



[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

## Begäran om yttrande gällande förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon

Er beteckning: KN2023/03704

Länsstyrelsen Skåne svarar på remissen både i kraft av tillsyn på transport av avfall mellan länder (GRÖT) och miljötillsynen inom länet.

Länsstyrelsen Skåne är tillsynsmyndighet över gränsöverskridande transporter av avfall i Skåne, Blekinge, Kronoberg och Kalmar län. Som sådan genomför vi kontroller av transporter med gods för att undersöka om dessa avser avfall och ifall sådana transporter följer bestämmelserna i EG förordning 1013/2006 om transport av avfall.

### Sammanfattning

Länsstyrelsen Skåne ser positivt på att lagstifta om krav på:

- innehåll av farliga ämnen i fordon.
- recirkulation av material såsom plast och metall från fordon.
- när fordon är avfall eller begagnat fordon
- fordonsägaren och sanktioner av överträdelser
- att godkänd besiktning ställs i samband med export och utförsel
- att utöva tillsyn även på fordonsverkstäder och föreslår att de ska omfattas av anmälningsplikt nationellt.

Länsstyrelsen Skåne ser positivt på att koppla samman medlemsstaternas nationella elektroniska register för t ex uppgifter om fordonets identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatus för begagnade fordon.

Länsstyrelsen Skåne föreslår att Transportstyrelsen ges i uppdrag att kontrollera så att fordon som anmäls för avregistrering på grund av export, inte utgör avfall. Alternativt inte godta CMR som bevis för att fordonen är ute ur landet.

Länsstyrelsen Skåne föreslår att Länsstyrelsernas GRÖT-län får tillgång till de elektroniska system som föreslås i lagstiftningen antingen direkt eller genom att de kopplas samman med det elektroniska system som föreslås i den reviderade avfallstransportförordningen 1013/2006.

Länsstyrelsen Skåne föreslår att Länsstyrelsernas GRÖT-län blir tillsynsmyndighet i den föreslagna lagstiftningen, vad gäller kraven vid transporter av fordon och fordonsdelar för att avgöra om de är avfall eller inte.

Om inte ovanstående förslag tillgodoses ser Länsstyrelsen Skåne en farhåga i att föreslagen lagstiftning inte har någon effekt i 90 % av fallen då fordon och fordonsdelar transporteras. Se förklaring nedan:

- Länsstyrelsen Skånes erfarenhet är att det inom GRÖT Syds tillsynsområde, endast är 10 % av transporter ut ur Sverige med fordon och fordonsdelar som upptäcktes via Tullverkets varuundersökning. Det innebär att i 90 % av transporter inom GRÖT Syd missas och den föreslagna lagstiftningen kommer inte till användning.
- EU-länder som t ex Tyskland, Belgien och Holland kommer få göra allt arbete med denna lagstiftning. I Sverige kan vi inte utnyttja den föreslagna lagstiftningen, se ovanstående punkt.

## Transporter av begagnade/uttjänta fordon och fordonsdelar

### Tullverket

Föreslagen lagstiftning utgår från att exporter deklarerar vid exporttullkontoret hos Tullverket. Detta är en förutsättning för att den föreslagna lagstiftningen ska gå att kontrolleras.

Länsstyrelsen Skånes erfarenhet är dock att en väldigt stor andel godstransporter lämnar Sverige utan att deklarerar hos Tullverket. I vissa fall behövs inte godset deklarerar hos Tullverket och i andra fall sker troligtvis en lagöverträdelse. Detta innebär att merparten av exporterna inte syns hos Tullverket och möjligheten att tillämpa den föreslagna lagstiftningen försvinner.

För att belysa ovanstående ytterligare har Länsstyrelsens GRÖT Syd gjort ett utdrag ur vår tillsynsstatistik från 2022. Under år 2022 kontrollerade GRÖT Syd totalt 1445 stycken transporter med gods. Av dessa handlade 145 stycken transporter om fordon eller fordonsdelar. I de flesta transporter ingick mer än ett fordon. Enbart 10 % av dessa transporter upptäcktes via Tullverkets tulldeklaration. Det betyder att den föreslagna lagstiftningen, som den ser ut nu, inte kan användas i 90 % av fallen med transporter av fordon eller fordonsdelar som sker inom GRÖT Syds tillsynsområde.

