

En vägledning vid tillsyn av export av uttjänta fordon, reservdelar och däck

Den här vägledningen innehåller information för dig som utövar tillsyn på avfalls-transporter i hamn eller vid gränsövergång. Även vid tillsyn på anläggningar som hanterar uttjänta fordon och reservdelar kan vägledningen användas. Fordon och reservdelar som klassas som avfall får ej exporteras ut ur Sverige utan att vissa krav uppfylls. Ofta kan det till och med vara förbjudet vilket gäller vid export av farligt avfall från Sverige till utvecklingsländer. Det kan ofta vara svårt att avgöra om en begagnat fordon eller reservdel är att se som avfall eller inte. Vägledningen är tänkt som ett stöd för handläggare och inspektörer vid svenska myndigheter.



Foto: Ulrika Palmblad, Eskilstuna Kommun

Innehåll

1. INLEDNING	3
Uttjänta fordon – en eftertraktad handelsvara	3
Avfall eller begagnade varor?	3
Vad är avfall?	3
Definitioner	3
2. LÄSANVISNING	4
3. VAD ÄR EN OLAGLIG GRÄNSÖVERSKRIDANDE AVFALLSTRANSPORT	5
4. NÄR SKA ETT FORDON ANSES VARA AVFALL?	7
5. KLASSIFICERING AV FORDON ENLIGT CORRESPONDENTS GUIDELINE NO 9	9
5.1 Typ 1: Fungerande begagnat fordon	9
5.2 Typ 2: Reparerbart begagnat fordon	10
5.3 Typ 3: Uttjänt fordon som behandlats och sanerats	12
5.4 Typ 4: Uttjänt fordon som ej behandlats och tömts på vätskor och farliga komponenter	13
6. VAD SKA EXPORTÖREN KUNNA UPPVISA VID EXPORT?	14
6.1 Intyg – Fordonet är möjligt att reparera. Utdrag ur Correspondents Guidelines No 9	15
7. EXPORT AV RESERVDELAR	18
8. EXPORT AV DÄCK	20
9. TIPS FÖR TILLSYN PÅ ANLÄGGNING	22
10. MER INFORMATION	28
Bilaga 1 Flödesschema för export av begagnade fordon	29
Bilaga 2 Flödessschema för export av reservdelar	30
Bilaga 3 Flödessschema för export av däck	31
Bilaga 4 Flödessschema för export av däck-i-däck	32

1. Inledning

Denna vägledning grundar sig på ett dokument om transport av uttjänta fordon som EU:s medlemsländer kommit överens om. Dokumentet heter *Correspondents Guideline No 9 – Shipment of Waste Vehicles* och är en EU-gemensam vägledning för tillsyn över transporter av uttjänta fordon mellan länder.

Uttjänta fordon – en eftertraktad handelsvara

Begagnade fordon och reservdelar från industriländer har blivit alltmer eftersökta handelsvaror i vissa utvecklingsländer. Det har även resulterat i att föråldrade och icke fungerande fordon samt reservdelar från dessa exporterats. Dessa innehåller ofta farliga ämnen som ger allvarliga konsekvenser på människors hälsa och miljö – särskilt när de blir avfall och hanteras på olämpligt sätt. Därför är sådana transporter strängt reglerade i Sverige och Europeiska Unionen (EU). Det är exempelvis förbjudet att exportera farligt avfall från Sverige ut ur EU och OECD.

Det är därför viktigt att det som vi anser vara avfall tas omhand på ett ur miljösynpunkt godtagbart sätt.

Avfall eller begagnade varor?

Den viktiga frågan att ställa är: När klassas en begagnat fordon eller reservdel som produkt eller avfall? För att avgöra detta måste man undersöka produktens status och göra en bedömning från fall till fall. Det finns dock ett antal kännetecken som kan indikera om fordonet ska betraktas som avfall eller ej. Mer om det kommer senare i vägledningen.

Vad är avfall?

Enligt miljöbalken definieras avfall som varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.

Definitioner

Med fordon i denna vägledning menas alla fordon med fyra hjul avsedda att användas på väg. Exempelvis bilar, lastbilar och bussar. Med fordon avses även motordrivna två- och trehjulingar, exempelvis mopeder och motorcyklar.

2. Läsanvisning

Denna vägledning är uppdelad i ett antal olika kapitel. Inledning och denna läsanvisning finns i kapitel ett och två.

I kapitel tre går vi igenom definitionen på en olaglig transport av avfall enligt reglerna i EG:s förordning 1013/2006 om transport av avfall.

I kapitel fyra och fem går vi igenom när ett fordon ska klassificeras som avfall. Grunden för dessa kapitel är en internationell vägledning som EU:s medlemsländer tagit fram. Den benämns *Correspondents Guideline No 9 – Shipment of Waste Vehicles*.

