



Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.ke.remiss@regeringskansliet.se

Yttrande angående remiss "EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon"

(diarienummer KN2023/03704)

SBR jobbar för en sund utveckling av bilåtervinningen i Sverige. Vår målsättning är att hjälpa våra medlemmar att öka återanvändningen av bildelar och återvinningen av uttjänta bilar. Vi arbetar för att säkerställa en bra ekonomisk stabilitet för medlemsföretagen som årligen hanterar drygt 100 000 fordon, men också för att infria kraven i Bilskrotningsförordningen.

Sveriges Bilåtervinnare Riksförbundet, SBR med medlemsföretag önskar lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Huvudpunkter

- Bra övergripande drag som syftar till att öka återanvändning, återtillverkning och renovering av begagnade reservdelar.
- En fungerande och rättvis tillsyn är en väsentlig nyckel för att inte skapa snedvriden konkurrens.
- Demontering av delar bör styras av marknadsvärden och efterfrågan och inte utgå från en obligatorisk lista. Vid miljöhänsyn måste miljövinsten framgå med tydlighet.
- Alla delar och komponenter som på ett säkert sätt ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras skall inte begränsas.
- Bra med ett tydligt producentansvar som även omfattar ekonomiska åtaganden enligt principen förorenaren betalar.
- Stor risk för omfattande administration med medföljande kostnader för en bildemontering.
- Bra med definitioner och kriterier om vad ett uttjänt fordon är samt hur handel och export med sådan skall ske.
- Bra med incitament för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av begagnade bildelar.

Den föreslagna förordningen är omfattande och innebär att två tidigare direktiv slås samman till en förordning. Förordningen innehåller 57 artiklar, där de flesta inkluderar flera olika förslag. För att detta remissvar ska bli översiktligt har SBR valt att svara och kommenterar ett urval av artiklar som vi ser har extra stor betydelse för bilåtervinningsbranschen. Detta är uppdelat på de olika kapitel som motsvarar de kapitel som finns i förordningen.

KAPITEL II CIRKULARITETSKRAV		
Sida	Artikel	Kommentar
s.51	<p>Artikel 7 Konstruktion för att möjliggöra avlägsnande och utbyte av vissa delar och komponenter i fordon.</p> <p><i>Här fastställs en allmän skyldighet att utformningen av nya fordon inte får hindra borttagandet av delar och komponenter som har en viktig potential för återanvändning när fordon blir avfall. I artikeln fastställs också ett krav på att konstruera fordon på ett sätt som gör det möjligt att avlägsna och byta ut elfordonsbatterier och elmotorer från fordonstypen under både användningsfasen och avfallsfasen.</i></p>	<p>Positivt att man kopplar ihop design av fordon med fordonets end-of-life och därigenom främjar återbruk, återanvändning samt återtillverkning. SBR ser problem med att ett fordon normalt är en produkt som har en väldigt lång livscykel, omkring 17–18 år. Detta innebär att fordon som ej har producerats med dessa designkrav kommer komma till Bildemonteringar under många år efter att dem satts på marknaden vilket därigenom påverkar möjligheter till en bra och effektiv demontering. Detta eftersom delar och komponenter på dessa fordon ej har designats med en intention för återbruk, återanvändning eller återvinning och efterlevnaden som denna förordning avser blir svår att uppnå. Denna diskrepans har även en stor inverkan på demonteringstid för att kunna avlägsna dessa komponenter och delar eftersom design och information hur dessa ska demonteras saknas eller är kraftigt bristfällig.</p>
s.54	<p>Artikel 11 Information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material som finns i fordon.</p> <p><i>Enligt denna artikel ska tillverkarna tillhandahålla information om säkert avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material i fordon. Denna information måste vara kostnadsfritt tillgänglig för aktörer inom avfallshantering samt aktörer som erbjuder reparationer och underhåll.</i></p>	<p>Denna artikel skall träda i kraft 36 månader efter införande av denna förordning men information om avlägsnanden är något en Bildemontering är i behov av omgående för att kunna avlägsna delar och komponenter på ett korrekt och tidseffektivt sätt. SBR vill också belysa att man i denna artikel ej tar upp återanvändning något som däremot omnämns i skälstas 13. ” Att konstruera och tillverka fordon på ett sätt som säkerställer att deras delar och komponenter kan återanvändas och att de material som de innehåller kan återvinnas, är avgörande för en korrekt</p>

