



PM 2011:159 RVI (Dnr 001-1531/2011)

## Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om omhändertagande av bilar

Remiss från Miljödepartementet

Remisstid 31 oktober 2011

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om omhändertagande av bilar” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Per Ankersjö** anför följande.

### *Ärendet*

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att redovisa hur omhändertagandet av uttjänta bilar och bildelar fungerar i praktiken. Naturvårdsverket konstaterar att det är mycket varierande kvalitet på det slutliga omhändertagandet av uttjänta bilar. Vissa verksamheter/anläggningar fungerar bra medan andra är långt ifrån att uppfylla de miljömässiga kraven. Andra problem inom området är illegal skrotning och illegal export.

Naturvårdsverket föreslår ett antal åtgärder för att målen för producentansvaret ska uppnås och för att förbättra efterlevnaden av reglerna.

Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om omhändertagande av bilar finns att läsa på:

<http://www.naturvardsverket.se/upload/20-om-naturvardsverket/yttranden/2011/Hur-fungerar-hanteringen-av-skrotbilar/RU-Uttjanta-bilar-och-miljon.pdf>

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. Trafik- och renhållningsnämnden har svarat på remissen i form av ett kontorsyttrande från trafikkontoret.

*Stadsledningskontoret* stödjer förslagen i utredningen förutom förslaget att fastställa förvaringstiden utifrån fordonsvärde, eftersom kontoret anser att detta riskerar leda till godtycke och tolkningstvister.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att merparten av förslagen är väl avvägda och ökar förutsättningarna för ett miljömässigt väl omhändertagande av uttjänta fordon, men ställer sig tveksam till förslaget att straffbelägga den som obehörigen tar emot uttjänta bilar och uttrycker oro för att vissa av förslagen kan vara hämmande för

personer som har bilar som hobby. Nämnden avvisar alla ansatser att inskränka äganderätten som ett led i att bekämpa den illegala exporten.

*Trafikkontoret* ser positivt på Naturvårdsverkets rapport och framhåller att en kortare förvaringstid för fordon sannolikt medför en kostnadsbesparing för såväl fordonsägare som kommunen samt att den föreslagna flyttningsmöjligheten av miljöskäl kan förebygga negativa effekter på miljön.

#### *Mina synpunkter*

Staden ansvarar genom trafikkontoret för flyttning av fordon på gatumark, men även på tomtmark om markägaren begär det. Fordon kan flyttas om de anses vara fordonsvrak eller om de står trafikfarligt, hindrande eller är långtidsuppställda.

Såväl Naturvårdsverket som flera av stadens remissinstanser lyfter problemet att staden mycket sällan får ersättning för de kostnader som är förenade med att flytta och lagra fordon i staden. Förslaget att sänka kravet på lagringstid från tre månader till sex veckor är därför välkommet och torde sänka kostnaderna förenade med detta för staden. Trafikkontoret uppger att det mycket sällan förekommer att fordonsägaren hämtar ut sitt fordon efter en längre tid än en månad, så jag bedömer inte förslaget som orimligt för den enskilde fordonsägaren. Även förslaget om strikt ansvar för fordonsägare faller sig naturligt mot bakgrund av det ansvar som i övrigt åvilar fordonsägaren i andra situationer. Däremot instämmer jag i stadsledningskontorets och trafikkontorets synpunkter att förvaringstiden inte bör variera mot bakgrund av fordonsvärdet eftersom det riskerar leda till otydlighet och godtyckliga bedömningar.

Övergivna fordon kan naturligtvis även utgöra en miljöfara. Därför välkomnar jag Naturvårdsverkets förslag att även miljöskäl läggs till som grund för flyttning av fordon. Även här delar jag dock stadsledningskontorets och trafikkontorets synpunkt att ett klagande av vilka sakskalet som kan anges som grund för ett sådant ingripande är nödvändigt.

Naturvårdsverket anser att regeringen bör bedöma om kommuner och Trafikverket ska ersättas för de kostnader som omhändertagande av uttjänta bilar genererar. Jag anser att detta är en angelägen fråga som inte bör formuleras som ett ”om”, utan som ett ”hur”.

