

# Promemoria

## Nytt system för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria föreslås ett nytt system för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar. Förslaget innebär ett utökat och tydligare producentansvar. Som en följd av det utökade producentansvaret föreslås att inbetalningen av skrotningsavgifter skall upphöra från och med den 1 januari 2007. Fondens inestående medel används till att betala ut skrotningspremier för bilar av en årsmodell äldre än 1988. Möjligheten att använda fondens medel för att finansiera kommunala kampanjer i syfte att samla in övergivna bilar och till verksamhet för materialåtervinning av delar från fordon föreslås tas bort. Syftet är att öka utskrotningen av äldre bilar som saknar katalysator. Förslaget innebär att bilskrotningsfonden på sikt kommer att avvecklas. Den möjlighet till administrativ skrotning som finns i dag bör tas bort och möjligheten till avställning tidsbegränsas. Som en följd av att systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier avvecklas kan merparten av bestämmelserna i bilskrotningslagen upphävas. En ny lag om användande av bilskrotningsfonden införs. Skrotning av uttjänta bilar är en avfallsfråga och de bestämmelser i bilskrotningslagen som bör gälla även fortsättningsvis flyttas till 15 kap. miljöbalken eller till en ny förordning om bilskrotningsverksamhet meddelad med bemyndigande i 15 kap. miljöbalken. Mot bakgrund av föreslagna förändringar föreslås förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar att ersättas med en ny förordning.

## Innehållsförteckning

1. Ärendet och dess beredning.....	3
2. Gällande rätt .....	3
3. Ett utökat och tydligare producentansvar för uttjänta bilar.....	4
4. Bilskrotningsverksamhet.....	9
5. Bilskrotningsfonden, skrotningsavgifter och skrotningspremier...	12
6. Administrativ skrotning och avställning.....	14
7. En ny författningsstruktur.....	15
8. Ikraftträdande.....	16
9. Konsekvenser.....	16

Bilaga 1	Ändringar i miljöbalken.....	18
Bilaga 2	Lag om användande av bilskrotningsfondens medel .....	20
Bilaga 3	Förordning (2006:XX) om producentansvar för bilar .....	21
Bilaga 4	Förordning (2006:XX) om bilskrotningsverksamhet.....	25
Bilaga 5	Ändringar i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.	32
Bilaga 6	Ändringar i förordningen (1998: 950) om miljöskrotnings- avgifter	35

## 1 Ärendet och dess beredning

I Statskontorets rapport *Bilskrotningens framtida finansiering* (Regeringskansliets dnr M2004/2951/Kk) behandlas frågan hur insamlingen och återvinningen av bilar kan finansieras. Rapporten har remitterats och merparten av remissinstanserna har ställt sig bakom Statskontorets förslag. Remissvaren och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgängliga i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet.

## 2 Gällande rätt

Ett system för omhändertagande av uttjänta fordon infördes redan år 1975 med bilskrotninglagen (1974:343) och bilskrottningsförordningen (1975:348). Ett producentansvar för bilar trädde i kraft den 1 januari 1998 genom förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar. Producentansvaret omfattar de bilar som producenten tillverkat eller fört in i Sverige och som registrerats efter den 31 december 1997. Bilar som registrerats före detta datum eller direktimporterade bilar omhändertas inom ramen för bilskrottningslagstiftningen. I dag finns det sålunda två parallella system för omhändertagande av uttjänta bilar.

I september 2000 antog EU det s.k. bilskrottningsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon, EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, Celex 3200L0053). Direktivet är i stort sett införlivat i svensk lagstiftning. Dock kvarstår att genomföra en kostnadsfri inlämning av bilar som registrerats före år 1998 och direktimporterade bilar.

### 3 Ett utökat och tydligare producentansvar för uttjänta bilar

**Förslag:** Producentansvaret för uttjänta bilar utökas till att omfatta alla uttjänta bilar. Det innebär att alla uttjänta bilar kan lämnas kostnadsfritt till en producent av den sista bilägaren eller innehavaren. Dagens möjlighet för en producent att i vissa fall begära ersättning för att ta emot en uttjänt bil kommer fortsättningsvis att begränsas till då bilen saknar ekonomiskt värdefulla delar som motor, växellåda och katalysatorer. Producenten kommer inte att kunna begära ersättning för fordonsvrak som lämnas enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Producenternas ansvar för att samla in och omhänderta bilar tydliggörs och producenterna får ett ökat ansvar för att informera bilägare om innebörden av producentansvaret. Det skall som huvudregel vara möjligt att i varje kommun lämna en uttjänt bil till ett mottagningsställe. Naturvårdsverket erhåller bemyndigande att medge undantag från kravet. Det skall även fortsättningsvis vara möjligt att lämna en uttjänt bil till en bilskrotare som inte är bunden av avtal med en producent. På samma sätt som gäller i dag är det producenterna som skall vara ansvariga för att återanvändnings- och återvinningsmålen uppnås. Beräkningen av målen skall dock ske utifrån ett genomsnitt per fordon och år, i stället för per producent och år. Producenterna är skyldiga att lämna de uppgifter till Naturvårdsverket som verket behöver för att kontrollera att återvinnings- och återanvändningsmålen nås. Producenterna skall även redovisa hur de uppfyller sina skyldigheter enligt producentansvaret. En överträdelse av denna skyldighet skall medföra miljöstraffavgift i stället för böter. Producenternas skyldighet att tillhandahålla ett insamlingssystem förenas med straffansvar. För att öka förutsättningarna att bilägare nås av informationen var mottagningsställen finns skall kommunen i avfallsplanen informera om var uttjänta bilar kan lämnas i kommunen.

**Skälen för förslaget:** Den svenska avfallspolitiken innebär att uppkomsten av avfall skall förebyggas och att avfallets farlighet skall minska. Det avfall som ändå uppstår skall återanvändas eller återvinnas genom t.ex. materialåtervinning eller förbränning med energiutvinning. Regeringen har under senare år vidtagit flera åtgärder på avfallsområdet. Sedan år 1994 finns producentansvar för förpackningar, returpapper och däck. År 1998 infördes producentansvaret för bilar och år 2001 för elektriska och elektroniska produkter. Syftet med producentansvaret är att öka miljöanpassningen av produkterna och minska mängden avfall som deponeras till förmån för återanvändning och återvinning. I propositionen *Ett samhälle med giftfria och resurssnåla kretslopp* (prop. 2002/03:117) framhöll regeringen att det fortsatta arbetet inom avfallsområdet skall ha ett starkt konsumentperspektiv som framför allt innebär att det skall bli enklare för hushållen att sortera och lämna sitt avfall. I propositionen betonades att det är viktigt med ett system som är tydligt och tillgängligt, men också att konsumenterna informeras om syftet med och nyttan att lämna avfallet.

Enligt bilskrotningsdirektivet skall Sverige senast den 1 januari 2007 ha infört en kostnadsfri mottagning av alla uttjänta bilar. Den siste bilägaren skall kostnadsfritt kunna lämna sin bil till producenten för skrotning. För att genomföra direktivet fullt ut föreslås ett nytt system för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar. Det nya systemet bör överensstämja med den övriga avfallspolitiken. Det är viktigt att uttjänta bilar omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt och att det samtidigt är effektivt för samhället och enkelt för konsumenterna.

#### *Ett utökat producentansvar*

På samma sätt som gäller i dag skall en producent vara skyldig att kostnadsfritt ta hand om en bil som producenten tillverkat i eller fört in till Sverige. Den nuvarande begränsningen av ansvaret till att endast omfatta bilar registrerade från och med år 1998 tas bort. Producentansvaret utökas också till att omfatta direktimporterade bilar. Beträffande direktimporterade bilar skall den producent som är generalagent i Sverige ta hand om direktimporterade bilar av det märke som producenten representerar.

Det kan finnas bilar för vilka det inte går att finna en ansvarig producent. Det kan bero på att den producent som en gång importerade eller tillverkade bilen inte längre finns kvar på marknaden i Sverige eller att det för en direktimporterad bil saknas en generalagent i Sverige. Ansvaret för de uttjänta bilar som saknar en ansvarig producent bör fördelas så att varje producent ansvarar för en lika stor andel av bilarna som motsvarar producentens marknadsandel av nyregistrerade bilar i Sverige under det närmast föregående året.

För närvarande inskränks producenternas skyldighet att ta hand om uttjänta bilar till bilar som är registrerade enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Skälet är att underlätta kontrollen över vilka bilar som omfattas av producentansvar. De allra flesta bilarna som lämnas till producenterna kommer även i fortsättningen att vara registrerade i vägtrafikregistret, men det kan förekomma bilar som blivit avregistrerade till följd av s.k. administrativ skrotning. Även sådana bilar skall kunna lämnas kostnadsfritt till en producent. Den nuvarande inskränkningen om att bilarna måste vara registrerade i vägtrafikregistret bör därför tas bort.

På samma sätt som gäller i dag bör producentansvaret vara begränsat till personbilar, bussar och lastbilar som inte är försedda med medar eller band och vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram.

I dag får en producent begära ersättning om en bil som lämnas till producenten saknar ekonomiskt värdefulla delar som motor, växellåda eller andra jämförbara delar samt om bilen har utrustats med delar från någon annan än producenten och dessa svårigen kan återanvändas eller återvinnas. Möjligheten att begära ersättning om bilen utrustats med delar från annan än producenten tas bort. Däremot bör möjligheten att begära ersättning om bilen saknar värdefulla delar finnas kvar. Producenten kommer att få begära skälig ersättning om bilen saknar ekonomiskt värdefulla delar som motor, växellåda och katalysatorer. I de fall då bl.a. kommunen med stöd av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall lämnar ett fordonsvrak för skrotning skall denna ske helt kostnadsfritt.

Sammanfattningsvis innebär förslaget att producentansvaret utvidgas till att omfatta alla uttjänta bilar och en kostnadsfri inlämning försäkras genom att producenterna ges ansvaret för kostnaderna.

