

Lagrådsremiss

Bilskrotningsfonden, m.m.

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 30 november 2006

Andreas Carlgren

Egon Abresparr
(Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslår regeringen att det nuvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier upphör och att bilskrotningsfonden avvecklas. Förslaget är en följd av det utökade och tydligare producentansvar som regeringen avser att införa med en ny förordning om producentansvar för bilar. Hur bilskrotningsfondens inestående medel skall användas föreslås bli reglerat i en ny lag om bilskrotningsfonden. Förslaget innebär att fondens medel används till att betala ut en skrotningsersättning för bilar av en årsmodell äldre än 1989 och till kommunen för bilar som kommunen har omhändertagit enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Dessutom skall kommunen även fortsättningsvis kunna ansöka om bidrag ur fonden till kampanjer i syfte att samla in och skrota övergivna bilar. Syftet med förslaget är att fondens medel skall användas till åtgärder som dels främjar skrotningen av äldre bilar som saknar katalysator, dels syftar till att få bort övergivna bilar.

Som en följd av att systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier avvecklas kan merparten av bestämmelserna i bilskrotningslagen (1975:343) upphävas. Skrotning av uttjänta bilar är en avfallsfråga och de bestämmelser i bilskrotningslagen som bör gälla även fortsättningsvis föreslås att flyttas till 15 kap. miljöbalken eller till en ny förordning om bilskrotningsverksamhet meddelad med stöd av bemyndiganden i 15 kap. miljöbalken.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2007.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om bilskrotningsfonden	4
2.2	Förslag till lag om ändring i miljöbalken.....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	8
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	9
3	Ärendet och dess beredning.....	10
4	Bakgrund och gällande rätt.....	10
4.1	Bilskrotningslagstiftningen och producentansvaret.....	10
4.2	Direktivet om uttjänta fordon.....	11
4.3	Reformbehovet.....	11
5	Bilskrotningsfonden, skrotningsavgifter och skrotningspremier	12
6	Reglerna om uttjänta bilar bör samlas i miljöbalken.....	18
7	Skyldighet att lämna information om avfall.....	23
8	Förtydligande av producentansvarets omfattning	24
9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	25
10	Konsekvenser	26
11	Författningskommentar	27
11.1	Förslaget till lag om bilskrotningsfonden	27
11.2	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	30
11.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	31
11.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	32
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	33
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna.....	36
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG	37

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om bilskrotningsfonden,
2. lag om ändring i miljöbalken,
3. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
4. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om bilskrotningsfonden

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Bilskrotningsfonden är en statlig fond. Fonden har bildats av skrotningsavgifter som betalats till staten för personbilar, bussar och lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram och som har registrerats i vägtrafikregistret.

Bilskrotningsfonden skall, i mån av tillgång på medel i fonden, användas för skrotningsersättning och skrotningsbidrag.

2 § Med en uttjänt bil avses detsamma som i 15 kap. 2 § miljöbalken.

3 § Skrotningsersättning får ges för en uttjänt bil för vilken ett sådant mottagningsbevis som avses i 15 kap. 24 § miljöbalken har utfärdats, om bilen

1. är av en årsmodell äldre än 1989 och enligt vägtrafikregistret inte var avställd den 31 augusti 2006, eller

2. har tillfallit kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Skrotningsersättning får inte ges om en sådan ersättning eller ersättning av motsvarande art enligt äldre föreskrifter tidigare har betalats ut för bilen.

4 § Skrotningsbidrag får ges till en kommuns verksamhet för att samla in fordonsvrak som kan tillfalla kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och för att ställa i ordning på platser där sådana bilar stått.

5 § Frågor om skrotningsersättning prövas av Vägverket. Vägverkets beslut får inte överklagas.

Frågor om skrotningsbidrag prövas av länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får överklagas till Naturvårdsverket. Naturvårdsverkets beslut får inte överklagas.

6 § Regeringen får meddela föreskrifter om skrotningsersättningens storlek.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om villkoren för utbetalning av skrotningsersättning och skrotningsbidrag samt om bilskrotningsfondens förvaltning.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007, då bilskrotningslagen (1975:343) skall upphöra att gälla.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 juni 2007.

2.2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken

dels att nuvarande 15 kap. 22–24 §§ skall betecknas 15 kap. 24, 22 och 23 §§,

dels att 15 kap. 2, 6 och 9 §§ samt den nya 24 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 kap.

2 §

Med hushållsavfall avses avfall som kommer från hushåll och därmed jämförlig verksamhet.

Med en uttjänt bil avses en personbil, buss eller lastbil vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram och som är avfall.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för producenter att se till att avfall samlas in, transporteras bort, återvinns, återanvänds eller bortskaffas på ett sätt som kan krävas för en hälso- och miljömässigt godtagbar avfallshantering. Sådana föreskrifter får meddelas i fråga om avfallet av *de* varor eller förpackningar som producenterna tillverkar, för in till Sverige eller säljer och avfallet från sådan verksamhet som de bedriver.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för producenter att se till att avfall samlas in, transporteras bort, återvinns, återanvänds eller bortskaffas på ett sätt som kan krävas för en hälso- och miljömässigt godtagbar avfallshantering. Sådana föreskrifter får meddelas i fråga om avfallet av *sådana* varor eller förpackningar som producenterna tillverkar, för in till Sverige eller säljer och avfallet från sådan verksamhet som de bedriver.

9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela *närmare* föreskrifter om hanteringen av avfall. Regeringen får överlåta åt kommunerna att meddela sådana föreskrifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hanteringen av avfall. Regeringen får överlåta åt kommunerna att meddela sådana föreskrifter.

Regeringen får meddela föreskrifter om skyldighet för kommunerna att lämna information om hanteringen av avfall.

Nuvarande lydelse

22 §

Om det behövs för att främja återanvändning av delar eller återvinning av material av sådana skrotbilar som avses i bilskrotningslagen (1975:343), får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av skrotbilar.

Föreslagen lydelse

24 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter

1. om att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta bilar (bilskrotare) skall vara auktoriserad och om villkoren för auktorisation av bilskrotare,

2. om yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta bilar,

3. om skyldighet för bilskrotare att lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de uttjänta bilar som bilskrotaren samlat in eller tagit emot,

4. om skyldighet för den som förvärvat en uttjänt bil för skrotning att utfärda ett bevis om att bilen har mottagits för detta syfte (mottagningsbevis) och se till att bilen blir omhändertagen av en auktoriserad bilskrotare samt om utfärdandet av sådana bevis, och

5. om skyldighet för auktoriserade bilskrotare att utfärda ett intyg om att åtgärder har vidtagits för en hälso- och miljömässigt godtagbar hantering av en uttjänt bil (skrotningsintyg) samt om utfärdandet av sådana intyg.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

2. En auktorisation som har meddelats med stöd av bilskrotningslagen (1975:343) skall fortsätta att gälla och anses vara meddelad med stöd av motsvarande bestämmelser i miljöbalken eller i föreskrifter som meddelats med stöd av balken.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

- | | |
|--|--|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift, | |
| 2. <i>bilskrotningslagen (1975:343)</i> , | |
| 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, | 2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, |
| 4. vägtrafikskattelagen (2006:227), | 3. vägtrafikskattelagen (2006:227), |
| 5. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, | 4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, |
| 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., | 5. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., |
| 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond, | 6. lagen (1994:419) om brottsofferfond, |
| 8. skattebetalningslagen (1997:483), | 7. skattebetalningslagen (1997:483), |
| 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, | 8. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, |
| 10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, eller | 9. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, eller |
| 11. lagen (2004:629) om trängselskatt. | 10. lagen (2004:629) om trängselskatt. |

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för skrotningsavgift där avgiftsskyldighet enligt bilskrotningslagen (1975:343) inträtt före den 1 juni 2007.

¹ Senaste lydelse 2006:232.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §²

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 12 § 2 och 5 och 13 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), enligt 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgifts- pliktigt enligt nämnda lagar, samt

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), enligt 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgifts- pliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

2. Äldre föreskrifter gäller för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 juni 2007.

² Senaste lydelse 2006:239.

fordonet registreras i bilregistret. Bilskrotningsfonden är en statlig fond som förvaltas av Vägverket.

Ett producentansvar för bilar trädde i kraft den 1 januari 1998 genom förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar. Producentansvaret omfattar bilar som producenten tillverkat eller fört in i Sverige och som registrerats efter den 31 december 1997. Bilar som registrerats före 1998 och privatimporterade bilar omfattas därmed inte av producentansvaret. Producentansvaret innebär att producenten är skyldig att utan ersättning från bilägaren se till att en bil som lämnas till producenten blir omhändertagen för skrotning av en auktoriserad bilskrotare. Producenten skall även se till att fastslagna återvinnings- och återanvändningsmål nås.

När producentansvaret infördes behölls bilskrotningslagstiftningen parallellt med producentansvaret, vilket innebär att det i dag finns två system för omhändertagande av uttjänta bilar.

4.2 Direktivet om uttjänta fordon

I september 2000 antogs EU:s direktiv om uttjänta fordon (Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon, EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, Celex 32000L0053). Direktivet innebär krav på medlemsstaterna att fastställa åtgärder som syftar till att förebygga uppkomsten av avfall från fordon. Direktivet syftar också till att främja återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter så att behovet att bortskaffa avfall minskar. Ett annat mål med direktivet är att åstadkomma förbättrade miljöprestationer hos alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt hos dem som direkt har att göra med omhändertagandet av uttjänta fordon. Enligt direktivet får inlämningen av ett uttjänt fordon till en auktoriserad bilskrotare inte medföra några kostnader för den sista innehavaren eller ägaren. Det är producenterna som skall stå för kostnaden. I fråga om rätten för en bilägare att kostnadsfritt lämna en uttjänt bil till skrotning började direktivets krav att gälla den 1 juli 2002 för fordon som släpptes ut på marknaden från och med denna tidpunkt. Från och med den 1 januari 2007 gäller direktivets krav på kostnadsfri inlämning för alla fordon som väger mindre än 3,5 ton. Genom förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar uppfyllde Sverige delar av direktivet redan när det antogs och Sverige har därefter genom ändringar i förordningen genomfört ytterligare delar av direktivet. Regeringen avser att besluta om en ny förordning om producentansvar för bilar och då utvidga producentansvaret till att omfatta alla bilar. Den nya förordningen avses att träda i kraft den 1 juni 2007 och innebär att Sverige genomför direktivets krav på en kostnadsfri inlämning av alla fordon. Direktivet återges i *bilaga 3*.

