

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om omhändertagande av bilar

Sammanfattning

Transportstyrelsen har tagit del av remissen och har synpunkter på kapitel 5-9. I kapitel 5 redogör Naturvårdsverket för åtgärder för att förbättra omhändertagandet av uttjänta bilar. Transportstyrelsen anser att förslagen är rimliga men menar att det saknas en konsekvensutredning. Likaså är Transportstyrelsen positiv till förslagen som presenteras i kapitel 6 (hantering av övergivna skrotbilar) men anser att det även här saknas en konsekvensutredning när det gäller att ta ut en avgift från bilägarkollektivet i samband med nyregistrering. I kapitel 8 ger Naturvårdsverket sin syn på den illegala exporten och föreslår åtgärder för att begränsa den illegala hanteringen. Transportstyrelsen instämmer till viss del men är frågande till att indrivning av obetalda avgifter skulle minska illegal export eller illegal skrotning. Transportstyrelsen menar dock att det är viktigt att driva in de obetalda avgifterna. Likaså tror inte Transportstyrelsen att ett krav på godkänd besiktning kommer att minska den illegala exporten. På samma sätt är Transportstyrelsen mycket tveksam till att utreda avställningsinstrumentet; det har gjorts tidigare och alla utredningar har kommit fram till att systemet inte bör ändras. Naturvårdsverket ger även ett förslag till att begränsa antalet bilar man får äga. Transportstyrelsen anser inte att förslaget ska genomföras eftersom det vore en inskränkning i medborgarens rättigheter. Slutligen anser Transportstyrelsen att det är viktigt med rutiner mellan Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen när det gäller förslaget att ta bort auktorisation, om det inte har utfärdats ett skrotningsintyg inom ett år.

Kapitel 5 – Omhändertagande av uttjänta bilar

De förslag som lämnas i avsnitt 5.2 i detta avseende anser Transportstyrelsen vara av rimlig karaktär och styrelsen stödjer därför dessa förslag. Transportstyrelsen anser däremot att det i alla dessa förslag saknas en konsekvensbeskrivning. Vad innebär det för myndigheterna, för enskilda medborgare och för näringslivet? Vad innebär det i form av kostnader men också i form av administrativa belastningar eller besparingar?

Kapitel 6 – Kommunernas hantering av övergivna skrotbilar

Transportstyrelsen stödjer i allt väsentligt de förslag som Naturvårdsverket lämnar. Transportstyrelsen anser dock att förslaget om ta ut en avgift från bilägarkollektivet i samband med nyregistrering inte har en tillräcklig konsekvensbedömning i rapporten. Naturvårdsverket säger att Transportstyrelsens nuvarande system kan vara system som är mest lämpligt men också att frågan måste utredas ytterligare. Det sägs också i rapporten att Transportstyrelsen måste få ersättning för sina kostnader, vilket också Transportstyrelsen anser.

Kapitel 7 – Illegal bilskrotning

Transportstyrelsen stödjer förslaget.

Kapitel 8 – Illegal export

Naturvårdsverket skriver i avsnitt 8.1 om den vägledning som arbetas med inom EU om export av avfall i förhållande till export av fordon. Under sommaren 2011 skulle medlemsstaterna besluta om detta dokument. Om det har skett känner inte Transportstyrelsen till. Det är dock viktigt att komma ihåg att dessa bestämmelser måste få en tydlighet på så sätt att harmonisering måste ske med det gällande kontrollbesiktningdirektivet om den periodicitet som gäller mellan besiktningstillfällena. Om sådana kontroller ska utföras i samband med utförelse av fordon så måste också Tullverket involveras eftersom det är de som svarar för gränskontrollerna. Vad händer om fordon förs ut ur landet vid gränser som inte har någon bemannad gränskontroll?

