

Kopia till:

Klimat- och näringslivsdepartementet

Landsbygds och infrastrukturdepartementet

Remissvar om EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon (KN 2023/03704)

Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar grundtanken att på ett bättre sätt tillvarata råvaror från fordon som skrotas. Transportstyrelsen avstyrker dock förslaget då det innehåller ett antal betydande brister.

Transportstyrelsens synpunkter

Förslaget syftar till ett bättre omhändertagande av råvaror inom EU från fordon när dessa är uttjänta, vilket i sig är ett gott syfte. Det är till fördel för hela EU-unionen om råvaror kan omhändertas på ett kostnadseffektivt sätt.

Mot bakgrund av förslagens otydlighet är det inte möjligt för Transportstyrelsen att fastställa de ekonomiska konsekvenserna för myndigheten.

Omfattningen av förordningsförslaget (Artikel 2)

Förslagens omfattning är otydlig utifrån dess syfte att omhänderta råvaror i samband med skrotning av fordon.

Enligt artikel 2 gäller kraven endast vissa fordon utifrån den metod som fordonen är godkända enligt, innan de tas i bruk. Fordon för särskilda ändamål, flerstegsfordon eller fordon tillverkade i små serier är exempelvis undantagna till vissa delar. De flesta kraven gäller enbart för fordon som i framtiden sätts ut till försäljning från ett visst datum. Att dessa begränsningar finns är förståeligt utifrån ett producentansvar, eftersom tillverkare har svårt att föra ut instruktioner om hur fordon ska omhändertas för fordon som tillverkades för flera år sedan.

Fordon som är registrerade idag och fordon som inte omfattas av förordningskraven på grund av deras godkännandeform finns och kommer att behöva hanteras i flera årtionden framåt. Fordonsägare eller återvinningsföretag (bilskotare) vet sällan på vilket sätt fordonet godkändes från början och har

också svårt att avgöra om fordonsindividens sattes ut till försäljning före det datum då förordningskraven börjar gälla.

Datum för när fordonet sätts på marknaden finns inte registrerat, men däremot anges datum för när fordonet ställs på och börjar användas av den första fordonsägaren. Detta gör det svårt för fordonsägaren att förstå för vilka fordon det finns en skyldighet att lämna in till skrotning i enlighet med artikel 26, eller om det aktuella fordonet omfattas av de exportbegränsningar till tredje land som anges i kapitel V till förslaget. Det kommer även vara svårt för bilskrotare att veta vilka fordon som omfattas av kraven. Eftersom förslaget också omfattar företag som genom tillstånd får montera bort reservdelar på fordon (verkstäder och motsvarande) får även dessa företag svårt att förstå vilka fordon som omfattas.

Här följer några exempel på fordon som inte omfattas av reglerna:

- Exklusiva personbilar, husbilar, ambulanser, bepansrade personbilar, rullstolsanpassade personbilar och EU-mobilkranar om dessa är EU-typgodkända i små serier eller nationellt typgodkända i små serier.
- Lätta lastbilar anpassas i vissa fall till svenska förhållanden innan de säljs. Dessa godkänns oftast genom nationellt typgodkännande för små serier.
- De flesta tunga lastbilar och tunga släpfordon som godkänns och registreras i Sverige godkänns en och en eftersom Sverige tillåter tyngre och bredare fordonskombinationer än de flesta länder inom EU. Dessa fordon räknas som småseriefordon.
- En viss del av lätta släpfordon tillverkas i Sverige av små företag som godkänner fordonen en och en och dessa räknas som småseriefordon.
- Personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar som importerats från USA eller Kanada och som från grunden inte hade ett EU-typgodkännande.
- Amatörbyggda bilar och motorcyklar eftersom dessa godkänns separat (en och en).
- Historiskt intressanta fordon men endast om de bevarats i originalskick och inga betydande förändringar har genomförts.

Här följer några exempel på fordon som endast delvis omfattas av reglerna även om det finns stora svårigheter att förstå omfattningen:

- Husvagnar och husbilar som är godkända genom ett EU-typgodkännande.

- Ambulanser, likbilar, bepansrade personbilar och rullstolsanpassade personbilar och EU-mobilkrantar godkända genom ett EU-typgodkännande.

Det blir även svårt att förstå hur kraven för fordonsägare och bilskrotare ska tolkas när det gäller fordon som tillverkas i flera steg eftersom bara första tillverkningssteget omfattas av förordningskraven. En fordonsägare eller bilskrotare har endast det färdigbyggda fordonet att utgå från, oavsett om detta tillverkats i flera steg.

Reglerna är heller inte tydliga för fordonstillverkarna. Artikel 2 är tvetydigt skriven bland annat när det gäller krav avseende förbjudna metaller (artikel 5). Det anges i punkt 3b att tunga lastbilar, bussar och släpfordon är undantagna från artikel 5. Det anges dock i punkt 5a att fordon för särskilda ändamål ska omfattas av artikel 5 (krav avseende förbjudna metaller). Tung lastbil som är en EU-mobilkran, buss som är en ambulansbuss och släpfordon som är en husvagn är alla exempel på fordon för särskilda ändamål som både undantas och omfattas av reglerna.

Det anges i punkt 2b att alla lastbilar och bussar som byggs i flera steg inte omfattas alls av förordningskraven, förutom i det första tillverkningssteget. Många fordon som byggs för särskilda ändamål är flerstegsfordon vilket gör att det är ännu svårare att förstå om artikel 5 (men även artiklarna 16, 20, 24-26, 29 och 30) endast ska gälla första tillverkningssteget eller för det hela färdigbyggda fordonet när detta slutligen blir en personbil (M₁).

En husbil byggs i de allra flesta fall i flera steg där chassit kommer från antingen en lätt eller tung lastbil, vilket talar för att endast det första tillverkningssteget från en lastbilstillverkare omfattas av kraven. Artikel 5 gäller dock inte om chassit kommer från en tung lastbil. Husbilen färdigställs därefter av en påbyggare (exv. KABE) till en M₁ enligt kraven för fordon för särskilda ändamål, vilket talar för att den färdigbyggda husbilen omfattas av de åtta nämnda artiklarna (5-30). Eftersom reglerna är motsägelsefulla går det inte att förstå om den färdigbyggda husbilen i färdigt utförande omfattas av artikel 5, 16, 20, 24, 25, 26, 29 och 30, om artiklarna endast gäller tillverkningssteg 1, eller om vissa artiklar inte alls gäller när grundfordonet är en tung lastbil.

Omfattningen av reglerna behöver som helhet ses utifrån det faktum att de är tänkt att gälla för fordon som ska skrotas. Regler som enbart rör tillverkaransvaret för fordon bör därför hanteras separat och inte blandas ihop med regler för skrotning. Reglerna behöver även bli tydligare när det gäller fordon som i första steget undantas helt eller delvis men i nästa steg omfattar flerstegsfordon och fordon för särskilda ändamål.

Återanvändning av plast (artikel 6)

Det anges att vid tillverkning av en fordonstyp som typgodkänns ska plastdetaljer i fordonstypen vara konstruerade till 25 procent av återvunnen plast. Ordet fordonstyp har en specifik betydelse i typgodkännandesammanhang och Transportstyrelsen ställer sig frågande till om detta inte ska gälla för ett nytt fordon inom samma fordonsslag eftersom det inte är säkert att den aktuella fordonstypen tillverkas längre.

Tillverkaransvaret (artikel 11, 16 samt 8)

Artikel 11 handlar om att fordonstillverkare ska tillhandahålla viss information om hur fordonen ska hanteras och omhändertas av bilskrötarna. Den är otydligt formulerad och som det är angivet ska alla fordon som omfattas av reglerna hanteras oavsett när fordonen togs i bruk. Detta innebär att förslaget innehåller en retroaktiv reglering som fordonstillverkarna sannolikt har stora svårigheter att uppfylla. Det utökade producentansvaret enligt artikel 16 gäller däremot endast den grupp av nya fordon som släpps ut på marknaden.

Information om hur fordon skrotas ska, enligt artikel 8, presenteras för typgodkännandemyndigheten för tillverkare av bilar, släpvagnar, motorcyklar och mopedbilar. Däremot ska typgodkännande-myndighet göra en bedömning av förslaget endast när det gäller personbilar och lätta lastbilar. Nyttan med spridande av information som inte ska användas måste ifrågasättas.

Administrativa kostnader för släpvagns- och husbilstillverkare (artikel 11 och 16)

Regleringen innebär relativt stora administrativa kostnader för små och medelstora tillverkare av lätta släpvagnar i Sverige. Det beror på att de enligt artikel 11 ska ta fram instruktioner hur fordonen monteras isär och presentera dessa instruktioner för bilskrötningföretag eller motsvarande i de länder där fordonen saluförs. Behovet när de gäller dessa fordonsslag är begränsat om det avser lätta släpvagnar med en eller två hjulaxlar, stålram och en flakkonstruktion, givet att husvagnar inte är inkluderade. Administrativa krav av denna typ bör därför inte införas för de fordonstillverkare som tillverkar fordon där det är uppenbart hur fordonen monteras isär.

Enligt vad Transportstyrelsen kan förstå finns det relativt många småföretag som tillverkar EU-typgodkända lätta släpfordon och som därmed berörs av förslaget. Små företag har som regel begränsade resurser att hantera administrativa krav, vilket redan visat sig eftersom många företag försvunnit från den svenska marknaden de senaste åren när EU-typgodkännande krävdes för företag som ville sälja mer än 500 släpvagnar per år av samma typ.

De administrativa kostnaderna för företag som idag tillverkar och EU-typgodkänner husvagnar och husbilar blir sannolikt relativt stora om dessa ska ange hur fordonen monteras isär. Det bedöms bland annat vara komplicerat att

ange hur boendedelen på en husvagn ska tas isär samt hur en husbil ska demonteras.

Vilka möjligheter som finns att tillvarata karosseri och inredning på en husbil eller husvagn behöver övervägas noga innan sådana krav införs. Det finns flera oklarheter i artikel 2 avseende vilka övriga artiklar som gäller för tillverkare av husbilar och husvagnar, eftersom båda fordonsslagen är fordon för särskilda ändamål. Transportstyrelsen kan därför inte lämna några ytterligare remissynpunkter kring hur dessa företag påverkas.

Cirkulärt fordonspass (artikel 13)

Förordningen föreslår i artikel 13 att ett cirkulärt fordonspass ska utfärdas för varje fordon som släpps ut på marknaden och fordonstillverkaren ska säkerställa att informationen i fordonspasset är korrekt, fullständigt och aktuellt. Ett cirkulärt fordonspass är enligt förslaget tänkt för att underlätta spårning av fordon som av en eller annan anledning försvinner och då ofta ut ur landet. Mottagande land inom EU ska enligt gällande regler meddela Sverige när ett fordon är överfört till det nya landet. Orsaken att fordon "försvinner" beror till stor del på att denna hantering inte fungerar som avsett. För att komma till rätta med detta borde det tillföras ett krav på att fordon som ska föras ut till annat EU-land eller exporteras utanför EU även ska avregistreras innan de förs ur landet

Transportstyrelsen bedömer att detta kommer påverka myndigheten men vet inte i dagsläget på vilket sätt eftersom det inte är klart hur informationen om fordonspass ska delas. Kommissionen ska enligt förslaget ta fram genomförandeakter som fastställer reglerna kring detta. Innan genomförandeakterna är på plats går det inte att lämna ytterligare remissynpunkter kring detta.

Förslag på register och olika former av tillstånd (artikel 17-19 och 23)

Det föreslås enligt artikel 17-19 tillstånd som söks i ett elektroniskt register där samtliga fordonstillverkare och eventuellt representanter måste vara registrerade om de avser att sälja fordon i Sverige. Till detta tillkommer även tillsyn av någon utsedd myndighet. Det innebär att förordningsförslaget går utöver typgodkännandekraven för att saluföra fordon inom EU, vilket kan vara i strid med de EU-regler som gäller för att tillhandahålla typgodkända fordon på EU-marknaden där ett typgodkännande idag ska vara tillräckligt enligt artikel 6 i förordning (EU) 2018/858.

Transportstyrelsen är tveksam till att kräva separata register och tillstånd utöver de olika ländernas fordonsregister och själva typgodkännandet. För tillverkare av personbilar och lätta lastbilar blir det föreslagna registret med dess ansökan och kontroll även en dubbelreglering eftersom det redan i samband med

typgodkännandet av dessa fordon ska kontrolleras hur tillverkarna uppfyller sitt utökade producentansvar.

I det fall förordningen ska omfatta ett utökat tillverkaransvar borde detta omhändertas för alla fordonsslag i samband med EU-typgodkännandet och ingå i processen för EU-typgodkännande, utan tillägg av nya registerformer och tillstånd för fordonstillverkarna enligt förordningsförslaget. Eftersom reglerna även gäller för motorcyklar och mopedbilar ökar detta möjligheten att få kontakt med tillverkare i Asien som inte nödvändigtvis uppfattar att det finns krav utöver EU-typgodkännandet. Det finns inom EU-typgodkännandet redan ett system för fordonstillverkare att lämna information till externa om reparation och underhåll (RMI¹) för de fordon² som berörs av förslaget. Detta krav finns genom artikel 61 i förordning (EU) 2018/858(M, N, O) och artikel 57 i förordning (EU) nr 168/2013 (Le3-Le7). Detta system där verkstäder kan hämta nödvändig information borde kunna utnyttjas till att lämna information om hur fordonen monteras ner för att inte skapa dubbla system som innebär merkostnader för fordonstillverkarna.

Den eller de myndigheter som ska föra register över fordonstillverkare (med representanter) för de tillstånd som föreslås och genomföra tillsyn enligt artikel 19 kommer att få kostnader för detta som kan påverka myndighetens budget. Till detta tillkommer även den eller de myndigheters tillstånd, enligt art. 23.4, för andra aktörer än bilskrotare att tillvarata vissa fordonsdelar i upp till ett år efter att fordonet bedömts vara uttjänt. Det skulle potentiellt kunna avse upp till 3 500 fordonsverkstäder men även försäkringsbolag om majoriteten av dessa avser att återanvända fordonsdelar. Denna typ av tillstånd faller huvudsakligen inom företagens administrativa kostnader, varför nyttan med tillstånden och tillsynen för dessa aktörer måste vägas mot kostnaden för tillstånd och eventuell tillsyn i relation till dessa kostnaders påverkan på små företag.

Finansiellt ansvar för fordonstillverkare (artikel 20-21)

Det är oklart i förslaget på vilka grunder fordonstillverkarnas finansiella ansvar ska fastställas. De kan antingen utgå från en summa som bedöms rimlig för att montera isär fordonen eller från kostnader utifrån bilskrotarnas redovisade behov. Bedömningen av ersättningens storlek ska enligt artikel 21 fastställas av medlemsstaten. Eftersom förordningen är tänkt att kompletteras med delegerade genomförandeakter kanske denna fråga kommer att tydliggöras.

De delar som bilskrotningsföretag ska montera bort enligt del C i bilaga VII är avsevärt fler än de som monteras bort idag vid miljöhanteringen (som hanteringen kallas) innan fordonen defragmenteras (mals ner). Av förslaget framgår inte nyttan av att montera bort vissa av de delar som anges i förslaget

¹ Repair and Maintenance Information

² Personbilar, bussar, lastbilar, släpvagnar, motorcyklar och mopedbilar.

såsom motor, växellåda och instrumentbräda. Tiden för miljöhanteringen kommer enligt uppgifter till Transportstyrelsen att öka från dagens ca 30 minuter till mellan 4 timmar upp till två hela arbetsdagar³. Bedömningen är att delar av förslaget kring hur och vad som ska monteras bort inte tar hänsyn till möjligheten med dagens fragmenteringssystem. Det kan befaras en utslagning av både skrotningsföretag samt de fåtal företag som fragmenterar i Sverige (tre aktörer) eftersom förslaget bedöms kräva betydligt mer utrymme för skrothantering, fler nyanställningar än de ca. 450⁴ som anges i konsekvensutredningen samt nyinvesteringar för utveckling av sorteringsutrustningen hos fragmenteringsföretagen. Transportstyrelsen ser därför att ett utökat samarbete behöver ske med återvinningsföretagen⁵, gällande krav på vilka fordonsdelar som ska monteras bort utifrån nuvarande förslag till bilaga VII.

Avgift för att lämna in ett uttjänt fordon (artikel 24)

Det anges i förslaget att fordonsägaren ska få lämna in ett uttjänt fordon utan kostnader förutsatt att alla väsentliga delar finns med. Det anges dock inte vad som räknas som väsentliga delar, vilket kan medföra att fordonsägare kan få betala inte obetydliga avgifter för att lämna in ett fordon till skrotning. Inom detta område behöver regleringen bli tydligare för både fordonsägare och bilskrotare.

Skrotintyg (artikel 25)

Med uttjänt bil avses idag personbil, lastbil eller buss vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram och är avfall (2 § bilskrotningsförordningen). Det är därför endast lättare fordon (M_1 och N_1) som skrotas med ett skrotintyg. Antalet lätta bussar (M_2) är försumbart. Att fler fordonsslag tillkommer med förordningsförslaget påverkar Transportstyrelsens verksamhet och innebär även att bilskrotningsförordningen behöver ändras. Enligt 12-13 §§ bilskrotningsförordningen ska också ett mottagningsbevis med fastställda uppgifter (enligt 14 §) utfärdas av en auktoriserad bilskrotare, en producent eller den som har avtal med en producent på producentens vägnar förvärvar en uttjänt bil för skrotning. Mottagningsbeviset ska enligt 16 § lämnas in till Transportstyrelsen som registrerar skrotningen i vägtrafikregistret, i enlighet med förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Det är oklart på vilket sätt EU-kommissionens förslag påverkar de svenska reglerna om mottagningsbevis och detta behöver klargöras i det kommande arbetet.

³ Detta framkom vid en workshop genomförd av återvinningsföretagen (skrotarna).

⁴ Enligt konsekvensutredningen förväntas förslaget skapa ca 22 000 nyanställningar inom hela EU och enligt Naturvårdsverkets konsekvensutredning motsvara denna siffra 450 tjänster i Sverige.

⁵ Företag som monterar bort delar, skrotningsföretag och fragmenteringsföretag.

Fordonsägares skyldighet och kriterier för uttjänta fordon (artikel 26 och 37)

För att förstå fordonsägarnas skyldighet enligt regleringen måste det först beaktas vilka fordon kraven gäller för. Det är otydligt om kraven ska gälla utifrån fordonens godkännandeform och i vilka delar förordningen gäller för fordon som redan finns i trafik och skrotas inom de närmaste åren. En tänkbar tolkning av förordningsförslaget är att kraven för fordonsägare endast gäller fordon som i framtiden släpps ut på marknaden och därefter i realiteten kommer att skrotas inom 15-20 år. Regleringen behöver tydliggöras i detta avseende.

Enligt artikel 26 föreslås att en fordonsägare är skyldig att omgående lämna in ett fordon till en bilskrotare om fordonet är att anses som uttjänt. Medlemsstaten ska införa straffbestämmelser för fordonsägare som bryter mot detta krav. Hur stor effekten av kraven i artiklarna 26 och 37 har kommer till viss del styras av straffbestämmelserna. Enligt artikel 26 föreslås vidare de kriterier när ett fordon ska bedömas utifrån i bilaga I till förordningsförslaget. Vissa av de föreslagna kriterierna kan innebära stora kostnader för fordonsägaren och bör övervägas närmare. Kriterierna är heller inte anpassade till alla de fordonsslag som omfattas av fordonsägarnas skyldighet.

Idag kan ägarbyte ske genom en anmälan. Enligt artikel 37 ska det prövas att fordonet inte är uttjänt innan ett ägarbyte. En prövning ska inte enbart ske av fordonsägaren utan även av andra ekonomiska aktörer och myndigheter. Ett sådant förslag kommer att kräva ett helt nytt sätt att arbeta både för fordonsägare och myndigheten. Det är för övrigt oklart vilka övriga ekonomiska aktörer det är som avses i förslaget och som ska få bedöma om fordonet kan godkännas för vidare försäljning. Detta förslag kommer att innebära kostnader för de berörda aktörerna som behöver beaktas.

Kriterierna i bilaga I utgör hinder för fordonsägare som kör motocross med motorcyklar. Det är vanligt vid reparation av motorcyklar att ramen byts ut och fordonstillverkarna tillhandahåller till och med utbytesramar för detta fordonsslag. Det är heller inte ovanligt att karosser med fordonsidentifieringsnummer byts på exklusiva bilar i samband med en krock. Det är i vissa fall också en fördel att hela karosseriet byts ut eftersom dagens metoder att sammanfoga fordonssdelar gör det komplicerat att byta ut delar av karosseriet.

Det finns i Bilaga 1 även ett kriterium som anger att ett fordon ska anses som uttjänt om reparationen överstiger värdet av det trasiga fordonet. Försäkringbolagen utgår normal ifrån vad värdet för ett motsvarande fungerande fordon är satt till, när de bedömer om en reparation som ska genomföras. Detta kriterium kan innebära stora kostnader för både

försäkringbolag och den enskilde fordonsägaren och bör, om det ska vara kvar, följa den praxis som används av försäkringsbolagen.

Enligt en nyligen framtagen rapport från IVL⁶ kan så mycket som 886 000 fordon i Sverige beröras av artikel 26. Värdet på dessa fordon (5 000-10 000 kr/fordon enligt vad fordonsägare uppger) kan därför innebära en sammantagen förlust för fordonsägarna på 4,5–9 miljarder kronor.

Fördyrande kostnader för skrotning av fordon och för reparation innebär ökande kostnader för försäkringsbolagen som i sin tur drabbar försäkringstagarna. Kriterier för att avgöra om ett fordon är att anses som uttjänt behöver därför övervägas noga och samtliga fordonsslag som omfattas av kraven beaktas när sådana kriterier fastställs om de inte ska få oanade konsekvenser för fordonsägarna.

Fordonsägarens skyldighet att omgående lämna ifrån sig fordon (bil, släpvagn, motorcykel eller mopedbil) som klassas som uttjänt begränsar fordonsägares möjlighet att ha ett reservdelsfordon. En fordonsägare ska enligt artikel 37 även kunna svara för att en bil eller släpvagn inte uppfyller kriterierna för ett uttjänt fordon om detta ska säljas vidare, vilket begränsar möjligheten för en privatperson att kunna köpa ett reservdelsfordon för att laga sitt fordon.

Förordningsförslaget innebär begränsningar av tillgången till fordon och fordonsdelar för viss typ av motorsport såsom folkrace, rallycross och racing enligt de uppgifter Transportstyrelsen fått från Svenska Bilsportförbundet (SBF). Det finns därför anledning att se över reglerna för denna grupp av fordon om inte tävlingsverksamheten ska försvåras. En viss del släpfordon byggs idag om till båttransportvagnar (efterfordon) när de inte längre är lämpliga som släpfordon och reglerna hindrar ett sådant tillvaratagande av släpfordonet med ökade kostnader för den enskilde båtägaren.

Kommissionen ges i flera av artiklarna befogenhet att anta delegerade genomförandeakter för att ändra kriterierna i bilaga I som avgör om ett begagnat fordon är ett uttjänt fordon. Detta innebär att förutsättningarna för fordonsägarna kan komma att ändras i framtiden.

Det är oklart hur fordonsägares skyldighet (att lämna ifrån sig ett fordon eller inte får sälja det om det har ett visst skick) fungerar ihop med artikel 17* i Europeiska Unionen stadga om de grundläggande rättigheterna (2012/C 326/02) som gäller för alla EU-medborgare.

⁶ Referens till IVLs rapport *Undersökning om långtidsavställda fordon* vilken ska publiceras inom kort

*** Rätt till egendom**

1. Var och en har rätt att besitta lagligen förvärvad egendom, att nyttja den, att förfoga över den och att testamentera bort den. Ingen får berövas sin egendom utom då samhällsnyttan kräver det, i de fall och under de förutsättningar som föreskrivs i lag och mot rättmätig ersättning för sin förlust i rätt tid. Nyttjandet av egendomen får regleras i lag om det är nödvändigt för allmänna samhällsintressen

Här kan det finnas anledning att överväga om kraven verkligen är nödvändiga utifrån samhällsnyttan och säkerställa att kraven inte strider mot artikel 17. Frågan om ersättning till fordonsägare tas heller inte upp i förslaget.

Export av uttjänta fordon (artikel 37-45)

Förordningen innehåller ett förbud mot export av fordon som kan bedömas vara uttjänta och även ett förbud mot export av fordon som inte längre är trafikdugliga med mera. Transportstyrelsen förutsätter att det är export till länder utanför EU som avses med förslaget.

Information om fordon som ska exporteras ska göras tillgänglig för Tullmyndigheterna. Transportstyrelsen behöver därför säkerställa utbytet av information utifrån de uppgifter (fordonsdata) som tillhandahålls idag i vägtrafikregistret jämfört med vad som behövs i framtiden. Den information som finns idag är sannolikt inte tillräcklig för att kunna bistå i arbetet med att bedöma om ett fordon är uttjänt. Tullverket har idag inte tillgång till EUCARIS eller MOVE-HUB utan får sådan information via Polismyndigheten. Transportstyrelsen kommer i sådana fall att behöva låta Tullverket få tillgång till de aktuella systemen, om det är möjligt utifrån den informationsklassning som krävs innan tillgång medges, vilket kräver resurser av Transportstyrelsen.

I vägtrafikregistret finns det idag uppgifter om att ett fordon har körförbud och om det har en godkänd kontrollbesiktning eller inte. För Transportstyrelsen in en anmälan om avregistrering på grund av export som bedöms fullständig avregistreras fordonet. Det finns inget i bestämmelserna om att fordonet ska vara trafikdugligt för att det ska få avregistreras. Det behöver klargöras i det kommande regleringsarbetet på vilket sätt detta ska hanteras. Ska Transportstyrelsen göra bedömningar eller bistå Tullverket med bedömningar om ett fordon är uttjänt kommer det kräva ändringar både i gällande processer och lagstiftning.

Vi kan se att bedömningen av om ett fordon är uttjänt eller trafikdugligt ställer krav på att uppgifterna ska finnas i vägtrafikregistret samt att uppgifter ska kunna hämtas i EUCARIS eller MOVE-HUB. Vilken egentlig påverkan som förordningen kommer att innebära för Transportstyrelsen och vilka justeringar som behöver göras i vägtrafikregistret kommer förhoppningsvis att bli mer tydlig i de genomförandeakter som EU-kommissionen ska ta fram.

I förordningsförslaget anges att ett fordon ska ha en godkänd besiktning enligt 2014/45/EG, som är den "vanliga" fullständiga kontrollbesiktningen. Besiktningsorgan kan behöva genomföra flera besiktningar av fordon inför export av dessa. Det är i förslaget oklart om fordon måste genomgå en "fullständig godkänd kontrollbesiktning" för att det ska räknas som trafikdugligt. Förslaget skulle även kunna innebära att fordon som fått en s.k. 2:a för t.ex. bristande skyltbelysning och därefter godkänts vid en efterkontroll inte får en registeruppgift som anger "fullständig godkänd kontrollbesiktning",

Transportstyrelsen kan med anledning av detta behöva ta fram föreskrifter om besiktningsorganen ska utföra kontroll om fordonen är uttjänta eller inte.

Grundtanken med förslaget är att EU som helhet ska minska unionens beroende råmaterial från länder utanför EU. Att hindra import av fordon på motsvarande sätt som gäller för export till tredje land, enligt artikel 38, motverkar grundtanken med förslaget eftersom det begränsar möjligheten att tillvarata råmaterial även från importfordon oavsett var dessa kommer från. Nu ligger detta inte med i förslaget men bör beaktas i samband med att reglerna ska arbetas in i nationella regler.

Begränsad användning av reservdelar (Bilaga VII, del E)

Vid jämförelse mellan direktiv 2005/64/EU och förordningsförslaget som ersätter direktivet, blir det en betydande skillnad av vilka fordonsdelar som får återanvändas vid reparation av ett fordon. Det föreslås ett förbud om att återanvända bland annat begagnade katalysatorer, partikelfilter, fordonsäten och startspärrar. Ett flertal av dessa produkter säljs idag som reservdelar för att reparera äldre fordon utan att de utgör något bekymmer. Samtidigt föreslås att skrotningsföretagen ska lämna garantier för de reservdelar de monterar ur fordonen. Transportstyrelsen anser att garantiåtagandena borde vara en tillräcklig reglering när det gäller att avgöra vilka fordonsdelar det ska vara möjligt att återanvända.

Förslagets påverkan på Transportstyrelsen

Transportstyrelsen bedömer att det i dagsläget är svårt att beräkna de ekonomiska konsekvenserna för myndigheten eftersom förslaget både behöver förtydligas och ska kompletteras med delegerade genomförandeakter. Förordningen kommer också behöva kompletteras i nationell lagstiftning där det tydliggörs vilken myndighet som ska ansvara för de olika delarna som innebär tillstånd och tillsyn.

Transportstyrelsen kan dock redan se att vissa delar av förslaget innebär kostnader för myndigheten både i form av engångskostnader för att göra förändringarna i register och reglering samt ökade kostnader efter att förändringarna är införda. Nedan är några av områden där Transportstyrelsen bedömer att kostnader kommer att uppstå för myndigheten:

- Uppdatera befintlig lagstiftning för att möjliggöra förändringar, vilket innebär en engångskostnad. Flera av de föreslagna bestämmelserna saknar motsvarighet i svensk rätt som bland annat gällande fordonsägarens skyldighet att lämna in fordon för återvinning om fordonet är uttjänt, bestämmelserna om export av begagnade fordon, fordonspass för cirkularitet och skyldighet för en säljare att visa om fordonet är begagnat eller om det är ett uttjänt fordon. (Detta framgår av sidan 5 i Regeringskansliet Faktapromemoria 2022/23:FPM 133.)
- Eventuellt ta fram nya föreskrifter om besiktningsorganens kontroll av fordon innan export, vilket innebär en engångskostnad.
- Uppdatera vägtrafikregistret med ny information – fler fordonsslag inkluderas och ska avregistreras, fler skrotintyg ska mottas och registreras i vägtrafikregistret. Ett ökat antal skrotningsintyg genererar sannolikt mer arbete hos myndigheten genom ändrade rutiner och nya arbetssätt, vilket kan medföra ett behov av fler handläggare. Förslaget kommer att medföra ett utvecklingsbehov av vägtrafikregistret för hantering av fler fordonsslag som skrotas. Ett systemutvecklingsbehov kommer även behövas för hantering av de cirkularitetspass som föreslås. Om det är så att en prövning ska till vid ett ägarbyte istället för dagens anmälan behöver även en systemutveckling i dessa delar genomföras. Det sker omkring 4 miljoner ägarbyten varje år och 370 000 fordon exporteras årligen där det ska finnas lämpligt systemstöd för verifiering.
- Förmåga att bedöma om ett fordon är uttjänt, vilket innebär ökade kostnader om denna arbetsuppgift tillkommer. Ny kompetens krävs om Transportstyrelsen ska bistå Tullverket med expertis om ett fordon får exporteras eller inte. Det behövs troligen kompetenshöjande insatser inom Transportstyrelsen.
- Information om fordon som ska exporteras behöver göras tillgängligt för Tullmyndigheterna inom EU (integrationer, tillhandahålla fler uppgifter) vilket innebär en anpassning av vägtrafikregistret och EUCARIS/MOVE-HUB (engångskostnad).

Transportstyrelsen ser helst att nuvarande system EUCARIS, som medlemsländer inom EU-delar information kring fordon, även används för tillhandahållande av information om fordon som rörs av de krav i förslaget på fordon som exporteras i stället för en ny lösning genom MOVE/HUB.

I de flesta fallen handlar det om engångskostnader genom anpassning av myndighetens registersystem. Utifrån den information som finns idag i förslaget är det dock inte möjligt att göra en fullständig ekonomisk kalkyl. En fullständig ekonomisk kalkyl kommer att behöva göras på berörda avdelningar inom myndigheten i samband med att kommissionens genomförandeakter presenteras samt att ansvarig myndighet fastställs av regeringen för de olika tillstånd och tillsyn som anges i förslaget.

Vägtrafikregistret (VTR) är ett av Sveriges största register med ca 1,33 miljarder anrop per år och innehåller information om samtliga fordon registrerade i Sverige, deras ägare och berör miljontals medborgare, företag, myndigheter och organisationer. Registret används dygnet runt till slagningar hos Polismyndigheten, Tullverket, Skatteverket, Försvarmakten och Trafikverket. Uppgifter i registret behövs även vid försäljning och besiktning av fordon. Utan systemet kommer en mängd statliga och kommersiella funktioner att försvåras.

Transportstyrelsen är inne i en stor migration av VTR till en nyare, säkrare och förvaltningsbar plattform. Projektet är mycket omfattande och högsta prioritet för myndighetens it- och säkerhetsresurser de närmaste åren, där vissa kompetenser redan är överbelastade och svårrekryterade. Att lägga till ett ytterligare utvecklingsprojekt till myndigheten kommer att belasta redan ansträngda resurser och kan försena migrationen av VTR och öka mängden incidenter – med driftstopp som följd.

Redovisade kostnader i förslagets (EU:s) konsekvensutredning

Av konsekvensutredningen till förordningsförslaget redovisas kostnader för berörda aktörer men dessa kostnader bedöms vara underskattade eftersom de endast tar upp en begränsad del av regleringsförslaget. Det nämns en fördyring avseende fordon som säljs med 66 Euro per fordon för att täcka alla kostnaderna med förslaget. Transportstyrelsen ställer sig frågande till på vilket sätt denna kostnadsuppskattning gjorts. Det finns betydligt fler företag som söker EU-typgodkännande för fordon än de tillverkare av personbilar och lätta lastbilar som konsekvensutredningen baserad på. Kostnader för tillverkares representanter, verkstäder, försäkringsbolag, fordonsägare, importföretag men även exportföretag är inte tydligt presenterade i konsekvensutredningen.

Skrotningsföretagen är i konsekvensutredningen oroade för de ökade kostnader som förslaget innebär för dem och med anledning av detta föreslås att fordonstillverkarna får ett utökat finansiellt ansvar för kostnaderna som fordonstillverkarna själva ska stå för. Enligt konsekvensutredningen kommer förslaget att skapa upp till 22 100 nya jobb inom unionen. Det är inte sannolikt att de företag som tillvaratar råvarorna från de skrotade företagen avser att dela sin vinst med fordonstillverkarna. Dessa företag har heller ingen skyldighet att stå för delar av de ökade kostnader som bilskrotarna är oroade för. Det är därför inte osannolikt att kostnaderna för tillkommande jobb slutligen hamnar på de som köper eller skrotar fordonen.

Trots att förslaget ställer krav på fordonsägare både när det gäller skrotning och ägarbyte finns det inte något i konsekvensutredningen som tar upp de merkostnader som dessa krav medför. Fordonsägarna är trots allt den största gruppen av enskilda aktörer som påverkas av regleringsförslaget.

Att en fordonsägare inte längre kan sälja ett fordon med vissa utpekade brister innebär också en kapitalförlust för denne som inte beskrivs på något sätt. När ett fordon uppfyller vissa kriterier i bilaga I, ska eller kan fordon betraktas som ett uttjänt fordon. Vissa beskrivna skador som ingår i kriterierna är relativt lindriga men fordonet bedöms inte ha något värde alls, vilket är en stor förändring jämfört med nuvarande situation.

Övrigt

Transportstyrelsen kan konstatera att de bilagor som tillhör förordningsförslaget inte fanns med i remissutskicket, vilket kan ha inneburit att remissinstanserna missat väsentlig information i förslaget.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektören Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Pär Norling, sektionschef Mikael Kyller och utredaren Anders Gunneriusson, den senare föredragande.