

Katrin Nilsson Taylor  
Axel Hullberg  
Emma Thulin Johansson  
Jennie Hokander  
Elisa Abascal Reyes  
Anna Richter

**MÖTESANTECKNINGAR**  
2015-03-12    Ärendenr:  
NV-06341-14

#### **NÄRVARANDE**

Se deltagarförteckning Dialogmöte  
Finansieringslösningar Uttjänta fordon  
2015-03-09

#### **Anteckningar från gruppdiskussioner: Dialogmöte Finansieringslösningar Uttjänta fordon**

**Plats:** Naturvårdsverket  
**Datum:** 2015-03-09

#### **Finansieringslösningar:**

Anteckningarna kring de olika alternativen är grupperade enligt samma uppdelning som diskussionsgrupperna hade på mötet. Anteckningarna har till syfte att återge olika inlägg i diskussionen, inte att ge en sammanfattande bild av vad som sades vid mötet.

### **Skiss 1. Utökat producentansvar**

#### **Fördelar med finansieringslösningen**

Enklare administrativt om en part sköter allt.

Det är bra med ett utökat producentansvar som innebär att en del av det ansvar och kostnader som myndigheter idag bär istället kommer att bäras av branschen.

Det handlar om små kostnader i sammanhanget nybilsinköp och är därmed överkomligt för bilköparna.

Belastar inte skattebetalarna.

Ett utökat producentansvar innebär en möjlighet för branschen att själva utforma systemen på ett kostnadseffektivt sätt, vilket är svårare för myndigheterna att göra. Producenterna har mer intresse i och bättre förutsättningar att hantera materialåtervinning vilket innebär att man kan matcha infrastrukturen för återvinning bättre än om andra parter ska in och utforma systemet.

Ett utökat producentansvar innebär att producenterna får incitament att verka för en lösning av grundproblemet (illegalt skrotade och dumpade bilar).

Vi i kommunerna får våra pengar!

Om producenterna går till grunden med sitt ansvar så minimeras de negativa externaliteterna, producenten tvingas att tänka långsiktigt och strategiskt kring hur man får in de bilar som sätts ut på marknaden.

Utökat producentansvar kan stimulera teknisk utveckling.

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Det här med att kräva in betalningen är det som belastar kommunerna mest (uppfattat som villkor för förslaget, EAR anm.).

Det är för svårt att få in pengar från bilägaren.

Kostnaden kommer att överföras från producenterna på bilägarna.

Det finns inte nog med underlag gällande problemets omfattning och centrala frågeställningar för att branschen ska kunna utforma en effektiv lösning.

Förslaget ”omyndigförklarar” bilägarna och lägger hela ansvaret på producenterna. Bilägaren passiviseras.

Bilägarna får mindre incitament att skrota lagligt om producenterna bär kostnaden vilket kan komma att leda till ökat antal dumpade bilar i naturen.

Det kan vara ett problem över tid om transparensen minskar i en branschlösning.

Förslaget överensstämmer inte med och går utöver kraven som återges i ELDV-direktivet.

Om förslaget innebär att incitamentet för bilägare att skrota lagligt upphör så blir det i praktiken det dyraste förslaget – dvs. via stat och kommun – som riskerar att bli praxis.

Det är osäkert hur många bilar förslaget kan komma att omfatta.

Risk för att antal dumpade bilar ökar.

Samverkan producenter emellan kan bli ett problem ur konkurrenslagstiftningssynpunkt.

**Konsekvenser**

(se diskussion ovan).

**Skiss 4. Utökat producentansvar med premie – renodlat pantsystem****Fördelar med finansieringslösningen**

Systemet ger incitament för siste bilägaren att lämna in sin bil.

Pantbeloppet kan differentieras för att spegla den verkliga skrotkostnaden för olika typer av fordon.

Det är bra att ha ett utökat producentansvar för att kostnaden förs över från skattebetalarna till producenterna.

Det går att komma åt den illegala hanteringen genom att bilen lämnas in tidigare, på så sätt att skrotfirmorna kan få ut det som har ett värde i bilen. Det ger också positiva miljöeffekter.

En fördel är att kommunen får betalt.

Om vem som helst kan få panten ökar incitament för andra än bilägare och kommun att forsla bort fordonet till skrotning.

En pant är nog mer lockande för de som inte sköter sig i dagsläget och som höjda avgifter inte biter på.

**Nackdelar med finansieringslösningen**

Det handlar om en lång tidscykel så förslaget måste kombineras med andra alternativ.