Naturvårdsverket bemyndigas att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen.

### *Konkurrens*

I samband med införandet av producentansvaret för bilar konstaterade regeringen (prop. 1995/96:174 s. 17) att det är viktigt att bibehålla konkurrensen om materialet i den uttjänta bilen eftersom den uttjänta bilen kan ha ett ekonomiskt värde och att förutsättningarna för en sund konkurrens på reservdelsmarkanden inte får slås undan av producentansvaret. Vad som anfördes då gäller även nu när producentansvaret skall utvidgas. Det innebär att det även fortsättningsvis skall vara möjligt för en bilägare att lämna en uttjänt bil till en auktoriserad bilskrotare som inte är bunden av ett avtal med en producent. Bilägaren kan således välja om han eller hon vill lämna bilen till en producent eller till en fristående auktoriserad bilskrotare.

### *Ett tydligare producenternas ansvar för insamling och omhändertagande*

Enligt förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar är producenterna skyldiga att anvisa lämpliga ställen för mottagning av uttjänta bilar och se till att en mottagen bil blir omhändertagen för skrotning. Producenternas ekonomiska och fysiska ansvar för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar bör tydliggöras. Det bör tydligt framgå att producentansvaret skall fullgöras genom att producenterna tillhandahåller ett lämpligt insamlingssystem där bilägare kostnadsfritt kan lämna uttjänta bilar. Producentansvaret innebär också att producenten är ansvarig för att transportera de bilar som lämnats till systemet för skrotning av en auktoriserad bilskrotare och att skrotningen sker i enlighet med de bestämmelser som gäller för bilskrotningsverksamhet. Producenten är dessutom skyldig att se till att material och komponenter från bilarna återanvänds, återvinns eller tas om hand på ett annat miljömässigt godtagbart sätt. Ett insamlingssystem bör anses som lämpligt om det ger god service åt konsumenterna, kommuner och andra som kan antas vilja lämna en uttjänt bil, om det finns minst ett mottagningsställe per kommun där det är möjligt för en bilägare att lämna en uttjänt bil till insamlingssystemet, systemet främjar återanvändning och är utformat så att de som hanterar bilarna i systemet inte utsätts för hälso- eller säkerhetsrisker.

Även om ansvaret för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar tydliggörs är det fortfarande producenterna som bestämmer utformningen och organisationen av producentansvaret.

### *Mottagningsställen*

En producent är skyldig att anvisa mottagningsställen dit en bilägare kan lämna en uttjänt bil. Enligt artikel 5.1 bilskrotningsdirektivet skall

mottagningsställen finnas tillgängliga i lämplig omfattning. För att motverka att bilar överges är det viktigt att det är enkelt för en bilägare att lämna sin uttjänta bil för skrotning och det inte är för långa avstånd till producenternas mottagningsställen. För att underlätta för bilägare att lämna en uttjänt bil bör det som huvudregel finnas ett mottagningsställe i varje kommun där en bilägare kan lämna en uttjänt bil till producenterna. Eftersom kommunerna skiljer sig mycket åt beträffande yta och antal innevånare kan avståndet till mottagningsställen i vissa regioner anses som godtagbart även om det inte finns mottagningsställen i varje kommun. Naturvårdsverket bör därför erhålla bemyndigande att medge undantag från kravet på att det skall finnas mottagningsställen i varje kommun om avståndet till ett mottagningsställe i en annan kommun inte är för långt. Ett sådant undantag kan meddelas i föreskrifter eller som beslut i det enskilda fallet.

Vilka platser som producenten kommer att använda som mottagningsställen kan variera. I många fall kommer troligen auktoriserade bilskrotare vara mottagningsställen, men även t.ex. bensinstationer, avfallsstationer och Bilprovningen skulle kunna användas som mottagningsställen. I det fall mottagningsstället är en annan plats än en auktoriserad bilskrotare kan producenten välja att samla ihop och lagra ett antal bilar innan transport till en auktoriserad bilskrotare sker. Mellanlagring av farligt avfall är en tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken och kräver således en tillståndsprövning. Vid en tillståndsprövning skall en lokaliseringssprövning ske och prövningsmyndigheten kan då ta ställning till om lokaliseringen av mottagningsstället är lämpligt bl.a. med hänsyn till eventuell intilliggande bebyggelse. För att kommunerna skall få en samlad bild av lokaliseringen av mottagningsställen inom kommunen bör producenterna samråda med kommunen i samband med att insamlingsystemet byggs upp.

I de fall uttjänta bilar mellanlagras på ett mottagningsställe bör målsättningen vara att bilarna så snart som möjligt transporteras till en auktoriserad bilskrotare.

Naturvårdsverket bemyndigas att meddela föreskrifter om insamlingsystemets närmare utformning.

#### *Ateranvändnings- och återvinningsmålen*

Syftet med ett producentansvar för bilar är att bilarna skall utformas och framställas på ett sådant sätt att uppkomsten av avfall förebyggs och, i fråga om det avfall som ändå uppkommer, att materialet återanvänds eller återvinns. Det är producenternas ansvar att bilar konstrueras så att detta är möjligt. Även fortsättningsvis bör det åligga producenterna att se till att återanvändnings- och återvinningsmålen nås. Målen skall vara formulerade på samma sätt som i dag med den skillnaden att beräkningen av målen skall ske utifrån ett genomsnitt per fordon och år i stället för per producent och år.

Varje uttjänt bil kommer inte omhändertaras inom ramen för producentansvaret, utan även auktoriserade bilskrotare som inte är bundna av avtal med producenter kommer att kunna ta hand om uttjänta bilar. Det tillvaratagande av delar och komponenter för återanvändning och återvinning som sker av auktoriserade bilskrotare som inte har avtal med en

producent skall naturligtvis tillgodoräknas producenterna vid bedömningen av om målen nåtts. Det är därför viktigt att producenterna erhåller uppgifter om den reservdelsförsäljning och materialåtervinning som sker hos dessa auktoriserade bilskrotare. I avsnitt 5 föreslås att skrotningsintyget skall kunna användas för att lämna sådan information.

#### *Skyldighet att lämna upplysningar om bilars innehåll och omhändertagande*

Bilproducenternas informationsansvar är inte lika långtgående som informationsansvaret för andra produktgrupper som omfattas av producentansvar. För att ett nytt bilskrotningssystem skall fungera är det viktigt att bilägaren informeras både om rätten att kostnadsfritt lämna bilen till producenten och var mottagningsställena är lokaliserade, men också vikten av att bilavfall omhändertas på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt med hänsyn till de farliga ämnen som finns i bilarna. Producenterna får själva bestämma hur informationen skall utformas och lämnas bara det sker på ett sådant sätt att informationen når dem som kan antas vilja lämna uttjänta bilar till systemet.

Kommunen skall enligt 15 kap. 11 § miljöbalken ta fram en avfallsplan som skall innehålla uppgift om avfall inom kommunen och om kommunens åtgärder för att minska avfallets mängd och farlighet. Enligt bestämmelsens andra stycke får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avfallsplanens innehåll. För att öka förutsättningarna att bilägare nås av informationen var mottagningsställen finns skall kommunen i avfallsplanen informera om var uttjänta bilar kan lämnas i kommunen.

På samma sätt som gäller i dag skall producenterna lämna information i samband med marknadsföringen av nya bilar samt tillhandahålla upplysningar om material, komponenter och farliga ämnen som finns i bilarna och som behövs för att underlätta återanvändning och återvinning. Producenten skall även fortsättningsvis se till att auktoriserade bilskrotare i lämplig utsträckning får tillgång till anvisningar om dränering och demontering.

#### *Tillsyn, redovisning och sanktioner*

Kommunerna utövar den lokala tillsynen över producentansvaret i enlighet med vad som följer av förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken och Naturvårdsverket är centralt tillsynsvägläddande myndighet. Producenterna skall även fortsättningsvis till Naturvårdsverket lämna uppgifter om omhändertagandet av material och komponenter från uttjänta bilar och övriga uppgifter som Naturvårdsverket behöver för att kontrollera att återanvändnings- och återvinningsmålen uppnås. Uppgifterna skall lämnas årligen. Producenterna skall dessutom årligen redovisa till Naturvårdsverket hur de uppfyller skyldigheterna enligt producentansvaret. Detta är en viss utökning av redovisningsskyldigheten, då den i dag endast omfattas skyldighet att lämna uppgifter om mottagningsställen.

I dag medför det straffansvar för producenterna att bryta mot skyldigheten att kostnadsfritt ta emot uttjänta bilar för skrotning, att se till att en



mottagen bil blir omhändertagen enligt bestämmelserna för bilskrotning och att lämna de uppgifter till Naturvårdsverket som verket behöver för att kontrollera att återanvändnings- och återvinningsmålen uppnås. Producenternas skyldighet att tillhandahålla ett insamlingssystem är en sådan väsentlig del av producentansvaret att även denna skyldighet bör vara förenad med straffansvar. Enligt 31 § första stycket 2 förordningen (2005:209) om producentansvar för elektriska och elektroniska produkter döms den till böter som av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot skyldigheten att tillhandahålla ett eller flera lämpliga insamlingssystem. Motsvarande straffansvar bör finnas även för bilproducenter. Däremot bör skyldigheten för producenter att lämna de uppgifter till Naturvårdsverket som verket behöver för att kontrollera att återvinnings- och återanvändningsmålen uppnås kunna förenas med miljöstraffsavgift i stället för böter. Det överensstämmer med vad som gäller enligt förordningen (2005:209) om producentansvar för elektriska och elektroniska produkter.

#### 4 Bilskrotningsverksamhet

**Förslaget:** De av Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2002:2) som bör vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan flyttas upp på förordningsnivå.

Möjligheten för länsstyrelsen att föreskriva att en auktoriserad bilskrotare skall var skyldig att på begäran hämta en skrotbil tas bort som en följd av det utökade producentansvaret. Även skyldigheten för en auktoriserad bilskrotare att ta emot en bil om begärd avgift samtidigt erläggs tas bort.

