordonet (högst 2 per fordon)	
<i>Kvicksilver</i>	
13. Glödlampor och instrumentbrädebelysning	X

Kommissionen skall inom ramen för det förfarande som avses i artikel 4.2 b prioritera en bedömning av användningen av

- bly som legering i aluminium i fälgar, motordelar och fönsterhissar,
- bly i batterier,
- bly i balansvikter,
- elektriska komponenter som innehåller bly bundet i glasmatrix eller keramisk matrix,
- kadmium i batterier till eldrivna fordon,

i syfte att så snart som möjligt fastställa om bilaga II skall ändras i enlighet härmed. När det gäller kadmium i batterier för eldrivna fordon,

skall kommissionen enligt det förfarande som avses i artikel 4.2 b och inom ramen för en övergripande miljöbedömning beakta tillgången till ersättningsmaterial samt behovet av att bibehålla tillgången till eldrivna fordon.

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 1

# Förteckning över remissyttranden över Naturvårdsverkets rapport Översyn av bilskrotningslagstiftningen

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 2

## *Remissvar har inkommit från följande 46 remissinstanser*

Svea Hovrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Örebro län, Statskontoret, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kemikalieinspektionen, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Arbetslivsinstitutet, Arbetarskyddsstyrelsen, Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK), Konkurrensverket, Haninge kommun, Gotlands kommun, Malmö kommun, Varberg kommun, Fagersta kommun, Älvdalens kommun, Arvidsjaurs kommun, Svenska Kommunförbundet, Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF), AB Begagnade Bildelar, Bilindustriföreningen, Företagarnas Riksorganisation, Motorbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännens Riksförbund, Näringslivets nämnd för regelgranskning, BIL Producentansvar Sverige AB, Ragn-Sells AB, SAAB Automobile, Stena Gottards Bilfragmentering, AB Svensk Däckåtervinning, AB Svensk Handel, Sveriges Bilskrotares Riksförbund, Sveriges Fordonbyggares Riksorganisation, Volvo Cars Corporation, Återvinningsindustrierna

## *Följande remissinstanser har inte kommit in med remissvar*

Konsumentverket, Simplexkommissionen, Jernkontoret, AB Svensk Bilprovning, Gnosjö kommun, Naturskyddsföreningen, Allbilskroten i Norrköping AB, Bilskrotcentralen HB, Gröna Bilister, HB Stigtomta Skrot, Hjo Bildemontering AB, Håll Sverige Rent, Skrotfrag AB, Svenska Fordonskomponentgruppen, Sveriges Fordonbyggares Riksorganisation

## *Följande remissinstanser har avstått från att lämna synpunkter*

Rikspolisstyrelsen, Överstyrelsen för civil beredskap, Finansinspektionen, Kommunikationsforskningsberedningen, Sveriges Industriförbund, Tjänstemännens Central Organisation (TCO), Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Sveriges Försäkringsförbund



# Förteckning över remissyttranden över Ekonomistyrningsverkets rapport Bilskrotningsfonden – en översyn

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 3

## *Remissvar har inkommit från följande 48 remissinstanser*

Svea hovrätt, Miljööverdomstolen, Umeå tingsrätt, miljödomstolen, Länsrätten i Örebro län, Rikspolisstyrelsen, Statskontoret, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Överstyrelsen för civil beredskap, Kommerskollegium, Finansinspektionen, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kemikalieinspektionen, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen, Naturvårdsverket, Arbetslivsinstitutet, Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK), Konkurrensverket, Jernkontoret, Gnosjö kommun, Gotlands kommun, Malmö kommun, Fagersta kommun, Älvdalens kommun, Arvidsjaur kommun, Svenska Kommunförbundet, Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF), AB Begagnade Bildelar, Bilindustriföreningen, Företagarnas Riksorganisation, Motorbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännens Riksförbund, BIL Producentansvar Sverige AB, Ragn-Sells AB, SAAB Automobile, Stena Gottards Bilfragmentering AB, Svensk Däckåtervinning AB, Svensk Handel, Svenska Renhållningsverksföreningen, Sveriges Bilskrotares Riksförbund, Sveriges Försäkringsförbund, Volvo Cars Corporation, Volvo Personvagnar AB

## *Följande instanser har inte kommit in med remissvar*

Kammarrätten i Sundsvall, Länsstyrelsen i Skåne län, AB Svensk Bilprovning, Varberg kommun, Naturskyddsföreningen, Sveriges Industriförbund, Allbilskroten i Norrköping AB, Bilskrotcentralen HB, Gröna Bilister, HB Stigtomta Skrot, Hjo Bildemontering AB, Håll Sverige Rent, Skrotfrag AB, Svenska Fordonskomponentgruppen, Sveriges Fordonbyggares Riksorganisation, Återvinningsindustrierna

## *Följande remissinstanser har avstått från att lämna synpunkter*

Arbetskyddsstyrelsen, Haninge kommun, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Näringslivets Nämnd för Regelgranskning

# Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs<sup>7</sup> att 2-4 och 9 §§ bilskrotningslagen (1975:343) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 2 §

*Sådana personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram får yrkesmässigt skrotas endast av en auktoriserad bilskrotare.*

Regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om auktorisation av bilskrotare.