Förslaget riktar inte in sig på det historiska avfallet.

Sannolikt administrativt kostnadskrävande och tungrott.

Risk för att en stor fond byggs upp vilket innebär ett stort låst kapital som inte kan användas.

Systemet blir komplicerat om importerade och exporterade bilar ska ingå.

Det gör ett problem av något som inte är det i dagsläget, de flesta bilarna lämnas ju trots allt in lagligt idag utan pant.

Kommunerna håller inte koll på sina bilskrotar, det finns ett auktorisationsproblem här och risk för oseriös hantering.

Ser ingen skillnad mellan alternativ 2 och 4.

Svårt att definiera pant för husvagnar och sådant också.

Det är lätt att identifiera vilka bilar som är i riskzonen och förslag borde inrikta sig på detta istället.

Förslaget kräver ett system som är utformat så att bilarna kommer in på ett bra sätt.

Problemet med illegal dumpning är ett i grunden ohanterligt problem som inte löses med utökat producentansvar.

Svårt att utforma. Hur mycket ska panten t.ex. minska om motorn är borta?

### **Konsekvenser**

Skapar intresse att lämna bilen på rätt sätt.

### ***Nya/egna förslag***

Utökat producentansvar som bara gäller kostnad för transporter, en ”säker och enkel finansieringslösning”. En grundförutsättning är att själva skrotningssystemet fungerar. Bättre med förutsägbarhet gällande intäkterna i systemet (för kostnadstäckning) snarare än kampanjer som ger ett mer osäkert utfall för kommunerna.

Föreslår införandet av en hög skrotningsskatt som är skattefinansierad (finansieras genom att supermiljöbilspremierna slopas).

Det viktiga är att åtgärda systemfel ”runt om kring”, bl.a. avställningsinstrumentet. Avställning är inkörsporten till att ett fordon blir övergivet.

Man kan ha kampanjer för att vända sig till ägare av avställda bilar direkt.

Det är viktigt att inte ha ett engångssystem utan en långsiktig lösning.

## **Skiss 2.**

### **Utökat producentansvar med premie - fondalternativ**

#### ***Generella kommentarer:***

Om man väljer en sådan lösning är det väldigt viktigt att man noga överväger och definierar vad ska premien knytas till. Det är viktigt att bildemonterare inte får göra avdrag eller att det i vart fall tydligt är reglerat för vad man får göra avdrag. Toppåren (när premiefonden tömdes) skodde sig många.

Idag har skrotbil positivt värde, handelsvara, finns inget behov av premie. Plast och komposit, Elbil = inget värde. Hur ska man få in bilar med minusvärde?

Viktigt att ”binda upp” de som tar emot bilen så att de inte kan göra avdrag på inlämnarens bekostnad.

Fördelen måste vara att systemet ska locka till sig bilar.

Om producenterna inte har någon vinst av ett insamlingsssystem så fungerar det inte.

Producentfinansierat alternativ, då ska förutsättningen vara att bilarna går till producentansvarsdeponering! Man lämnar bilen till någon som hanterar detta på rätt sätt. Detta kräver att den är auktoriserad.

Status på bilar behöver vara tydlig. Vad är en ”skrotbil”?

En skrotbil är en handelsvara. Den har ett värde. Man måste se vad bilen består av, vad det finns för återvinningsvärde. Man måste titta på hur vi ska få in bilar som inte har något värde.

Det är den sista bilägaren som måste ta ett större ansvar. Ägaransvar.

Ett problem att man blandar ihop bilar som hamnat i naturen och de som exporteras illegalt.

### **Fördelar med finansieringslösningen**

Rättvist genom att producenter fonderar efter den marknadsandel de har.

Bra incitament för inlämning av bilar. Ett sådant system skulle locka till sig bilar. Utgör ett stort incitament för inlämning.

Fördel om det går att koppla till ett redan befintligt avgiftssystem.

Rättvist att man fonderar efter sin andel på marknaden vid varje tillfälle.

Kostnaden för varje bil/bilägare bör bli liten.

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Betalar man alltid ut en premie så kan det minska konkurrensen mellan bildemonteringarna. Det förekommer att del demonteringar betalar de som lämnar in bilar eftersom det finns värde i bilen. Bilskroten kan utnyttja situationen och ta över ägarskapet och premien... Bilskroten kan säga att bilen inte är komplett... gråzoner finns.

Mer pengar i systemet medför att det kan utnyttjas.