4.3 Reformbehovet

Uttjänta bilar innehåller miljöfarliga ämnen och komponenter. Trots att det enligt miljöbalken är förbjudet att skräpa ner utomhus förekommer det att bilar lämnas i naturen. Det förekommer också att bilar, trots att de

inte är avsedda att användas längre, blir stående hos bilägaren i stället för att lämnas till en auktoriserad bilsrotare. Bilar som blir stående rostar och kan på sikt läcka miljöfarliga ämnen. När producentansvaret nu utvidgas finns det anledning att också utöka och tydliggöra producentens ansvar för att därigenom öka förutsättningarna för att en uttjänt bil lämnas till skrotning i stället för att överges eller bli stående. Den nya förordning om producentansvar som regeringen avser att meddela kommer att innebära ett delvis nytt system för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar.

Systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier infördes 1975 som en drivkraft att minska nedskräpningen i naturen av övergivna bilar. Systemet fungerade relativt bra under ett antal år. Resultatet av den senaste höjningen av premien 2001 är dock inte en ökad inlämning av bilar utan snarare har antalet övergivna bilar längs vägar och i naturen ökat. Detta är troligen en följd av att bilsrotarna tar ut en mottagningsavgift som ofta är lika stor som premien. Mot bakgrund av att premien inte längre fungerar som det var avsett och då producentansvaret utvidgas bör det nuvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier ses över.

Den 1 januari 1999 trädde miljöbalken i kraft. Genom miljöbalken fördes bestämmelserna i den centrala miljölagstiftningen samman. Omhändertagandet av uttjänta bilar är en avfallsfråga och i samband med en översyn av bilskrottningslagstiftningen finns det anledning att försöka samla även regleringen av bilskrottningsverksamhet i miljöbalken eller i föreskrifter meddelade med stöd av balken.

5 Bilskrottningsfonden, skrotningsavgifter och skrotningspremier

Regeringens förslag: Som en följd av ett utökat och tydligare producentansvar avskaffas det nuvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier. Avgiftsskyldigheten för skrotningsavgifter upphör vid utgången av maj 2007 och bilskrottningsfonden avvecklas på sikt. Användningen av fondens inestående medel regleras i en ny lag om bilskrottningsfonden. Enligt den nya lagen skall fondens medel användas för att gynna skrotningen av gamla bilar som saknar katalysator och ersätta en del av kommunens kostnader för omhändertagande av övergivna bilar. En skrotningsersättning får betalas för skrotning av bilar av en årsmodell äldre än 1989 och för bilar som kommunen omhändertagit med stöd av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Kommunen skall, precis som i dag, kunna få bidrag ur fonden för kommunala skrotningskampanjer, s.k. skrotningsbidrag. Frågor om skrotningsersättning prövas av Vägverket och frågor om skrotningsbidrag av länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får överklagas till Naturvårdsverket. Regeringen får meddela föreskrifter om skrotningsersättningens storlek. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om villkor för utbetalning av skrotningsersättning och bidrag samt om fondens förvaltning.

Promemorians förslag skiljer sig från regeringens på så sätt att enligt promemorians förslag skall bilskrotningsfondens medel användas till skrotningsersättning för bilar av en årsmodell äldre än 1988 och inte till en kommuns omhändertagande av övergivna bilar. Enligt promemorians förslag var det möjligt att erhålla skrotningsersättning för administrativt skrotade bilar. Jämfört med promemorians förslag har tidpunkten när en bil skall ha varit i trafik ändrats. Promemorians förslag innehåller inga bestämmelser om prövningsmyndigheter eller överklagande.

Remissinstanserna: Många kommuner har anfört att möjligheten att bedriva insamlingar med stöd av bilskrotningsfonden eller liknande bör finnas kvar eftersom kommunerna i annat fall orsakas kostnader för omhändertagandet av övergivna fordon. Några kommuner har framfört att kostnader för insamlingen av övergivna fordon bör omfattas av producentansvaret. *Stiftelsen Håll Sverige Rent* har anfört att det även fortsättningsvis bör vara möjligt för kommuner att finansiera särskilda insatser och kampanjer för att rensa naturen från bilskrot. *Länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Vägverket* och *Gröna Bilister* har ansett att denna möjlighet bör finnas åtminstone under en övergångsperiod. Flera kommuner har anfört att en premie även fortsättningsvis bör utgå till bilägaren för att främja inlämnandet av uttjänta fordon till en godkänd slutbehandling. *Göteborgs kommun* har anfört att premien bör höjas och särskilt riktas till äldre fordon utan katalysator i storstäder samt att kommunerna bör ges ökade möjligheter att erbjuda gratis kollektivtrafikkort eller medlemskap i bilpool för den som skrotar sin uttjänta bil.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) har erinrat om att katalysatorer blev obligatoriskt först för bilar av 1989 års modell och *Länsstyrelsen i Norrbottens län* har anfört att alla fordon som saknar katalysatorer, vilket även kan vara 89:or, bör omfattas av premiemöjligheterna. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* har påpekat att det finns bilar av 1987 års modell med katalysator. *Gröna bilister* har anfört att skrotningspremien också bör gälla fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. *Göteborgs kommun* har anfört att producentansvaret bör gälla även tyngre fordon.

Naturvårdsverket har påpekat att tidpunkten för när bilarna skulle vara i drift bör ändras till den 15 oktober 2006 för att undvika spekulation och att bilägarna ställer på sina bilar för att eventuellt få en högre premie.

Flera remissinstanser har föreslagit nya system som har till syfte att uppmuntra att bilar lämnas för skrotning. *Företagarna* har föreslagit att ett pantsystem införs som innebär att en bilägare i samband med betalningen av bilskatt betalar en mindre avgift till en fond och när bilen sedermera skrotas utbetalas en proportionerlig premie beroende på hur många år som avgifter inbetalats till fonden. *Motorbranschens Riksförbund* har anfört att det bör övervägas att införa ett system där ägaren av en bil som är äldre än tio år räknat från tillverkningsmånaden, får betala en extra årlig ”miljöavgift” som återbetalas till den som var registrerad bilägare innan bilen lämnades till skrotning. *Stena Gotthard* och *Naturvårdsverkets* branschexpert *Hans Zetterling* har föreslagit att som ett komplement till dagens trafikförsäkring bör en obligatorisk transportförsäkring införas för att minska den ekonomiska belastningen för kommunerna att hantera övergivna bilar. Enligt *Sveriges Bilskrotares Riksför-*

bund bör innestående medel i bilskrotningsfonden utgöra grundplåten i ett nytt pantsystem.

Ekonomistyrningsverket har påpekat att avskaffandet av bilskrotningsfonden påverkar statens lånebehov negativt, vilket medför att statens räntekostnader ökar.

Skälen för regeringens förslag

I bilskrotningslagen (1975:343) och bilskrotningsförordningen (1975:348) finns bestämmelser om den statliga bilskrotningsfonden. Fonden finansieras genom att en avgift, s.k. skrotningsavgift, tas ut första gången en bil registreras i Sverige. Avgiften uppgår i dag till 700 kronor för bilar som omfattas av producentansvar och 1 500 kronor för bilar som inte omfattas av sådant ansvar. Fonden administreras och förvaltas av Vägverket. I första hand skall fondens medel användas till att finansiera skrotningspremier. När en bil lämnas för skrotning får den sista bilägaren en skrotningspremie. Tanken har varit att premien skall täcka kostnaderna för skrotningen samt ge ett visst överskott till bilägaren. Premien skall utgöra en ekonomisk drivkraft för bilägaren att lämna sin uttjänta bil till skrotning. Premiens storlek har varierat över tiden. För närvarande är premien 700 kronor för sådana bilar som omfattas av producentansvaret och för övriga bilar uppgår den till mellan 700 och 1 700 kronor beroende på bilens ålder. Syftet med den differentierade premien är att få till stånd en ökad skrotning av äldre bilar. Utöver bilskrotningspremier får fondens medel användas till att finansiera kommunala kampanjer för att samla in övergivna bilar och ställa i ordning de platser där bilarna stått samt till verksamhet för materialåtervinning av delar från fordon. I samband med att producentansvaret för bilar infördes bedömde regeringen att innan ett system med producentansvar är fullt utvecklat är det lämpligt att, åtminstone tills vidare, behålla bilskrotningsfonden (prop. 1995/96:174 s. 22).

Skrotningspremien kan tas bort vid ett utökat producentansvar

Som tidigare nämnts avser regeringen att med stöd av bemyndigandena i 15 kap. 6 och 7 §§ miljöbalken meddela en ny förordning om producentansvar för bilar. Ett utvidgat och tydligt producentansvar innebär att systemet med bilskrotningsavgifter och bilskrotningspremier inte längre behövs för att säkerställa ett miljömässigt omhändertagande av uttjänta bilar. Den del av skrotningspremien som skall täcka kostnaden för skrotning behövs inte när det är producenterna som ansvarar för kostnaderna. Frågan är dock om det finns behov av att behålla ett system med avgifter och premier för att skapa drivkrafter för bilägarna att lämna bilar till skrotning. Flera remissinstanser har uttryckt att det finns en risk att fler bilar överges om premien tas bort eftersom bilägaren själv måste stå för transportkostnaden till bilskrotaren. Av Statskontorets rapport, Bilskrotningens framtida finansiering, framgår att även om genomförda studier tyder på ett visst positivt samband mellan premiens storlek och antalet skrotade bilar så går det inte att dra slutsatsen att skrotningspremien är ett effektivt styrmedel för att undvika att uttjänta bilar överges i naturen. En anledning till att premien inte fungerar på det sätt som var avsett är att bilskrotarnas mottagningsavgift ofta är så hög att den täcker hela eller större delen av premien. När premien har höjts har ofta bilskrotarna höjt

sin mottagningsavgift. Mot bakgrund av att premien vid ett utökat producentansvar inte längre behövs för att täcka kostnaderna för skrotning och eftersom den dessutom inte visat sig vara ett effektivt styrmedel för att hindra att bilar överges eller blir stående anser regeringen att det nuvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier bör upphöra i samband med att ett utökat producentansvar träder i kraft.