Vad gäller Naturvårdsverkets förslag om att alla bilar slutligen ska lämnas till en auktoriserad bilskrot och att det ska bli straffbart att obehörigen ta emot uttjänta bilar uttryckte miljö- och hälsoskyddsnämnden en oro inför vad detta skulle kunna komma att innebära för personer som har bilar som hobby. Självfallet ska samtliga som ägnar sig åt miljöfarlig verksamhet, även av hobbykaraktär, vidta försiktighetsåtgärder och följa de miljökrav som finns. Samtidigt måste det fortfarande vara möjligt för seriösa personer att ägna sig åt bilar som hobby. Kravet på att samtliga uttjänta bilar slutligen ska lämnas till en auktoriserad bilskrot följer av ELV-direktivet och ska därför givetvis uppfyllas. Detta krav torde dock gå att uppfylla samtidigt som möjligheten att ägna sig åt bilar som hobby kvarstår. Vad gäller förslaget att straffbelägga den som obehörigen tar emot uttjänta bilar är jag av uppfattningen att ett straffbeläggande bör vara en sista utväg för att råda bot på problemet och endast tillgripas om andra mindre ingripande åtgärder skulle bedömas som otillräckliga.

Naturvårdsverket lämnar inga författningsförslag vad avser problemet med illegal export, men resonerar i termer av att begränsa avställningstiden för fordon och antalet fordon man som privatperson får vara skriven på. Det behöver naturligtvis tillska-

pas verktyg för att stävja den illegala exporten av fordon, men likt miljö- och hälso-skydds-nämnden avvisar jag med bestämdhet alla ansatser att inskränka äganderätten som ett led i att bekämpa den illegala exporten. Att kollektivbestraffa laglydiga personer och inskränka en så fundamental rättighet som äganderätten för att stävja ett brottsligt beteende hos en minoritet av befolkningen är aldrig acceptabelt.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om omhändertagande av bilar” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 20 oktober 2011

PER ANKERSJÖ

#### *Bilaga*

Uttjänta bilar och miljön – redovisning av regeringsuppdrag, sammanfattning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

#### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att överlämna Miljöförvaltningens svar som remissvar.

Det antecknades till protokollet att Miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

## ÄRENDET

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att redovisa hur omhändertagandet av uttjänta bilar och bildelar fungerar i praktiken. I uppdraget ingick att utreda och redovisa följande:

- hur målen för återvinning uppnås
- hur miljöhänsyn iakttas vid omhändertagande av uttjänta bilar
- hur miljöhänsyn iakttas vid insamlingen och omhändertagandet av övergivna, uttjänta bilar
- hur ansvaret är fördelat mellan de olika ekonomiska aktörerna
- hur konsumenternas möjlighet att lämna ifrån sig uttjänta bilar eller bildelar fungerar/efterlevs
- hur markägares hantering av övergivna, uttjänta bilar fungerar/efterlevs
- hur tillsynen bedrivs och fungerar
- om informationen och rapporteringen fungerar tillfredsställande för alla berörda parter.

Hanteringen av uttjänta bilar regleras av en EU-gemensam lagstiftning, det s.k. ELV-direktivet. I svensk lag har detta implementerats framförallt genom förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar, och i bilskrotningsförordningen (2007:186).

Naturvårdsverket konstaterar att det är mycket varierande kvalitet på det slutliga omhändertagandet av uttjänta bilar. Vissa verksamheter/anläggningar fungerar bra medan andra är långt ifrån att uppfylla de miljömässiga kraven. Andra problem inom området är illegal skrotning och illegal export.

Naturvårdsverkets förslag i korthet:

- 1) Bilskrotningsförordningen ändras så att rapportering ska ske både till producenterna och till tillsynsmyndigheten; förordningen behöver också förtydligas avseende vilka uppgifter som ska ingå i den årliga rapporteringen. Vidare föreslås att en miljöskrotningsavgift kopplas till rapporteringskravet
- 2) Regeringen bör bedöma om kommuner och Trafikverket ska ersättas för de kostnader som omhändertagande av uttjänta bilar genererar. För att minska kommunernas/Trafikverkets kostnader föreslås att skyldigheten att förvara flyttade fordon ändras från tre månader till sex veckor och att ett strikt ansvar för registrerad fordonsägare införs. Vidare föreslås att det i förordningen om flyttning av fordon ändras så att det blir möjligt att flytta fordon vid risk för miljön
- 3) När det gäller illegal bilskrotning finns idag ett problem när det avseende bevisföring kring om en verksamhet är ”yrkesmässig” eller en ren hobbyverksamhet. Naturvårdsverkets uppfattning är att alla bilar slutligen ska lämnas till en auktoriserad bilskrot och man föreslår därför att det ska bli straffbart att obehörigen ta emot uttjänta bilar
- 4) För att minska problemen med illegal export anser Naturvårdsverket att Sverige bör verka för att det på EU-nivå utarbetas kriterier som underlättar kontroll av fordonsexport. Andra åtgärder som skulle kunna komma i fråga är

begränsning av avställningstiden för fordon, begränsning av antalet fordon man som privatperson får vara skriven på m.m. Verket lämnar dock inga författningsförslag vad avser problemet med illegal export