Inte kostnadseffektivt eftersom de flesta bilar lämnas in i dag.

Bilägarens ansvar försvinner. Premie tar inte bort problemet

Förslaget medför onödigt stora kostnader. Kostnaderna och den administrativa belastningen står inte i proportion till problemets storlek. Problemet är mycket mindre än vad det kommer att belasta. Administrativt krångligt med fonden.

– har man rätt till premien, ta premie, driva in, förvaltning, enkelt att använda befintligt system. Kapital som står överksamt inte bra. Fonden tar tid att bygga upp.

De flesta gör rätt idag, om man för in pengar i systemet försvinner incitamentet för bilägarna

Reglering och ersättningslösning borde bara gälla de som inte kommer in/de som står i naturen.

En premie blir styrande för hela systemet. Premien blir styrande inte utformningen och tillgängligheten av insamlingssystemet. Producenterna borde ha möjlighet att själva bestämma.

Fråntar bilproducenter incitament att ta tillbaka sina bilar. Lösningen innebär att man får betala för att man säljer mycket bilar. Det medför ingen vinst att man har ett bra eget system för att ta tillbaka egna bilar.

Det kommer att förbli svårt att ta hand om det historiska avfallet.

Premie bidrar inte till konkurrens mellan demonterare. Kan vara så att demonterare idag betalar för bil eftersom de har positiva värden (ej Stockholm). Pengar i systemet, leder till att bildemonterare registrerar sig som sista bilägare. Ger utrymme för demonterare att försöka komma åt pengarna.

Gränsdragningsproblem. Vad är en bil?

### **Skiss 3. Utökat producentansvar med premie – pay-as-you-go**

I mycket är fördelarna och nackdelarna de samma under skiss 2 och 3.

#### **Fördelar med finansieringslösningen**

Producenter på marknaden vid visst tillfälle finansierar utbetalning av premier  
Går att ta hand om alla tre kategorier av bilar.

Positivt om både bilägare, stat och kommun ersätts och slipper kostnad för transport. Kommun får betalt för arbete, tröskeln för inlämning (begäran om transport).

Om premie bara utgör kostnad för transport anser många att det är ett bra förslag.

Bra för miljön, det finns incitament att skrota bort bilar tidigare än idag. Vilket bör leda till att fler bilar kommer att lämnas in. Man kanske skrotar bort bilen innan den blir så dålig så att den måste transporteras.

Kommer att bakas in i priset på 2-handsbil.

Mindre administration än att bygga upp en fond.  
Alla bildelar täcks in.

Det underlättar att det finns pengar i systemet.

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Nackdel med den typen av differentiering, svårt få gehör för att betala för annans gamla skuld. Blir dyrt för nya aktörer som det går bra för. Orättvist, det ger inget att göra rätt idag.

Alla ska inte behöva ta ansvar för allt. (Så sker idag men det kan accepteras).  
Premien gör att kostnaden ökar och att orättvisorna blir ännu större.

Oklart vem som ska besluta om återvinningspremie? Vad den ska täcka om det inte är producenterna som beslutar om den.

Ingen fördel med trean gentemot tvåan.

Orättvist för producenterna.

Svårt generellt att ta hand om historiskt avfall. Det är de historiska bilvraken som är det stora problemet. Hur kan man lösa det?

Det finns risk för att skrotarna tjänar på premien och inte bilägaren.

### **Konsekvens:**

Kombination av alternativ för att undvika kommande övergivna bilar.

*Har du/ni något fakta att bidra med till problemanalysen?*

200-300 000 stycken bilar står i Sverige ungefär.

Kostnader för kommunernas omhändertagande är högre än de som NV räknar med. I GBG 2-5000 kr per bil, ännu dyrare i Norrbotten.

Oavsett system måste den ersättning som utgår till inlämnare/ägare vara så högt att det överväger incitament att sälja den som typ bostad för hemlösa eller andra användningsområden. Detta är ett stort problem i GBG där EU-migranter bor i begagnade bilar på parkeringsplats på Heden i centrala stan.

### **Nya/egna förslag**

Övrigt finders = keepers – lagstiftningsteknik saknas idag.

Finder keep it. Hittaren tar hand om bilen och om inte ägaren hittas efter en viss tid så får hittaren betalt för att lämna in bilen (metod i USA, bl.a.)

Det finns ett behov av att kombinera flera åtgärder för att kunna täcka alla kategorier av bilar, svårt att få gehör för att ansvar ska föreligga för historiskt avfall.

