



Uppsala den 9 december

Regeringen
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister:

Förslag till ändringar i förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar och bilskrotningsförordningen (2007:186), m.m.

Sammanfattning

Gröna Bilister är positiva till producentansvaret för skrotbilar, som innebär att biltillverkaren och generalagenten/importören har ett tydligt och lagstadgat ansvar att säkerställa att utrangerade personbilar omhändertas på ett miljömässigt riktigt sätt. En hög och stigande andel av bilen måste återvinnas, varav huvuddelen måste ske genom återanvändning av delarna eller materialåtervinning, och alltså inte energiutvinning genom t.ex. förbränning. Huvuddelen av lagstiftningen har sin upprinnelse i EU-beslut, vilket är rimligt då marknaden för såväl nya som begagnade och utrangerade fordon i allt högre grad är gränsöverskridande.

Vi är också positiva till de förändringar som här föreslås, i huvudsak förtydliganden och konkretiseringar för att underlätta för alla inblandade parter. Vi menar dock att tjänstevikten behöver granskas noggrannare än vad som föreslås i förslaget, att tillverkarnas information om återvinning behöver finnas samlat, att kravet på producenternas information till allmänheten behöver förtydligas och att hanteringen av brandfarliga delar såsom däck behöver regleras tydligare.

Vi menar vidare att regeringen bör utnyttja tillfället att också höja miljöambitionerna när lagstiftningen nu förändras, dels gällande ett snabbare ikraftträdande av de högre återvinningsmålen, dels gällande en riktad och miljödriven skrotningspremie.

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av lagstiftning och incitament som påskyndar omställningen till mer hållbara trafiklösningar.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i debattartiklar och andra publikationer gett omfattande förslag på hur lagstiftning och ekonomiska incitament avseende skrotning bör utformas för att påskynda en sådan omställning. I detta remissvar granskar vi de konkreta förslag som läggs gällande lagändringen om producentansvar för skrotbilar, men ger också förslag på hur skrotningsincitament bör utformas för att påskynda utvecklingen till hållbar bilism. Våra synpunkter enligt nedan följer upplägget i förslaget till lagtext.

Övergripande synpunkter

Gröna Bilister är positiva till producentansvaret för skrotbilar, som innebär att biltillverkaren och generalagenten/importören har ett tydligt och lagstadgat ansvar att säkerställa att utrange-erade personbilar omhändertas på ett miljömässigt riktigt sätt. En hög och stigande andel av bilen måste återvinnas, varav huvuddelen måste ske genom återanvändning av delarna eller materialåtervinning, och alltså inte energiutvinning genom t.ex. förbränning. Huvuddelen av lagstiftningen har sin upprinnelse i EU-beslut, vilket är rimligt då marknaden för såväl nya som begagnade och utrange-erade fordon i allt högre grad är gränsöverskridande.

Andel för återvinning

Vi menar att det är möjligt för Sverige att gå före på detta område och införa den högre återvinningsambitionen redan 2012/2013, mot 2015 för EU som helhet. Det samma gäller andelen som ska återanvändas eller materialåtervinnas.

Tjänstevikt

Det är rimligt att utgå ifrån tjänstevikt såsom det definieras i lagen (2001:559) om vägtrafik-definitioner. För bil är det den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren. Detta är delvis skilt från vad som föreslås i lagförslaget, där 75 kg ska dras av för förare och 40 kg för bränsle. Vi godtar dock denna schablon, så länge inte vikten för bränsle ökas bortom de 40 kg som nu föreslås.

I en inlägga från Transportstyrelsen till regeringen (Klagomål mot Sverige rörande ursprungskontroll av importerade motorfordon och andra aspekter av det svenska bilregistreringssystemet, 2008/4491) anges att ”sammanfattningsvis kan sägas att vägning krävs för att dels konstatera att fordonet inte har genomgått någon teknisk förändring sedan intyg om överensstämmelse eller registreringsbeviset har utfärdats och dels för att fastställa rätt vikt efter vilken fordonsskatt ska debiteras.”

Vi menar att detta bör gälla också skrotbilar, som i genomsnitt har använts i över tio år innan skrotningen och kan ha genomgått betydande förändringar t.ex. genom ombyggnad, byte av motor, hjul och däck, montering av dragkrok eller komplettering av annan utrustning. Vidare gäller den aktuella definitionen av tjänstevikt endast från år 2001, innebärande att äldre fordon

som skrotas har ett tjänsteviktsmått som inte överensstämmer med den som ligger till grund för återvinningsbetinget. Slutligen har flera biltidningar visat att åtskilliga biltillverkare anger felaktig tjänstevikt för sina fordon, i många fall med över hundra kilo lägre vikt än bilens faktiska tjänstevikt enligt svensk definition. Sådana underdrifter kan förväntas öka om den angivna tjänstevikten ligger till grund för hur mycket som måste återvinnas utan att bilens faktiska tjänstevikt kontrolleras.