Kapitel sex innehåller information om vad exportören ska kunna uppvisa för kontrollerande myndigheter i samband med export av fordon. Även detta kapitlet grundar sig på den ovan nämnda vägledningen från EU. Centralt i kapitlet är att exportören ska kunna uppvisa dokument på att fordonet är i sådant skick att den ska kunna exporteras för återanvändning. Exempelvis genom det certifikat som du hittar i kapitel 6.1.

I kapitel sju hittar du vägledning om export av reservdelar. Vid export av reservdelar är det viktigt att dessa fungerar, är i bra skick och paketerade på ett sätt som skyddar mot transportskador.

Kapitel åtta handlar om export av däck och hur du avgör om dessa betraktas som avfall eller ej.

I kapitlet nio ger vi vägledning och tips på vad du som inspektör kan tänka på vid tillsyn på anläggningar som exporterar fordon och reservdelar (s.k. uppströmstillsyn).

I kapitel tio finns uppgifter på var du hittar ytterligare information. Bland annat länkar till transportstyrelsen där du som inspektör kan söka fordonsuppgifter.

I bilaga ett till fyra hittar du flödesscheman som kan användas vid tillsyn på export av begagnade fordon, reservdelar och däck för återanvändning i land utanför EU och OECD.

3. Vad är en olaglig gränsöverskridande avfallstransport?

Det är viktigt att ha klart för sig vad som är en olaglig gränsöverskridande avfallstransport. Skulle en verksamhetsutövare genomföra en olaglig transport riskerar han eller hon straff såväl i Sverige som i andra länder. Vad som är olagligt regleras i EG-förordning 1013/2006 om transport av avfall (avfallstransportförordningen) samt 29 kapitlet miljöbalken.

Följande transporter ska anses vara olagliga:

- En transport som innehåller anmälningsskyldigt avfall som utförs utan att den anmälts till alla behöriga myndigheter i enlighet med avfallstransportförordning ska anses vara olaglig (läs mer om när en avfallstransport behöver anmälas på vår webbvägledning:
www.naturvardsverket.se/inutavfall

Exempel: Ett uttjänt fordon som ej är tömt på vätskor eller farliga komponenter betraktas som farligt avfall. Vid transport inom EU krävs därför att transporten först anmäls till berörda myndigheter i avsändar-, transit och mottagarland.

- En transport som innehåller anmälningsskyldigt avfall som utförs utan att anmälan godkänts av alla behöriga myndigheter i enlighet med avfallstransportförordningen ska anses vara olaglig.

Exempel: Transport av obehandlade uttjänta fordon från Sverige till ett annat land inom EU.

- En transport som bryter mot exportförbudet av avfall för bortskaffande ska anses vara olaglig. Transport av avfall för bortskaffande (till exempel deponering på land) får bara ske mellan EU och till Efta-länder. Med export avses transporter av avfall ut ur EU. Transporter av avfall mellan länder inom EU kallas för utförsel.

Exempel: Export av uttjänta fordon och reservdelar som betraktas som avfall till Afrika eller Asien för bortskaffande är förbjudet.

- En transport som bryter mot exportförbudet av avfall för återvinning till länder som inte är medlemmar i EFTA, EU eller OECD ska anses vara olaglig. Enligt förbudet i artikel 36 får man inte exportera:
 - farligt avfall.
 - olistat avfall (den typ av avfall som inte motsvaras av någon kod i bilagorna III-V till avfallstransportförordningen),
 - blandningar av farligt avfall och blandningar av farligt avfall och icke-farligt avfall,
 - avfall för import som mottagarlandet förbjudit,
 - avfall som mottagarlandet anmält som farligt enligt Baselkonventionen,
 - avfall som den behöriga avsändarmyndigheten (till exempel Naturvårdsverket) har anledning att tro inte kommer att hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt i det berörda mottagarlandet.

Exempel: Export till Afrika eller Asien av uttjänta fordon som ej är tömda på vätskor eller andra farliga komponenter enligt 26 § bilskrotningsförordningen. Dessa betraktas som farligt avfall och får ej exporteras ut ur EU eller OECD.

- En export av avfall ut ur EU utan att avfallet är avsett för återvinning i en anläggning som är godkänd i mottagarlandet ska anses vara olaglig.

Exempel: Export av uttjänta reservdelar som betraktas som avfall till en handlare i Afrika som säljer delarna vidare för återanvändning.

4. När ska ett fordon anses vara avfall?

Ett begagnat fordon ska anses vara ett avfall när innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med den. För att göra denna bedömning är det viktigt att titta på fordonets historia. Ofta behövs en bedömning från fall till fall.