Skrotningsersättning för äldre bilar och till kommunen i vissa fall

Regeringens förslag innebär att avgiftsskyldigheten för skrotningsavgifter och utbetalningen av premier upphör vid utgången av maj 2007. Bilskrotningsfondens saldo uppgick i november 2006 till 273 miljoner kronor. Bilskrotningsfondens återstående medel bör användas bl.a. till att gynna skrotningen av äldre bilar som saknar katalysator. Genom att skrota bilar som saknar katalysator minskar utsläppen av kväveoxid och partiklar men också utsläppen av kvävedioxid och flyktiga organiska ämnen (VOC). En sådan åtgärd bidrar alltså till flera av riksdagens fastställda miljö kvalitetsmål, bl.a. målen om Frisk luft, Ingen övergödning och Giftfri miljö. Som några remissinstanser har påpekat blev kravet på katalysator obligatoriskt först 1989. För en snabb utskrotning av gamla bilar som saknar katalysator bör bilägaren få en ersättning när en bil äldre än årsmodell 1989 lämnas för skrotning.

Eftersom syftet är att minska påverkan på luftkvaliteten bör ersättning inte utgå för sådana bilar som enligt uppgift i vägtrafikregistret är avställda. För att minska risken för spekulation genom att bilar som varit avställda under en längre tid ställs på endast med syftet att få skrotningsersättning, bör det krävas att bilen var i trafik den 31 augusti 2006, dvs. att den vid den tidpunkten inte var registrerad som avställd i vägtrafikregistret. Genom det valda datumet är avsikten att bilar som ställs av under vintern, men som används i trafik under större delen av året skall kunna komma i fråga för skrotningsersättning.

Problemet med luftkvalitet är störst i storstäderna och Göteborgs kommun har framfört att fondens medel bör användas till en höjd premie för bilar utan katalysator i storstäderna. Enligt regeringens mening finns det dock ett värde i att gamla bilar utan katalysator skrotas ut i hela landet.

Det är enligt miljöbalken straffbelagt att skräpa ner i naturen på en plats som allmänheten har tillgång till. Att överge sin bil kan alltså vara att göra sig skyldig till ett brott. Trots det finns det många övergivna bilar i naturen, på parkeringsplatser eller liknande. Sådana fordonsvrak som kommunen flyttar med stöd av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall tillfaller kommunen. Dessa fordonsvrak skall som huvudregel skrotas så snart det lämpligen skall ske. Ägaren till ett fordon som flyttats med stöd av lagen är skyldig att ersätta kommunen för dess kostnader. Det kan dock vara svårt för kommunen att få någon ersättning. I dag får kommunen skrotningspremier när kommunen lämnar in fordonsvrak för skrotning. Denna möjlighet bör kvarstå så länge som det finns medel kvar i fonden.

För de fordon som i dag berättigar till skrotningspremie betalas premien ut om fordonet avregistreras i vägtrafikregistret på grund av ett skrotningsintyg. Även fortsättningsvis bör skrotningsintyget ligga till grund för bilens avregistrering, men regeringen avser att i samband med

den pågående översynen av reglerna om bilskrotning ändra tidpunkten för skrotningsintygets utfärdande till en senare tidpunkt än vad som sker i dag, så att intyget blir ett intyg om att bilen verkligen har skrotats. Rätten till skrotningsersättning bör i stället knytas till den tidpunkt då den s.k. siste ägaren lämnar sin uttjänta bil till någon som åtar sig att se till att bilen blir skrotad. För att skrotningsersättning skall utgå bör krävas att ett bevis utfärdas om att fordonet förvärvats för skrotning, s.k. mottagningsbevis. Regeringen avser att i en kommande förordning om bilskrotningsverksamhet föreskriva en skyldighet för den som förvärvar en uttjänt bil för skrotning att utfärda ett mottagningsbevis som en bekräftelse på att bilen har förvärvats med syftet att skrotas. I första hand kommer denna skyldighet att gälla inom ramen för producentansvaret, dvs. producenter och de auktoriserade bilskrotare eller andra som enligt avtal med en producent förvärvar en uttjänt bil för producentens räkning. Men eftersom bilar kan skrotas även utanför producentansvaret kan denna skyldighet gälla även andra som förvärvar en uttjänt bil och där syftet med förvärvet är att bilen skall skrotas. Mottagningsbeviset skickas till Vägverket och med stöd av mottagningsbeviset ställs bilen som huvudregel av. Skrotningsersättningen betalas till den som när mottagningsbeviset kom in till Vägverket var registrerad ägare i vägtrafikregistret. Frågan om mottagningsbevis och bemyndiganden att meddela föreskrifter om sådana bevis behandlas vidare i avsnitt 6.

Det är Vägverket som i dag prövar frågor om skrotningspremie och som bör pröva frågor om skrotningsersättning. Med hänsyn till att skrotningsersättning får ges endast i den mån det finns tillgängliga medel i fonden och det alltså inte kan anses vara fråga om en rätt till ersättning, bör Vägverkets beslut om skrotningsersättning inte få överklagas.

Bilskrotningssystemet (med bilskrotningsslagen, bilskrotningsförordningen och förordningen om producentansvar för bilar) omfattar i dag endast fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram. Tyngre fordon står utanför detta system. För de tyngre fordonen har det redan utvecklats system för att på marknadsmässiga grunder ta hand om dem. Detta beror på att reservdelar för de tyngre fordonstyperna har ett stort värde. Det finns inte något behov av att ändra den nuvarande avgränsningen av vilka fordon som skall omfattas av producentansvaret och bestämmelserna om skrotningsersättning.

Ersättning för kommunens kostnader för övergivna bilar

I dag kan en kommun söka bidrag ur bilskrotningsfonden till de kostnader som kommunen har för att samla in övergivna fordon i naturen och sanera platser där fordonen stått. Bidrag kan också ges under viss tid till verksamhet för materialåtervinning av delar från fordon. Det är länsstyrelsen som prövar om bidrag skall lämnas till de förstnämnda åtgärderna och Naturvårdsverket till de sistnämnda.

Många kommuner och även andra remissinstanser har framfört att möjligheten för kommuner att ansöka om bidrag till att samla in övergivna bilar bör finnas kvar.

Det är viktigt att försöka få bort så många övergivna bilar som möjligt. Samtidigt måste det beaktas att ett system med regelbundna skrotningskampanjer kan göra bilägarens ansvar för skrotningen otydlig och att bilar

blir stående i väntan på nästa skrotningskampanj. Eftersom övergivna bilar i naturen fortfarande är ett problem, bör dock kommunerna ha möjlighet att ansöka om bidrag till skrotningskampanjer ur fondens återstående medel. Möjligheten att ansöka om bidrag till återvinningsprojekt bör däremot tas bort.

På samma sätt som gäller i dag bör det vara länsstyrelsen som prövar frågor om skrotningsbidrag. Länsstyrelsens beslut kan i dag överklagas till Naturvårdsverket medan verkets beslut i sin tur inte får överklagas. Det finns inte skäl att ändra den ordningen.

Framtida åtgärder för att minska antalet övergivna bilar

Målet är att alla uttjänta bilar skall lämnas till en miljöriktig skrotning. För att nå målet är det viktigt att bilägarna informeras dels om sin rätt att lämna en bil kostnadsfritt till en producent, dels om vikten av att en uttjänt bil tas om hand på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt. Det är också viktigt att transportavståndet till närmaste plats för inlämning inte blir för långt. Regeringen avser att i en kommande förordning om producentansvar för bilar både föreskriva om en utökad informationsskyldighet för producenter samt en skyldighet för producenter att ordna lämpliga insamlingssystem.

Även med ett tydligt producentansvar finns det en risk att kostnaden för att transportera en uttjänt bil till en auktoriserad bilskrotare eller annan mottagningsplats kommer att innebära att en del bilar överges. Några remissinstanser har föreslagit att kostnaden för transporten till en bilskrotare skulle kunna täckas av en transportförsäkring som ingår som en del av trafikförsäkringen. En sådan lösning skulle överensstämja med principen om att det är förorenaren som skall betala. Regeringen avser att ge Vägverket ett uppdrag att se över behovet att finansiera kostnaden för transporten av en uttjänt bil för omhändertagande och hur en sådan finansiering i sådana fall kan utformas.

Bemyndiganden

I dag har regeringen bemyndigande att meddela föreskrifter om skrotningspremiens storlek. En ny lag om bilskrotningsfonden bör på motsvarande sätt innehålla ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om skrotningsersättnings storlek.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i dag meddela föreskrifter om villkoren för utbetalning av skrotningspremie och om fondens förvaltning. Ett motsvarande bemyndigande bör finnas i den föreslagna nya lagen om bilskrotningsfonden med förtydligandet att det även avser villkor för utbetalning av bidrag.

6 Reglerna om uttjänta bilar bör samlas i miljöbalken

Regeringens förslag: De bestämmelser om bilskrötning som finns i bilskrötninglagen (1975:343) och som bör gälla fortsättningsvis flyttas till 15 kap. miljöbalken eller till föreskrifter som meddelas med stöd av nya bemyndiganden i 15 kap. miljöbalken. För miljöbalken innebär det följande.

En definition av vad som avses med en uttjänt bil införs.

Bemyndigandet att meddela föreskrifter om uttjänta bilar (skrotbilar) ges en ny placering samt ett tydligare och utökat innehåll. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter (1) om att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta bilar (bilskrotare) skall vara auktoriserad och om villkor för auktorisation av bilskrotare, (2) om yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta bilar, (3) om skyldighet för bilskrotare att lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de uttjänta bilar som bilskrotaren har samlat in eller tagit emot, (4) om skyldighet för den som förvärvat en uttjänt bil för skrotning att utfärda ett bevis om att bilen har mottagits för detta syfte (mottagningsbevis) och se till att bilen blir omhändertagen av en auktoriserad bilskrotare samt om utfärdandet av sådana bevis, och (5) om skyldighet för auktoriserade bilskrotare att utfärda ett intyg om att åtgärder har vidtagits för en hälso- och miljömässigt godtagbar hantering av en uttjänt bil (skrotningsintyg) samt om utfärdandet av sådana intyg.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Till skillnad från promemorian har regeringen föreslagit att en definition av vad som avses med en uttjänt bil införs i 15 kap. miljöbalken.