Skälet till att folk inte lämnar är att det är dyrt och svårt att lämna in. Det ska vara lätt att göra rätt.

Ringa och få bilen hämtad.

Borde kosta att bara låta bilar stå. Avställningsavgift, borde bli dyrare att ha bilen avställd längre. Öka kostnaden för dem.

Stigande kostnad för avställda bilar (Problem för samlarbilar)

Bilägare borde ha större ansvar för inlämning till insamlingsssystem och att bilar inte överges.

Alt 7, vägtrafikregisteravgift bra. Avställningsinstrumentet är för tillgängligt, ej förenat med någon kostnad idag. Det finns en löpande kostnad för insamling av bilar, problemen blir större när bil ställs av eftersom man vet ej var den står, hur den hanteras. Det borde vara en differentierad kostnad iförhållande till risken. Kostnaden kulle kunna vara stigande för ju längre tiden är avställd. Problem är dock hur man gör en sådan differentiering mot veteranbilar.

Alt 7 registerhållningsavgift inkludera insamling etc.

Transportstyrelsen säger att inte kommer att vara särskilt dyrt att driva in vägtrafikregisteravgiften. Kostnad för att skicka ut faktura 10 kr.

Ersättning för transport är viktigt.

Många ringer till kommun och vill ha hjälp praktisk och ekonomisk hjälp. Hjälptill transportkostnad kunde finansieras.

Premie för transport (till den som transporterar)

Förbättra insamlingsystemet är viktigare än premier.

Bildemonterare borde var auktoriserade och certifierade.

Problem att vi blandar de som exporteras illegalt och de som står ute i naturen.

Avställd bil – vägtrafikregisteravgift. Måste bli indrivningsbar (när problemet redan finns)

*Generellt:*

Svårt att hantera en skuld som sattes av andra. Det är bättre att avgiften betalas när bilen går ut på marknaden.

I dag tar de befintliga producenterna hand om bilar som inte längre finns på marknaden. I lagstiftning. T.ex. Saab.

Vem sätter premiebeloppet?



Man lämnar inte in bilen eftersom det kostar för mycket att forsla den från gården till skroten.

Man bör sätta större ansvar på sista bilägaren.

Avställningsavgiften skulle kunna bli högre för varje år du har bilen avställd.

Det är transporten som är problemet för de 10 % som inte lämnas in. Det kostar väldigt mycket att ta hand om de 10 % som inte lämnas in.

Kommer de som har skrotbilar att bry sig om premien? Ja de som har bilar i ”ladorna”, men vi kommer ändå inte åt dem som lämnar bilar i naturen.

Man kan se det som att priset på gamla bilar ökar eftersom man lägger på premien vid försäljning.

Det är den avställda bilen som är problem. Driv in pengar för avställda bilar.

Varför finns bilar i naturen? Hur många bilar står? Problembeskrivning.

Exportbilar blandas med skrot i naturen

Grannländerna? NO, DK höga premier.

## **Skiss 5. Ev. utökat producentansvar med insamlingskampanj**

### **Fördelar med finansieringslösningen**

Finns incitament för bilägaren att förändra beteende, då höjs incitament att lämna tidigt, kan höja allmänt medvetande och höja kunskap, för de som har bil på tomten och kan passa på kan det vara bra.

Kan förändra bilägarens beteende. Bästa förslaget, nackdelen är att det sker punktvis, man vill ha det varaktigt. Ska kunna verka förebyggande genom information innan start

Att det är en enstaka insats, får inte störa den normala processen dvs. att det är gratis – det ska räcka. Mesta av bilarna hamnar där det ska, 90-95% hamnar rätt. Kan ge ett ändrat konsumentbeteende.

Bra om det inte görs till en vana.

Kan vara bra som punktinsats.

Tar snabbt bort ”förfylade platser” - på vissa parkeringsplatser i Norrland står det alltid övergivna bilar, detta kan åtgärda det. Men det är ett komplement till något annat.

Bra för att man kan jobba geografiskt, kan göras lokala + regionala satsningar  
Bra för kommuner som inte aktivt tagit beslut att rensa.

Man kommer åt den kända dumpningen, men hur kommer man åt det som inte är känt?

Det är en fördel att man snabbt kommer åt historiskt avfall, dock kommer man inte åt den medvetet illegala hanteringen. Samtidigt positivt om man lämnar bilen innan någon köper den illegalt.