Ett begagnat fordon ska anses vara avfall när den uppfyller ett av följande kriterier:

- Fordonet har lämnats in för slutlig behandling. Mottagningsbevis och/eller skrotningsintyg enligt bestämmelserna i bilskrotningsförordningen (2007:186) har utfärdats för fordonet.
- Fordonet härstammar från ett avfallsinsamlings- eller behandlingssystem.
- Fordonet är avsett för demontering och återanvändning av reservdelar eller för fragmentering.
- Fordonet innehåller delar eller vätskor som det är krav på att de omhändertas eller är förbjudna att exportera enligt nationell eller EU-lagstiftning. Exempelvis köldmedier som CFC eller HCFC från luftkonditioneringsanläggningen i vissa bilar.
- Fordonet är i sådant skick att det inte är lämpligt att reparera eller att viktiga delar är skadade. (exempelvis allvarliga krockskador).
- Det saknas bevis att fordonet inte är avfall enligt kapitel 6 i denna vägledning om detta efterfrågats av myndigheter ansvariga för tillsynen.

Följande tecken kan också vara av intresse för att klassificera ett fordon som avfall:

- Fordonet har varit avregistrerat under en längre tid.
- Fordonet har inte besiktats inom två år sedan det senast krävdes.
- Fordonet saknar identifikationsnummer (chassinummer) och ägaren är okänd.
- Kostnad för reparation överstiger nuvarande värde av fordonet och reparation inom EU kan antas vara utesluten. Bedömningen görs med avseende på reparationskostnader i avsändarlandet.
- Fordonet är inte skyddat mot skador under transport samt lastning och lossning.
- Fordonet får inte vara lastat med trasiga delar, elektronikskrot eller annat avfall.
- Fordonet har svetsats ihop.
- Fordonet innebär en säkerhets- eller miljörisk exempelvis genom
 - att dörrar saknas
 - läckage av drivmedel eller drivmedelsångor
 - läckage av vätskor såsom motorolja, bromsvätska, batterisyra etc.
 - stort slitage på styr- och bromssystem.



Fordon lastade med avfall får ej exporteras.
Foto: Stalu, Schwerin, Tyskland



Igensvetsade fordon kan vara ett tecken på att fordonet är ett avfall eller innehåller avfall.
Foto: Stalu, Schwerin, Tyskland

5. Klassificering av fordon enligt Correspondents Guideline No 9

Som stöd i bedömningen om fordonet är avfall eller inte kan fordonen klassificeras in i någon av fyra olika typer enligt *Correspondents Guideline No 9*.

5.1 Typ 1: Fungerande begagnat fordon – ej avfall

Ett fordon som är trafiksäker enligt svenska och europeiska krav och kan användas direkt d.v.s. det finns inget reparationsbehov på fordonet. Fordonet klassas inte som avfall och avfallstransportförordningen gäller inte.

Fordonets skick:

- fordonet är i gott skick och fungerar
- om det finns rostskador ska de vara i rimlig omfattning
- fordonet ska inte innebära någon säkerhetsrisk t.ex. ska dörrar finnas
- däcken ska uppfylla kraven på mönsterdjup
- fordonet behöver inte repareras i Sverige innan exporten (fordonet är godkänt vid senaste bilbesiktningsperiod)
- fordonet uppfyller eventuella import-restriktioner i mottagarlandet (t.ex. eventuella ålderskrav).

Tecken:

Något av följande dokument ska finnas:

- giltigt protokoll för godkännande vid besiktning
- protokoll från opartiskt test av fordonsverkstad eller bilorganisation (exempelvis bilprovningen eller motormännens testcenter).

Fordonet är tillräckligt skyddat under transport, lastning och lossning.

Ett Typ 1 fordon är ett fordon som är i gott skick och fungerar. Fordonet behöver inte repareras i Sverige innan exporten. Fordonet är inte ett avfall.

! Tillsynstips – Finns giltigt protokoll för godkännande vid besiktning?

5.2 Typ 2: Reparerbart begagnat fordon – ej avfall

Ett fordon som är möjligt att reparera. Fordonet kan bli trafikdugligt och uppfylla svenska och europeiska säkerhetskrav efter mindre reparationer.

Fordonet klassas inte som avfall och avfallstransportförordningen gäller inte.

Fordonets skick:

Reparationer är möjliga i fall som exempelvis:

- trasig vindruta
- trasiga lyktor och lampor
- dörrarna går inte att öppna eller stänga eller har lossnat från gångjärnen
- pedaler behöver bytas ut
- batteri saknas
- dåliga eller skadade däck
- mindre väsentliga delar är skadade men kan bytas ut eller repareras.