Vid inlämnandet av en uttjänt bil skall den auktoriserade bilskrotaren, producenten eller den som på producentens vägnar tar emot bilen utfärda ett mottagningsbevis som bekräftelse på att bilen tagits emot för skrotning. Överlämnandet innebär en äganderättsövergång som skall anmälas till Vägverket. I samband med anmälan om äganderättsövergången skall bilen ställas av. Någon möjlighet att ställa på bilen finns inte. Den som med uppsåt eller av oaktsamhet utfärdar ett mottagningsbevis utan att vara behörig eller i ett mottagningsbevis lämnar en oriktig uppgift av betydelse skall kunna dömas till böter.

Till skillnad mot vad som gäller i dag skall ett skrotningsintyg inte utfärdas förrän sådana åtgärder vidtagits som försvårar att bilen kan användas i trafik. Den nuvarande möjligheten för producenter att utfärda skrotningsintyg tas bort. Ett skrotningsintyg skall innehålla sådana uppgifter att det kan tjäna som underlag för att bedöma återanvändnings- och återvinningsmålen och en kopia av skrotningsintyget skall sändas till producenten. För att kunna dömas till ansvar för en oriktig uppgift i ett skrotningsintyg krävs att uppgiften varit av betydelse. För att kunna dömas till ansvar för en oriktig uppgift i en ansökan om auktorisation, i en anmälan om att en auktorisation inte utnyttjas eller i en anmälan att en behörighet att underteckna skrotningsintyg upphört att gälla, krävs att uppgiften varit av betydelse för en myndighets prövning eller tillsyn.

Länsstyrelsens beslut om auktorisation, återkallelse av auktorisation, godkännande av behörig person att underteckna skrotningsintyg, ställande av säkerhet och det högsta antalet bilar som samtidigt får finnas i lager, överklagas till miljödomstol i stället för till allmän förvaltningsdomstol.

**Skälen för förslaget:** I samband med införandet av bilskrotninglagen (1975:343) infördes ett krav på att en bilskrotare skulle vara auktoriserad för att få utfärda skrotningsintyg. Däremot krävdes inte auktorisering för att få bedriva verksamhet som bilskrotare. Genom propositionen 2000/01:47 skärptes kraven för att få bedriva bilskrotningsverksamhet. Syftet var att skapa bättre förutsättningar för kontroll av verksamheten samt att lika villkor skulle gälla för alla aktörer i branschen. Numera framgår det av 2 § bilskrotninglagen att endast auktoriserade bilskrotare har rätt att yrkesmässigt skrota uttjänta bilar. Med bestämmelsen genomförs också kravet i artikel 6.2 bilskrotningsdirektivet om att alla bilskrotare skall ha tillstånd från eller registreras hos berörda myndigheter (se prop. 2002/03:117 s. 79). Enligt Statskontorets rapport fanns det 346 auktoriserade bilskrotare i juli 2004. Även fortsättningsvis bör det krävas att en bilskrotare är auktoriserad för att få bedriva bilskrotning yrkesmässigt.

#### *Skrotningsintyg*

I dag utfärdas ett skrotningsintyg när en uttjänt bil tas emot för skrotning. Det innebär att skrotningsintyget utfärdas innan bilen blivit skrotad. Eftersom skrotningsintyget ligger till grund för avregistrering av bilen innebär det tidiga utfärdandet av skrotningsintyg en risk för att bilar som avregistrerats fortfarande används i trafik. Skrotningsintyget bör vara ett intyg på att bilen faktiskt blivit omhändertagen för skrotning. Det bör inte krävas att bilen blivit fullständigt sluskrotad för att intyg skall få utfärdas, men dränering, demontering eller andra förbehandlingsåtgärder för att omhänderta bilen bör ha vidtagits. Det viktiga är att det inte längre skall vara möjligt att använda bilen i trafik.

Skrotningsintyg får i dag utfärdas av auktoriserade bilskrotare och producenter. Möjligheten för en producent att utfärda skrotningsintyg infördes för att en bilägare, i de fall bilen lämnades till en producent, inte skulle behöva vänta alltför länge på skrotningsintyget och utbetalningen av skrotningspremien (se prop. 2000/01:47 s. 23). Det faktum att skrotningsintyg får utfärdas först när bilen blivit omhändertagen för skrotning innebär att det i praktiken endast är auktoriserade bilskrotare som kommer att utfärda skrotningsintyg. Den nuvarande möjligheten för producenter att utfärda skrotningsintyg bör därför tas bort. Det innebär att även skyldigheten för producenten att inkomma med en anmälan till länsstyrelsen tas bort.

Producenterna skall till Naturvårdsverket lämna de uppgifter som verket behöver för att kunna kontrollera att återvinnings- och återanvändningsmålen uppnås. För att producenterna skall få ett bra underlag för sin rapportering bör skrotningsintyget innehålla sådana uppgifter att det kan tjäna som underlag för att bedöma återvinnings- och

återanvändningsnivåerna. En kopia av skrotningsintyget bör sändas till producenterna. I övrigt skall skrotningsintygen innehålla samma uppgifter som i dag.

### *Mottagningsbevis*

Som anförts ovan kommer skrotningsintyg att utfärdas vid en senare tidpunkt än vad som är fallet i dag. Fortfarande gäller dock att en bilägare bör avregistreras ur vägtrafikregistret i samband med att en uttjänt bil lämnas för skrotning. När bilen lämnas till ett mottagningsställe bör därför äganderätten till bilen övergå från bilägaren till den som tar emot bilen för skrotning, i första hand en producent eller en bilskrotare. Producenten bör kunna ingå avtal med en annan aktör som på producentens vägnar tar emot bilen. Då går äganderätten i stället över till denna aktör. Det är fråga om en särskild form av fordonsöverlåtelse, nämligen en överlåtelse för det bestämda ändamålet att bilen skall skrotas. Som en bekräftelse på att bilen tagits emot för skrotning skall mottagaren utfärda ett mottagningsbevis. Mottagningsbeviset är en skriftlig bekräftelse på att en uttjänt bil överlämnats för skrotning. Vägverket får meddela föreskrifter om hur ett mottagningsbevis skall utfärdas. Enligt 10 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister skall den registrerade ägaren och den som förvärvat ett fordon anmäla ett ägarbyte till Vägverket. Det bör av en anmälan om ägarbyte framgå om det är fråga om en överlåtelse för skrotning. En sådan anmälan bör innebära att bilen automatiskt ställs av. Någon möjlighet att ställa på en bil som överlåtits för skrotning bör inte finnas, utan bilen bör förbi avställd till dess skrotningsintyg utfärdas och bilen kan avregistreras.

### *Tillsyn och överklagande*

Enligt vad som framgår nedan under avsnitt 8 föreslås att regleringen av bilskrotningsverksamhet skall placeras under miljöbalken. Därigenom kommer tillsynen av bestämmelsernas efterlevnad följa miljöbalkens tillsynssystem. Redan tidigare har det eftersträvats att tillsynsansvaret vad avser efterlevnaden av bilskrotningslagstiftningen skall överensstämma med tillsynsansvaret för bilskrotningsverksamheten enligt miljöbalken (se prop. 2002/03:117 s. 78). Någon skillnad i sak torde det därför inte innebära utan på samma sätt som gäller i dag kommer kommunen att vara operativ tillsynsmyndighet både över bilskrotning som miljöfarlig verksamhet och över att bilskrotarna efterlever de administrativa krav som följer av bilskrotningslagstiftningen. Naturvårdsverket kommer att vara centralt tillsynsväglädd myndighet.

I dag överklagas beslut av länsstyrelserna om auktorisation, återkallelse av auktorisation, godkännande av behörig person att underteckna skrotningsintyg, ställande av säkerhet och det högsta antalet bilar som samtidigt får finnas i lager till allmän förvaltningsdomstol. När bestämmelserna nu placeras under miljöbalken är det mer lämpligt att besluten överklagas till miljödomstol.

## Sanktioner

Regeringen har med stöd av 9 kap. 5 § miljöbalken bemyndigat Naturvårdsverket att meddela närmare föreskrifter om vilka försiktighetsmått som skall gälla vid lagring, tömning, demontering och annat omhändertagande av skrotbilar (47 § 10 förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Enligt 29 kap. 8 § första stycket 13 miljöbalken kan den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot dessa föreskrifter dömas till böter eller fängelse i högst två år. I propositionen Miljöbalkens sanktionssystem, m.m. (prop. 2005/06:182 s. 106) konstaterar regeringen att de av Naturvårdsverkets föreskrifter som även fortsättningsvis bör vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan skall flyttas upp på förordningsnivå.

I samband med den översyn av bestämmelserna för bilskrotning som nu sker är det lämpligt att flytta upp de handlingsregler som bör vara förenade med fängelse i straffskalan på förordningsnivå. Med hänsyn till de farliga ämnen som finns i uttjänta bilar och då uttjänta bilar, i sin helhet utgör farligt avfall bör överträdelser mot sådana handlingsregler som rör lagring och behandling av uttjänta bilar kunna medföra fängelse. Det samma gäller för föreskrifter som rör sanering och säkerhet. Buller är inte en sådan typ av olägenhet som är lämplig att reglera i form av generella bestämmelser eftersom behovet av att reglera bullerstörningar varierar med verksamhetens lokalisering. I stället bör tillsynsmyndigheten i föreläggande ange vilka bullerkrav som skall gälla för verksamheten. Ett sådant föreläggande kan vid behov förenas med vite. Krav på dokumentation bör även fortsättningsvis meddelas av Naturvårdsverket och överträdelser av krav på dokumentation bör kunna föranleda en miljöstraffsavgift.