Remissinstanserna: *Statskontoret* har instämt i bedömningen att det är lämpligt att bestämmelserna om bilskrötning införs i miljöbalken eftersom skrotning av uttjänta bilar är en avfallsfråga samt då en sådan lösning innebär att tillsynen över bilskrötningen integreras i den övriga miljötillsynen. *Linköpings kommun* har förklarat sig inte ha några erinringar mot förslaget att ändra den författningsstruktur som reglerar bilskrötningens bransch. *Växjö kommun* har anfört att genom att bilskrötninglagen upphör och bilskrötning regleras i miljöbalkens avfallskapitel tydliggörs att uttjänta bilar är avfall och det blir enklare att överblicka regler rörande bilskrötningens verksamhet. *Länsrätten i Stockholms län* och *Länsrätten i Vänersborgs län* har tillstyrkt att länsstyrelsens beslut i vissa frågor om bilskrötningens verksamhet överklagas hos miljödomstol i stället för som nu hos allmän förvaltningsdomstol. *Hans Zetterling* har instämt i bedömningen att bilskrötninglagen kan tas bort eftersom bilskrötningens fonden på sikt försvinner och de flesta föreskrifter förs över till miljöbalken. Han har också anfört att auktorisationssystemet är omodernt och uddlöst och att det har pågått diskussioner att göra bilskrotarna tillstånds-

pliktiga enligt 9 kap. miljöbalken eller certifierade enligt ett erkänt system som ISO 14 000.

Skälen för regeringens förslag

Förslaget om att inbetalningen av skrotningsavgifter och utbetalning av skrotningspremier skall upphöra innebär att merparten av bestämmelserna i bilskrotningslagen kan upphävas. Sedan bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen trädde i kraft 1975 har miljöbalken kommit. I miljöbalken har de centrala bestämmelserna på miljörättens område samlats. Omhändertagande av uttjänta bilar är en avfallsfråga. De bestämmelser som reglerar omhändertagandet av uttjänta bilar bör finnas i miljöbalkens kapitel om avfall och producentansvar.

En definition av ”uttjänt bil”

I dag används termen skrotbil i 15 kap. 22 § miljöbalken. I den bestämmelsen och i de nya som föreslås bör termen ”skrotbil” ersättas med uttrycket ”uttjänt bil” som bättre stämmer överens med uttrycket ”uttjänt fordon” som används i direktivet om uttjänta fordon.

Utformningen av de bestämmelser som nu föreslås bli införda i 15 kap. miljöbalken underlättas om uttrycket uttjänt bil definieras inledningsvis i kapitlet. En sådan definition placeras lämpligen i 15 kap. 2 § där ”hushållsavfall” definieras. Med en uttjänt bil avses en personbil, buss eller lastbil vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram och som är avfall. Definitionen innebär att räckvidden av de bestämmelser som reglerar bilskrotare och producenters omhändertagande av uttjänta bilar överensstämmer med vad som gäller i dag i fråga om skrotbilar. Det görs också tydligt att med en uttjänt bil avses en bil som är avfall.

Bemyndigandena att meddela föreskrifter om visst avfall

I 15 kap. 22–24 §§ miljöbalken finns bemyndiganden att meddela föreskrifter om visst avfall. Bemyndigandet i 22 § avser föreskrifter om yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av skrotbilar. Bemyndigandena i 23 och 24 §§ avser föreskrifter om elektriska och elektroniska produkter, bl.a. om att den som yrkesmässigt bedriver verksamhet som syftar till att förbehandla avfall som utgörs av elektriska och elektroniska produkter skall ha viss personal eller ett visst kvalitetssystem. Av förarbetena framgår att med elektriska och elektroniska produkter avses i princip alla produkter som är beroende av elektriska strömmar eller elektromagnetiska fält för en korrekt funktion. Elektriska produkter är i allmänhet beroende av nätspänning eller batteriförsörjning (prop. 1997/98:45, Del 2, s. 197). En bil är beroende av ett startbatteri för att kunna fungera och uttjänta bilar omfattas därför av bemyndigandena i 23 och 24 §§. Eftersom bemyndigandet i 22 § är snävare i sin omfattning (det omfattar bara en delmängd av de elektriska och elektroniska produkterna) bör det lämpligen vara placerat efter 23 och 24 §§. I en ny 24 § kan de bemyndiganden som särskilt avser hanteringen av uttjänta bilar samlas.

Föreskrifter om auktorisation av bilskrotare

Enligt 2 § bilskrotningslagen får endast auktoriserade bilskrotare yrkesmässigt skrota sådana personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överskrider 3 500 kilogram. Kravet infördes den 1 juli 2001 i syfte att uppfylla kravet i direktivet om uttjänta fordon på att alla bilskrotare skall ha tillstånd från eller registreras hos behöriga myndigheter. Med kravet på auktorisation skapades bättre förutsättningar för kontroll av verksamheten och förutsättningar för att lika villkor skall gälla för alla aktörer (prop. 2000/01:47 s. 22).

Regeringen har i miljöbalken bemyndiganden att meddela föreskrifter om certifiering (nuvarande 15 kap. 23 §) samt om tillstånds- och anmälningsskyldighet (9 kap. 6 §). Dessa bemyndiganden kan användas för att ställa krav på certifiering eller tillstånd på bilskrotningsverksamhet. I det fall sådana krav ställs i framtiden kan det finnas anledning att överväga om ett krav på auktorisering behöver finnas kvar. Mot denna bakgrund och då regeringen redan har flera bemyndiganden att föreskriva om krav på tillstånd och liknande för att få bedriva verksamhet, anser regeringen att även föreskrifter om krav på auktorisation bör kunna meddelas i en förordning. Termen bilskrotare är etablerad och bör kunna användas även fortsättningsvis. Med en bilskrotare avses den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta bilar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt 2 § andra stycket bilskrotningslagen meddela föreskrifter om auktorisation av bilskrotare. Med stöd av det bemyndigandet har regeringen bl.a. meddelat föreskrifter om under vilka förutsättningar en auktorisation kan lämnas och återkallas. En motsvarighet till detta bemyndigande bör gälla även fortsättningsvis.

Kravet på auktorisation är i dag sanktionerat i 23 § bilskrotningslagen. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bedriver yrkesmässig bilskrotning i strid med 2 § döms till böter. Motsvarande bör gälla även fortsättningsvis och kan föreskrivas av regeringen eftersom en överträdelse av straffbestämmelsen endast bör kunna föranleda böter.

Föreskrifter för att främja återanvändning eller återvinning

Den nuvarande 15 kap. 22 § miljöbalken innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter om yrkesmässig demontering och annat liknande omhändertagande av uttjänta bilar. Med stöd av det bemyndigandet har regeringen överlåtit åt Naturvårdsverket att meddela föreskrifter om demonteringen eller hanteringen av uttjänta bilar eller delar av sådana bilar. Det bemyndigandet ligger till grund för Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd (NFS 2002:2) om skrotbilsverksamhet. Bemyndigandet bör gälla även i fortsättningen.

Av 20 § bilskrotningslagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för bilskrotare att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de skrotbilar som bilskrotaren har tagit hand om. En motsvarighet till det bemyndigandet bör tas in i 15 kap. 24 § miljöbalken. Bemyndigandet bör utformas i överensstämmelse med den motsvarande skyl-

digheten för producenter att lämna uppgifter enligt 15 kap. 7 § första stycket 2.

Mottagningsbevis, skrotningsintyg och skyldigheter i samband med att en bil överlämnas för skrotning

I dag utfärdas ett skrotningsintyg redan när en uttjänt bil lämnas till en auktoriserad bilskrotare. Regeringen anser att det inte är ett lämpligt förfarande utan att skrotningsintyget bör utfärdas när bilen faktiskt har tagits om hand på ett miljömässigt godtagbart sätt. Ett utökat producentansvar innebär dessutom att det behöver finnas fler platser än i dag där en bilägare kan lämna sin bil till producentens insamlingssystem. Alla mottagningsställen kommer inte kunna utgöras av auktoriserade bilskrotare. Med ett system med mottagningsställen även på andra platser än hos auktoriserade bilskrotare skulle ett system där skrotningsintyg utfärdas när bilen lämnas in vara ännu mer olämpligt.

Regeringen bör därför ges möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet för den som förvärvar en uttjänt bil för skrotning att utfärda ett mottagningsbevis om detta. I första hand kommer sådana mottagningsbevis att utfärdas av producenter eller de som enligt avtal med en producent tar emot en uttjänt bil på producentens vägnar, men även auktoriserade bilskrotare som inte har ett avtal med en producent kan behöva utfärda sådana bevis. Mottagningsbeviset är en skriftlig bekräftelse på att den uttjänta bilen förvärvats med syftet att den skall skrotas.

Som angetts i avsnitt 5 avser regeringen att föreskriva att mottagningsbeviset skall skickas till Vägverket och där läggas till grund för att i vägtrafikregistret anteckna bilen som avställd. Det kan finnas bilar som överlåts i skrotningssyfte men som redan har avregistrerats i vägtrafikregistret. Sådana bilar är inte möjliga att ställa av, utan överlåtelsen för skrotning för registreras på annat sätt. Om det finns en möjlighet för den som har överlåtit bilen för skrotning att få skrotningssättning, är det nya regelsystemet tänkt att innebära att ersättningen betalas ut när mottagningsbeviset kommit in till Vägverket och överlåtelsen för skrotning alltså registreras.

Regeringen bör bemyndigas att meddela föreskrifter om utfärdande av mottagningsbevis. Med stöd av bemyndigandet avser regeringen att meddela föreskrifter om vem som är behörig att utfärda respektive under-teckna beviset och vad det skall innehålla.

I de fall mottagningsbeviset utfärdas av någon som inte är en auktoriserad bilskrotare är det viktigt att bilen skyndsamt transporteras till en sådan bilskrotare. Regeringen bör bemyndigas att meddela föreskrifter om en sådan skyldighet.