		<p><i>värdering av dessa delar, komponenter och material när ett fordon är uttjänt.”</i></p> <p>Framför allt vill SBR påpeka avsaknaden av återanvändning under punkt 1.(F) där man endast använder ordet utbyte i ett annat fordon. Vi ser det utav största vikt att även digitalt kodade komponenter tillgängliggörs för återanvändning och återbruk.</p> <p><i>”(f) Digitalt kodade komponenter och delar i ett fordon, om kodningen förbindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.”</i></p> <p>Den information som har tillgängliggjorts bildemonterare genom IDIS (The international dismantling information system) behöver förbättras väsentligt för att vi ska kunna se att man som producent lever upp till sitt informationskrav. I nuläget är exempelvis inte all information i IDIS översatt till nationellt språk. Information och dess utformning är också beroende på märke och saknar en standardisering. Till exempel använder många av förbundets medlemmar idag externa plattformar byggda för blåljuspersonal för att få korrekt information om batterier eftersom dessa har bättre och mer överskådlig information.</p>
s.55	<p>Artikel 13 Cirkularitetspass för fordon</p> <p><i>I denna artikel fastställs ett pass för fordons-cirkularitet, ett digitalt verktyg som används för att förbättra tillhandahållandet av information om säkert avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och fordonskomponenter på ett sätt som är förenligt med andra digitala informationsverktyg och plattformar som redan finns eller håller på att utvecklas inom fordonssektorn.</i></p>	<p>SBR välkomnar ett cirkularitetspass och bra att det kopplas ihop med artikel 11 och tillgängliggörandet av informationen som en Bildemontering behöver för avlägsnande av komponenter och delar.</p> <p>SBR ser gärna att man utökade scopeet i cirkularitetspasset till att även omfatta fordonets historik i form av skador och reparationer. Exempelvis är det av stor vikt för en Bildemontering att kunna ta del av exempelvis om en motor har blivit utbytt eller andra delar som genomgått en reparation. Den informationen är</p>

		<p>av vikt och skulle stärka möjliggörandet till återbruk och återanvändning.</p> <p>Vidare ser SBR även att en utökad omfattning av cirkularitetspasset skulle kunna innefatta information från producenter om enskilda delar och komponenters CO2 avtryck. En sådan information kan öka säljbarheten av återanvända och återillverkade delar och komponenter om slutkund kan se vilken miljöbesparing detta har skapat.</p>
KAPITEL IV HANTERING AV UTTJÄNTA FORDON		
s.57	<p>Artikel 16 Utökat producentansvar</p> <p><i>Enligt denna artikel fastställs en allmän skyldighet för producenterna att ta ansvar och dess tillämpningsområde anges.</i></p>	<p>I princip ser SBR positivt på ett utökat producentansvar och med det medföljande ekonomiska ansvaret utifrån principen polluter pays principle för både insamling och behandling av uttjänta fordon men även en utökad demontering av delar enligt del C i bilaga VII.</p>
s.60	<p>Artikel 20 Producenternas ekonomiska ansvar</p> <p><i>I denna artikel anges de kostnader för hantering av uttjänta fordon som bör täckas av producenternas ekonomiska bidrag.</i></p>	<p>I artikel 20 föreslås att behöriga myndigheter ska kontrollera genomsnittliga kostnader och vinster för avfallsaktörer samt hur mycket producenterna betalar till producentansvarsorganisationer. Här ser vi svårigheter med hur detta praktiskt ska fungera samt vilka konsekvenser det kan medföra för alla aktörer i kedjan.</p> <p>Finns även en otydlighet hur ofta denna kontroll ska ske och man bör beakta att materialpriser som är en del i inkomstströmmen för en bildemonterare kan variera markant under ett år och där man många gånger säljer på dags- och månadspris. Ett för trögt system kan ge stora negativa konsekvenser för en auktoriserad bildemontering.</p> <p>Bra att kostnader för behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i namngivna artiklar ska täckas av producenten till det fordon man tillhandahåller på marknaden.</p> <p>Men vi ser också svårigheter i hur den ekonomiska modellen ska fungera och hur man ska beräkna intäkter på försäljning av begagnade reservdelar och komponenter och hur dessa sedan</p>