För att kunna dömas till ansvar för en oriktig uppgift i ett skrotningsintyg bör krävas att uppgiften varit av betydelse. För att kunna dömas till ansvar för en oriktig uppgift i en ansökan om auktorisation, i en anmälan om att en auktorisation inte utnyttjas eller i en anmälan att en behörighet att underteckna skrotningsintyg upphört att gälla, bör krävas att uppgiften varit av betydelse för en myndighets prövning eller tillsyn. På motsvarande sätt som gäller för skrotningsintyg bör den som med uppsåt eller av oaktsamhet utfärdar ett mottagningsbevis utan att vara behörig eller i ett mottagningsbevis lämnar en oriktig uppgift av betydelse kunna dömas till böter.

## 5 Bilskrotningsfonden, skrotningsavgifter och skrotningspremier

**Förslaget:** Som en följd av ett utökat och tydligare producentansvar skall det nuvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier tas bort och bilskrotningsfonden upphöra. Inbetalningen av skrotningsavgifter upphör per den 1 januari 2007 och bilskrotningsfonden kommer på sikt att avvecklas. Fondens inestående medel skall användas för att gynna utskrotningen av gamla bilar som saknar katalysatorer. Det innebär att en premie kommer att betalas ut för skrotning av bilar av en årsmodell äldre än 1988.

Premien skall utbetalas till bilägaren i samband med att bilen lämnas för skrotning. Eftersom skrotningsintyg kommer att utfärdas vid en senare tidpunkt än vad som gäller i dag, skall skrotningspremien utbetalas när bilen överläts för skrotning.

**Skälen för förslaget:** I bilskrottningslagen och bilskrottningsförordningen finns bestämmelser om den statliga bilskrotningsfonden. Fonden finansieras genom att en avgift, s.k. skrotningsavgift, tas ut första gången en bil registreras i Sverige. 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 bilskrotningspremie. Syftet med premien är att den skall utgöra ett ekonomiskt incitament för att bilägaren skall lämna sin uttjänta bil till skrotning. Tanken har varit att premien skall täcka kostnaderna för skrotningen samt ge ett visst överskott till bilägaren. Premiens storlek har varierat över tiden. För närvarande är premien 700 kr för sådana bilar som omfattas av producentansvaret och för övriga bilar uppgår den till mellan 700–1 700 kronor beroende på bilens ålder. Syftet med den differentierade premien är att få till stånd en ökad utskrotning av äldre bilar. Utöver bilskrotningspremier får i dag fondens medel användas för att finansiera kommunala kampanjer för att samla in övergivna bilar och ställa i ordning de platser där bilarna stått och till verksamhet för materialåtervinning av delar från fordon.

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 producentansvaret nu föreslås utvidgas till att omfatta alla uttjänta bilar behöver premien inte längre täcka kostnaderna för skrotning av bilarna. Frågan är dock om det finns anledning att behålla ett system med avgifter och premier som ett incitament för ägaren att lämna bilen för skrotning.

Ett utvidgat och tydligt producentansvar innebär att systemet med bilskrotningsavgifter och bilskrotningspremier inte längre behövs för att säkerställa ett miljömässigt omhändertagande av uttjänta bilar. Premien har under en lång tid inte fungerat som det incitament som den

ursprungligen var tänkt. Bilskrotningsfonden bör därför avvecklas och inbetalningen av skrotningsavgifter bör upphöra i samband med införandet av det utvidgade producentansvaret. Fondens återstående medel bör användas till att gynna utskrotningen av äldre bilar som saknar katalysator. För att få till stånd en snabb utskrotning av gamla bilar bör bilägaren få en premie om XXXX kronor när en bil äldre än årsmodell 1988 lämnas för skrotning. Eftersom syftet är att minska påverkan på luftkvaliteten bör skrotningspremier endast utgå för sådana bilar som är i trafik den 1 januari 2007. Möjligheten att använda fondens medel för att finansiera kommunala kampanjer i syfte att samla in övergivna bilar och till verksamhet för materialåtervinning av delar från fordon tas bort.

I dag utbetalas premien i samband med att bilen avregistreras i vägtrafikregistret. Avregistreringen sker när skrotningsintyget utfärdats. Även fortsättningsvis kommer skrotningsintyget att ligga till grund för bilens avregistrering, men enligt vad som föreslagits ovan kommer skrotningsintyget att utfärdas vid en senare tidpunkt än vad som sker i dag. För att bilägaren skall komma i åtnjutande av premien i samband med att bilen lämnas för skrotning bör premien utbetalas i samband med att bilägaren anmäler att bilen överläts för skrotning och ett motagningsbevis utfärdats.

## 6 Administrativ skrotning och avställning

Förslaget Vägverkets möjlighet enligt 11 kap. 3 § 2 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister att permanent avregistrera en bil utan att skrotningsintyg uppvisats, s.k. administrativ skrotning, tas bort. Det skall bara vara möjligt att ha en bil avställd under ett år i taget. För att ha en bil avställd under längre tid fordras att bilägaren förnyar sin ansökan om avställning när året gått. Om inte så sker kommer bilen automatiskt att ställas på.

**Skälen för förslaget:** Vägverket får enligt 11 kap. 3 § 2 förordningen om vägtrafikregister avregistrera ett fordon även utan uppvisande av skrotningsintyg om det finns anledning att anta att fordonet inte längre finns i behåll eller kommer att användas i trafik. Det innebär att en bil avregistreras när bilägaren inte betalt skatt under tre år eller om fordonet varit avställt i tre år utan att ägaren betalt registerhållningsavgiften och varken ägarbyte eller besiktning skett under de tre senaste åren. Förfarandet kallas administrativ skrotning och syftet är att vägtrafikregistret skall vara så aktuellt som möjligt. Den administrativa skrotningen innebär att uppgifter om fordonet försvinner ur vägtrafikregistret utan att man vet vad som hänt med bilen. Förfarandet med administrativ skrotning tillsammans med möjligheterna att ha en bil avställd under obegränsad tid riskerar medföra att bilar blir stående eller överges i stället för att skrotas. Bilar som blir stående under lång tid och som inte omhändertas på ett riktigt sätt riskerar att börja läcka farliga ämnen och kan bli till en olägenhet för både människors hälsa och miljön.

Förfarandet med administrativ skrotning bör därför tas bort. Att helt ta bort möjligheten till avställning är däremot inte rimligt. Den som inte

avser att använda sin bil under en period skall inte heller behöva betala skatt och försäkring. Däremot bör möjligheten att ställa av en bil tidsbegränsas. När en bil ställs av efter anmälan av bilägaren bör tiden för avställning begränsas till ett år. Om bilägaren önskar ha bilen avställd under längre tid måste ägaren innan året gått komma in med en förnyad ansökan. Om så inte sker kommer bilen automatiskt att ställas på. Genom en tidsbegränsad avställning tvingas bilägaren regelbundet att ta ett aktivt beslut om bilen skall vara avställd även fortsättningsvis. Även fortsättningsvis bör det dock vara möjligt att ha veteranfordon avställda under en längre tid utan att avställningen behöver förnyas varje år. Sammantaget syftar förslaget till att minska antalet bilar som blir stående utan att användas i stället för att skrotas.

## 7 En ny författningsstruktur

**Förslaget:** Som en följd av att systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier upphör upphävs bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen. Bemyndiganden motsvarande de som i dag finns i 1 a §, 2 § andra stycket, 5 § och 20 § bilskrotningslagen införs i 15 kap. miljöbalken. I 15 kap. miljöbalken införs också ett nytt bemyndigande enligt vilket regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, om det behövs av hälso- eller miljöskäl, får meddela föreskrifter om att den som yrkesmässigt tar emot personbilar, bussar eller lastbilar som har en totalvikt överstigande 3 550 kilogram skall vara auktoriserad. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer erhåller även ett bemyndigande att meddela föreskrifter om mottagningsbevis. Den nuvarande bilskrotningsförordningen ersätts av en ny förordning om bilskrotningsverksamhet. En ny lag om användande av bilskrotningsfondens medel meddelas. Den nuvarande förordningen om producentansvar för bilar ersätts av en ny.

**Skälen för förslaget:** Förslaget om att inbetalningen av skrotningsavgifter och utbetalning av skrotningspremier skall upphöra innebär att merparten av bestämmelserna i bilskrotningslagen bör upphävas. Bilskrotningsfonden avvecklas och bestämmelser om vad fondens medel kan användas till bör införas i en ny lag. Eftersom skrotning av uttjänta bilar är en avfallsfråga bör de bestämmelser i bilskrotningslagen som skall gälla även fortsättningsvis föras över till 15 kap. miljöbalken. Det innebär att bemyndiganden motsvarande de som i dag finns i 1 a §, 2 § andra stycket och 20 §§ bilskrotningslagen bör föras in i 15 kap. miljöbalken. Bemyndigandet i 5 § bilskrotningslagen bör i den del det avser rätt att meddela föreskrifter om skrotningsintyg föras över till 15 kap. miljöbalken.

Regeringen har i dag bemyndigande att meddela föreskrifter om auktorisation av bilskrotare. Regeringens bemyndigande bör dock vidgas till att omfattas rätt att meddela föreskrifter om att det krävs auktorisation för att yrkesmässigt skrota bilar. Bemyndigandet införs i 15 kap. miljöbalken. Bestämmelsen i 2 § bilskrotningslagen kan då föras ner på förordningsnivå. Bestämmelsen i 3 § bilskrotningslagen om vilka som får



meddela skrotningsintyg kan med stöd av befintligt bemyndigande i 5 § flyttas ned på förordningsnivå. Som en följd av att 2 § bilskrotningslagen flyttas ned på förordningsnivå flyttas även straffbestämmelsen i 23 § bilskrotningslagen ner på förordningsnivå. Den nuvarande bilskrotningsförordningen bör upphävas och ersättas av en ny förordning om bilskrotningsverksamhet.

Förslaget till ett utökat och tydligare producentansvar innebär att flera bestämmelser rörande producentansvaret behöver ändras och flera nya bestämmelser behöver meddelas. Den nuvarande förordningen om producentansvar för bilar bör därför ersättas med en ny.