Av 3 § bilskrotningsskrotningenslagens följer att skrotningsintyg får utfärdas av auktoriserade bilskrotare och producenter. Som konstaterats i avsnitt 5 bör skrotningsintyget även fortsättningsvis utgöra grunden för avregistreringen av ett fordon ur vägtrafikregistret, men intyget bör utfärdas först när de åtgärder som behövs från miljö- och hälsosynpunkt har vidtagits för att ta hand om den uttjänta bilen. Det innebär att bilen bör ha tömts på oljor, drivmedel och andra vätskor samt att farliga ämnen och komponenter bör ha demonterats eller neutraliserats, t.ex. batteri, kvicksilverkomponenter och krockkuddar. Regeringen bör bemyndigas att meddela före-

skrifter om skyldighet att utfärda ett skrotningsintyg när åtgärder som behövs från miljö- och hälsosynpunkt har vidtagits.

I 5 § bilskrotningslagen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om skrotningsintyg. Med stöd av bemyndigandet har regeringen meddelat föreskrifter om när ett intyg skall utfärdas, vad det skall innehålla och vem som är behörig att underteckna det. En motsvarighet till bemyndigandet bör gälla även fortsättningsvis och föras in i 15 kap. 24 § miljöbalken.

Reglerna i 1 a § bilskrotningslagen omfattas av 15 kap. 28 § miljöbalken

I 1 a § bilskrotningslagen finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva att vad som sägs om skrotbil, personbil, buss och lastbil i bilskrotningslagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen skall gälla för andra slag av motorfordon om det behövs med hänsyn till direktivet om uttjänta fordon. Bemyndigandet infördes den 1 juli 2003 i syfte att lätt kunna anpassa de svenska reglerna till eventuella ändringar eller förtydliganden av direktivet om uttjänta fordon i fråga om hantering av trehjuliga fordon (prop. 2002/03:37 s. 19 f).

Med uttjänta fordon i direktivet om uttjänta fordon avses fordon som utgör avfall enligt definitionen i artikel 1 a i rådets direktiv 75/442/EEG av den 15 juli 1975 om avfall. I 15 kap. 28 § miljöbalken finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela de föreskrifter om avfall, avfallsplanering och begränsningar i fråga om avfallstransporter som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Med hänsyn till att det bemyndigande som finns i 1 a § bilskrotningslagen syftar till att kunna meddela föreskrifter om trehjuliga fordon som reglerar omhändertagandet av fordonen när de är avfall bör det bemyndigande som finns i 15 kap. 28 § miljöbalken kunna användas för att anpassa de svenska reglerna till eventuella ändringar eller förtydliganden i direktivet om uttjänta fordon i frågan om hanteringen av trehjuliga fordon. Något särskilt bemyndigande i miljöbalken för detta behövs inte.

Tillsyn över bilskrotningsverksamhet följer av 26 kap. miljöbalken

I 21 § bilskrotningslagen anges att Naturvårdsverket utövar den centrala tillsynen över efterlevanden av bilskrotningslagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och att den lokala tillsynen utövas av kommunen. Med hänsyn till att bestämmelserna om bilskrotningsverksamhet avses att samlas i miljöbalken och i föreskrifter meddelade med stöd av balken kommer också balkens bestämmelser om tillsyn i 26 kap. miljöbalken samt i förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken att bli tillämpliga. Omhändertagande av skrotbilar är en anmälningspliktig verksamhet enligt bilagan till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Det betyder att det enligt 26 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken och bilagan till förordningen om tillsyn enligt miljöbalken är kommunen som genom den kommunala nämnden utövar den operativa tillsynen. Enligt 13 och 14 §§ förordningen om tillsyn enligt miljöbalken har Naturvårdsverket det centrala tillsynsvägledande ansvaret och länsstyrelsen det regionala tillsynsvägledande ansvaret. Någon

ytterligare reglering än den som redan finns behövs alltså inte med anledning av att 21 § bilskrotningslagen upphävs. Bestämmelserna i 22 § bilskrotningslagen avser möjligheten för kommunen att besluta om förelägganden och förbud i ett enskilt fall samt att förena ett sådant beslut med vite. Stöd för att vidta motsvarande åtgärder finns i 26 kap. 9 och 14 §§ miljöbalken. Av 27 kap. miljöbalken följer att kommunen får ta ut avgifter för sin tillsyn.

Ytterligare en konsekvens av att bestämmelserna om bilskrotningsverksamhet inordnas under miljöbalkens bestämmelser är att tillsynsbeslut som överklagas kommer att kunna överklagas till miljödomstol i stället för till allmän förvaltningsdomstol. Länsstyrelsens beslut om t.ex. auktorisation och återkallelse av auktorisation kommer också att kunna överklagas till miljödomstol i stället för till allmän förvaltningsdomstol i enlighet med vad som följer av 20 kap. 2 § sista stycket miljöbalken.

7 Skyldighet att lämna information om avfall

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas i 15 kap. 9 § miljöbalken att meddela föreskrifter om en kommuns skyldighet att informera om hanteringen av avfall. Dessutom förtydligas paragrafen så att det framgår att det nuvarande bemyndigandet om att meddela föreskrifter om hantering av avfall inte endast avser verkställighetsföreskrifter.

Skälen för regeringens förslag: I direktivet om elektriska och elektroniska produkter (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/96/EG av den 27 januari 2003 om avfall som utgörs av eller innehåller elektriska och elektroniska produkter, EUT L 37, 13.02.2003, s. 24, Celex 32002L0096) och i direktivet om förpackningar och förpackningsavfall (Europaparlamentets och rådets direktiv 94/62/EG av den 20 december 1994 om förpackningar och förpackningsavfall, EGT L 365, 31.12.1994, s. 10, Celex 31994L0062) föreskrivs en skyldighet för medlemsstaterna att se till att användarna av produkterna nås av information om bl.a. de insamlingsystem som finns och den roll användarna själva kan ha för att främja återanvändning och återvinning. Även i andra fall än då det följer av dessa direktiv kan det finnas behov av att se till att användare av varor och produkter nås av relevant information om hanteringen av dessa varor och produkter när de blivit avfall.

För att uppfylla direktivens krav om att användarna skall nås av föreskriven information kan det vara lämpligt att det är kommunen som skall informera kommuninnevånarna om t.ex. var producenternas eller kommunens olika insamlingsställen finns. Regeringen bör bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för en kommun att lämna information om hanteringen av avfall. Bemyndigandet kan lämpligen placeras i 15 kap. 9 § miljöbalken.

Enligt den nuvarande lydelsen av 15 kap. 9 § miljöbalken får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela *närmare* föreskrifter om hanteringen av avfall. Bestämmelsens utformning kan uppfattas som om den endast avser verkställighetsföreskrifter. Det finns inget i förarbetena till bestämmelsen som tyder på att det varit avsikten

(prop. 1997/98:45, Del 2, s. 190). För att förtydliga att så inte är fallet bör ordet *närmare* utgå.

8 Förtydligande av producentansvarets omfattning

Regeringens förslag: Bemyndigandet i 15 kap. 6 § miljöbalken förtydligas så att det klart framgår att föreskrifter om producentansvar får meddelas i fråga om *sådana* varor eller förpackningar som producenterna tillverkar, för in till Sverige eller säljer, dvs. oavsett om det specifika avfallet har tillverkats, förts in eller sålts av någon annan.

Skälen för regeringens förslag: I remissvaret på Statskontorets rapport Bilskrotningens framtida finansiering påtalade *Svea hovrätt* att bemyndigandets formulering i 15 kap. 6 § miljöbalken inte inrymmer en möjlighet att ålägga producenter skyldighet att ta hand om bilar som importerats av privatpersoner, dvs. av någon annan än producenten själv.

Med en sådan snäv tolkning av paragrafen skulle bemyndigandet möjliggöra producentansvar endast för de varu- eller förpackningsexemplar som kan kopplas till en viss nu befintlig producent, dvs. varor och förpackningar som producenten själv har tillverkat, importerat eller sålt. Det skulle med en sådan snäv tolkning av paragrafen inte alltid vara möjligt att meddela föreskrifter som avgränsar producentansvaret på ett sätt som har förutsättningar att fungera i praktisk tillämpning. En sådan snäv tolkning överensstämmer inte heller med hur producentansvarsreglerna har tillämpats sedan bemyndigandet infördes eller med producentansvarets idé om att de i dag verksamma producenterna inte enbart skall ta ett ansvar för de produkter som de släpper ut på marknaden utan också skall vara med och ta del i ansvaret för hanteringen av avfallet av de produkter som tidigare har släppts ut på marknaden (det s.k. historiska avfallet). Vidare överensstämmer en sådan snäv tolkning inte med den tillämpning som innebär att producentansvaret omfattar produkter som blir avfall när producenten är verksam men den som har släppt ut dem på marknaden inte finns kvar eller inte är en producent (t.ex. en privatperson som inte yrkesmässigt släpper ut produkter på marknaden). En av de bärande tankarna med producentansvaret är nämligen att ansvaret för det avfall som uppkommer av ett visst slags produkter bör snarare bäras av dem som yrkesmässigt för ut sådana produkter på marknaden än av dem som konsumerar produkterna. Inget i förarbetena till miljöbalken tyder på att bemyndigandet varit avsett att tolkas så snävt som hovrätten har gjort (prop. 1997/98:45, Del 2, s. 187 f.). Eftersom en sådan snäv tolkning inte överensstämmer med vare sig hur den svenska lagstiftaren har valt att tillämpa och utforma producentansvaret eller hur gemenskapslagstiftaren låtit producentansvaret komma till uttryck i EG-direktiven om producentansvar, bör paragrafen förtydligas så att det framgår att föreskrifter om producentansvar kan omfatta det slags varor eller förpackningar som en producent tillverkar, för in till Sverige eller säljer.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagen om bilskrotningsfonden och övriga lagändringar träder i kraft den 1 juni 2007, då bilskrotningslagen (1975:343) skall upphöra att gälla. Äldre bestämmelser skall dock fortsätta att gälla i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. En auktorisation som har meddelats med stöd av bilskrotningslagen skall gälla även fortsättningsvis. Äldre föreskrifter skall också gälla för skrotningsavgift där avgiftsskyldighet enligt bilskrotningslagen inträtt före den 1 juni 2007.