På grund av ovanstående föreslår Länsstyrelsen Skåne att Länsstyrelsernas GRÖT-tillsyn blir tillsynsmyndighet i den föreslagna lagstiftningen, vad gäller kraven vid transporter av fordon och fordonsdelar för att avgöra om de är avfall eller inte. Samt får ta del av informationen i register som planeras.

Det ska även poängteras att de transporter som Länsstyrelsen Skåne, GRÖT Syd kontrollerar bara är toppen av ett isberg jämfört med det totala transportflödet varje år.

## Transportstyrelsen

Länsstyrelsen Skåne föreslår att Transportstyrelsen ges i uppdrag att kontrollera så att fordon som anmäls för avregistrering via transport utomlands, inte utgör avfall. Kontrollen kan ske via kontakt med Länsstyrelsernas GRÖT-län eller Tullverket. Om det inte kan styrkas att fordonen inte utgör avfall ska de inte kunna transporteras utomlands.

Enligt statistik från Transportstyrelsen har ca 12 000 stycken fordon tillverkade 2003 och tidigare, avregistrerats till följd av att de transporteras utomlands, mellan den 1 januari 2022 till mitten på oktober 2023. Flertalet av dessa transporter av fordon utomlands har troligtvis inte gått via Tullverket. De har inte gått via GRÖT heller. Den föreslagna lagstiftningen kommer inte kunna ändra på detta så som den är skriven just nu.

Den som vill transportera begagnade/uttjänta fordon till andra länder kan först transportera fordonen utomlands och därefter skicka in CMR (transportuppgifter) till Transportstyrelsen och då avregistreras fordonen. Det innebär att de kan slippa undan tillsyn från t ex Länsstyrelsens GRÖT och Tullverket.

Länsstyrelsen Skåne har erfarenhet av att granska CMR eftersom vi utför tusentals kontroller vid gränsövergångar varje år. Informationen i CMR bekräftar inte i vilket skick fordonen är i när de transporteras från Sverige. På så sätt kan en organisatör transportera uttjänta fordon, dvs avfall till tredje land utan att bli granskad.

Den föreslagna lagstiftningen kommer inte kunna ändra på transporterna som sker enligt ovanstående så som lagen är skriven just nu.

Länsstyrelsen Skåne har erfarenhet av att fordon som varit avregistrerade på grund av transport utomlands, i själva verket står parkerade i Malmö. Det betyder att det kan finnas flera fordon i Sverige som är avregistrerade men som ändå finns kvar i landet. Detta behöver inte men skulle kunna vara en del i brottslig verksamhet.

## Specifika förslag

### Artikel 3.1

(16) Det bör förtydligas att utförelse/export av ELV utgör bortskaffande och därmed omfattas av "treatment"

(18) Det bör formuleras så att även "hobbyverksamhet" inkluderas. Slopa formuleringen om "anknytning till den personens handel, affärsverksamhet, hantverk eller yrke"

(21) formulera så att det är en yrkesmässig omfattning som avses även om verksamheten inte är registrerad eller i övrigt vad som vanligtvis gäller yrkesmässig.

(26) för att undvika kryphål genom att använda målvakter bör formuleringen även inkludera brukare.

#### Artikel 13

Var ska det Cirkulära Fordonspasset lagras? Viktigt att tillgång ges även till GRÖT-länen.

#### Artikel 24.2

Det bör förtydligas att uttjänta fordon som inte uppfyller kraven på avgiftsfritt mottagande ska tas emot men att en avgift får tas ut. Riskerar annars att leda till ett icke-önskvärt hanterande, tex dumpning i skogen.

#### Artikel 27

Bra att krav specificeras. Vi har inte jämfört med redan existerande krav. Förutsätter tillsyn för att få effekt.

#### Chapter V Section 2

#### Artikel 38.4

I första hand anser Länsstyrelsen Skåne att ordalydelsen behöver ändras från ordet export till utförsel och export. Detta eftersom Länsstyrelsen Skånes erfarenhet är att merparten av fordonen förs ut/transporteras från Sverige till ett annat medlemsland innan export sker.

I andra hand anser Länsstyrelsen Skåne att det är avgörande för implementering och tillsyn av förslaget att även (GRÖT) tillsynsmyndigheterna ansvariga för 1013/2006 ges tillgång de system som omfattas av artikel 45 och där information finns tillgänglig.