## 8 Ikraftträdande

**Förslaget:** Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2007. Bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen skall fortsätta att gälla på förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

**Skälen för förslaget:** Enligt bilskrotningsdirektivet skall det utökade producentansvaret vara genomfört senast den 1 januari 2007. Samtidigt bör även övriga ändringar träda i kraft. I huvudsak bör ändringarna gälla med omedelbar verkan. Eftersom betalningsskyldigheten för skrotningsavgiften inträder först mellan tre veckor och en månad från det att avgiftsskyldigheten inträdde kommer dock bestämmelserna i bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen om skrotningsavgiften behöva tillämpas även efter lagens respektive förordningens upphävande.

## 9 Konsekvenser

Förslagen om ändring i miljöbalken innebär endast att fyra av de bemyndiganden som i dag finns i bilskrotningslagen flyttas till miljöbalken. Någon ändring i sak är inte avsedd. Dessutom införs två nya bemyndiganden. Det ena avses att används för att införa den bestämmelse som i dag finns i 2 § bilskrotningslagen på förordningsnivå. Det andra bemyndigandet innebär att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om mottagningsbevis. Några konsekvenser av användandet av dessa bemyndiganden kan inte förutses.

Förslaget till ett utvidgat producentansvar innebär att producenternas får ansvar för ett större antal och äldre bilar. Producenterna har bedömt att intäkterna från försäljningen av skrotet och en mer rationell hantering innebär att det inte uppstår några kostnader. Det utökade producentansvaret kommer också att innebära ökat informationsansvar för producenterna. Samtidigt innebär förslaget att inbetalningarna av skrotningsavgifter skall upphöra minskade utgifter för producenterna.

Förslaget att utbetalningarna av skrotningspremierna under en övergångsperiod endast kommer att gälla för vissa bilar och att



utbetalningarna på sikt helt kommer att upphöra innebär att bilskrotare kan tvingas att upphöra med sin verksamhet. Samtidigt innebär det utökade producentansvaret och kravet på att tillhandahålla mottagningsställen i varje kommun att producenterna på sikt kan behöva sluta avtal med fler bilskrotare.

Bilägaren erhåller en rätt att kostnadsfritt lämna sin bil för skrotning. Bilägaren får också möjlighet att ta bort och återanvända värdefulla reservdelar. För bilägarna torde den borttagna premien endast få marginell effekt eftersom premien ofta endast täckt bilskrotarens mottagningsavgift.

Om antalet bilskrotare minskar innebär det färre verksamheter för kommunerna att utöva tillsyn över. Samtidigt tillkommer att antal mottagningsställen som kommuner eller länsstyrelser kommer att ha tillsynsansvaret för. Kommunerna och länsstyrelserna har dock möjlighet att finansiera sin tillsynsverksamhet genom uttag av avgift. Kommunen åläggs ett visst informationsansvar. Informationen kan dock lämnas tillsammans med annan information om avfallshandlingen och arbetet torde inte medföra några extra kostnader. Möjligheten för kommunen att ansöka om bidrag ur bilskrotningsfonden för kampanjer i syfte att samla in och skrota övergivna bilar tas bort. Däremot har kommunen rätt att erhålla skrotningspremie för övergivna bilar som tillfallit kommunen om bilen i övrigt uppfyller de kriterier som gäller för utbetalning av skrotningspremier.

Förslaget till förändringar i förordningen om vägtrafikregister innebär ett visst administrativt arbete för Vägverket samtidigt kommer Vägverket på sikt inte längre att behöva förvalta bilskrotningsfonden.

Förslaget att länsstyrelsens beslut rörande auktoriserade bilskrotare och bilskrotningsverksamhet skall kunna överklagas till miljödomstolen innebär att antalet överklagade mål till miljödomstolen och Miljööverdomstolen kan öka något samtidigt som motsvarande minskning sker hos de allmänna förvaltningsdomstolarna.

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*<sup>1</sup>, senast ändrat genom kommissionens beslut 2005/673/EG<sup>2</sup>, 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

<sup>1</sup> EGT L 269, 21.10.2000, s. 34 (Celex 32000L0053).

<sup>2</sup> EUT L 254, 30.09.2005, s. 69 (Celex 32005D0673).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*meddelade med stöd av balken även skall gälla i fråga om andra slag av motorfordon.*

*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.

## **Lag (2006:XX) 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.

## Förordning (2006:XX) om producentansvar för bilar

1 § Syftet med denna förordning är att bilar skall utformas och framställas på ett sådant sätt att uppkomsten av avfall förebyggs och, i fråga om det avfall som ändå uppkommer, att

1. producenter skall tillhandahålla system för insamling av uttjänta bilar,
2. en uttjänt bil kan återvinnas eller komponenter från en sådan bil kan återanvändas, och
3. de mål som anges i 9 § denna förordning kan nås.

### Definitioner

2 § I denna förordning avses med

*bil*: personbil, buss eller lastbil som inte är försedd med medar eller band och vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram,

*uttjänt bil*: en bil som är avfall,

*producent*: den som yrkesmässigt i Sverige tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in bilar,

*auktoriserad bilskrotare*: bilskrotare som är auktoriserad enligt förordningen (2006:XXX) om bilskrotningsverksamhet,

*insamlingsystem*: system som en producent upprätthåller eller är ansluten till och dit uttjänta bilar kan lämnas för att på producentens vägnar transporteras bort och återanvändas, återvinnas eller bortskaffas,

*behandling*: varje verksamhet efter det att en uttjänt bil har överlämnats till en anläggning för sanering, demontering, sönderdelning, fragmentering, återvinning eller förberedelser för bortskaffande av fragmenteringavfallet, och varje annat förfarande som utförs för att återvinna eller bortskaffa uttjänta bilar och deras komponenter,

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

*materialåtervinning*: upparbetning av avfallsmaterial för annan användning än återanvändning eller energiåtervinning,

*energiåtervinning*: användning av avfallsmaterial för att ta vara på den energi som finns i materialet,

*farliga ämnen*: alla ämnen som skall anses farliga enligt rådets direktiv 67/548/EEG av den 27 juni 1967 om tillnärmning av lagar och andra författningar om klassificering, förpackning och märkning av farliga ämnen<sup>3</sup>, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/73/EG<sup>4</sup>.

3 § Termer och uttryck som i övrigt används i denna förordning har samma betydelse som i miljöbalken, avfallsförordningen (2001:1063) och förordningen (2006:XX) bilskrotningsverksamhet.

<sup>3</sup> EGT 196, 16.8.1967, s. 1 (Celex 31967L0548).

<sup>4</sup> EUT L 152, 30.04.2004, s. 1 (Celex 32004L0073).

## Skyldighet att ta hand om uttjänta bilar

4 § En producent skall ta hand om en uttjänt bil om producenten tillverkat bilen i eller yrkesmässigt fört in den till Sverige.

En producent som i Sverige är generalagent för ett fordonsmärke skall också ta hand om en uttjänt bil som direktimporterats, om bilen är av det märke som producenten representerar.

Beträffande de uttjänta bilar för vilka det inte finns en ansvarig producent enligt första eller andra stycket skall en producent under varje år svara för en lika stor andel som motsvarar producentens marknadsandel av nyregistrerade bilar i Sverige under det närmast föregående året.

5 § Producenten skall utan ersättning ta hand om de uttjänta bilar för vilka producenten är ansvarig enligt 4 §.

En producent får trots vad som anförs i första stycket begära skälig ersättning om bilen saknar ekonomiskt värdefulla delar som motor, växellåda eller katalysatorer. Detta gäller dock inte när ett fordonsvrak enligt lagen (1992:129) om flyttning av fordon i vissa fall lämnas till producenten för skrotning.

6 § Producenten skall fullgöra sin skyldighet enligt 4 § genom att se till

1. att det finns ett eller flera lämpliga insamlingssystem för uttjänta bilar,

2. att en uttjänt bil som lämnas till det eller de insamlingssystem som avses i 1 transporteras till och omhändertas för skrotning av en auktoriserad bilskrotare i enlighet med förordningen (2006:XX) om bilskrotningsverksamhet, och

3. att material och komponenter från en uttjänt bil återanvänds, återvinns eller tas om hand på ett annat miljömässigt godtagbart sätt. I första hand skall material och komponenter återanvänds om detta är miljömässigt motiverat. I andra hand gäller att materialåtervinning har företräde framför energiutvinning.

7 § Ett insamlingssystem skall anses lämpligt om det

1. är lättillgängligt och ger god service åt bilägare, kommuner och andra som kan antas vilja lämna en uttjänt bil,

2. i varje kommun finns minst ett mottagningsställe där det är möjligt att lämna en uttjänt bil till insamlingssystemet,

3. främjar återanvändning av material och komponenter från den uttjänta bilen, och

4. är utformat så att de som hanterar uttjänta bilar i systemet inte på grund av bilarnas beskaffenhet utsätts för hälso- eller säkerhetsrisk.

8 § Producenten skall samråda med kommunen i frågan om lokalisering av mottagningsställen inom kommunen.

9 § Producenten skall se till att minst 85 procent av bilens vikt återanvänds eller återvinns och att från och med år 2015 minst 95 procent av bilens vikt återanvänds eller återvinns.

Producenten skall se till att den återanvändning eller återvinning som avses i första stycket utgörs av återanvändning eller materialåtervinning

från och med år 2006 med minst 80 procent av bilens vikt och från och med år 2015 med minst 85 procent av bilens vikt.

De andelar som avses i första och andra styckena skall beräknas på tjänstevikten på bil exklusive förarvikt enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och utgöra ett genomsnitt per fordon och år.

Vad som sägs i första stycket gäller dock inte sådana bilar som har särskilda karosseriarrangemang eller särskild utrustning för att kunna användas för särskilda transportuppgifter, såsom campingbilar, ambulanser, begravningsbilar eller andra bilar avsedda för särskilda ändamål i enlighet med punkten 5 i bilaga II till rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>5</sup> i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2001/116/EG<sup>6</sup>.