Samt att:

- fordonet är inget ”vrak” (ej skadat vid trafikolycka och ej reparerbar)
- inga väsentliga delar eller funktioner saknas eller är svårt skadade vilket skulle innebära att det kostar för mycket att reparera i avsändarlandet. (t.ex. skador på motor, tak, axlar, bränslesystem eller växellåda). Kostnader för reparationer i Sverige får inte överstiga bilens marknadsvärde
- inga tecken på demontering av delar (t.ex. att sätena har demonterats).

Tecken:

- protokoll från besiktning
- fordonet är i generellt gott skick
- fordonet kan bli eller blir trafikduglig efter mindre reparationer
- fordonet är tillräckligt skyddat under transport, lastning och lossning
- fordonet innebär ingen säkerhetsrisk
- fordonet innehåller inga vätskor alternativt att det ej finns risk för läckage av vätskor.

Ett typ 2 fordon innebär ett fordon som kan bli trafikdugligt efter mindre reparationer. Fordonet innehåller inga vätskor alternativt att det inte finns risk för läckage. Fordonet är inte ett avfall.

! Tillsynstips – Finns ett giltigt protokoll för godkännande vid besiktning alternativt ett intyg att fordonet går att reparera (se avsnitt 6.1). Framgår fordonets beräknade marknadsvärde samt kostnader för eventuella reparationer i Sverige i intyget? Om reparationskostnaderna överstiger fordonets marknadsvärde bör den betraktas som avfall.

Observera att det är exportören som har bevisbördan enligt miljöbalkens hänsynsregler. Saknas exempelvis ett giltigt godkännande från besiktning samt ett komplett intyg bör fordonet betraktas som avfall.

Finns det risk för läckage av vätskor under transporten?

5.3 Typ 3: Uttjänt fordon som behandlats och sanerats av en auktoriserad bilskrotare – Icke-farligt avfall

Ett uttjänt fordon som behandlats och tömts på vätskor och andra farliga komponenter. Fordonet klassas som avfall med EWC-kod 160106. Vid export gäller avfallstransportförordningen.

Fordonets skick:

Fordonet har tömts på följande vätskor och ämnen:

- oljor och oljefilter
- drivmedel
- andra vätskor än drivmedel och oljor
- kondensatorer och filter som innehåller PCB eller PCT
- köldmedier i klimatanläggningar
- startbatterier
- batterier i elbilar
- samtliga komponenter som innehåller kvicksilver
- blyvikter
- gastankar för flytande gas
- potentiellt explosiva komponenter
- katalysatorer
- glasrutor
- metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium eller magnesium, om inte komponenterna kan separeras i fragmenteringsprocessen
- däck och större sammanhängande plastdetaljer, om dessa inte avskiljs vid fragmenteringen på ett sätt som gör att materialet återvinns effektivt.

Farliga produkter eller avfall installerade i fordonet har avlägsnats (t.ex. brandsläckare). Kyl och frys i husbilar har monterats bort.

Tecken:

- mottagningsbevis att fordonet tagits emot för skrotning har utfärdats enligt bilskrotningsförordningen
- ett intyg enligt bilskrotningsförordningen att fordonet har skrotats har utfärdats (skrotningsintyg).

Ett typ 3 fordon är en behandlad och sanerat fordon som tömts på vätskor och farliga komponenter. Skrotbilen betraktas som ett icke-farligt avfall (EWC-kod 16 01 06)

**! Tillsynstips: Har mottagningsbevis och skrotningsintyg utfärdats?
Har fordonets behandlats och tömts på vätskor och farliga komponenter enligt kraven i 26 § bilskrotningsförordningen?**

5.4 Typ 4: Uttjänt fordon som ej behandlats och tömms på vätskor och farliga komponenter – farligt avfall

Ett uttjänt fordon som ej tömms på vätskor eller farliga komponenter. Generellt är dessa fordon inte funktionsdugliga och inte möjliga att reparera. Export av detta avfall är inte tillåtet om det ska transporteras ut ur EU eller utanför OECD. Vid transport inom EU gäller anmälningsplikt enligt avfallstransportförordningen.

Fordonets skick:

- ej tömd på vätskor och farliga komponenter (för detaljer, jämför kvalitet för typ 3, se avsnitt 5.3)
- fordon som har pressats ihop utan att först ha tömms på vätskor eller farliga komponenter
- fordon som delats eller skurits itu utan att först ha tömms på vätskor eller farliga komponenter
- fordonet är så pass skadat att det inte lämpar sig för mindre reparationer
- fordon med allvarligt skadade delar (t.ex. på motorer, tak, drivaxlar etc.).

Tecken:

- uttjänt fordon som ej tömms på vätskor eller farliga komponenter
- fungerar ej.



Foto: Federal Office for Environment, Switzerland

Ett typ 4 fordon är ett uttjänt fordon som ej behandlats och tömms på vätskor eller farliga komponenter. Fordonet betraktas som farligt avfall (EWC-kod 160104*)

! Tillsynstips: Hur är fordonets allmänna skick? Har den tömms på vätskor eller farliga komponenter? Finns tecken på läckage av oljor eller andra vätskor? När gjordes senaste besiktningen?