		<p>ska räknas av från kostnader som uppstår i samband med obligatorisk demontering av delar samt sanering av uttjänta fordon.</p> <p>En konsekvens av detta skulle kunna vara att eventuell ekonomisk vinst hos en bildemontering begränsas.</p> <p>Här blir det väldigt tydligt hur viktigt det är med en fungerande tillsyn för att kunna följa upp efterlevnad av förordningen bland alla inblandade aktörer. Aktörer som inte kan leva upp till de krav som ställs bör rimligen inte heller kunna ta del av kostnadstäckning från en producent.</p> <p>Bra att man har med genomförande av informationskampanjer under punkt 1 (d) för att öka insamlingen av uttjänta fordon.</p>
s.61	<p>Artikel 21 Anpassning av avgifterna</p> <p><i>I denna artikel fastställs harmoniserade kriterier för anpassning av dessa avgifter.</i></p>	<p>Bra att man tydliggör att under punkt D) att tiden för att demontera fordonet för att uppfylla framför allt delar och komponenter som måste avlägsnas enligt artikel 30 ska ersättas av producenten. Här vill dock påpekas att listan i del C bilaga VII är något vi ifrågasätter och tas upp mer under artikel 30.</p>
s.62	<p>Artikel 23 Insamling av uttjänta fordon</p> <p><i>I denna artikel fastställs en skyldighet för producenter att inrätta och delta i insamlingssystem för uttjänta fordon och krav för dessa system. Det ålägger också medlemsstaterna att se till att dessa system fungerar väl.</i></p>	<p>Bra att man under punkt 4.c tydliggör att uttjänta fordon från en samlingsplats ska överföras till en auktoriserad behandlingsanläggning. Vi tycker däremot att lagringstiden på upp till 1 år är en lång period och kommer kunna ha en negativ inverkan för alla parter så som bilägare, ansvarig för samlingsplats, Bildemontering och återvinnare.</p>
s.63	<p>Artikel 24 Inlämning av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar</p> <p><i>I denna artikel fastställs en skyldighet att leverera alla uttjänta fordon till godkända behandlingsanläggningar.</i></p>	<p>Under punkt 2 möjliggör man att man kan lämna ett uttjänt fordon utan elfordonsbatteri kostnadsfritt. Detta ställer SBR sig starkt negativ till då elfordonsbatteriet är en av de komponenter som utgör störst värde i ett elfordon. SBR ser också att detta öppnar för att elfordonsbatterier tas ur av privatpersoner innan man lämnar ifrån sig det uttjänta fordonet och därigenom förloras kontroll och spårbarhet av vart dessa elfordonsbatteri tar vägen.</p>