### **Skyldighet att lämna upplysningar om bilars innehåll och omhändertagande**

**14 §** En producent skall lämna information om

1. att en uttjänt bil kan lämnas kostnadsfritt till ett insamlingssystem,
2. lokaliseringen av mottagningsställen,
3. vikten av att en uttjänt bil omhändertas på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt med hänsyn till förekomsten av farliga ämnen i bilarna, och
4. det återvinningsresultat som återlämnandet bidrar till.

Informationen skall utformas och lämnas på ett sådant sätt att den når dem som kan antas vilja lämna uttjänta bilar till ett insamlingssystem.

**15 §** En producent skall i samband med marknadsföring av nya bilar som producenten tillverkat i eller fört in till Sverige lämna information om

1. bilarnas och komponenternas konstruktion med avseende på möjligheter till återvinning och materialåtervinning,
2. hur uttjänta bilar är avsedda att tas om hand så att bilarna demonteras, töms på vätskor och i övrigt hanteras på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt,
3. vad producenten tillsammans med andra berörda aktörer gör i fråga om att utarbeta bästa möjliga metoder för återanvändning, materialåtervinning och annan återvinning av uttjänta bilar och deras komponenter,
4. vilka framsteg som gjorts i fråga om att minska behovet av att bortskaffa avfall som uppkommer av uttjänta bilar och deras komponenter till förmån för ökad materialåtervinning och annan återvinning.

En producent skall fullgöra sin skyldighet enligt första stycket genom att göra informationen tillgänglig för tänkbara bilköpare. Informationen skall finnas i broschyr, i informationsblad, på webbplats eller på annat sätt skriftligt i det material som används i marknadsföringen av nya bilar.

<sup>5</sup> EGT L 42, 23.3.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>6</sup> EGT L 18, 21.1.2002, s. 1 (Celex 32001L0116).

Informationen skall vid tillämpningen av marknadsföringslagen (1995:450) anses utgöra sådan information av särskild betydelse från konsumentsynpunkt som avses i 4 § andra stycket den lagen.

**16 §** En producent skall för de bilar som producenten tillverkat i eller fört in till Sverige tillhandahålla de upplysningar om material, komponenter och farliga ämnen som finns i bilarna som behövs för att underlätta återanvändning och återvinning.

Producenten skall se till att auktoriserade bils-krotare i lämplig utsträckning får tillgång till anvisningar om dränering och demontering.

**17 §** När en kommun informerar hushållen om avfallshanteringen inom kommunen skall kommunen även lämna information om hanteringen av uttjänta bilar som skall innehålla upplysningar om de insamlings-system som hushållen har tillgång till.

### **Redovisning och tillsyn m.m.**

**18 §** En producent skall årligen till Naturvårdsverket redovisa på vilket sätt producenten har uppfyllt sina skyldigheter enligt denna förordning och lämna de uppgifter som Naturvårdsverket behöver för att kontrollera att återanvändnings- och återvinningsnivåerna i 9 § uppnås.

**19 §** Naturvårdsverket skall fullgöra de uppgifter i fråga om rapportering till Europeiska gemenskapernas kommission som framgår av artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon<sup>7</sup>, senast ändrat genom kommissionens beslut 2005/673/EG<sup>8</sup>. Vägverket skall bidra med underlag till rapporteringen.

**20 §** I förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken och förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken finns bestämmelser om tillsyn och avgifter.

### **Bemyndiganden**

**21 §** Naturvårdsverket får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av 4, 6, 7 och 18 §§.

Naturvårdsverket får föreskriva eller i det enskilda fallet besluta att kravet i 7 § 2 om att det i varje kommun skall finnas minst ett mottagningsställe inte skall gälla om det inom ett rimligt avstånd finns ett mottagningsställe i en annan kommun.

### **Straffbestämmelser**

**22 §** Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter att ta hand om uttjänta bilar enligt vad som följer av 4 och 6 §§,

<sup>7</sup> EGT L 269, 21.10.2000, s. 34 (Celex 32000L0053).

<sup>8</sup> EUT L 254, 30.09.2005, s. 69 (Celex 32005D0673).



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

Till ansvar enligt denna förordning döms inte om gärningen är belagd med straff enligt 29 kap. miljöbalken.

Denna förordning träder i kraft den XXXX, då förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar skall upphöra att gälla.

## Förordning (2006:XX) om bilskrotningsverksamhet

1 § I denna förordning avses med

*bilskrotare*: en fysik eller juridisk person som utför eller avser att utföra bilskrotning,

*bilskrotning*: yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta bilar för slutskrotning eller för tillvaratagande av delar av sådana bilar för försäljning,

*uttjänt bil*: en bil som är avfall och vars vikt inte överstiger 3 500 kilogram,

*mottagningsbevis*: en skriftlig bekräftelse på att en uttjänt bil förvärvats för skrotning,

*skrotningsintyg*: intyg som visar att sanering, demontering eller andra behandlande åtgärder för att omhänderta en uttjänt bil har inletts och som utfärdas för avregistrering ur vägtrafikregistret,

*producent*: den som är producent enligt förordningen (2006:XX) om producentansvar för bilar.

Fordonsbegreppen i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

### Auktorisation av bilskrotare

2 § En personbil, buss eller lastbil som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram får yrkesmässigt skrotas endast av en auktoriserad bilskrotare.

3 § Länsstyrelsen i det län där bilskrotningen huvudsakligen skall ske meddelar auktorisation av bilskrotare.

Auktorisation meddelas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas efter ansökan.

4 § En bilskrotare kan efter ansökan få auktorisation, om

1. de tillstånd som kan behövas enligt plan- och bygglagen (1987:10) eller miljöbalken har meddelats för verksamheten och för upplag, byggnader eller andra anläggningar,

2. sökanden innehar maskinell anläggning för omvandling av uttjänta bilar till metallskrot eller det genom avtal med en auktoriserad bilskrotare som har en sådan anläggning eller på annat sätt kan anses säkerställt att mottagna uttjänta bilar kommer att sluskskrotas, och

3. det inte finns anledning att anta att sökanden åsidosätter de villkor som gäller för tillstånd enligt plan- och bygglagen (1987:10) eller miljöbalken eller att sökanden på annat sätt handlar i strid med vad som åligger sökanden i fråga om verksamheten enligt gällande lagstiftning om bebyggelse eller miljövard.

Auktorisation får inte meddelas den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken.

5 § En ansökan om auktorisation av bilskrotare skall innehålla uppgifter om

1. sökandens namn, firma och postadress, samt i fråga om fysisk person, personnummer, och i fråga om juridisk person, tilldelat organisationsnummer enligt lagen (1974:174) om identitetsbeteckning för juridiska personer m.fl.,

2. platsen för upplag, byggnader eller andra anläggningar där sökanden bedriver eller avser att bedriva bilskrotning, och

3. förhållanden som avses i 4 § första stycket 1 och 2.

Till ansökan skall sökanden foga handlingar som visar att de villkor som anges i 4 § första stycket 1 och 2 och andra stycket är uppfyllda.

**6 §** Länsstyrelsen skall i ärende om auktorisation inhämta yttrande från kommunstyrelsen, polismyndigheten samt, om sökanden avser att till någon del utföra bilskrotning vid anläggning i annat län, länsstyrelsen i det länet.

#### **Återkallelse av auktorisation m.m.**

**7 §** Länsstyrelsen får återkalla en auktorisation, om

1. det inträder en sådan omständighet att bilskrotaren enligt 4 § första stycket 1 eller 2 inte skulle ha varit berättigad att erhålla auktorisation,

2. bilskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina åligganden enligt denna förordning eller enligt föreskrift som meddelats med stöd av förordningen, eller

3. bilskrotaren vid bedrivande av verksamheten i väsentlig mån åsidosätter sina åligganden enligt plan- och bygglagen (1987:10) eller miljöbalken eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av plan- och bygglagen eller miljöbalken.

**8 §** En auktoriserad bilskrotare som upphör med sin rörelse skall snarast skriftligen anmäla detta till länsstyrelsen. Detsamma gäller om bilskrotaren inte vill utnyttja auktorisationen eller att det uppkommer hinder mot att börja rörelsen. När anmälan har inkommit till länsstyrelsen, förfaller auktorisationen.

**9 §** Om en auktoriserad bilskrotare avlider, försätts i konkurs eller får förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken, upphör auktorisationen att gälla efter ett år.

#### **Skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som skall iakttas vid bedrivande av bilskrotningsverksamhet**

**10 §** Bilskrotningsverksamhet skall bedrivas inom ett avgränsat område som medger kontrollerat tillträde.

**11 §** En uttjänt bil skall före behandling lagras på en plats med tät ytbeläggning.

På platsen skall det finnas anordningar för att samla upp spill, ta hand om avloppsvatten och dagvatten genom slam- och oljeavskiljning samt de ytterligare reningsanordningar som beslutats av kommunen.

I de fall en uttjänt bil lagras under tak krävs inte anordningar för dagvattenrening.

12 § En uttjänt bil skall tömmas på vätskor, demonteras och i övrigt behandlas på en plats med

1. tät ytbeläggning,
2. anordningar för att samla upp spill, ta hand om avloppsvatten och dagvatten genom slam- och oljeavskiljning samt de ytterligare reningsanordningar som beslutats av kommunen,
3. möjlighet att tömma en uttjänt bil på vätskor även under vintern,
4. lager för demonterade reservdelar,
5. lämpliga behållare för att lagra demonterade batterier, filter, kondensatorer som innehåller PCB eller PCT, komponenter som innehåller kvicksilver samt behållare för andra demonterade delar som kräver särskild lagring,
6. tankar där vätskor från uttjänta bilar kan lagras åtskilt, och
7. lämpliga lager för uttjänta däck, inklusive skydd mot brandfara vid stora lagringsmängder.

I det fall åtgärder enligt första stycket vidtas på en plats under tak krävs inte anordningar för dagvattenrening enligt första stycket 2.

13 § En uttjänt bil skall tömmas, demonteras eller på annat sätt neutraliseras på följande ämnen, vätskor och komponenter

1. förbrukade oljor och oljefilter,
2. drivmedel,
3. andra vätskor,
4. kondensatorer som innehåller PCB eller PCT,
5. köldmedier från klimatanläggningar,
6. startbatterier och batterier i elbilar,
7. samtliga komponenter som innehåller kvicksilver,
8. blyvikter,
9. gastankar för flytande gas,
10. potentiellt explosiva komponenter,
11. katalysatorer,
12. glasrutor,
13. metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium och magnesium som inte dessa kan separeras i fragmenteringsprocessen, och
14. däck och större sammanhängande plastdetaljer, om dessa inte avskiljs vid fragmenteringen på ett sätt som gör att materialet återvinns effektivt.

De ämnen, vätskor och komponenter som anges i första stycket skall samlas in, hanteras och separatlagras på ett sådant sätt att skador och olägenheter för människors hälsa och miljön undviks. I fråga om de ämnen, vätskor och komponenter som anges i första stycket 1-10 skall detta ske så snart det är möjligt.

En uttjänt bil skall förbehandlas enligt första och andra styckena innan någon ytterligare behandling av bilen får ske.

14 § En uttjänt bil skall omhändertas på ett sådant sätt att återanvändning och återvinning, särskilt materialutnyttjande, samt miljöriktigt bortskaffande främjas.

15 § Lösa uppsamlingskärl och demonterade bildelar som består av eller innehåller ämnen som anges i 13 § första stycket 1-10 skall märkas

och förvaras under tak på ett tätt underlag som är invallat och utan avlopp. Utrymmet skall vara låsbart.

Uppsamlingskärl och bildelar skall märkas enligt första stycket innan någon ytterligare behandling får ske.

**16 §** Oljeavskiljare skall vara så konstruerade att de möjliggör avstängning och provtagning.

Oljeavskiljare och uppsamlingstankar skall förses med tömningslarm. De skall minst en gång per år tömmas på avskild olja och slam.

**17 §** Vid platser där spill av olja och andra kemiska produkter kan ske skall sanerings- eller absorptionsmedel finnas tillgängligt.

Olje- och vätskeutsläpp på mark eller hårdgjorda ytor skall omedelbart saneras genom att jord eller absorptionsmedel schaktas bort eller tas omhand på annat sätt.

**18 §** Utbränning av uttjänta bilar, kabelbränning eller förbränning av annat avfall får inte ske.

**19 §** Uttjänta bilar får inte staplas på höjden inom den del av verksamhetsområdet som allmänheten har tillträde till.

**20 §** 10–19 §§ gäller endast i den mån som strängare krav inte följer av villkor meddelade vid en tillståndsprovning enligt 9 kap. miljöbalken.

#### **Beslut om lagring av uttjänt bilar och ställande av säkerhet**

**21 §** Länsstyrelsen får i det enskilda fall besluta att en auktoriserad bilskrotare skall ställa säkerhet för fullgörandet av sådana åtgärder för att iordningställa platsen för bilskrotningen som i den händelse verksamheten upphör kan åligga honom enligt föreskrift i lag.

**22 §** Länsstyrelsen får i det enskilda fallet besluta om det högsta antal uttjäna bilar som samtidigt får finnas i lager hos en auktoriserad bilskrotare.

#### **Mottagningsbevis**

**23 §** Ett mottagningsbevis skall utfärdas när en uttjänt bil överlämnas till en auktoriserad bilskrotare eller en producenten för skrotning.

**24 §** Ett mottagningsbevis får utfärdas av

1. en auktoriserad bilskrotare,
2. en producenten, och
3. den som enligt avtal med en producenten på producentens vägnar förvärvar en uttjänt bil för skrotning.

Den som enligt första stycket förvärvar en uttjänt bil för skrotning övertar äganderätten till bilen. Om skyldighet att anmäla övergång av äganderätten finns bestämmelser i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

**25 §** Behörig att underteckna ett mottagningsbevis är

1. den som enligt 24 § förvärvat den uttjänta bilen,
2. behörig företrädare för förvärvaren, och
3. den som har fullmakt att för förvärvarens räkning utfärda mottagningsbevis.

26 § Den som utfärdat ett mottagningsbevis och som inte är en auktoriserad bilskrotare skall ansvara för att den mottagna bilen så snart det är möjligt transporteras till en sådan bilskrotare.

### Skrotningsintyg

27 § Ett skrotningsintyg skall utfärdas när behandlande åtgärder enligt 13 § 1–10 har vidtagits.

28 § Skrotningsintyg får endast utfärdas av en auktoriserad bilskrotare.

29 § Ett skrotningsintyg skall innehålla sådana uppgifter att det kan tjäna som underlag för att bedöma om återanvändnings- och återvinningsmålen enligt 9 § förordningen (2006:XX) om producentansvar för bilar uppnås.

30 § Ett skrotningsintyg skall utöver vad som följer av 29 § innehålla

1. underskrift av den som är behörig att utfärda intyget,
2. i fråga om det företag eller inrättning som utfärdar intyget, uppgift om företagets eller inrättningens namn, adress och organisationsnummer,
3. i fråga om den behöriga myndighet som avses i artikel 6.2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon<sup>9</sup>, senast ändrat genom kommissionens beslut 2005/673/EG<sup>10</sup>, uppgift om myndighetens namn och adress,
4. uppgift om datum för utfärdande av intyget,
5. uppgift om fordonets nationalitetsbeteckning, registreringsnummer, fordonsslag, märke, modell och chassinummer, och
6. underskrift av fordonets ägare eller innehavare samt uppgift om dennes namn, nationalitet och adress.

31 § Behörig att underteckna skrotningsintyg är

1. auktoriserad bilskrotare som är fysisk person, om han eller hon inte är i konkurs eller har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken,
2. annan lämplig person som är anställd hos en auktoriserad bilskrotare och av länsstyrelsen godkänts som behörig att underteckna skrotningsintyg,
3. konkursförvaltare för den som är behörig att utfärda skrotningsintyg, och
4. förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken med uppdrag som omfattar rörelsen.

Godkännande som avses i första stycket 2 upphör att gälla om den anställde försätts i konkurs eller får förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken eller om anställningen upphör. Godkännandet kan

<sup>9</sup> EGT L 269, 21.10.2000, s. 34 (Celex 32000L0053).

<sup>10</sup> EUT L 254, 30.09.2005, s. 69 (Celex 32005D0673).

återkallas, om anmärkningar mot vederbörandes lämplighet ger anledning till det.

**32 §** En auktoriserad bilskrotare eller sådan bilskrotares dödsbo, konkursförvaltare eller förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken med uppdrag som omfattar rörelsen skall skriftligen anmäla till länsstyrelsen om behörighet som avses i 31 § första stycket 2 har upphört att gälla.

Dödsbo, konkursförvaltare och förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken skall även utan dröjsmål anmäla dödsfallet, konkursen respektive förvaltarförordnandet.

### **Skrotningspremie**

**33 §** En skrotningspremie som avses i 3 § lagen (2006:xx) om användande av bilskrotningsfondens medel utgör XXXX kr.

**34 §** Utbetalningen av skrotningspremien sker i samband med att fordonet ställs av enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Utbetalningen sker genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret.

Skrotningspremien betalas till den som vid anmälan om ägarbyte enligt 10 kap. 3 § tredje stycket förordningen om vägtrafikregister var antecknad som ägare i registret.

### **Avgifter för vissa ärenden**

**34** Avgift tas ut för prövning av ansökan om auktorisation enligt 4 §.

För avgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i 9–14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), varvid avgiftsklass 4 skall tillämpas.

### **Redovisning och tillsyn m.m.**

**35 §** Länsstyrelsen skall till Vägverket lämna uppgift om

1. beslut varigenom auktorisation meddelas eller återkallas,
2. auktorisation som har förfallit enligt 8 eller 9 §,
3. vem som är behörig att underteckna skrotningsintyg enligt 31 §, och
4. ändring i förhållande som avses i 3.

**36 §** Vägverket skall föra en förteckning över vilka som är behöriga att utfärda skrotningsintyg och vilka som är behöriga att underteckna skrotningsintyg. Förteckningen får föras genom automatisk databehandling.

Vägverket skall se till att varje länsstyrelse har tillgång till förteckningen och får kännedom om tillägg eller ändringar som görs i den.

Vägverket är personuppgiftsansvarig för behandling av personuppgifter i förteckningen.

Bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) om rättelse och skadestånd gäller vid behandling av personuppgifter enligt denna förordning.

37 § En auktoriserad bilskrotare skall till en producent sända en kopia av skrotningsintyget och de övriga uppgifter som producenten behöver för att fullgöra redovisningsskyldigheten enligt i 18 § förordningen (2006:XX) om producentansvar för bilar.

38 § I förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken och förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken finns bestämmelser om tillsyn och avgifter.

### **Bemyndigande**

39 § Naturvårdsverket får, om det behövs för att främja återanvändning eller återvinning av material av uttjänta bilar eller av delar av uttjänta bilar, meddela föreskrifter om demontering eller hantering av uttjänta bilar eller delar av sådana bilar.

40 § Vägverket får meddela föreskrifter om utbetalning av skrotningspremie samt hur ett skrotningsintyg och mottagningsbevis skall utfärdas.

### **Överklagande**

41 § Länsstyrelsens beslut enligt 4, 7, 21 och 22 §§ samt 31 § första stycket 2 får överklagas hos miljödomstol.

Övriga beslut får inte överklagas.