6. Vad ska exportören kunna uppvisa vid export?

I de fall där det kan vara svårt att bedöma om fordonet är ett avfall eller ej bör exportören kunna uppvisa följande för att styrka att bilen inte är ett avfall:

- Kopia på kvitto gällande försäljning av fordonet eller ägarbyte. Med, för exempelvis ett fordon av typ 1, en garanti att bilen är fullt funktionsdugligt.
- I de fall fordonet ska betraktas som ett typ 1-fordon:
Bevis på att fordonet testats med avseende på trafiksäkerhet. Testet ska vara gjort relativt tätt inpå exporten och genomförd av besiktningsman alternativt behörig mekaniker. Giltigt protokoll för godkännande från besiktning eller motsvarande ska kunna uppvisas.
- I de fall som fordonet betraktas som ett typ 2-fordon:
Ett intyg på att fordonet är reparerbar (vehicle is repairable certificate – se avsnitt 6.1) för att bekräfta att det är möjligt att reparera fordonet. Om det går att avgöra med hjälp av bevis enligt punkten ovan (t.ex. giltigt protokoll för godkännande vid besiktning) så behöver inget intyg upprättas.
- Det ska finnas ett intyg från exportören att fordonet inte betraktas som avfall.

Informationen ska kunna uppvisas för kontrollerande myndigheter innan exporten.

6.1 Intyg – Fordonet är möjligt att reparera. Utdrag ur Correspondents Guidelines No 9

“Vehicle is repairable” Certification

A repairable used vehicle is a vehicle that is certified (or if acceptable to the competent authority, or any other state authority such as customs, police or other relevant bodies, a declaration to that effect may be made in writing), in accordance with the criteria mentioned under B below, as being capable of being repaired and used for its original purpose after minor repair.

A. Sample certificate or declaration²³

1. Name and address of the vehicle holder -----

2. Vehicle type: Class of vehicle, brand and model -----
3. Vehicle identification number (chassis) -----
4. Mileage on the clock -----
5. Estimated current market value -----
6. Parts to be repaired and cost of same (including material and labour costs in the country of dispatch) -----

7. The testing procedure for the vehicle -----

8. Name and address of the facility where the vehicle was tested -----

9. Name and contact details of the authorised inspector, motor assessor or vehicle mechanic²⁴ who has tested the vehicle -----

10. I declare that the vehicle specified above has been repaired/needs only a minor repair and is repairable, is/can become roadworthy, is suitable for use for its original purpose and meets/can meet European safety standards.

11. Signed by the authorised inspector, motor assessor or vehicle mechanic -----

12. Date and stamp of the facility-----

²³ It is noted that the repairs may be conducted in the course of the certification.

²⁴ Motor assessor: a registered professional who routinely assesses (e.g. for the vehicle insurance industry) damage and value of the vehicles, and is accredited in the country of dispatch for the shipment.

Vehicle mechanic: a person skilled in maintaining, repairing and operating vehicles and motors and with appropriate certification as to his/her skills from a National Accreditation Body in the country of dispatch for the shipment; where no such accreditation exists, the opinion may be acceptable where issued by a licensed garage

B. Kriterier för bedömning om fordonet är möjligt att reparera

Ett intyg att fordonet är möjligt att reparera (Vehicle is repairable Certification) innebär att fordonet i fråga har reparerats eller enbart behöver mindre reparationer, att den är i kördugligt skick och att det kan användas som fordon och uppfyller/kan uppfylla Europeiska säkerhetsföreskrifter.

Följande kan användas för att styrka att fordonet är möjligt att reparera:

- gällande marknadsvärde
- Fordonets skick med avseende på:
 - eventuella skadors omfattning
 - årsmodell
 - mätarställning
- beskrivning över vilka reparationer som behövs
- kostnad i Sverige för de reparationer som behövs.

Observera att det är exportören som ska kunna uppvisa denna information innan exporten. De efterfrågade uppgifterna ska infogas i intyget. Den omvända bevisbördan enligt miljöbalkens hänsynsregler gäller.

Saknas både ett giltigt protokoll från godkännande vid besiktning samt intyg bör bedömningen vara att fordonet är ett avfall.

Anmärkningar:

1. De trasiga delarna ska, om det bedöms rimligt, monteras bort innan export.
2. Exempel på vad som kan bedömas som mindre reparationer finns i avsnittet under olika typer av fordon, se typ 2 i kapitel 5.2.