Om inte ovanstående förändring sker, kan de Svenska myndigheterna inte göra så mycket med den stora massan fordon som förs ut ur landet. I alla fall inte med hjälp av denna lagstiftning. Man missar målet helt enkelt.

Idag är bördan stor för de länder varifrån exporter ut ur EU sker. Detta utnyttjas av de som för ut fordon illegalt och kommer fortsätta om ingen förändring i föreslagna lagstiftningen sker. Vi kommer inte åt avfallsbrottsligheten med den föreslagna lagstiftningen.

#### Chapter VI Section 2

#### Artikel 46

De aktörer som samlar in begagnade och eller uttjänta fordon för att sedan sälja vidare utomlands, behöver också vara med i de som ska ha tillsyn enligt punkterna i 46.

De som har fordonsverkstäder och de som för ut fordon ur landet är ofta olika aktörer.

Fordonsverkstäder behöver bli anmälningspliktiga i miljöprövningsförordningen om det ska gå att ha en uppdaterad lista på alla aktörer.

Att besöka 10 % per år är en alltför låg nivå på tillsyn om den ska vara effektiv.

Annex I, part A

Punkt 2

Vi föreslår att värdet i befintligt skick ska jämföras med reparationskostnaden i samma land (avsändarlandet), inte valfritt medlemsland. Det kommer annars att generera stora flöden till länder där arbetskostnaden är lägre och medföra risker att fordonen därifrån lämnar gemenskapen utan att repareras.

Idag finns det vägledning Correspondents guidelines no 9, som GRÖT använder sig av för att avgöra om fordonet är begagnat eller avfall. Dessa säger att kostnaden ska jämföras med vad det kostar i avsändarlandet.

## Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen Skåne vet av erfarenhet att en bilägare i Sverige som har en 20 år eller äldre bil, som inte klarat besiktningen eller där ett fel (som är kostsamt att reparera) uppstått strax innan besiktning, i stor utsträckning säljer bilen vidare för ca 5000 - 10 000 kronor.

Då slipper bilägaren den stora reparationskostnaden och de får i alla fall några pengar för fordonet. Det är i princip ett kvittblivande. Lämnas fordonet till skrotning får de inga pengar alls.

Ett sådant fordon är värt ca 2-4 gånger så mycket i Afrika. De som köper sådana begagnade/uttjänta bilar i Sverige, bedriver en verksamhet som inte alltid är legal. De är en del av avfallsbrottsligheten. Dessa aktörer samlar in gamla begagnade/uttjänta fordon och skickar dem på trailers till ett EU-land t ex Tyskland, Belgien och Holland. Väl där lastas bilarna om och transporteras till tredje land, t ex i Afrika. På det sättet kan man kringgå tillsynen.

Så länge det finns en vinstmarginal och risken för att fastna för kontroll är liten, kommer detta fortsätta. Den föreslagna lagstiftningen kommer inte kunna ändra på detta så som den är skriven just nu.

Anledningen till att det lönar sig att endast transportera tre personbilar på en trailer till Hamburg är den korta sträckan. Från Trelleborg är det landvägen i

princip samma avstånd till Hamburg som det är mellan Stockholm och Södertälje. Skillnaden är att du behöver ta färjan däremellan.

Länsstyrelsen Skåne anser att en transport som sker från Sverige via ett annat EU-land innan det transporteras vidare till tredje land, borde räknas som export redan när den transporteras från Sverige om syftet med transporten är att den slutliga mottagaren är ett land i Afrika.

Skenmanövern att inte lasta fordonen i containrar redan i Sverige och därifrån skicka dem till Afrika, sker troligtvis på grund av att risken är mindre att råka ut för tillsyn i det enorma flödet i de stora hamnarna i Tyskland, Belgien och Holland och på så vis undkommer de kontroll och tillsyn.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef miljöskyddsavdelningen Rima Dauod med miljöhandläggare Thomas Ferdinandsson som föredragande. Miljöhandläggare Jens Andersen Hörman har också varit delaktig.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

## Bilagor

1. Foto på CMR och på begagnade bilar på bilsläp som var på väg ut ur Sverige utan att tulldeklarera.

Transport som stoppades på Öresundsbron. Transporten förbjöds av GRÖT på grund av att det saknades information om att fordonen fungerade.

Enligt CMR skulle de till Hamburg men organisatören informerade om att fordonen skulle vidare till en mottagare i Benin i Afrika. Alltså lastas om i Hamburg för vidare transport till tredje land.