Skulle kunna vara en gemensam sak mellan olika aktörer som har potential att minska problemet om det görs återkommande. Skulle även ge en bild över hur stort problemet är om en kampanj genomförs.

Producenterna blir involverade och det kan vara en kreativ lösning. Om det är ett mindre problem tycker SKL att producenterna kan vara med och göra detta ibland om man inte kommer fram med en annan långsiktig lösning. Producenterna borde ha ett egenintresse.

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Att det är en enstaka insats, skulle vilja att det är en varaktig kampanj.

Egentligen inte en varaktig lösning på problemet, ändrar inte beteendet och bidrar inte till en långsiktig lösning.

Inte en lösning på problemet, utan ett plåster på såret. Administrativt betungande. Kommunen blir beroende av andra aktörer för att sätta igång kampanjen.

Stjäl tid från reguljär arbetstid och tungt administrativt. Man tycker också att det inte syns så mycket med information, bra om det synliggörs med att satsa på information i utsatta områden vid en kampanj. Några enkla steg att informera om, klisterlapp.

Ser ingen fördel med kampanj för kommunal mark, kan vara en bra sak för privata bilägare men inte för kommuner som ska förelägga om flyttning.

Gynnar att man ställer det i naturen, ska inte vara en service för hämtning. Behöver kompletteras med andra lösningar.

Risk att fler hamnar på fel plats om man får det hämtat?

Man tar bort bilägarens ansvar. Bilägaren kan vänja sig att det kommer kampanjer.

Oklart hur och vem som ska finansieras, för luddigt - hur ska det gå till? HSR har gjort ansatser tillsammans med producenterna men som har fastnat, kan det tas upp igen kanske?

Enligt Bil Sweden finns ett fortsatt intresse och att man har en hemläxa att göra.

Ser inte varför bildemonterare ska vara med att finansiera?

### **Konsekvenser**

Finns miljömässiga positiva effekter, CO2 utsläpp minskar och trafiksäkerhetsvinster genom att äldre och sämre bilar med högre utsläpp skrotas bort.

Då får vi reda på hur många bilar som finns övergivna vilket är bra  
En negativ aspekt skulle kunna vara att man förväntar sig att det sker återkommande.

*Ansågs som viktigt*

Att det inte sker regelbundet (flera aktörer)

Ska inte initieras av kommuner, måste skötas av någon annan (flera aktörer)

Ses som ett komplement och inte ett eget förslag (flera aktörer)

*Fråga*

Gäller det alla potentiella skrotbilar eller bara de som ”står i skogen”?

## **Skiss 6. Ersättning ur trafikförsäkringen**

### **Fördelar med finansieringslösningen**

En liten kostnad

Bra för att det skickar en signal till de som har avställda bilar att även deras försäkring påverkas.

Fokuserar visserligen på det ursprungliga problemet genom att kommuner får ersättning för sin hantering. Ställer sig dock även frågan vad man kan göra frivilligt, är det producentansvaret och brister i det som gör att problemet uppstår? Ett ev. nytt system ska inte underminera producentansvaret. Att man belastar bilägarkollektivet snarare än hela skattekollektivet.

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Drabbar hela kollektivet även de som sköter sig, blir många som ska vara med och betala. Borde vara riktat mot de som inte sköter sig.

Ingen bra lösning, fler betalar än för vilka som orsakar problemet.

Passar inte in då det inte finns någon logisk koppling till trafikförsäkringen som handlar om olycksfall. Främmande för annat än skador till följd av olycka i trafik, inte lämplig lösning. Dessa fordon har i regel ändå ingen försäkring.

Försäkringsbolag är eg. ingen intressent i frågan. Blir en administrativ börda, enklare att koppla till en vägtrafikregiseravgift.

Finns de bolag som inte har försäkring/intresse kring det, inskränker konkurrens då alla försäkringsbolag inte har samma förutsättningar.

Tar bort sista ägarens incitament/ansvar att lämna in – kan leda till ”den är redan försäkrad” tänk.

Förändrar nog inte beteendet, ingen gångbar lösning.

Vore skönt att slippa kontakten med försäkringsbolaget.

Svårt att se något positivt (flera aktörer)

### **Nya/egna förslag**

Målvaktsproblemet - man kan ha hur många bilar som helst skrivna på sig, reglering kring det? Tar även upp att länsstyrelserna borde vara hårdare med återkallandet av auktorisationer.

”Skrotbilar” som rullar och säljs vidare (näringsidkare) och används under en tid är ett stort problem, som nästan är skrot och som sedan strippas på delar och därefter dumpas. Krav på stärkt kontrollbesiktning?