7. Export av reservdelar

Reservdelar som är i så dåligt skick att de inte utan vidare kan återanvändas eller mycket snart blir avfall/farligt avfall omfattas av avfallsdefinitionen. Det innebär att särskilda regler gäller om de ska föras ut ur Sverige. Reservdelar som är farligt avfall eller innehåller farligt avfall är förbjudna att exportera ut ur EU och OECD.

Reservdelarna (motor, växellåda, stötdämpare etc.) får inte vara skadade eller mycket rostiga. Reservdelar ska vara rena och utan läckage. Om oljor och andra vätskor inte är tömda från delarna så ska de transporteras på sådant sätt att läckage inte uppstår.

Om reservdelarna betraktas som icke-farligt avfall eller farligt avfall får de ej exporteras för återanvändning!

Reservdelar ska alltså betraktas som en begagnad vara om:

De är funktionella och ska användas som reservdelar för dess ursprungliga ändamål.



Skadad bildel. Foto: Ulrika Palmblad, Eskilstuna Kommun



Tydliga tecken på oljeläckage. Foto: Ulrika Palmblad, Eskilstuna Kommun

Exportören måste därför utvärdera och testa reservdelarna innan de exporteras. Exportören måste sedan dokumentera vad som har testats, hur testet har gjorts samt resultatet av det.

Exportören måste även kunna visa hur han fått tag på reservdelarna. Det måste finnas ett kvitto på försäljning eller överlåtelse av reservdelarna där det framgår att dessa fungerar och ska återanvändas.

Vid lastning av reservdelar i en container är det viktigt att de lastas så att de inte skadas under transporten. Naturvårdsverket gör bedömningen att reservdelar inte kan lastas löst i en container hur som helst. Reservdelarna bör sorteras upp i fraktioner av samma sort och lastas i lämpliga behållare. Det ska även finnas en packlista med uppgifter vad containern innehåller.

Lastningen ska ske på ett miljömässigt lämpligt sätt. Oljor ska inte kunna läcka ut eller ansamlas i botten på containern.

Försiktighetsprincipen bör gälla vid exporten av reservdelar vilket bör innebära att transporten sker på ett miljömässigt lämpligt sätt så att godset inte skadas och betraktas som avfall när det kommer fram till mottagarlandet.



Olämplig lastning av reservdelar. Foto: Mia Skoog, Tullverket

8. Export av däck

Även vid export av däck är det viktigt att bedöma huruvida de ska betraktas som avfall eller inte. Reglerna skiljer sig åt beroende på om däcket räknas som ett avfall eller ej.

Vid export av däck som begagnad vara måste exportören kunna visa på följande:

- kopior av kvitton eller säljvital och/eller överlåtelse av äganderätt ska finnas tillgängligt alternativt annat dokument som styrker däckens ursprung och kvalitet
- däcken måste fungera felfritt och uppfylla de svenska lagkraven på däck
Mönsterdjup på däcken ska vara minst 1,6 mm
- däcken uppvisar inga yttre skavanker
- det är ingen svårighet att sälja däcken
- paketering skyddar tillräckligt under transport och i- och urlastning
- däcken ska användas som däck i mottagarlandet.

När ska ett däck anses vara ett avfall?

Om ett däck inte uppfyller de svenska lagkraven ska däcket anses vara ett uttjänt däck och därmed ett avfall. Det är ett avfall även om de uppfyller kraven i mottagarlandet.

Miljöbalkens regel om omvänd bevisbörda innebär att det är exportören som ska bevisa att däcken inte är ett avfall.

Exempelvis om däcken ser ut att vara skadade har myndigheterna starka skäl för att bedöma däcken som ett avfall. Då är det upp till exportören att visa det motsatta.

Det är vanligt att transportera däck till utvecklingsländer genom att paketera dem genom att lägga ett eller flera däck inuti ett däck. Detta görs för att få plats med flera däck i en container. Vid en sådan hantering av däcken finns en stor risk att däcken skadas. Denna metod försvårar även tillsynen på däcken då det ofta bara är det yttersta däcket som kan kontrolleras.

- Naturvårdsverket bedömer därför att tillsynsmyndigheten i första hand ska bedöma de däck som paketeras som däck-i-däck som avfall.
- Om exportören dock kan visa att däcken är oskadade, uppfyller svenska krav samt kriterierna i punktlistan ovan så bör de anses vara begagnade produkter och inte ett avfall.
- Bedömning av detta görs från fall till fall.

Under transporten till importlandet kan godset kontrolleras av exempelvis tull- och miljömyndigheter i både transitländer och i mottagarlandet. Om någon av dessa myndigheter skulle bedöma att transporten innehåller avfall kommer transporten att stoppas och sändas tillbaka till Sverige. Transporten tillbaka till Sverige bekostas i dessa fall av exportören.

Om produkterna klassas som avfall gäller särskilda regler om det ska transporteras över gränserna. Mer om detta kan du läsa i vår webbvägledning om gränsöverskridande transporter av avfall.