- 5) Bättre vägledning från Naturvårdsverket behövs för att underlätta kommunernas tillsyn av bilskrotar. Tillsynsmyndigheterna bör bl.a. få underlag för att bedöma mängden uppkommet farligt avfall ställt i relation till antalet skrotade bilar
- 6) Såväl producenternas som kommunernas information till allmänheten/bilagarna behöver förbättras. Enligt verkets uppfattning kan problemet åtgärdas genom att Bil Sweden respektive Sveriges kommuner och landsting sammanställer exempelmaterial som kan användas av producenter respektive kommuner
- 7) Naturvårdsverket föreslår ändringar i förordningen av producentansvar för bilar så att det tydliggörs att de ekonomiska aktörerna har ett gemensamt ansvar för att förordningens syfte uppnås.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. Trafik- och renhållningsnämnden har besvarat remissen genom ett kontorsyttrande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm stad ansvarar i likhet med andra kommuner för flytt av fordon inom sin kommungräns. Naturvårdsverkets utredning föreslår lösningar på en angelägen fråga eftersom det är vanligt förekommande att staden inte får ersättning för skrotade eller uppställda bilar.

Stadsledningskontoret är därmed positivt till att kommunens skyldighet att förvara fordon enligt lagen om fordonsflytt ändras från tre månader till sex veckor. En sådan förändring skulle vara förmånlig både för kommunen så väl som bilägaren.

Stadsledningskontoret är även positivt till att ansvaret att ersätta kostnaderna för flyttning av fordon som huvudregel ska falla på fordonets registrerade ägare. På samma sätt stödjer stadsledningskontoret de ökade flyttningmöjligheterna på grund av miljöskäl. Klargörande behövs dock av vilka sakskaäl som kan anges som grund för en sådant ingripande.

Stadsledningskontoret är tveksamt till att som utredningen föreslår att fastställa förvaringstiden utifrån fordonsvärde. Även om sådan utföres av oberoende part riskerar inslaget av godtycke bli uppenbart stort och kunna leda till tolkningstvister.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 september 2011 att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut, att omedelbart justera paragrafen, samt att därutöver anföra följande:

Nämnden ställer sig tveksam till förslaget att straffbelägga den som obehörigen tar emot uttjänta bilar, och ifrågasätter även förslaget om krav på auktoriserade bilskrotor. Enligt nämndens uppfattning riskerar detta att inskränka möjligheten för verksamheter av hobbykaraktär som väl kan uppfylla lagstiftningens krav utan att för den sakens skull vara auktoriserad. En anmälningsplikt kopplad till tillsyn för verksamheten torde därmed i sammanhanget vara nog.

Nämnden avvisar också med bestämdhet alla ansatser att inskränka äganderätten som ett led i att bekämpa den illegala exporten.

*Reservation* anfördes av Rana Carlstedt m.fl. (S), Katarina Luhr m.fl. (MP) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 7 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att Naturvårdsverket genomfört sitt uppdrag i samråd med Trafikverket och Transportstyrelsen och i bred dialog med övriga aktörer, kommuner, länsstyrelser, bilproducenter, bilskrotor m.fl. Problemen har identifierats/fångats upp bl.a. genom en enkät till kommuner och länsstyrelser där 203 kommuner och 20 länsstyrelser har svarat.

Miljöförvaltningen har besvarat ovan nämnda enkät och förvaltningens uppfattning är att rapporten väl beskriver den problembild som finns, både vad gäller möjligheten att kontrollera om uppsatta återvinningsmål uppnås som de mer handfasta problem som gäller t.ex. flyttning av fordon.

Förvaltningen har också deltagit vid den hearing, i maj 2011, där Naturvårdsverket presenterade sina preliminära slutsatser och förslag. Vid detta möte deltog såväl företrädare för branschen som berörda myndigheter och de redovisade slutsatserna och förslagen accepterades allmänt.

Miljöförvaltningens uppfattning är att Naturvårdsverkets förslag är väl avvägda och ökar förutsättningarna för ett miljömässigt bra omhändertagande av uttjänta fordon.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 31 augusti 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret kommenterar inte genomgången av återvinning av uttjänta bilar, utan väljer att kommentera endast kommentera kapitlet i remissen som berör ”Kommunernas hantering av övergivna skrotbilar” samt förslag till författningsändringar rörande detta. Inledningsvis beskrivs hanteringen i dagsläget.

### **Flyttning av fordon, idag**

Trafikkontoret ansvarar för flyttning av fordon i staden, såväl på gatumark som på tomtmark. Flyttning på tomtmark sker först efter begäran från markägaren. Under vilka förutsättningar ett fordon får flyttas regleras mycket specifikt i lagen och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall. Fordon kan flyttas för att det är ett fordonsvrak eller för att det står trafikfarligt, hindrande eller är långtidsuppställt. Det fordon som inte är fordonsvrak flyttas till stadens uppställningsplats. Om ägaren ej hämtar ut fordonet är staden, som tidigare nämnts, skyldig att förvara fordonet i 3 månader. Detta är förenat med kostnader och förutom avgiften för flyttningen tillkommer en dygnsavgift. Kostnaden för staden och skulden för bilägare som ej hämtar sin bil kan uppgå till c:a 4.500 kr per fordon, en kostnad som staden i många fall ej får ersättning för. Ett fordonsvrak är ett fordon som är att betrakta som övergivet, är i dåligt skick och har ett ringa eller inget värde. Ett fordonsvrak förvaras inte på stadens uppställningsplats utan skrotas omgående. Kostnaden för skrotningen betalas mycket sällan av fordonsägaren.

### **Förslag till ändringar**

Trafikkontoret instämmer i bakgrunden till översynen av bestämmelserna om flyttning av fordon.

Förslagen att kommunerna ska få ersättning för sina kostnader vid flyttning av övergivna fordon är välkomna. Det är dock otydligt hos vilken myndighet ansvaret att hantera skrotningserättigheter ska ligga och hur det ska fungera i praktiken. Trafikkontoret instämmer att frågan om finansiering av ev. ersättning för omhändertagande av övergivna bilar ska avgöras politiskt.

#### *Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*

*6 § 1 stycket 2 punkten; Förslagen lagändring tillstyrkes.*

Trafikkontoret tillstyrker att kommunens skyldighet att förvara fordon enligt lagen om flyttning av fordon (som inte är fordonsvrak) bör ändras från tre månader till sex veckor. Det förekommer mycket sällan att fordonsägaren hämtar ut bilen efter längre tid än en månad. En kortare förvaringstid skulle minska både kommunernas bilägarens kostnader.

Trafikkontoret motsätter sig dock att förvaringstiden ska fastställas utifrån fordonsvärde. Det är oskäligt att fordon med visst värde ska behandlas annorlunda av kommunen än övriga fordon. Begreppet fordonsvärde kan bli svårt att definiera och det kan föranleda tvister, även om värdering gjorts av en värderingsman. Det föreligger även en klar risk för ökade administrativa kostnader, då det innebär ytterligare en bedömning från kommunens sida. Kontorets uppfattning är att detta förslag inte kommer att ge önskat resultat och dessutom snarare skulle komplicera än förenkla handläggningen.

#### *Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*

*7 § 3 stycket; Förslagen lagändring tillstyrkes.*

Trafikkontoret tillstyrker att ansvaret att ersätta kostnaderna för flyttning av fordon som huvudregel ska falla på fordonets registrerade ägare. Ett förtydligande i lagtexten kan minska onödiga tvister om ägarförhållandena och förhoppningsvis även öka möjligheterna att driva in kostnaderna för flyttning av fordon.

#### *Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall*

*2 § 9 punkten; Förslagen lagändring tillstyrkes.*

Ökade flyttningmöjligheter med miljöskäl som grund bidrar till att förbättra miljön samt, framförallt - förebygger negativa effekter på miljön. Det är dock i Naturvårdsverkets utredning oklart när fordon ska kunna flyttas med miljöskäl som grund, och vari miljöskälen kan sägas bestå. Det kan vara svårt att tillämpa flyttningsskäl i praktiken, om det inte klargörs var man ska dra gränsen för vad som är miljöskäl.