Promemorians förslag innebar att lagarna skulle träda i kraft den 1 januari 2007. Promemorian innehöll inget förslag om att en auktorisation som meddelats med stöd av bilskrotningslagen skall gälla även fortsättningsvis.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* har anfört att det inte är möjligt att införa det nya systemet den 1 januari 2007 eftersom bilägarna och bilskrotningsbranschen inte har informerats om de förändringar som det nya systemet innebär, med bl.a. avskaffandet av bilskrotningspremien. Verket har föreslagit att den nya lagstiftningen träder i kraft först den 1 juli 2007 och att systemet med inbetalande av skrotningsavgift och utbetalande av skrotningspremie bör fortsätta som tidigare fram till dess. *Verket för näringslivsutveckling (NUTEK)* har anfört att ett ikraftträdande enligt promemorians förslag innebär att tiden blir för knapp för branschen att agera. *Vägverket* har anfört att ett senarelagd ikraftträdande bör övervägas då systemförändringarna är omfattande och därmed behovet att se över administrativa rutiner hos många olika aktörer. Normalt behöver Vägverket sex månader för att ordna tänkbara systemlösningar i vägtrafikregistret från det att ett beslut har fattats till dess att det skall träda i kraft. *Gröna bilister* har föreslagit att de nya bestämmelserna börjar gälla den 1 juli 2007 för att informationen till berörda parter inte ska bli lidande. *Motorhistoriska riksförbundet* och *Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation* har påpekat att en så omfattande förändring som nu föreslås inte kan genomföras med tre månaders framförhållning. *Sveriges Bilskrotares Riksförbund* har föreslagit att tiden för ikraftträdande flyttas fram till den 1 juli 2007 eller den tidpunkt när ett nytt system utarbetats. *BIL Sweden*, *Teknikföretagen* och *Stena Gotthard* har framfört att det är av vikt att producentansvaret och tillhörande förändringar genomförs i alla sina huvuddelar till den 1 januari 2007 i enlighet med direktivet om uttjänta fordon. *Svea hovrätt (Miljööverdomstolen)* har anfört det inte framgår vad som händer med en auktorisation av bilskrotare som skett med stöd av bilskrotningslagen och om tanken är att en sådan auktorisation skall bestå efter det att lagen upphävs bör detta tydligt framgå av t.ex. övergångsbestämmelserna till förordningen.

Skälen för regeringens förslag: Lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. För att möjliggöra för Vägverket att ändra sina rutiner kring administrationen av bilskrotningsfonden samt för att bilägare och

andra berörda skall nås av en ändamålsenlig information om bilskrotningsystemet bör lagändringarna träda i kraft den 1 juni 2007.

Enligt bilskrotningslagen skall skrotningsavgift erläggas senast månaden efter den då avgiftsskyldigheten har inträtt enligt 14 §. Det kommer att finnas situationer då avgiftsskyldighet inträtt men inte hunnit betalas innan bilskrotningslagen upphört att gälla. För dessa fall behöver bilskrotningslagens bestämmelser om hur avgiften skall erläggas, möjligheten att få anstånd, rätten att ta ut ränta på avgift som inte erlagts i tid och möjligheten till befrielse från avgift kunna tillämpas även fortsättningsvis. Även bestämmelserna om förbud att använda fordon för vilka avgift inte erlagts och möjligheten att bevilja kompensation för betald avgift bör gälla fortsättningsvis om avgiftsskyldigheten inträtt innan lagen upphörde att gälla.

Med hänsyn till att tidpunkten för när en skrotningsavgift skall betalas kan komma att inträda efter det att bilskrotningslagen har upphävts bör det i övergångsbestämmelserna till lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. framgå att bilskrotningslagen fortfarande gäller för de skrotningsavgifter där avgiftsskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

Om ett fordon är belagt med brukandeförbud på grund av utebliven skrotningsavgift bör det förbudet gälla även fortsättningsvis. Det bör därför införas en övergångsbestämmelse även till lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

En auktorisation som meddelats med stöd av bilskrotningslagen bör gälla även i fortsättningen. En sådan auktorisation bör anses meddelad enligt miljöbalken eller föreskrifter meddelade med stöd av balken.

10 Konsekvenser

Förslaget till ny lag om bilskrotningsfonden och det samtidiga upphävandet av den nuvarande bilskrotningslagen (1975:343) innebär att det nuvarande systemet med inbetalning av skrotningsavgifter och utbetalning av skrotningspremier upphör vid utgången av maj 2007. Inbetalningen av skrotningsavgifter sker huvudsakligen av tillverkare och yrkesmässiga importörer. Dessa blir befriade från skyldighet att erlägga skrotningsavgift samtidigt som de i stället kommer att omfattas av producentansvaret. Bilägare kommer inte längre att erhålla någon premie i samband med att bilen skrotas, men samtidigt garanterar producentansvaret en kostnadsfri inlämning. Det skall också beaktas att bilskrotaren ofta har tagit ut en mottagningsavgift som varit lika stor som premien. Några direkta konsekvenser för bilägarna kan ändringen därför inte antas medföra. Kommunerna kommer under en övergångsperiod, på samma sätt som gäller i dag, att kunna få ersättning i samband med att kommunen lämnar ett fordonsvrak för skrotning och bidrag för skrotningskampanjer. Regeringen avser att ge Vägverket i uppdrag att undersöka hur kostnader för transport av fordonsvrak kan täckas i framtiden. När bilskrotningsfondens medel är slut kommer Vägverket inte längre att behöva förvalta fonden.

Förslagen om ändring i miljöbalken innebär att tre av de bemyndiganden som i dag finns i bilskrotningslagen flyttas till miljöbalken. Några konsekvenser av detta kan inte förutses. Dessutom införs tre nya bemyn-

diganden i 15 kap. miljöbalken. Med stöd av två av dem, de som avser krav på auktorisering och skrotningsintyg, avser regeringen att i en ny förordning om bilskrotningsverksamhet införa bestämmelser som i huvudsak motsvarar de som i dag finns i 2 och 3 §§ bilskrotningslagen. Med stöd av det nya bemyndigandet om mottagningsbevis avser regeringen att meddela nya föreskrifter om utfärdande mottagningsbevis i samband med att en uttjänt bil lämnas för skrotning. Utfärdandet av mottagningsbevis innebär att en auktoriserad bilskrotare eller producent har att ta fram ytterligare en handling. I många fall kan mottagningsbeviset dock komma att ersätta en anmälan om ägarbyte. Vägverket kommer också att behöva ändra något i sina rutiner för avställning. Samtidigt fyller mottagningsbeviset en viktig funktion genom att det möjliggör en ordning där ett skrotningsintyg inte utfärdas och en bil inte avregistreras förrän den faktiskt blivit skrotad.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om bilskrotningsfonden

1 §

I paragrafens första stycke beskrivs vad som i lagen avses med bilskrotningsfonden. Det framgår att det är en statlig fond som bildats av de skrotningsavgifter som erlagts enligt bilskrotningslagen (1975:343).

Av andra stycket framgår att fondens medel är avsedda att användas för s.k. skrotningsersättning och skrotningsbidrag. Skrotningsersättningen påminner om den skrotningspremie som utbetalas enligt den nuvarande bilskrotningslagen, men till skillnad från premien är det endast möjligt att få ersättning för sådana fordon som anges i 3 §. För att markera att det inte längre är fråga om en premie i samma omfattning som tidigare används här termen skrotningsersättning i stället för termen skrotningspremie. Förutsättningarna för skrotningsersättning och skrotningsbidrag framgår vidare av 3 respektive 4 §.

Eftersom avgiftsskyldigheten för skrotningsavgifter kommer att upphöra vid utgången av maj 2007 och fonden därmed inte längre kommer att fyllas på med nya medel, tydliggörs i paragrafen att skrotningsersättning och skrotningsbidrag endast kan betalas ut så länge som det finns medel kvar i fonden. Det innebär att länsstyrelsen innan beslut fattas om bidrag till en kommunal skrotningskampanj bör ta kontakt med Vägverket för att undersöka om det finns tillräckligt med medel i fonden.

2 §

Paragrafen innebär att uttrycket ”uttjänt bil” här har samma innebörd som i den föreslagna nya definitionen i 15 kap. 2 § andra stycket miljöbalken.

3 §

I paragrafen anges de förutsättningar under vilka skrotningsersättning får ges. Av första stycket framgår att ett s.k. mottagningsbevis skall ha utfärdats för bilen. I dag anges i 4 § första stycket bilskrottningslagen (1975:343) att skrotningspremie betalas ut om fordonet avregistreras ur vägtrafikregistret på grund av ett utfärdat skrotningsintyg. Regeringen avser att i en kommande ny förordning om bilskrotningsverksamhet föreskriva att ett skrotningsintyg får utfärdas först när sådana åtgärder har vidtagits som innebär att en uttjänt bil har hanterats på ett hälso- och miljömässig godtagbart sätt. Det innebär att skrotningsintyget kommer att utfärdas vid en senare tidpunkt än vad som gäller i dag. Skrotningsintygets funktion som utlösare av skrotningspremiens utbetalning ersätts i det nya systemet med det mottagningsbevis som visar att en uttjänt bil har överlåtits i skrotningssyfte. I enlighet med vad som har redovisats i allmänmotiveringens avsnitt 5 och 6 avser regeringen att med stöd av ett nytt bemyndigande i 15 kap. 24 § miljöbalken föreskriva att ett sådant mottagningsbevis skall utfärdas av en producent, en företrädare för en producent eller en auktoriserad bilskrotare som förvärvat en uttjänt bil för skrotning. Med mottagningsbeviset som grund skall Vägverket anteckna bilen som avställd i vägtrafikregistret. I vissa fall kan bilen redan vara avregistrerad i registret och Vägverket kan då behöva registrera mottagningsbeviset på annat sätt. När mottagningsbeviset har kommit in till Vägverket och verket alltså kan konstatera att bilen överlåtits för skrotning kan skrotningsersättning betalas enligt liknande rutiner som skrotningspremie betalas i dag, om förutsättningar för skrotningsersättning i övrigt finns.