		<p>SBR ser också överhängande risker med att fordon ”svart” demonteras på delar som hade varit lämpliga för återanvändning, återtillverkning eller renovering innan dessa kommer in till en auktoriserad bildemonterare. Det är den auktoriserade Bildemonteraren i sin yrkesutövning och roll som behandlare av avfall som kan avgöra huruvida en del är lämplig för återanvändning, återtillverkning eller renovering. I artikel 32 framgår också att, 36 månader efter ikraftträdandet av denna förordning, måste den som handlar med använda, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter säkerställa att delarna är märkta enligt gällande krav samt erbjuda garanti för delarna och komponenterna.</p> <p>Många delar kräver också att fordonet dräneras på ett korrekt sätt enligt den lista som anges i annex VII Del B innan delen kan demonteras. Sker detta utanför en auktoriserad Bildemontering uppstår stora negativa miljökonsekvenser.</p>
s.64	<p>Artikel 26 Fordonsägarens skyldigheter</p> <p><i>I denna artikel anges fordonsägarnas skyldighet att leverera sina fordon till en godkänd behandlingsanläggning när de når slutet av sin livscykel och att uppvisa det efterföljande skrotningsintyget för avregistrering av fordonet.</i></p>	<p>SBR välkomnar att man har tagit med i förordningen att en fordonsägare har en skyldighet att leverera sina uttjänta fordon till en auktoriserad Bildemontering.</p> <p>SBR tycker att skrivningen i artikel 26 under punkt (a) att en ägare ska leverera ett fordon till en auktoriserad bildemonterare efter att ha mottagit information om att fordonet bedöms som uttjänt har ett syfte för exempelvis en myndighet att kunna hantera uttjänta fordon som ej lämnas in frivilligt utan exempelvis blir stående på tomter. Men förbundet anser här att det saknas en tydlig skrivning som även påvisar att en ägare har en skyldighet själv att lämna fordonet endast till en auktoriserad bildemonterare i enlighet med den skrivning som idag redan finns.</p>
s.64	<p>Artikel 27 Skyldigheter för auktoriserade behandlingsanläggningar</p> <p><i>I denna artikel fastställs skyldigheter för godkända behandlingsanläggningar när det gäller de</i></p>	<p>Under punkt 3 c är det av vikt att en bildemontering redan vid ankomst ska kunna göra bedömningen utifrån en marknadsmässig bedömning huruvida en del som sitter kvar i ett fordon ska tas bort på ett icke-förstörande sätt.</p>

	<p><i>särskilda åtgärder som krävs för att behandla fordon på ett korrekt sätt.</i></p>	<p>Endast delar som har ett marknadsmässigt värde skall tas ur på ett icke-förstörande sätt och återanvändas, återtillverkas eller renoveras.</p> <p>Vi välkomnar förslaget under punkt 5 att medlemsstaterna ska uppmuntra bildemonteringar att införa certifierade miljöledningssystem. Detta är något SBR har jobbat för länge och sett som en viktig del i arbetet med att säkerställa att alla auktoriserade bildemonteringar efterlever lagar och miljökrav. Alla medlemmar i SBR är miljöcertifierade idag. En certifiering är ett bra komplement till det tillsynsarbete som måste bedrivas.</p>
s.65	<p>Artikel 28 Allmänna krav för fragmentering.</p> <p><i>I denna artikel fastställs de allmänna krav som gäller för fragmentering av uttjänta fordon. Det förbjuder också att uttjänta fordon, delar, komponenter och material blandas med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektriska eller elektroniska produkter.</i></p>	<p>Under punkt 1 (a) beskriver man att uttjänta fordon som levereras till fragmentering ska åtföljas av ” Dokumentation som inbegriper fordonsidentifieringsnummer (VIN) för det berörda uttjänta fordonet.” Detta är något som skulle försvåra arbetet för en Bildemontering på ett icke motiverbart sätt. Pressade karosser kan sparas under längre tidsperioder och avsätts till fragmentering när materialpriserna är gynnsamma. Att kunna ha exakt koll på vart enskilt pressat fordon med tillhörande VIN nummer befinner sig i presshögen inte rimligt. De digitala affärssystemen man använder sig av idag inom branschen anser SBR är fullt tillräckliga i form av spårbarhet där man kan se till vilken mottager man har levererat material till, i dessa system finns också information om när ett fordon har tagits emot samt avregistrerats och när ett skrotintyg har utfärdats. För långtgående krav skapar en logistisk och administrativ börda som inte står i proportion med förslaget för att skapa spårbarhet.</p>
s.66	<p>Artikel 29 Sanering av uttjänta fordon</p>	<p>SBR vill belysa de minimikrav som ställs i del B i bilaga VII, framför allt punkt 2. Här skriver man: ”<i>Följande komponenter, delar och material ska avlägsnas från uttjänta fordon:</i>”</p> <p>Och vidare under (a): <i>Krockkuddar, gasoltankar, CNG-tankar, vätgastankar och andra potentiellt explosiva delar och komponenter ska neutraliseras.</i></p>

		<p>Här vill vi betona med fokus på krockuddar och annan pyroteknisk utrustning (PU) i fordonet under del (a) att man använder orden avlägsna samt neutralisera. Idag använder bildemonterare utrustning som exempelvis Blast Box, för att neutralisera all PU i fordonet. Efter att all PU har neutraliserat sitter dessa sedan kvar i fordonet och tas om hand i fragmenteringsprocessen. SBR ser ingen fördel med att denna ska avlägsnas efter neutralisering utan ett sådant arbetsmoment skulle ha en signifikant negativ inverkan på demonteirngstiden av ett fordon. Ett nyare fordon kan ha över 20 pyro tekniska laddningar och om alla dessa ska tas bort efter neutralisering skulle tidsåtgången bli ohanterbar.</p>
s.66	<p>Artikel 30 Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering</p> <p><i>Enlig denna artikel är godkända behandlingsanläggningar skyldiga att avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII före fragmentering och de villkor som medger ett undantag från detta krav fastställs.</i></p>	<p>Listan förtecknas i del C i bilaga VII som redogör för vilka delar och komponenter som en Bildemontering är skyldig att avlägsna innan fragmentering i ifrågasätter SBR starkt.</p> <p>Om dessa delar och komponenter skall tas bort obligatoriskt utökas demonteringstiden signifikant. För en genomsnittlig ELV bil kommer demonteringstiden samt sanering innebära åtminstone ett heldagsarbete.</p> <p>Listan som förtecknas i del C i bilaga VII är också oklar i vilken omfattning demontering skall utföras. Exempelvis finns kabelhärva för obligatorisk demontering men det finns ingen uppgift om hur stor del av ett uttjänt fordons kabelhärva man avser. Om det exempelvis enbart rör sig om kabelhärvan i motorutrymmet är det en avsevärt mindre insats än om det är hela fordonets kabelhärva.</p> <p>I artikel 30 under punkt 2 uppges att denna obligatoriska demontering inte gäller punkt 13–19 om fragmenteringsanläggningen kan visa att separering kan ske lika effektivt i en fragmenteringsprocess som med manuell demontering.</p> <p>SBR är av åsikten att det undantaget hade varit mer relevant för exempelvis motorer och</p>

		<p>växellådor där separeringen är lika effektiv i en fragmenteringsprocess om delen inte har något marknadsvärde för återanvändning, återtillverkning eller renovering.</p> <p>Demontering av delar styrs i dag av efterfrågan vilket gör att inte onödig tid läggs på delar som inte kan generera en inkomst eller som skulle ta upp lagerplats. Om efterfrågan ökar och det finns en marknad kommer bildemonteringarna ta bort de delar som efterfrågas. Vi ser endast ett värde i obligatorisk demontering om en klar och tydlig miljönytta kan påvisas. Den lista som presenterats i förslaget ser vi inte kommer bidra i någon högre utsträckning till de mål som är satta för plaståtervinning exempelvis.</p> <p>Förteckningen av delar och komponenter för obligatorisk demontering är extremt omfattande också med perspektivet att de fordon vi idag tar emot och kommer ta emot över en ansenlig framtid inte är designade i syfte att demonteras på detta sätt.</p>
s.67	<p>Artikel 31 Krav på borttagna delar och komponenter</p> <p><i>I denna artikel fastställs skyldigheterna att bedöma lämpligheten för borttagna delar och komponenter för återanvändning, återtillverkning, renovering, materialåtervinning eller annan hantering och hur de bör märkas. Den innehåller också en förteckning över delar som inte bör återanvändas, återtillverkas eller renoveras.</i></p>	<p>Positivt att man tydliggör att de delar och komponenter som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering ska inte betraktas som avfall.</p> <p>SBR ställer sig starkt emot punkt 3 om att delar och komponenter som finns i del E i bilaga VII ej ska återanvändas. Förbundet är av åsikten att alla delar som på ett säkert sätt kan, både ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv, återanvändas, återtillverkas eller renoveras bör så göras. Vi ser ingen anledning till att exkludera delar från att kunna återanvändas utan bedömning om en del är lämplig för detta ändamål bör ske för varje enskild del i syfte att uppnå en hög cirkularitet..Förbundet anser att precis som man skriver under punkt 1: ”Bedömningen ska utföras med särskilt beaktande av huruvida de processer som avses i första stycket är tekniskt genomförbara och med hänsyn till krav på fordonssäkerhet.” Att detta ska gälla alla delar där det</p>

		<p>finns en möjlighet till återanvändning, återtillverkning eller renovering.</p> <p>Vidare i del G bilaga VII beskrivs hur delar och komponenter som tagits bort skall hanteras. Under punkt 3 som permanenta magnetiska material som kan återfinnas i elmotorer skriver man följande: ”Om tekniska framsteg inte har gjorts för att återvinna permanent magnetmaterial från NdFeB ska elmotorerna eller deras delar som innehåller permanentmagnetiska material lagras och märkas i enlighet med artikel 27.1 b i förordning”</p> <p>SBR ställer frågan vem är det som ska lagerhålla dessa samt stå för utrymme och kostnaden för denna lagerhållning? Detta kan inte vara något som den enskilde bildemonterare kan vara ansvarig för.</p>
s.67	<p>Artikel 32 Handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter</p> <p><i>I denna artikel fastställs krav för handel med använda, återtillverkade och renoverade delar och komponenter. Dessa delar och komponenter måste märkas och omfattas av en garanti.</i></p>	<p>Positivt att man under punkt (b) i denna artikel avser att den som bedriver handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar måste tillhandahålla en garanti för dessa.</p> <p>SBR har idag tagit fram en garanti för sina medlemmar.</p>
s.67	<p>Artikel 33 Återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter</p> <p><i>I denna artikel anges att medlemsstaterna måste införa incitament för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter.</i></p>	<p>Mycket bra att man ställer krav på att medlemsstaterna måste införa incitament för att främja återanvändning.</p> <p>Båda förslagen till incitament som presenteras under 1 (a) och (b) ses positivt på. Framför allt förslag (b) med en reducerad mervärdesskatt på begagnade, återtillverkade och eller renoverade eller begagnade reservdelar tycker vi är positivt där man faktiskt redan indirekt har betalt mervärdesskatt på delen när man köpte fordonet.</p>
s.34	<p>Artikel 34 Mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning</p> <p><i>I denna artikel fastställs följande tre mål: Om återanvändning och återvinning av uttjänta fordon, om återanvändning och återvinning av dessa och om plaståtervinning.</i></p>	<p>Under punkt 2 i artikel 34 ser SBR en risk med ökad administration för att kunna uppnå en spårbarhet av plasten som sedan ska kunna materialåtervinnas till 30%. Detta mål ser inte SBR som något som kan uppnås genom utökad demontering utan det ställer krav på andra typer av processer i efterledet i fragmenteringen och</p>

		<p>troligen något som även kommer kräva stora investeringar för dessa återvinningsaktörer.</p> <p>Finns även en otydlighet över vilka krav som andra aktörer till exempel en verkstad har att uppfylla. En verkstad genererar mycket material i samband med reparationer och utbyte av delar som kan materialåtervinnas.</p> <p>Att det yttersta ansvaret för att uppnå dessa ligger på medlemsstaterna kan ses som något positivt om det öppnar för stöd till berörda avfallshanteringsaktörer.</p>
KAPITEL V BEGAGNADE FORDON OCH EXPORT AV DESSA		
s.69	<p>Artikel 37 Skillnaden mellan begagnade fordon och uttjänta fordon</p> <p><i>Enligt denna artikel ska den fordonsägare som överlåter äganderätten till fordonet kunna visa att det fordon som är föremål för överlåtelsen inte är ett uttjänt fordon.</i></p>	<p>I artikel 37 ställs krav på att en fordonsägare, vid en försäljning av fordonet, måste kunna visa att fordonet inte är uttjänt. I bilaga I del A fastställs kriterier som ska användas för att avgöra om ett fordon är uttjänt eller inte. Detta anser SBR vara positivt utifrån den problembild branschen ser med köp och säljande av ”skrotbilar” mellan privat personer på en rad olika plattformar som exempelvis Facebook. En skrotbil är ett uttjänt fordon och skall därför lämnas till en auktoriserad bildemonterare.</p> <p>Vi vill även belysa punkt 2 i bilaga 1 del A där man skriver: <i>Fordonet är ekonomiskt irreparabelt om dess marknadsvärde är lägre än kostnaden för de nödvändiga reparationerna för att i unionen återställa det till ett tekniskt tillstånd som skulle vara tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i den medlemsstat där fordonet registrerades före reparationen.</i></p> <p>Vad avser man med nödvändiga reparationer för att i unionen återställa ett fordon? Om det innebär att man ska jämföra kostnader för reparation utanför medlemsstatens gränser skulle det vara negativt. Kostnader för material, arbetskraft, hyror etc. är så pass olika i Unionens medlemsstater att detta skulle på ett negativt sätt inverka på förutsättningarna för både den enskilde ägaren men även aktörer i återvinningsledet.</p>