Låta miljökontoren få ökad tillsynsmöjlighet på gårdar på landsbygd där skrotbilar står?

Framför att man har väldigt lite tid för att lägga resurser på sådant, vill inte besöka privata fastigheter.

Bättre då med ökat incitament för ägaren att få bort bilen via t.ex. högre kostnad att ha bilar avställda så problemet förhoppningsvis minskar på det sättet istället.

Höjd vägtrafikregisteravgift och driv in den!

Håller inte med, mycket jobb att driva in medel som inte finns) eg. inget nytt förslag, syftar på alt. 7.

## **Skiss 7. Höjd vägtrafikregisteravgift**

### **Fördelar med finansieringslösningen**

2 aspekter. Bilägaren måste ta sitt bilägaransvar.

Förslag: differentierad avgift: Vilken bil är farligast ur ett miljöperspektiv? Ta ut en avgift för bil i trafik och en högre avgift för avställd bil. Ökad avgift för avställd bil. Ju längre en bil har varit avställd – desto högre avgift.

Indrivningsbarheten av avgiften från 2016 är positiv.

Från år 1988-89 har bilar airbags. Om bilar med outlösta airbags hamnar i naturen innebär de livsfara om exempelvis barn leker i dessa och airbag utlöses.

Bra att kostnad fördelas på alla bilägare under hela livslängden, belastar inte enbart den första ägaren.

Kostnaden kan bli incitament att skrota. Man ska känna behov av att lämna in bil för skrotning.

Förslag som är minst administrativt krångligt. Alternativ enkelt att hantera oavsett vilken myndighet som blir ansvarig att hantera.

Svårt att lägga en piska på bilägaren. Denna avgift kan dock vara en bra piska.

Trafikverket är dåligt på att kräva in medel (refererar till Trafikverkets presentation). Detta beror t.ex. på låg betalningsvilja hos vissa bilägare. Indrivning av avgift – bör gå vidare till Kronofogdemyndigheten av principiella skäl.

Problemet är att pengarna inte kommer in.

Med ny lagstiftning måste man stå för sitt eget ägande. Undgå bulvaner.  
- Men ett visst klientel ...

Rimligt att betala lite extra även för hobbybilister. Låg avgift för de bilar som i slutändan ofta riskerar att bli problem.

- Kanske bara avställda bilar ska betala avgiften?

- Indrivningsbar från 2016. – Målvakterna kan komma åt med detta, dvs. de som inte sköter sig.

Färdig avgift, färdig summa – enkelt och tydligt alternativ. Positivt att det ligger ett befintligt system att utveckla. Fungerande system i drift idag.

Positivt att skissen fokuserar på övergivna bilar.

Bra alternativ. Drabbar direkt den sista ägaren. Summan ska accelerera över tid, dvs. ju längre avställd desto högre avgift.

Driv in – följ upp obetalda avgifter! Sätter principiellt incitament att obetalda avgifter hamnar hos Kronofogden .

Den som köper en ny bil idag är inte den som skrotar om 17 år, eftersom ägarbyten sker. Klientelet som äger den typ av bilar som ska skrotas är visst och litet.

Instämmer. Logiskt alternativ. Lite ökad befintlig avgift kan hantera de redan dumpade bilarna. Redan färdigt system – smidigt. Dock vansköts avgiften idag som ger signal till bilägaren att det kvittar att betala in. Om den verkligen skulle drivas in skulle en annan signal skickas till bilägaren.

Den som har en bil avställd – låt den bli lite dyrare varje år – signal om att detta är en bil som ska lämnas in för skrotning.

Skiss 7 och 8 är liknande: det viktiga är att det är en statlig avgift.

De flesta bilar som överges har *brukandeförbud*. Vägtrafikregisteravgiften träffar rätt kategori bilar – de som är problemet.

Om höjd statlig miljöavgift – differentiera skiss 7 till stat och kommun.

Fördel att utveckla befintligt system. Det ska vara enkelt att göra rätt.

Enkel att hantera med befintligt system. Belastar den som är inblandad ägare under hela livslängden.

Fördel att kostnaden blir liten över tid.

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Karlskoga kommun: Kommuner driver inte in kostnader från fordonsägaren, eftersom de inte får betalt. Istället kräver de in kostnad från markägaren. Avtal skickas till markägaren. Viktigt att inte hamna i processer som tar lång tid, inte minst pga. att kommunens budget baserar per år.