## 3 §

Skrotningsintyg får utfärdas endast av auktoriserad bilskrotare eller av kommun som inrättat upplag eller annat mottagningsställe för skrotbilar

Skrotningsintyg får utfärdas av

1. auktoriserad bilskrotare,
2. den som yrkesmässigt i Sverige tillverkar bilar, eller
3. den som yrkesmässigt till Sverige för in bilar.

*För att ett skrotningsintyg enligt första stycket 2 eller 3 skall få utfärdas krävs att utfärdaren har ett avtal med en auktoriserad bilskrotare om omhändertagande av skrotbilen.*

## 4 §

Skrotningspremie utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

om fordonet avregistreras enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) på grund av skrotningsintyg från auktoriserad bilskrotare eller kommun som avses i 3 § denna lag.

Skrotningspremie betalas ut för sådana personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram, om fordonet avregistreras enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) på grund av skrotningsintyg från någon som avses i 3 § första stycket.

Skrotningspremie betalas ut också för ett sådant fordon som anges i första stycket och som har avregistrerats enligt 61 § bilregisterkungörelsen, om fordonet lämnas till en auktoriserad bilskrotare och skrotnings-

<sup>7</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, Celex 300L0053).

*premie inte tidigare har betalats  
för fordonet.*

Prop. 2000/01:47  
Bilaga 4

5 §

*Regeringen bemyndigas att  
meddela föreskrifter om  
skrotningspremiens storlek och  
villkoren i övrigt för utbetalning  
av premien. Regeringen får  
överlåta åt förvaltningsmyndighet  
att meddela föreskrifter för  
utbetalning av premien.*

*Regeringen bemyndigas att  
meddela föreskrifter om  
skrotningsintyg,  
skrotningspremiens storlek och  
villkoren i övrigt för utbetalning  
av premien. Regeringen får  
överlåta åt förvaltningsmyndighet  
att meddela föreskrifter om  
skrotningsintyg och för  
utbetalning av premien.*

*Lydelse enligt prop. 2000/01:31*

9 §

*Skrotningsavgift skall betalas  
till staten för fordon som  
registreras i bilregistret och som är  
personbil, buss med en totalvikt av  
högst 3 500 kilogram eller lastbil  
med skåpkarosseri och med en  
totalvikt av högst 3 500 kilogram.*

*Skrotningsavgift skall betalas  
till staten för personbilar, bussar  
eller lastbilar som har en totalvikt  
som inte överstiger 3 500 kilogram  
och som har registrerats i  
bilregistret.*

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2001.

2. Ett skrotningsintyg som utfärdats av kommun med stöd av 3 § i dess äldre lydelse gäller fortfarande.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2000-11-23

**Närvarande:** f.d. justitierådet Lars Å. Beckman, regeringsrådet Susanne Billum, justitierådet Göran Regner.

Enligt en lagrådsremiss den 16 november 2000 (Miljödepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Håkan Hallstedt.

Förslaget föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Enligt det föreslagna andra stycket i 3 § skall det vara en förutsättning för att ett skrotningsintyg skall få utfärdas av en yrkesmässig tillverkare eller importör av bilar att han har ett avtal med en auktoriserad bilskrotare om omhändertagande av skrotbilen. Förslaget innehåller inte någon möjlighet att kontrollera efterlevnaden av denna föreskrift eller någon sanktion för den som bryter mot den. Vid föredragningen i Lagrådet har upplysts att regeringen avser att meddela bestämmelser om någon form av kontroll av att sådant avtal finns innan skrotningspremien för ett fordon betalas ut, t.ex. genom föreskrifter i fråga om vad ett skrotningsintyg skall innehålla. En sådan normgivning förutsätter dock att det finns ett bemyndigande av riksdagen. Detta kan åstadkommas, om delegationsbestämmelserna i lagens 5 § kompletteras så att regeringen ges möjlighet att meddela bestämmelser om skrotningsintyg.

Med anledning av ändringen av 3 § ifrågasätter Lagrådet vidare om inte det behövs en övergångsbestämmelse som avser sådana skrotningsintyg som nu får meddelas av en kommun, utan att det finns någon auktorisation, och som utfärdats före den 1 juli 2001 men inte lett till utbetalning av skrotningspremie innan lagändringen trätt i kraft.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 december 2000.

Närvarande: stasrådet Thalén, ordförande, och statsråden Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm, Bodström.

Föredragande: statsrådet Larsson

---

Regeringen beslutar proposition 2000/01:47 Ändringar i bilskrotningslagen.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)	2 och 5 §§	300L0053

---