		En tydligare definition är också av vikt för exempelvis en kommuns möjligheter att kunna förebygga och stoppa aktörer som systematiskt bedriver svartskrot eller lagra stora mängder uttjänta fordon på sina marker där dem även utgör en miljörisk.
s.69	<p>Artikel 38 Kontroller och krav för export av begagnade fordon</p> <p><i>Denna artikel anger villkor för export av begagnade fordon enligt följande: De bör inte vara uttjänta fordon enligt kriterierna i bilaga I och de måste vara trafiksäkra. Där förklaras också hur tullmyndigheterna kommer att kontrollera om och hur fordon uppfyller dessa krav.</i></p>	<p>I artikel 38 fastställer man att begagnade fordon endast får exporteras till länder utanför EU om de inte bedöms vara ett uttjänt fordon enligt kriterierna i bilaga I samt har en godkänd besiktning.</p> <p>Detta anser SBR vara bra utifrån att de svenska bestämmelserna i nuläget inte reglerar att ett fordon behöver vara trafikdugligt för att kunna avregistreras som exporterat. Uttjänta fordon skall demonteras och skrotas i landet där den har blivit uttjänt av en auktoriserad bildemonterare vilket har en stark positiv miljöpåverkan men bör rimligen även ha en positiv påverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt i mottagarlandet av det exporterade fordonet.</p>
KAPITEL VI KONTROLL AV EFTERLEVNAD		
	<p>Artikel 46 Inspektioner</p> <p><i>Enligt denna artikel ska medlemsstaterna utföra regelbundna inspektioner av godkända behandlingsanläggningar, reparations- och underhållsansaktörer och andra anläggningar samt ekonomiska aktörer som får behandla uttjänta fordon.</i></p>	<p>Tillsyn är enligt förbundets mening en av de mest viktiga delarna för att denna förordning ska vara genomförbar. Här vill SBR betona att den nivå som föreslås i artikel 46, punkt 2: ”<i>Inspektionerna ska omfatta minst 10 % av de aktörer som förtecknas i punkt 1 a och c varje kalenderår.</i>” Inte på något sätt är tillräckligt, SBR är av åsikten att alla bildemonteringar skall ha en fysisk tillsyn per år. Vi ser också att denna tillsyn bör hanteras av en mer centraliserad enhet än som det är idag med kommun som tillsynsmyndighet. Idag har vi en situation där vi har 290 kommuner med tjänstemän som ska utöva tillsyn på 261 auktoriserade bildemonterare (<i>enligt Transportstyrelsens statistik för kvartal 2, 2023</i>). Detta medför att vi har 290 olika sätt att bedriva tillsynen vilket skapar olika villkor i olika delar av landet för hur man ska bedriva en Bildemontering. Vi förordar fortsatt att</p>

		<p>Länsstyrelsen är en mer lämplig enhet för tillsyn av bildemonteringar.</p> <p>Men om tillsynen inte fungerar kommer denna förordning aldrig kunna nå de resultat och målbild man har för avsikt att nå. Med ökade krav genom alla led är god och likvärdig tillsyn ett måste för att inte en sneddriven konkurrens skall uppstå.</p> <p>SBR tycker även att det är bra att man belyser att reparations- och reparationsaktörer skall inspekteras och tycker att punkt 2 i denna artikel vore mer rimlig för dessa aktörer.</p> <p>SBR hänvisar också till Naturvårdsverkets konsekvensanalys där man också påpekar vikten av tillsyn.</p>
--	--	--

Stockholm den 2023.10.30

Andreas Frössberg, VD

Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund