



Förslag till direktiv om typgodkännande av motorfordon med avseende på återvinning

Näringsdepartementet

2004-04-26

Dokumentbeteckning

KOM (2004) 162 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG

Sammanfattning

Förslaget fastställer krav som säkerställer att nya personbilar och lätta lastbilar som väger mindre än 3 500 kg uppfyller minimikraven i direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon vad avser återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

Bestämmelserna kommer att ingå i systemet för EG-typgodkännande (direktiv 70/156/EEG, ändrad genom 92/53/EG). Vad gäller personbilar kommer det att omfattas av förfarande för helfordonsgodkännande. Direktiv 70/156/EEG håller för närvarande på att omarbetas i syfte att bl.a. utöka EG-typgodkännandet till andra fordonskategorier än personbilar. Under tiden är det meningen att medlemsstaterna skall tillämpa bestämmelserna i detta direktiv på lätta lastbilar genom de nationella typgodkännandeförfarandena.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Helfordonstypgodkännandet för personbilar har varit i kraft inom EG sedan 1998. Det innebär enhetliga regler för typgodkännande av fordonsprototyper och produktionsförhållanden som utförs av statliga myndigheter.

Godkännandemyndigheten skall genomföra särskilda kontroller för att verifiera att tillverkaren och dennes leverantörer lämnat korrekt information om material och komponenternas vikt, t.ex. stötfångare, skum i sitsar, tankvolym etc. liksom fordonets totalvikt. Därefter skall ett särskilt intyg utfärdas som säkerställer att tillverkaren uppfyllt sina åtaganden enligt direktivet.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Sverige har införlivat direktiv 2000/53 om uttjänta fordon i svensk lagstiftning bl.a. genom bilskrotninglagen (1975:343), lagen om producentansvar för bilar (1997:788), 1 och 2 kap Miljöbalken och förordningen om förbud mot vissa metaller i bilar, m.fl.

1.3 Budgetära konsekvenser

Direktivet har stor ekonomisk betydelse för fordonsindustrin. Inom EU skrotas årligen ca 10 miljoner fordon vilket ger upphov till mellan 8 och 9 miljoner ton avfall varje år. Kostnadsökningen för tillverkarna för att uppfylla de utökade kraven beräknas till mellan 14 – 50 euro per fordon. Fördelarna med förslaget bör ses ur miljösynvinkel och bedömas inom ramen för direktivet om uttjänta fordon.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stödjer direktivförslaget och delar kommissionens uppfattning att förslaget kommer att säkerställa att tillverkarna utvecklar och släpper ut nya fordon på marknaden som gör att de viktigaste målen i direktiv 2000/53/EG kan uppnås: att minska uppkomsten av avfall från fordon genom att uppmuntra återanvändning, återvinning och återvinning av komponenter och material.

Det finns dock fortfarande skillnader i kraven mellan förslaget och direktiv 2000/53 om uttjänta motorfordon som kan skapa tolkningsproblem för de ansvariga myndigheternas kontroll t.ex. vid direktimport av motorfordon från andra medlemsländer. Det gäller t.ex. förbud mot vissa farliga ämnen i fordonen som bly, kadmium, kvicksilver och sexvärt krom. Sverige anser därför att förbudet mot dessa ämnen även bör införas i direktivförslaget

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

2003/04:FPM94

En majoritet av medlemsstaterna stödjer förslaget, men en medlemsstat kan enbart tänka sig att stödja direktivet om det enbart tillämpas på nya fordonstyper, inte på fordonstyper som redan tillverkats.

En annan medlemsstat har föreslagit att man i direktivförslaget införlivar vissa av de bestämmelser som redan föreskrivs i direktiv 2000/53/EG om utjänta fordon, t.ex. förbud för tungmetaller, de tillåtna undantagen från detta förbud enligt bilaga II i ovannämnda direktiv samt märkning av polymerer.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

-

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Fordonstillverkarnas organisationer har uttryckt reservationer mot förslaget. De motsätter sig att kraven ska gälla för fordonstyper som redan tillverkats och skulle ha föredragit att det räckte med en enda bedömning av tillverkarnas förmåga att samla in data från leverantörerna för att garantera efterlevnaden av kraven.

Komponentleverantörernas organisationer stödjer förslaget men vill utöka krav på kvalitetskontroll för återanvändning av komponenter.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har behandlats i kommissionens rådgivande grupp för motorfordonsfrågor med representanter för medlemsstaterna, fordonsindustrin och icke-statliga organisationer. Förslaget kommer närmast att behandlas i rådsarbetgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon) i ett möte den 27 april 2004.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 95 i EG-fördraget

3.3 Fackuttryck/termer

-