9. Tips för tillsyn på anläggning

Anläggningar som kan vara aktuella att bedriva tillsyn på med avseende på deras hantering av avfall med inriktning på export av avfall kan vara anmälda anläggningar för behandling av uttjänta bilar som omfattas av bilskrotningsförordningen. Även tillståndspliktiga anläggningar för omhändertagande av andra motordrivna fordon som ej omfattas av bilskrotningsförordningen kan vara aktuella att bedriva tillsyn på. Det kan även finnas andra typer av anmälningspliktiga anläggningar, exempelvis skrotgårdar, som tar emot bilar som inte behandlats korrekt av en auktoriserad bilskrot.

Förutom de anläggningar som är anmälda eller har tillstånd finns det verksamheter som bedriver verksamhet som leder till export av uttjänta fordon. Det kan exempelvis handla om illegala bilskrotningsanläggningar d.v.s. verksamheter som tar om hand om fordon utan att ha anmält eller sökt tillstånd för sin verksamhet och inte har auktorisation enligt bilskrotningsförordningen. Det kan även röra sig om verksamheter som enbart tar emot och mellanlagrar fordon för att sedan exportera dessa utan föregående behandling. Dessa verksamheter kan ofta vara okända för myndigheter och kan hålla till i industriområden, lagerlokaler eller otillgängliga platser där myndigheter och allmänhet inte har så stor uppsikt. Ofta får myndigheten vetskap om dessa via klagomål från allmänheten. Det går även att få kännedom om dessa verksamheter genom småannonser om att "bilar köpes" eller liknande på Blocket eller i lokal- eller gratistidningar.

Tillsynen på anläggningar utgår till största del från bestämmelser i miljöbalken och avfallsförordningen. För dessa bestämmelser ansvar kommunen för tillsynen på anmälningspliktiga anläggningar och länsstyrelse för tillståndspliktiga anläggningar om detta ej delegerats. Tillsynen kan även utgå från bestämmelserna i avfallstransportförordningen. För tillsynen enligt denna förordning ansvarar länsstyrelsen.

Tips! Informera verksamhetsutövaren om regler vid export av avfall, exempelvis att farligt avfall ej får exporteras ut ur EU. Vid transport av avfall inom EU eller till ett medlemsland i OECD krävs en anmälan alternativt ett informationskrav enligt EG-förordning 1013/2006.

Informera om Naturvårdsverkets vägledning om export av begagnade fordon och reservdelar. Vägledningen finns på Naturvårdsverkets webb.

Det finns viktiga bestämmelser i avfallsförordningen

Om avfall lämnas till någon annan för transport eller annan hantering krävs, enligt 53 § avfallsförordningen, att den som ska hantera avfallet har gjort den anmälan eller har det tillstånd som krävs för hanteringen och att den som lämnar över avfallet har kontrollerat detta.

53 § För att få lämna avfall som uppkommit i en yrkesmässig verksamhet till någon annan för transport eller annan hantering krävs att

1. den som ska hantera avfallet har gjort den anmälan eller har det tillstånd som krävs för hanteringen, och
2. den som lämnar avfallet har kontrollerat att kravet i 1 är uppfyllt.

Första stycket 2 gäller inte för avfall som lämnas till kommunen eller den som kommunen har anlitat.

Bestämmelsen innebär att det inte är tillåtet att överlämna avfall som exempelvis skadade reservdelar till verksamheter eller personer som ej har gjort anmälan eller har tillstånd för detta (t.ex. avfallsmäklare eller -handlare som ej är anmälda enligt avfallsförordningen).

Tips! Informera verksamhetsutövaren om vilka krav enligt 53 § avfallsförordningen som gäller vid försäljning eller överlämning av bilar eller reservdelar som är avfall.

Bilar som lämnats in för skrotning på en bilskrot får inte säljas vidare utan ska behandlas enligt bilskrotningsförordningen. Uttjänta bilar får endast lämnas till auktoriserade bilskrotningsanläggningar enligt ELV-direktivet (direktiv 2000/53 om uttjänta fordon)

I 54 och 55 §§ avfallsförordningen ställs krav att verksamhetsutövaren ska föra anteckningar över sin avfallshantering.

54 § Den som bedriver en verksamhet med återvinning eller bortskaffande som är tillstånds- eller anmälningspliktig enligt förordningen ([1998:899](#)) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska för varje slag av avfall som hanteras i verksamheten föra anteckningar om

1. varifrån avfallet kommer,
2. de metoder för återvinning eller bortskaffande som används,
3. den mängd avfall som återvinns eller bortskaffas årligen, och
4. vart avfallet lämnas när det återvinns eller bortskaffas.

Anteckningarna ska bevaras i minst tre år.