Kodningsstandarder

Vi är positiva till att producenten åläggs att ge demonterings- och återvinningsinformation till auktoriserade bilskrötare, liksom till de nya skrivningarna om att man ska använda kodningsstandarder för komponenter.

Redovisning

Den årliga redovisningen till Naturvårdsverket är rimlig, men det bör övervägas om inte den nya Transportstyrelsen bör axla detta ansvar. I enlighet med vad vi anger ovan bör redovisningen inkludera de skrotade bilarnas faktiska tjänstevikt, inte bara den av tillverkaren uppgivna.

Producenten ska enligt en ny skrivning i lagförslaget också informera om ”vad producenten gör i fråga om att utarbeta bästa möjliga metoder för återanvändning, materialåtervinning och annan återvinning av uttjänta bilar och deras komponenter”. En så otydlig skrivning som ”bästa möjliga metoder” är olycklig, då det är omöjligt för producenten att säkert veta om man uppfyllt lagkravet eller inte. Orden ”bästa möjliga” bör därför strykas och skrivningen bör kompletteras med att åtgärderna ska vara i linje med EU:s avfallshierarki, som klargör att återanvändning går före materialåtervinning, som i sin tur går före energiutvinning exempelvis genom förbränning, med deponi eller slutförvar som sistahandsalternativ.

I lagförslaget anges vidare att ”Producenten ska fullgöra sin skyldighet genom att göra informationen tillgänglig för tänkbara bilköpare. Informationen ska finnas i en broschyr, i ett informationsblad, på en webbplats eller på annat sätt skriftligt i det material som används i marknadsföringen av nya bilar”. Vi menar att det ger utrymme för att informationen som bilskrötarna ska hantera blir mycket svåröverskådlig och menar att informationen därutöver ska finnas på en för alla bilmärken gemensam webbplats under Naturvårdsverkets eller Transportstyrelsens försorg.

Behandling och lagring

Vi har inget att invända mot förändringarna i hur bildelar lagras, dock menar vi att vissa delar av bilen bör lagras på plats med tät ytbehandling även efter behandling.

Lagring av däck får inte ”medge lagring av överdrivet stora mängder däck” (§ 27), en skrivning som vi vänder oss emot då den är alltför oprecis. Det har förekommit ett antal däckbränder på senare år, med våldsamt utveckling av hälsofarlig rök och ett mycket svårt släckningsarbete, och den reviderade lagen bör minimera risken för nya sådana bränder. Annan aktör får preciseras hur mycket däck som kan lagras vid ett tillfälle och på samma plats, varpå detta förs in i lagen.

Vidare är det märkligt att endast däcklagring omfattas av skrivningar om mängdbegränsningar. Det bör också gälla andra brandfarliga ämnen, särskilt sådana som avger hälsofarliga gaser. Alternativt kan allmänna aktsamhetsbestämmelser gälla, men det gäller i så fall även däck.

Skrotningspremie

Stora delar av bilbranschen förespråkar en generell skrotningspremie för äldre fordon, med argumentet att det skulle påskynda en omställning till bilar med minskade utsläpp. Gällande utsläpp med lokal miljö- och hälsopåverkan gäller det enbart om bilen som skrotas är äldre än 1989, då katalysator blev obligatorisk. Gällande klimatpåverkan gäller det knappast alls, då nya bilar CO₂-utsläpp endast minskat med några få procent på senare år, och en generell skrotningspremie kan leda till att snåla bilar med låga utsläpp skrotas till förmån för nya bilar med högre utsläpp. Bl.a. Europeiska Centralbanken har visat att en skrotningspremie är ett ekonomiskt ineffektivt sätt att stimulera bilbranschen och har en mycket hög kostnad per ton utsläppsminskning.

En väl utformad och riktad premie kan däremot bidra till en påskyndad omställning i rätt riktning. Tjeckien har en skrotningspremie som endast utgår om den bil som införskaffas är av en högre Euro-klass än den som skrotats, med högre stimulans ju större den miljömässiga skillnaden är. Då Euro-klassningen inte omfattar koldioxidutsläpp, är det fortsatt ett trubbigt instrument för att minska bilens klimatpåverkan, men det bidrar entydigt till minskad lokal miljö- och hälsopåverkan. Göteborg hade tidigare ett lokalt skrotningsinitiativ, där den som skrotade en äldre bil utan katalysator och inte skaffade en ny bil belönades med årskort för kollektivtrafiken eller medlemskap i bilpool. Vi föreslår att regeringen utreder en sådan riktad skrotningspremie och avvisar alla propåer om en generell skrotningspremie.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta lagförslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av miljödepartementet framförda förslaget.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann