

# 1 Sammanfattning

Regeringen har gett oss i uppdrag att senast den 30 juni 2011 redovisa hur omhändertagandet av uttjänta bilar och bildelar fungerar i praktiken. I detta ingår att utreda och kartlägga hur målen för återvinning uppnås och hur miljöhänsyn iaktas vid omhändertagandet av de uttjänta bilarna. I uppdraget ingår också att titta på hur ansvaret är fördelat mellan de olika ekonomiska aktörerna, hur tillsynen bedrivs och fungerar och om informationen och rapporteringen fungerar tillfredsställande för alla berörda parter. Vi har också tittat på hur systemen fungerar för konsumenter och markägare.

Hantering 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).

Naturvårdsverkets slutsatser är att det är mycket varierande kvalitet på det omhändertagande av uttjänta bilar som görs. Vissa verksamheter följer mycket väl de krav som ställs, medan andra inte alls gör det. Ytterligare ett problem är den illegala hantering som finns på området, både illegal skrotning och illegal export.

Rapporteringsgraden från bilskrotare till producenter ligger på ca 50 %. Detta gör att det underlag som finns för beräkning av återvinningsmålen, är av dålig kvalitet. Som åtgärd föreslår vi att en miljöstraffavgift kopplas till kravet. Bilskrotningsförordningen behöver kompletteras med krav på vilka uppgifter som ska lämnas. Även auktorisationer behöver följas upp bättre, och återtas då de inte används. Vi föreslår också att kvalitetskontroller införs på den data som producenterna sammanställer för att ytterligare höja kvaliteten.

Kommunernas hantering av övergivna, uttjänta bilar har varit uppe i ett flertal utredningar. De uttjänta bilar som överges av sina ägare hamnar i vissa fall under kommunens ansvar. Det är inte alltid möjligt för kommunen att få ersättning för kostnaderna, trots att bilägaren är skyldig till detta. Naturvårdsverket anser att det är ett politiskt avvägande om det är oskäligt att kommunen står för dessa kostnader. Om så är fallet, finns ett flertal olika lösningar. Miljömässigt är det naturligtvis bäst om man i första hand kan förebygga uppkomsten av övergivna bilar. Naturvårdsverket anser att det skulle vara positivt med någon form av ersättning för att lämna sin uttjänta bil på angivet ställe. Detta innebär dock att Sverige skulle ställa längre gående krav på producenter än ELV-direktivet, och vi har därför valt att också presentera andra lösningar. Av dessa anser Naturvårdsverket att det är lämpligast att bilägarkollektivet står för kostnaden för omhändertagande.

Vi föreslår att lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall ändras så att registrerad ägare får betala för flyttning av sitt fordon. Detta likställer ansvaret vid

att överge sin bil med det ansvar man har vid parkeringsbot, dvs. den registrerade ägaren är ansvarig oavsett om det är han/hon personligen som övergett bilen. I samma lag föreslår vi också att kommunens skyldighet att förvara fordon ändras från 3 månader till 6 veckor, alternativt i kombination med en längre tidsfrist för fordon upp till ett visst värde. Vi föreslår också att en möjlighet införs i flyttlagstiftningen som ger kommunen rätt att flytta fordon med miljöskäl som grund.

När det gäller illegal bilskrotning föreslår vi att det görs straffbart att obehörigen ta emot uttjänta bilar samt att man tar bort ordet yrkesmässig i definitionen av bilskrotning. Detta anser vi skulle underlätta för tillsynsmyndigheten då man ofta hamnar i problem med bevisning av vad som är att anse som yrkesmässigt. All bilskrotning ska ske på auktoriserade bilskrotor.

Ett problem vid hanteringen av uttjänta bilar är den illegala exporten. Det finns en rad åtgärder att vidta för att begränsa den illegala exporten. Vi beskriver de tankar och idéer som uppkommit i samband med detta uppdrag men de behöver ses över närmare. Flera av förslagen har också utretts i andra uppdrag. Vi lämnar därför inga författningsförslag på detta område.

Tillsynsmyndigheterna bör få bättre vägledning i sitt arbete genom t.ex. checklistor, vägledning via webb m.m. Det gäller även Naturvårdsverkets egen vägledning som vi avser förbättra. När det gäller tillsynen anser vi också att en bedömning bör göras av mängder uppkommet farligt avfall i förhållande till antal skrotade bilar vid bilskrotningsanläggningar.

Producenter och kommuner bör förbättra sin information via hemsidor och andra kanaler. Bilskrotare bör förses med bättre information kring demontering från producenterna.

Naturvårdsverket föreslår att ansvar utökas från producenter till fler ekonomiska aktörer. Detta är i enlighet med ELV-direktivet, och innebär i huvudsak att övriga relevanta aktörer, t.ex. fragmenterare, bilskrotare, försäkringsbolag, blir mer delaktiga. Kravet på att bilägare ska kunna lämna sin uttjänta bil till ett mottagningssystem kostnadsfritt ligger på producenterna, varför huvudansvaret i praktiken ligger kvar på dessa. Däremot tillkommer krav på de ekonomiska aktörerna på information och rapportering.