Skrotningsersättning får ges för två kategorier av uttjänta bilar.

Enligt första stycket 1 får skrotningsersättning ges för en uttjänt bil av en årsmodell äldre än 1989. Det blev obligatoriskt med katalysator först 1989 och flertalet bilar som är av en äldre årsmodell saknar därför katalysator. Syftet med att skrotningsersättning får ges för sådana bilar är att fondens återstående medel bl.a. bör användas till åtgärder som gynnar en bättre luftkvalitet. Bilar som saknar katalysator bidrar i högre grad till utsläpp av bl.a. kväveoxid och partiklar.

Som ytterligare en förutsättning för att skrotningsersättning skall få ges för bilar av en årsmodell äldre än 1989 är att bilen enligt uppgift i vägtrafikregistret inte får ha varit avställd den 31 augusti 2006. Avsikten med kravet på att bilen skall ha varit i trafik den 31 augusti 2006 är att öka förutsättningarna för att skrotningsersättningen ges för de bilar som faktiskt bidrar till en försämrad luftkvalitet och inte för bilar som under en lång tid har varit avställda och där avsikten aldrig varit att de skall användas i trafik igen. Tidpunkten 31 augusti 2006 är vald i syfte att hindra spekulation, dvs. att långtidsavställda bilar ställs på enbart i syfte att erhålla ersättning samtidigt som tidpunkten innebär att sådana bilar som endast ställs av under vintern skall kunna komma i fråga för ersättning.

Av första stycket 2 framgår att den andra kategorin uttjänta bilar som kan bli föremål för skrotningsersättning är de som tillfallit kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Det finns fortfarande övergivna bilar som står i naturen och på parkeringsplatser. Sådana fordon utgör dels en miljöfara genom risken att läcka miljöfarliga ämnen, men de kan också utgöra en hälsofara för lekande barn. Det är

kommunen eller Vägverket som får besluta att flytta s.k. fordonsvrak enligt 18 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Ett fordonsvrak som flyttas tillfaller omedelbart kommunen eller staten och skall undanskaffas genom skrotning eller på annat sätt som inte innebär olägenheter från hälso- eller miljösynpunkt, jfr 6 § andra stycket lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och 6 § förordningen. Fordon som överges står ofta på sådana platser att det är kommunen som behöver besluta om flyttning. Fordonsägaren är enligt 13 § förordningen skyldig att ersätta kommunen för dess kostnader för transport och skrotning av fordonet. I många fall är det dock svårt för kommunen att nå fordonsägaren och få ersättning. I dag får kommunen skrotningspremie för de bilar som kommunen lämnar in för skrotning. Det bör även fortsättningsvis vara möjligt under en övergångsperiod innan systemet med producentansvaret hunnit bli etablerat och bilskrotningsfonden hunnit avvecklas.

Av andra stycket framgår att skrotningsersättning inte skall kunna utgå två gånger för samma uttjänta bil. Det innebär också att om en bil som tillfallit kommunen enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall samtidigt uppfyller förutsättningarna för ersättning enligt punkten 1 kan ersättning endast utgå enligt en av punkterna.

4 §

I paragrafen anges till vad skrotningsbidrag får ges. På samma sätt som gäller i dag enligt bilskrotningslagen får en kommun ansöka om bidrag ur fondens medel för de kostnader kommunen har för att samla in fordonsvrak enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall och för att sanera på plats där bilarna stått. Tanken är inte att bidraget skall täcka samma kostnader som skrotningsersättningen enligt 3 § första stycket 2. Bidraget skall avse kostnader för insamling och sanering, medan skrotningsersättningen avser att kompensera kommunen för dess kostnader för transport av fordonsvraket till en bilskrotare.

5 §

Av paragrafen framgår vilka myndigheter som prövar frågor om skrotningsersättning och skrotningsbidrag och om besluten går att överklaga.

Av första stycket framgår att Vägverket prövar frågor om skrotningsersättning och att Vägverkets beslut inte får överklagas. Enligt andra stycket är det länsstyrelsen som prövar frågor om skrotningsbidrag. Eftersom bidrag får ges endast i mån av tillgång på medel i fonden, är det nödvändigt för länsstyrelsen att i kontakt med Vägverket förvissa sig om att det finns tillgängliga medel. Länsstyrelsens beslut får överklagas till Naturvårdsverket. Verkets beslut får inte överklagas. Andra stycket motsvarar 17 § bilskrotningslagen.

6 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden som motsvarar det bemyndigande som regeringen i dag har enligt 5 § bilskrotningslagen för att meddela föreskrifter om skrotningspremiens storlek och villkoren för utbetalning av premien. I bemyndigandet tydliggörs att regeringen också får meddela

föreskrifter om villkor för utbetalning av bidrag till kommunala skrotningskampanjer.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelsen

Ikraftträdande och övergångsbestämmelsen behandlas i avsnitt 9.

11.2 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

15 kap. 2 §

I andra stycket införs en definition av vad som i balken menas med ”uttjänt bil”. Uttrycket uttjänt bil är återkommande i den nya 15 kap. 24 §. Definitionen överensstämmer med den som i dag finns av skrotbilar i 1 § bilskrotningslagen (1975:343) och 1 § bilskrotningsförordningen (1975:348). Samtidigt tydliggörs att med en uttjänt bil avses en bil som är avfall.

15 kap. 6 §

Paragrafen förtydligas i syfte att klargöra att föreskrifter om producentansvar får avse *sådana* varor – inte enbart *de* varor – som en producent tillverkar, för in till Sverige eller säljer.

15 kap. 9 §

Bemyndigandet i första stycket förtydligas på så sätt att det klart framgår att bemyndigandet inte endast avser verkställighetsföreskrifter.

I andra stycket införs ett nytt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om en kommuns skyldighet att lämna information om hanteringen av avfall. Enligt EG:s direktiv om elektriska och elektroniska produkter och direktivet om förpackningar och förpackningsavfall skall medlemsstaterna se till att användarna av produkterna nås av information om bl.a. de insamlingssystem som finns och den roll användarna själva kan ha för att främja återanvändning och återvinning. Ofta är det lämpligt att det är kommunen som lämnar information bl.a. om var insamlingsställen i kommunen är lokaliserade. Även i fall då det inte uttryckligen följer av krav i direktiv kan det finnas behov att säkerställa att kommuninnevånare nås information av var avfall, t.ex. uttjänta bilar, kan lämnas.

15 kap. 22 och 23 §§

Paragraferna byter beteckning från 15 kap. 23 respektive 24 §. Bytet innebär att bemyndigandena rörande elektriska och elektroniska produkter placeras först i det avsnitt som avser bemyndiganden att meddela föreskrifter om visst avfall. Per definition omfattar elektriska och elektroniska produkter också bilar och det där därför lämpligt att placera de bemyndiganden som endast avser bilar efter de bemyndiganden som avser elektriska och elektroniska produkter.

15 kap. 24 §

Paragrafen byter beteckning från 15 kap. 22 §. I paragrafen samlas de bemyndiganden som särskilt avser uttjänta bilar. Bestämmelsen innebär

att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter som anges i punkterna 1–5.

Punkt 1 är ett delvis nytt bemyndigande att meddela föreskrifter om att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta bilar skall vara auktoriserad. Den som bedriver en sådan verksamhet kallas i nuvarande bilskrotningslagstiftning för bilskrotare. Termen är inarbetad och kan användas även fortsättningsvis. Punkten innehåller också en motsvarighet till 2 § andra stycket bilskrotningslagen (1975:343).

Punkt 2 motsvarar den nuvarande 15 kap. 22 §.

Punkt 3 motsvarar 20 § bilskrotningslagen men har utformats för att överensstämma med 15 kap. 7 § första stycket 2 miljöbalken som avser skyldighet för producenter att lämna uppgifter.

Punkt 4 innehåller ett nytt bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för den som förvärvat en uttjänt bil för skrotning att utfärda ett bevis om att bilen mottagits för detta syfte. Ett sådant bevis kallas mottagningsbevis. Med stöd av bemyndigandet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer också meddela föreskrifter om att den som förvärvar en bil i skrotningssyfte skall se till att bilen blir lämnad till en auktoriserad bilskrotare. Bemyndigandet avser också föreskrifter om utfärdandet av mottagningsbevis. Med stöd av bemyndigandet avser regeringen att meddela föreskrifter om vem som skall utfärda mottagningsbevis, vem som är behörig att underteckna ett sådant bevis, vad det skall innehålla och skyldighet för den som inte är en auktoriserad bilskrotare att se till att en mottagen bil skyndsamt transporteras till en sådan bilskrotare.

Punkt 5 innehåller ett delvis nytt bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för auktoriserade bilskrotare att utfärda s.k. skrotningsintyg, dvs. intyg om att åtgärder har vidtagits för att hantera en uttjänt bil på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt. Av utformningen av bemyndigandet framgår att skrotningsintyg kommer att utfärdas vid en senare tidpunkt än vad som gäller i dag. Punkten innehåller också en motsvarighet till 5 § bilskrotningslagen i den del bemyndigandet avser utfärdande av skrotningsintyg.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelsen

Ikraftträdande och övergångsbestämmelsen behandlas i avsnitt 9.

11.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Ändringen i 2 § är en konsekvens av att bilskrotningslagen (1975:343) upphör att gälla vid utgången av maj 2007. Övergångsbestämmelsen behandlas i avsnitt 9.

11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Ändringen i 17 § är en konsekvens av att bilskrotningslagen (1975:343) upphör att gälla vid utgången av maj 2007. Övergångsbestämmelsen behandlas i avsnitt 9.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om användande av bilskrotningsfondens medel

1 § Enligt denna lag får bilskrotningsfondens medel användas till kostnad för skrotningspremier.

2 § Skrotningspremier betalas ur bilskrotningsfonden i den mån det finns tillgång på medel i fonden.

3 § Skrotningspremier betalas ut för sådana personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram och är av en årsmodell äldre än 1988. Skrotningspremie betalas endast ut för fordon som var i trafik den 1 januari 2007.

4 § En skrotningspremie betalas ut om det av en anmälan enligt 10 kap. 3 § tredje stycket förordningen (2001:650) om vägtrafikregister framgår att fordonet överlåtits för skrotning.

