

Mark- och miljödomstolen

m.remissvar@regeringskansliet.se
m.kemikalieenheten@regeringskansliet.se

Remiss av Promemorian Producentansvar för bilar respektive däck – nya regler för att genomföra EU:s avfallsdirektiv

M2021/02115

Bakgrund

Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt har av regeringen givits möjlighet att inkomma med synpunkter på Promemorian Producentansvar för bilar respektive däck – nya regler för att genomföra EU:s avfallsdirektiv.

Mark- och miljödomstolens yttrande

Förslaget till ny förordning om producentansvar för bilar

När det gäller förslaget till förordning om producentansvar för bilar har mark- och miljödomstolen följande synpunkter.

I 7 § under begreppet *materialåtervinning* anges ordet upparbetning. Det är oklart vad som menas med upparbetning eftersom detta förfarande varken beskrivs i 15 kap. miljöbalken eller i avfallsförordningen (2020:614). Det skulle därför vara önskvärt att det i förordningen anges vad som avses med upparbetning på sätt som t.ex. framgår av förordningen (2014:1315) om tillfälligt stöd för upparbetning och lagring av brandskadat virke i Västmanland vari sägs att med upparbetning avses att virket avverkas och tillreds till avsett sortiment.

Syftet med förordningen är att genom ett system utöka producentens ansvar för avfallshanteringen av uttjänta bilar. Detta framgår av 1 §. Som ett led i detta system anges i 16 § första stycket att en producentansvarsorganisation för bilar utan ersättning **ska** ta emot en uttjänt bil, dvs. en bil som är avfall enligt förklaringen i 4 §. Mot den bakgrunden kan det ifrågasättas om inte syftet i 1 § motverkas av 16 § andra stycket, vari sägs att en producentansvarsorganisation dock **får** begära skälig ersättning, om bilen saknar motor, *växellåda, katalysator eller andra delar som är väsentliga och från*

ekonomisk synpunkt likvärdiga med sådana delar. (Det som ovan markerats med fetstil och kursiv stil har gjorts av domstolen.)

Enligt domstolens mening är det inte rimligt att en uttjänt bil som är avfall fortfarande ska innehålla ovan nämnda delar av ett ekonomiskt värde, utöver motor och karosseri som direkt följer av ELV-direktivet 5.4 tredje stycket. En bilägare bör inte bli ersättningsskyldig för att dennes uttjänta bil saknar katalysator på grund av att någon har stulit katalysatorn ur en bil som bilägaren inte längre vill kosta på och som därmed blir uttjänt. I vart fall bör det finnas ett undantag för det som saknas till följd av brottslig gärning.

Av motiven till förordningen framgår inte varför 16 § andra stycket går längre än vad som följer av ELV-direktivet 5.4 tredje stycket, se det som ovan markerats med kursiv stil. Inte heller framgår det varför man i 16 § andra stycket utelämnat det sista ledet i ELV-direktivet 5.4 tredje stycket "... eller om det innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet".

I 40 § har mark- och miljödomstolen noterat ett stavfel, nämligen "bida" som rätteligen bör vara bidra.

Angående konsekvenser, avsnitt 9.4.6

I avsnitt 9.4.6 avseende konsekvenser för rättsväsendet anges att det årligen har kommit in 55-70 åtal till respektive tingsrätt. Den siffran bör kontrolleras mot det som anges i SOU 2017:63 Miljötillsyn och sanktioner. I nämnd SOU i avsnitt 6.2.4 anges att antalet miljöbrottmål per tingsrätt är mellan 1,3-3,0 per år. Det kan nämnas att för Växjö tingsrätts del rör det sig om 1-2 sådana mål per år de senaste åren

I fråga om överklagade tillsynsbeslut kan nämnas att dessa överklagas till den mark- och miljödomstol inom vars område förvaltningsmyndigheten ligger, se 3 kap. 1 § femte stycket lag (2010:921) om mark- och miljödomstolar. Det betyder att för en central myndighet som t.ex. Naturvårdsverket kommer överklaganden därifrån inte att fördelas mellan fem mark- och miljödomstolar.

Peter Ardö

Beslut om detta yttrande har fattats av chefsrådmannen Peter Ardö efter förredragning av rådmannen Cecilia Giese Hagberg. Tekniska rådet Viktor Forsell och beredningsjuristen Caroline Torstensson har deltagit.