

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Remiss av förslag till ändringar i förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar och bilskrotningsförordningen (2007:186) m.m.

Transportstyrelsen får härmed avge följande yttrande med anledning av ovan rubricerad remiss.

Fordonsförordningen (2009:211)

Det torde vara en felskrivning avseende den föreslagna bestämmelsen i 8 kap. 4 § eftersom den paragrafen redan finns i förordningen. Möjligen avses en ny 4 a § men placeringsmässigt är en ny 3 a § att föredra.

Transportstyrelsen anser dock att det av tre olika skäl är tveksamt att reglera producentansvar i fordonsförordningen (FoF).

1. Bemyndigandet i 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) omfattar enligt sin ordalydelse den föreslagna regleringen. Om man däremot ser till lagens tillämpningsområde i 1 kap. 1 § fordonslagen och bakgrunden till bemyndigandet enligt proposition 2008/2009:53, uppstår tveksamheter. Bemyndigandet är således infört mot bakgrund av vad som sägs i Europaparlamentets och rådets direktiv (ramdirektivet) 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är förslaget en utvidgning av det syftet. Om det föreslagna förtydligandet angående producentansvaret för bilar m.m. hade varit aktuellt i samband med ändringarna i fordonslagen, hade det varit naturligare att resonera på samma sätt som i 2 kap. 4 a § fordonslagen, dvs. med en tämligen strikt reglering av bemyndigandet. Transportstyrelsen anser att bemyndigandet i 15 kap. 7 § miljöbalken är ett bättre stöd än vad som sägs i fordonslagen.

2. Transportstyrelsen vill också peka på att en reglering i fordonsförordningen innebär att styrelsen blir tillsynsmyndighet för just den aktuella frågan. Transportstyrelsen är dock inte tillsynsmyndighet i övrigt för det som är knutit till producentansvar och bilskrotning. Transportstyrelsen anser inte att detta är en bra lösning (jämför 5 kap. 3 b § fordonslagen om förelägganden m.m.).
3. En ytterligare omständighet är att inom producentansvaret används begreppet ”komponenter” i en – såvitt förstås – vidare bemärkelse än vad fordonslagen och fordonsförordningen gör. Den nämnda lagstiftningen anknuter till ramdirektivet där det görs en klar åtskillnad mellan system, komponenter och separata tekniska enheter. Om det föreslagna tillägget i fordonsförordningen ska genomföras bör denna åtskillnad belysas och, sannolikt, resultera i en skrivning som omfattar både komponenter och separata tekniska enheter.

Förordningen om producentansvar (2007:185)

Eftersom ansvaret utvidgas i den föreslagna ändringen i 4 § till att även omfatta utjänta bildelar, finns anledning att belysa om informationen enligt 9 § bör omfatta även den delen. Såvitt Transportstyrelsen kan se går det inte att utläsa av promemorian om en sådan diskussion har förts. Detsamma gäller straffansvaret i 19 § 1.

I övrigt bör 6 § sista stycket hänvisa till det nya ramdirektivet 2007/46/EG eftersom 70/156/EEG är upphävt. Även i 14 § 1 är det en gammal referens – 2000/53/EG är senast ändrat genom kommissionens beslut 2008/689/EG.

Transportstyrelsen anser också att de definitioner som används i nämnda ramdirektiv också bör användas i svensk rätt och därmed anser styrelsen att ”campingbil” inte ändras till ”husbil”.

Bilskrotningsförordningen (2007:186)

I nuvarande reglering i 25 § 9 krävs det att däcklager ska ha brandskydd vid stora lagringsmängder. Förslaget innebär dels att däcklager ska ha skydd mot brandfara och dels att ”överdrivet” stora mängder däck inte får lagras. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är detta mer än ett förtydligande, som sägs i konsekvensutredningen, utan i stället en materiell anpassning till direktivet. Av det skälet är frågan om det inte behövs en övergångsbestämmelse, eller ett senare ikraftträdande än den 1 mars 2010, för att ge bilskrotarna tid att anpassa sig till de justerade kraven. Konsekvensutredningen ger inget svar på den frågan.

När det gäller den föreslagna formuleringen i andra stycket i 25 § vill Transportstyrelsen istället föreslå följande lydelse.

”Ett lager enligt första stycket 9 ska ha skydd mot brandfara och i övrigt vara utformat så att överdrivet stora mängder däck inte kan lagras.”

Konsekvensutredningen

Transportstyrelsen anser att konsekvensutredningen bättre borde beskriva konsekvenserna av föreslagna ändringar. Styrelsen anser att det i första hand föreligger brister avseende

- 1) utvidgningen i 4 § om producentansvaret,
- 2) regleringen i fordonsförordningen och
- 3) ändringen i 25 § bilskrotningsförordningen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit stf direktören Thomas Eriksson, juristen Bengt Magnusson, utredaren Louise Hagström, fordonsexperterna Hans Norén och Kjell Bäckman samt verksamhetsexperten Kjell-Åke Sjödin, den sistnämnde föredragande.

Staffan Widlert
Generaldirektör