### **Straffbestämmelser**

42 § Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. obehörigen utger sig för att vara auktoriserad bilskrotare,
2. bedriver yrkesmässig bilskrotning utan att vara auktoriserad,
3. lämnar en oriktig uppgift i en ansökan om auktorisation eller i en anmälan enligt 8 eller 32 §, om uppgiften är av betydelse för en myndighets provning eller tillsyn,
4. underlåter att anmäla förhållande enligt 8 eller 32 §,
5. bryter mot skyldighet att utfärda mottagningsbevis enligt 23 § eller skrotningsintyg enligt 27 §,
6. utfärdar mottagningsbevis enligt 24 § eller skrotningsintyg eller 28 § utan att ha behörighet, eller
7. lämnar oriktig uppgift i ett mottagningsbevis eller skrotningsintyg och uppgiften är av betydelse.

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

Till ansvar enligt denna förordning döms inte om gärningen är belagd med straff enligt 29 kap. miljöbalken

Denna förordning träder i kraft den XXXX, då bilskrotningsförordningen (1975:348) skall upphöra att gälla. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.



## Ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

### 7 kap.

13 § Ersättningsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om brukande förbud råder enligt 64 § fordonsskattelagen (1988:327) eller 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon. Det samma gäller om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) och fordonet är anmält för användning i taxitrafik enligt den lagen.

Om fordonet är avställt får ersättningsskyltar eller provisoriska skyltar lämnas ut endast om det hade fått ske om fordonet hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar.

Om ett fordons registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § fordonsskattelagen eller enligt 28 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får efter ansökan ersättningsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar lämnas ut till fordonets ägare när det inte längre finns något hinder mot det enligt någon av dessa lagar.

### 8 kap.

2 § I andra fall än som avses i 1 § skall ett fordon ställas av

1. efter en fullständig anmälan av fordonets registrerade ägare till Vägverket, eller

2. efter en anmälan om att en ny ägare skall registreras enligt 10 kap.

3 § tredje stycket.

En anmälan skall göras skriftligen på registreringsbeviset i original eller genom elektronisk överföring på det sätt som Vägverket föreskriver.

Anmälan får också göras genom tonvalssignalering per telefon. Om direktanmälan finns bestämmelser i 13 kap.

2 a § Avställning med stöd av 2 § första stycket 1 får beviljas för en tid om högst ett år. Avställningstiden kan förlängas om fordonets registrerade ägare skriftligen ansöker om det. Förlängning kan beviljas för en tid om högst ett år från varje ny begäran om förlängd avställningstid.

Har avställningstiden löpt ut utan att fordonets ägare ansökt om förlängning, upphör avställningen.

Första och andra stycket gäller inte sådant veteranfordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (2006:227).

9 §<sup>11</sup> I andra fall än som avses 7 eller 8 § skall ett fordon ställas på efter en fullständig anmälan av fordonets registrerade ägare till Vägverket. En avställning enligt i 2 § första stycket 1 kan endast upphöra genom fordonets avregistrering enligt 11 kap.

En anmälan skall göras skriftligen på registreringsbeviset i original eller genom elektronisk överföring på det sätt som Vägverket föreskriver.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2005:1229.

Anmälan får också göras genom tonvalssignalering per telefon. Om direktanmälan finns bestämmelser i 13 kap.

En anmälan om påställning är inte fullständig förrän Vägverket har fått in uppgifter om en gällande trafikförsäkring för ett trafikförsäkringspliktigt fordon, och om den behörighetskod som framgår av registreringsbeviset. Uppgift om behörighetskod behöver dock inte lämnas om anmälarens behörighet styrks genom elektronisk överföring. Vägverket får meddela föreskrifter om hur en sådan överföring skall ske.

## 9 kap.

2 §<sup>12</sup> Ett kontrollmärke får utfärdas för ett registrerat fordon, om

1. fordonet inte är avställt,
2. det finns en föreskriven trafikförsäkring,
3. det inte gäller något brukandeförbud för fordonet enligt 64 § fordonsskattelagen (1998:327) eller 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, och
4. körförbud enligt fordonsförordningen (2002:925) inte gäller för fordonet.

## 10 kap.

3 § En anmälan om att en ny ägare skall registreras för ett fordon skall, i andra fall än när anmälan sker enligt 13 kap., göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original om inte annat är föreskrivet. Anmälan skall innehålla

1. den registrerade ägarens namn,
2. identitetsuppgifter för den som skall registreras som ägare,
3. fordonets registreringsnummer,
4. övriga uppgifter om fordonet som kan behövas för att detta skall kunna identifieras, och
5. uppgift för dag för ägarbytet.

För en traktor, en tung terrängvagn eller ett fordon som avses i 5 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skall det till ledning för beskattningen lämnas en skriftlig uppgift om användningen.

En anmälan om att en ny ägare skall registreras till följd av att ett fordon överlåtits enligt 10 § förordningen (2006:XX) om producentansvar för bilar skall innehålla uppgift om att fordonet överlåtits för skrotning enligt denna bestämmelse.

## 11 kap.

1 §<sup>13</sup> Ett fordon skall, i andra fall än när anmälan görs enligt 13 kap., avregistreras efter en fullständig skriftlig anmälan som den registrerade bilägaren gör till Vägverket på fordonets registreringsbevis i original om

1. ägaren visar att fordonet har förstörts eller att någon annan åtgärd har vidtagits, som gör det sannolikt att fordonet inte längre kommer att användas i trafik,

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2002:945.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2005:1229.

2. fordonet har ändrats så att det inte längre kan hänföras till ett registreringspliktigt fordonsslag,

3. fordonet har registrerats i den militära fordonsregistret enligt militära vägtrafikkungörelsen (1974:97),

4. en ansökan om tillfällig registrering enligt 23 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister har beviljats för ett fordon som inte är nytt eller det visas att fordonet på något annat sätt varaktigt har förts ut ur landet, eller

5. ägaren har förlorat fordonet genom brott och det inte har anträffats inom två år därefter

En bil med en totalvikt om högst 3,5 ton får, om det inte finns särskilda skäl för något annat, avregistreras på grund av någon omständighet som avses i första stycket 1 endast om ett skrotningsintyg enligt förordningen (2006:xx) om producentansvar för bilar lämnas inte tillsammans med en anmälan om avregistrering.

Skrotningsintyg som utfärdas av en som för utfärdande av sådana intyg är godkänd av behörig myndighet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall godtas som underlag för anmälan om avregistrering enligt detta kapitel.

Vägverket får meddela föreskrifter om vilka handlingar och uppgifter som, utöver vad som anges i andra och tredje styckena, skall bifogas anmälan.

2 § En anmälan om avregistrering enligt 1 § är inte fullständig om inte något av följande har kommit in till Vägverket:

1. fordonets registreringsskyltar,
2. ett skrotningsintyg enligt förordningen (2006:XX) om producentansvar för bilar av vilket det framgår att registreringsskyltarna har tagits om hand för skrotning, eller
3. en skriftlig anmälan om att registreringsskyltarna förstörts eller förkommit på annat sätt.

3 § Ett fordon får även utan att någon anmälan enligt 1 och 2 §§ har gjorts avregistreras om Vägverket får veta att något av det som avses i 1 § första stycket har inträffat.

## 15 kap.

7 § Tillfällig registrering skall inte medges om det finns ett brukandeförbud för fordonet enligt 64 § fordonsskattelagen (1988:327) eller 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa fordon.

Denna förordning träder i kraft den XX YY 2006.

### *Bilaga 1*

1 vägtrafikregistret skall i fråga om fordonsregistreringen följande uppgifter föras in.

### 3. Allmänna uppgifter

#### Avgifter

– vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon  
Uttagning för användning inom totalförsvaret



## Ändring i förordningen (1998:950) om miljöstraffavgifter

Bilaga

- 
- |  |  |
|--|--|
| <p>– innan anmälan har gjorts tar i bruk byggnader, lokaler eller anläggningar, i fall där det är föreskrivet att anmälan skall göras (38 §)</p> | <p>Lokaler där allmänheten yrkesmässigt erbjuds hygienisk behandling 1 000 kr<br/>övrigt 10 000 kr</p> |
|--|--|

### 1.2 Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2002:2) om skrotbilsverksamhet

Miljöstraffavgift skall betalas av näringsidkare som vid bedrivande av näringsverksamhet

Överträdelse	Avgiftsbelopp
--------------	---------------

- |   |                  |
|---|------------------|
| <p>– underlåter att upprätta skriftliga skötsel- och driftinstruktioner för alla hanteringsmoment som är förknippade med risker för hälsan eller den yttre miljön samt hålla dessa instruktioner tillgängliga</p>       | <p>10 000 kr</p> |
| <p>– föra särskild dokumentation för verksamhetsåret och se till att dokumentationen finns sammanställd senast den 31 mars året efter verksamhetsåret samt att spara dokumentationen till den 31 mars påföljande år</p> | <p>10 000 kr</p> |

### 1.3 Statens naturvårdsverks kungörelse (SNFS 1990:14) med föreskrifter om kontroll av utsläpp till vatten- och markreceptient från anläggningar för behandling av avloppsvatten från tätbebyggelse

#### 6.1 Avfallsförordningen (2001:1063)

- |  |  |
|--|--|
| <p>– saluför eller överlåter konsumtionsfärdig dryck i plastflaska eller metallburk som inte ingår i ett godkänt retursystem och som inte är märkt med uppgift om att förpackningen ingår i ett sådant retursystem (9 och 11 §§)</p> | <p>Saluför eller överlåter<br/>&lt; 100<br/>flaskor eller burkar<br/>1 000 kr<br/>101–1 000<br/>flaskor eller burkar<br/>5 000 kr<br/>1 001–20 000<br/>flaskor eller burkar<br/>20 000 kr<br/>&gt; 20 000<br/>flaskor eller burkar<br/>50 000 kr</p> |
|--|--|

#### 6.2 Förordningen (2006:yyy) om producentansvar för bilar

- |  |                  |
|--|------------------|
| <p>– underlåter att lämna de uppgifter som Naturvårdsverket behöver för att kontrollera att återanvändnings- och återvinningsmålen uppnås (18 §)</p> | <p>20 000 kr</p> |
|--|------------------|

#### 7. Elektriska och elektroniska produkter