En skrotningspremie betalas också ut för ett sådant fordon som anges i 3 § och som har avregistrerats, om fordonet lämnas till en auktoriserad bilskrotare och avregistreringen har skett på grund av att

1. den som varit eller borde ha varit införd i bilregistret eller vägtrafikregistret som ägare av fordonet under tre år i följd inte kunnat anträffas för uttagande av den skatt som avser fordonet för dessa år, eller

2. fordonet varit avställt under tre år i följd och omständigheterna vid avregistreringen visade att fordonet sannolikt inte fanns i behåll.

Skrotningspremie betalas inte ut enligt andra stycket, om en sådan premie tidigare betalats ut för fordonet.

5 § Regeringen får meddela föreskrifter om skrotningspremiens storlek.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om villkoren för utbetalning av premien och om bilskrotningsfondens förvaltning.

Denna lag träder i kraft den XXX 2006, då bilskrotningslagen (1975:343) upphör att gälla. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken

dels att 15 kap. 22 och 23 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i balken skall införas tre nya paragrafer, 15 kap. 23 a, 27 a och 27 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 kap.

22 §

Om det behövs för att främja återanvändning av delar eller återvinning av material av sådana *skrotbilar som avses i bilskrotningslagen (1975:343)*, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, meddela föreskrifter om yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av *skrotbilar*.

Om det behövs för att främja återanvändning av delar eller återvinning av material av *uttjänta bilar*, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, meddela föreskrifter om

1. yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av *uttjänta bilar*, och

2. att den auktoriserade bilskrotaren som samlat in eller tagit emot *uttjänta bilar* till den som regeringen bestämmer lämnar uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de *uttjänta bilar* som bilskrotaren samlat in eller tagit emot.

22 a §

Om det behövs till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om *uttjänta fordon*, senast ändrat genom kommissionens beslut 2005/673/EG, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att vad som sägs om *uttjänta bilar*, personbil, buss och lastbil i balken eller i föreskrifter meddelade med stöd av balken även skall gälla i fråga om andra slag av motorfordon.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**27 a §*

Om det behövs av hälso- eller miljöskäl får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att den som yrkesmässigt tar emot personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 550 kilogram för skrotning skall vara auktoriserad.

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

27 b §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utfärdande av mottagningsbevis vid förvärv av uttjänta bilar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utfärdande av skrotningsintyg vid omhändertagande av uttjänta bilar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

Förteckning över remissinstanserna

Svea hovrätt (Miljööverdomstolen), Länsrätten i Stockholm, Länsrätten i Vänersborg, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Vägverket, Konkurrensverket, Verket för näringslivsutveckling (NUTEK), Nynäshamns kommun, Stockholms kommun, Linköpings kommun, Växjö kommun, Gotlands kommun, Malmö kommun, Halmstads kommun, Göteborgs kommun, Mariestads kommun, Karlskoga kommun, Fagersta kommun, Sandvikens kommun, Jokkmokks kommun, Luleå kommun, Sveriges kommuner och landsting, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Företagarna, Sveriges försäkringsförbund, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Näringslivets regelnämnd, Bilimportörernas riksförbund, Bilprovningen i Sverige, BIL Sweden, Greenpeace, Gröna Bilister, Håll Sverige Rent, Laga-gruppen, Länsförsäkringar, Motorbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännen, Stena Metall, Svenska renhållningsverksföreningen, Sveriges Bilskrotares Riksförbund, Sveriges konsumenter i Samverkan, Sveriges Åkeriföretag, Teknikföretagen, Trygg-Hansa, Återvinningsindustrierna.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG

L 269/34



Europeiska gemenskapernas officiella tidning

21.10.2000

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2000/53/EG

av den 18 september 2000

om utjämta 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 (1),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av det gemensamma utkast som godkändes av förlämningskommittén den 23 maj 2000 (3), och

av följande skäl:

- (1) De olika nationella reglerna om utjämta fordon bör harmoniseras för att för det första begränsa utjämta 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 för insamlings- 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 utjämta fordon i gemenskapen upphov till mellan 8 och 9 miljoner ton avfall som måste hanteras på ett riktigt sätt.
- (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 utjämta fordon.

(7) Medlemsstaterna bör se till att den sista innehavaren och/eller ägaren kostnadsfritt kan lämna in det utjämta 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 omfattas fordon och utjämta 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 (4) rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (5) samt rådets direktiv 75/442/EEG av den 15 juli 1975 om avfall (6).

(10) Veterantfordon, det vill säga historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer som förvaras på ett föruddigt och miljöanpassat 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 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, kadmiom

(1) EGT C 337, 7.11.1997, s. 3 och EGT C 150, 3.6.1999, s. 5.

(2) EGT C 129, 27.4.1998, s. 44.

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

(5) 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).

(6) EGT L 194, 23.7.1975, s. 19. Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 96/350/EG (EGT L 135, 6.6.1996, s. 32).

- och sexvärt krom förbjudas. Dessa tungmetaller bör endast användas i vissa fall enligt en företeckning 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 insamlingsystem 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.
- (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 tyggodkännande 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 föse 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 genomförandeåtgärder 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 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (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.

(1) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

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, eller N, 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 fragmenteringsavfallet, och varje annat förfarande som utförs för att återvinna och/eller bortskaffa uttjänta fordon och deras komponenter,
6. *återanvändning*: varje förfarande genom vilket komponenter från uttjänta fordon används i samma syfte som de är utformade för,
7. *materialåtervinning*: upp­arbetning i en produktions­process av avfalls­material i samma syfte som det ursprungliga eller i andra syften, undantaget energiåtervinning; med energiåtervinning 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. *farligt ämne*: 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 repareras 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 4.1 a 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) uppmantra 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) uppmantra 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) uppmantra 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,
- där så erfordras, fastställa de högsta koncentrationer av i punkt a angivna ämnen i specifika material och komponenter som skall tolereras,
 - undanta vissa material och komponenter i fordon från bestämmelserna i punkt a, om användning av dessa ämnen inte kan undvikas,
 - stryka material och komponenter i fordon från bilaga II om användning av dessa ämnen kan undvikas,
 - 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

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

- 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 uppmantra inrättningar och företag som utför behandling att införa certifierade miljöstyrningssystem.

Artikel 7

Återanvändning och återvinning

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder uppmantra 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.

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 miljörisiker.

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⁽⁵⁾ 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.

Artikel 10

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.

⁽⁵⁾ EGT L 377, 31.12.1991, s. 48.

- 6) 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 inrättas 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

- minimikrav för skrotningsintyget enligt artikel 5.5,
- närmare föreskrifter enligt artikel 7.2 tredje stycket,
- formaten för det databasystem som avses i artikel 9,
- 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 i 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.

Artikel 13

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 18 september 2000.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE

Ordförande

På rådets vägnar

H. VIDRINE

Ordförande

BILAGA I

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 spillöskärl försedda med oljeavskiljare.
 - Utrustning för omhändertagande och rening av avloppsvatten, inklusive dagvattnet, enligt gällande hälsovårds- och miljövårdsbestämmelser.
2. Platser för behandlingen:
 - Lämpliga områden med ogenomtränglig ytbeläggning utrustade med anordningar för uppsamling av spill samt spillöskärl försedda med oljeavskiljare.
 - Lämpliga lager för demonterade reservdelar, inklusive lagerutrymmen med ogenomtränglig ytbeläggning för reservdelar som innehåller eller är nästan utsatta för 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 åskild lagring av vätskor från uttjänta fordon: bränsle, motorolja, växellådsolja, transmissionsolja, hydraulolja, kylvätskor, frosskyddsvätska, bromsolja, batterisyror, kylmedier från luftkonditioneringssystemet och andra vätskor i det uttjänta fordonet.
 - Utrustning för vattenrening, inklusive regnvatten, enligt gällande hälsovårds- och miljövårdsbestämmelser.
 - Lämpliga lager för skrotäck, inklusive skydd mot brandfaror och överdrivet stora lagringssamlingar.
3. Behandling för sanering av uttjänta fordon:
 - Demontering av batterier och tankar för flytande gas.
 - Demontering eller neutralisering av potentiellt explosiva komponenter (t.ex. krockkuddar).
 - Tömning och separat insamling och lagring av bränsle, motorolja, transmissionsolja, växellådsolja, hydraulolja, kylvätskor, frosskyddsvätska, bromsolja, vätskor från luftkonditioneringssystemet och alla andra vätskor som kan finnas i uttjänta fordon, såvida de inte är nödvändiga för återanvändning av beredda delar.
 - Demontering, i så stor utsträckning som möjligt, av samtliga komponenter som fastställts innehålla kvicksilver.
4. Behandling för att främja materialåtervinning:
 - Demontering av katalysatorer.
 - Demontering av metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium och magnesium, om dessa metaller inte kan separeras i fragmenteringsprocessen.
 - Demontering av tjock och stora plastkomponenter (stötlingar, instrumentbräda, vätskebehållare osv.), om inte dessa material avskäfs vid fragmenteringen på ett sätt som gör att materialet kan återvinnas effektivt.
 - Demontering av glas.
5. Lagring skall ske på ett sådant sätt att skada undviks på komponenter som innehåller vätskor och på återvinningsbara komponenter och reservdelar.

BILAGA II

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 fönsterhössar	X
4. Kopparlegeringar som innehåller högst 4 viktprocent bly	
5. Lagerskålar och bousingar av blybroens	
<i>Bly och blyföreningar som metall i komponenter</i>	
6. Batterier	X
7. Beläggning på insidan av bränsletankar	X
8. Vibrationsdämpare	X
9. Vulkaniseringsmodell för högtrycks- eller bränsleslangar	
10. Stabilisatorer i skyddsfälgar	
11. Lödmetall i elektroniska kretskort och andra användningsområden	
<i>Svårt krom</i>	
12. Korrosionsskyddande beläggning på olika nyckelkomponenter i fordonet (högst 2 g per fordon)	
<i>Kviksilver</i>	
13. Glödlampor och instrumentbrådebelysning	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 fönsterhössar,
- bly i batterier,
- bly i balansvikter,
- elektriska komponenter som innehåller bly bundet i glasmatris eller keramisk matris,
- 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.