Synd att slå ihop flera syften i en avgift.

Tycker det är positivt – om registret kan rensas så bidrar detta till grundsyftet hos avgiften.

Leder en höjd avgift verkligen till en beteendeförändring?

- olika syn bland deltagarna:

Ja, med indrivningsbarhet av avgiften.

Nej. Om *beteendeförändringar* ska till så måste avgiften höjas rejält och då drabbas hobbybilister. Kommer man åt den illegala delen pga. mängd av bilar?

- Indrivningsbarheten är central! Den skapar beteendeförändringen.

Skiss 7 och 8 ska inte hanteras av myndigheter. Myndighets hanterande ger fördelen öppenhet, men bättre att växla tillbaka ansvaret till faktiska aktörer. Detta kan ge dynamiska fördelar och utrymme för kreativitet. Ge större roll och ansvar till producent och användare, dvs. bilägare.

Skissen ger incitament att ta bort ersättning t bilägaren.

Självklart ska bilsamlare inte drabbas. Ta bort ur veteranbilägare ur diskussionen.

Löser inte varför bilarna ställs i naturen.

### **Konsekvenser**

Dåligt för hobbybilisten. Renovering av veteranbilar tar tid.

I både skiss 7 och 8 saknas hur fler aktörer berörs – exempelvis fastighetsägare och verksamhetsutövare. T.ex. gym som nyttjar parkering där skrotbilar överges. Dessa intressenter måste med i ersättningslösningarna.

Ansvar/kostnad som läggs på producenterna kommer att läggas över på bilägarna.

ELVdirektivet – välskrivet olika aktörers ansvar. Det är inte så enkelt att bara låta producenterna ta ansvar.

Hur kommer vi åt grundproblematiken? Fara i olyckor, miljö.

Avgiften betalas av bilbrukarkollektivet – rättvist med gemensamt ansvar. Rätt person som betalar. Liten summa – ev 10 kr per person.

Viktigt med koppling att man känner att man gör rätt. Endast ökade avgifter – känner man när man betalar att man gör rätt?

*Behövs kompletterande förutsättningar (t.ex. lagstiftning) för att alternativet ska fungera?*

Avgifter och insamlingskampanjer är nödvändig kombination.

I både alternativ 7 och 8 kan det historiska avfallet hanteras direkt, vilket är bra. Eventuellt i kombination med kampanjer.

Höjd avställningsavgift för långtidsavställda bilar. Det är dessa bilar som kommer i farozonen att bli övergivna.

#### *Frågor*

- Behöver det verkligen fonderas medel i denna skiss? Räcker det med något års täckning?
- Trafikkontoret Stockholm: Vi har transport- och förvaringskostnader. Vad är rimlig nivå för avgiften?
- Hur komma åt båtar på trailers – oregistrerade fordon?

## **Skiss 8. Höjd kontrollavgift för hållbarhetskontroll**

### **Fördelar med finansieringslösningen**

Transportkostnad är den som folk drar sig för. Ex folk sitter inne. Men med lockbete i form av ersättning – folk blir kreativa och ser till att lämna in sin bil.

Incitament till sista bilägaren att lämna fordon.

Tydligt alternativ – positivt att konsekvenserna går att överblicka.

Låg kostnad per fordon som inte kommer att märkas för den enskilde bilägaren. Försumbar summa vid nybilsförsäljning (då producenterna lägger denna på konsumenten, dvs. bilägaren.)

### **Nackdelar med finansieringslösningen**

Bilägarens ansvar måste betonas i alla skisser. Bilägaren behöver inte ta ett ansvar i skiss 8.

Det viktigaste med skiss 7 och 8 är att transportersättning ges. Inte ok att en aktör ska betala hela ersättningen som i skiss 8.

Svårt att blanda syften i avgiften: emissioner med skrotbilar. Emissionskrav påverkas lösta på annat sätt inom EU – omtvistad och kan försvinna imorgon. Eftersom bilbranschen får stå för kostnaderna vid nyregistrering så är den så klart negativ till skiss 8.

Tar bort ägaransvaret. Tar bort möjlighet för stat och kommun att åtala för miljöbrott.

Blanda inte ihop nuvarande syftet för avgiften med end-of-life (ELV och avgasrening). Ger fel signaler till kunden - bilägaren.

Riskerar att bilägaren inte tar sitt ansvar, men även positivt att bilägaren kanske kan ta sitt ansvar till följd av skissen.

Kan vara dumt att lägga på för mycket i samma avgift, kan vara bättre att ta ut helt ny avgift.

### **Konsekvenser**

*Behövs kompletterande förutsättningar (t.ex. lagstiftning) för att alternativet ska fungera?*

Ska möjlighet att ta avgift från markägaren(?) finnas kvar i fortsättningen?  
Annan lagstiftning...

Fordonsvrak – finns inte på tomtmark. Definitionsfråga i lagstiftning.

Problem för verkstäder att fordonsvrak ställs upp på mark – blir verkstädernas ansvar.

Det viktigaste med skiss 7 och 8 är att de ger transportersättning. Gällande skiss 8 – känns inte ok att en part ska betala hela kostnaden.

### **Nya/egna förslag**

Hur kan ägare ha obetalda avgifter och ändå få anmäla ägarskap för nya bilar?  
- Begränsa rätten att få nyregistrera bilar som ägare då ägaren inte har betalat avgifter för befintliga bil/ar.

Bilägare som begår miljöbrott förlorar sitt körkort.  
- Men dessa ägare har eventuellt inte körkort, kör påverkade osv. (klientelet)

Begränsa antalet bilar en ägare får ha. Åtminstone begära en motivering till varför flertal bilar ägs. Veteranbilägare kan motivera. Enkelt sätt att isolera de som missköter sig.

Styr om/utveckla skiss 7 så att de befintliga problemen (med t.ex. avställning löses). Enkelt, till låg avgift och effektivt att samla in pga. nytt system.  
Komplettera med att avgiften blir högre ju längre den står avställd.

Problemets karaktär och omfattning ändras genom indrivningsbarhet av vägtrafikregisteravgiften – väg in hur omvärlden förändras och förhåll finansieringslösningar till det framtida problemet. Avvakta med att slå till med stor hammare (finansieringssystem) om det är en liten skruvmejsel som behövs för att lösa problemet.

Producentansvaret – enligt ELV-direktivet. Även staten har ett ansvar. Vad ska statens ansvar vara gällande detta problem? Vilket är verkligen producenternas ansvar?



Hur mycket av dumpningen beror eg. på att mottagningssystemet inte är tillräckligt bra? Varför hamnar de övergivna bilarna inte i mottagningssystemet? Utgångspunkt: producentansvar inte tillräckligt idag?

Kommunernas problem: att kunna skrota när inget registreringsbevis finns för aktuell bil. – certifierad – Avregistrering även då registreringsbevis inte finns. Behöver hanteras på ngt vis – t.ex av Transportstyrelsen.

Bilar som finns på pappret men ej i verkligheten –  
Många av bilarna har lämnats svart eller exporterats.

Jämför med Polisens vapenamnesti – finns poäng med att få bort vapen/bilar som bör lämnas in för skrotning.  
Allt som styr till de som är seriösa bilskrotare är bra. Det räcker inte med att vara *auktoriserad* bilskrot. Kommunens tillsyn av de auktoriserade bilskrotarna måste fungera.

Statens ansvar: det generella ansvaret – alla betalar för allmänna problem. Staten kan ha helikoptersyn över problemet och hanteringen.  
- Certifiering för den som har rätt att avregistrera en bil.  
- Försvåra att ställa av bilar.

Framgångsfaktor för uppdraget – Hobbyfordons-Sverige; reta inte upp dessa intressenter.  
- Många deltagare överrens om att hobbybilister kan urskiljas och inte är själva problemet.

### **Några frågor/synpunkter under gemensamma programpunkter:**

En beskrivning av problemet behövs. Vad är problemet? Vilken typ av bilar m.m. (Det förs ingen statistik över bilar).

Även kommunernas kostnader för markägarflyttningar bör ingå i systemet, eftersom enskilda fastighetsägare och verksamheter också drabbas. Bilar på parkeringar t.ex.

Det går att titta på andra saker än finansieringslösningar. T.ex. se över avställningsinstrumentet och att vägtrafikregisteravgifterna verkligen ddrivs in.

Indrivning vägtrafikregisteravgift?

En gammal båt på en kärra ska kommunerna också ta hand om. Vad räknas som fordon? Vilka slags fordon omfattar regeringsuppdraget?

Hur kommer utländska fordon med i bilden?

I förslagen saknas perspektivet att det är bilägaren som har det yttersta ansvaret för övergivna bilar - tydliggör.

Vilka kostnader finns för kommunen och staten för bilar som exporterats?