Transportstyrelsen delar Naturvårdsverkets uppfattning om vikten av att lämna obetalda avgifter till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Transportstyrelsen arbetar för närvarande med en framställan om författningsändring med likalydande bestämmelse som finns i vägtrafikskattelagen (2006:227) som skulle möjliggöra att avgiften kan lämnas direkt till indrivning såsom ett ”allmänt mål”, utan att myndigheten först behöver ansöka om betalningsföreläggande och få ett beslut om detta. Transportstyrelsen ser dock inte den koppling som Naturvårdsverket tar upp som skäl för att driva in beloppet. Transportstyrelsen vill driva in beloppet

för statens räkning och ser inte att en sådan indrivning skulle minska problemet med illegal bilsrotning eller illegal export.

I avsnitt 8.3.1 Avställning av bilar säger Naturvårdsverket att en del av de långtidsavställda bilarna sannolikt faller in under illegal skrotning och illegal export. Transportstyrelsen menar att det inte alls finns något belägg för ett sådant antagande eftersom det inte finns någon utredning gjord i denna del, under senare år. Däremot har frågan om avställningsinstitutets vara eller inte vara utretts vid några tillfällen och samtliga utredningar har kommit till den slutsatsen att systemet ska kvarstå i samma utformning som den som nu är gällande.

I Naturvårdsverkets rapport sägs bl a att ”En uttjänt bil som skrotas illegalt, eller exporteras illegalt, kan inte avregistreras hos Transportstyrelsen (endast auktoriserade bilskrotor kan avregistrera uttjänta bilar)”. ”Dessa bilar står därför kvar i registren, avställda.” Denna beskrivning är inte helt korrekt, eftersom bestämmelserna om avregistrering i förordning om vägtrafikregister (2001:50) möjliggör avregistrering av fordon även om fordonet inte lämnas till en auktoriserad bilskrotare. Transportstyrelsen intar dock, i enlighet med lagstiftarens intentioner, en mycket restriktiv hållning i sådana ärenden.

Under avsnitt 8.3.2 skrivs om godkänd besiktning och utförelse av en begagnad bil. Transportstyrelsen anser inte att det är klarlagt att den illegala exporten utgör ett problem. Transportstyrelsen anser inte heller att ett krav på godkänd besiktning kommer att kunna bidra till att försvåra för den illegala exporten.

Under avsnitt 8.3.3 föreslås begränsningar för det antal bilar man får äga. Förslaget är en inskränkning i medborgarens rättighet att fritt förfoga över sin egendom och har en större räckvidd än bara uttjänta bilar. Transportstyrelsen anser därför att förslaget inte ska genomföras. Transportstyrelsen har till Naturvårdsverket framfört synpunkter på detta förslag och den uppfattningen kvarstår.

I avsnitt 8.3.4 behandlas frågor om begränsning av ägande av fordon där personen i fråga har betydande fordonsrelaterade skulder. Förslag till sådan begränsning har framförts av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. Förslaget överlämnades till Vägtrafikregisterutredningen. Utredningen konstaterade att ett sådant system skulle innebära alltför stora kostnader i förhållande till de intäkter och det värde som ett sådant system skulle få till effekt. Kostnaderna skulle ligga på cirka sex gånger så mycket som intäkterna. Utredningen valde därför att inte lägga något förslag i denna fråga.

Kapitel 9 – Auktorisation och tillsyn

Transportstyrelsen anser det viktigt att det utformas rutiner mellan Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och Transportstyrelsen när det gäller förslaget om återtagande av auktorisationen om det inte har utfärdats något skrotningsintyg inom ett år. Ska samma bestämmelse också gälla mottagningsbevis?

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Vid den slutliga handläggningen har områdeexpert (fordon) Kjell-Åke Sjödin och utredare Lars Rapp deltagit, den sistnämnda föredragande, samt även direktören för Trafikregistret Birger Höök och direktören för väg- och järnvägsavdelningen Birgitta Hermansson och enhetschef Ove Andersson.

Staffan Widlert