55 § Den som bedriver en yrkesmässig verksamhet där farligt avfall uppkommer ska för varje slag av farligt avfall föra anteckningar om

1. den mängd avfall som uppkommer årligen, och
2. vart avfallet transporteras.

Anteckningarna ska bevaras i minst tre år.

Tips! Informera verksamhetsutövaren om antecknings-
skyldigheten i 54 och 55 §§ avfallsförordningen.

Avfallsturism – en ny företeelse

En ganska vanlig företeelse är att personer besöker Sverige som turister med målet att samla in avfall, eller föremål som eventuellt kan klassas som avfall, som sedan exporteras. Så länge det rör sig om bilar och reservdelar som inte betraktas som avfall och det transporteras på ett miljömässigt godtagbart sätt så är detta ingen överträdelse av miljölagstiftningen.

Bilar som lämnats in på en bilskrot som avfall för skrotning får dock inte säljas vidare som en hel bil. Har den lämnats in för skrotning av en person som vill göra sig av med fordonet så ska den skrotas. Reservdelar som monterats bort kan dock säljas eller överlåtas vidare om de är hela och funktionella. En bilskrot får dock inte lämna över reservdelar som betraktas som avfall till personer eller verksamheter som inte har gjort anmälan eller har tillstånd enligt avfallsförordningen eller förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd att hantera avfallet.

Vid export av begagnade fordon eller reservdelar ut ur EU gäller särskilda tullbestämmelser. Bland annat ska en tulldeklaration lämnas in. För att få stå som exportör på en tulldeklaration gäller att personen eller företaget är etablerad inom unionen. Om exportören är en juridisk person ska den ha sitt säte, sitt huvudkontor eller ett fast driftställe inom EU. Normalt innebär det att det går att nå en ansvarig exportör som är bosatt i Sverige. Mer om dessa tullbestämmelser kan du läsa om i Rådets förordning (EEG) nr 2913/92.

Exempel på frågor som inspektören kan ställa till verksamhetsutövaren

1. Demonteras fordon på verksamheten?

om ja:

- Hanteras även andra typer av avfall på verksamheten?
- Om ja, vilka typer av avfall?
- Är anläggning anmäld enligt 9 kapitlet 6 § miljöbalken?
- Har anläggningen tillstånd enligt 9 kapitlet 6 § miljöbalken?
- Är verksamheten auktoriserad enligt bilskrotningsförordningen av länsstyrelsen?

2. Transporteras avfall till annat land?

om ja:

- Vem är ansvarig för exporten?
- Vilken typ av avfall skickas utomlands?
- I vilka mängder?
- Vem utför transporten?
- Till vilket land?
- Till vilken anläggning?
- Har anmälan om gränsöverskridande avfallstransport gjorts till Naturvårdsverket?
- Om anmälan ej krävs, uppfylls informationskravet enligt EG-förordning 1013/2006 om transport av avfall?
- Förs anteckningar enligt 54 och 55 §§ avfallsförordningen?
- Vilka rutiner har verksamhetsutövaren för att uppfylla anteckningsskyldigheten i 54 och 55 §§ avfallsförordningen? (gäller anmälnings- och tillståndspliktiga anläggningar)

3. Transporteras begagnade fordon/reservdelar till annat land?

om ja:

- Vem är ansvarig för exporten?
- Vad transporteras till annat land?
- I vilka mängder?
- Vem utför transporten?
- Till vilket land?

4. Om begagnade fordon/reservdelar transporteras till annat land,

- Vilka rutiner följs för att avgöra om bilen/reservdelen betraktas som en begagnad vara eller ett avfall?
Exempelvis hur kontrolleras funktionen på bilen/reservdelen, hur kontrolleras att läckage av oljor eller andra vätskor inte sker. Se även bilaga 1-4.
- Vilka övriga rutiner finns för export av bilar/reservdelar?
Exempelvis hur förpackas godset, hur hanterar man kvitton från försäljning eller ägarbyte innan exporten, vilka åtgärder vidtas för att förhindra läckage av oljor eller andra vätskor under transporten samt upprättas packlistor? Se även bilaga 1-4.
- Finns dokumenterade rutiner för detta? (gäller om verksamheten är tillstånds- eller anmälningspliktig).
- Känner verksamhetsutövaren till Naturvårdsverkets vägledning för export av begagnade fordon och reservdelar? Vägledningen finns på Naturvårdsverkets webb.

6. Säljs eller överläts avfall till någon annan?

om ja:

- Vilka typer av avfall säljs/överläts?
- I vilka mängder?
- Vem köper avfallet?
- Om avfall lämnas till någon annan, kontrolleras, enligt 53 § avfallsförordningen, att den som tar emot avfallet för transport eller annan hantering har tillstånd för detta?
- Förs anteckningar enligt 54 och 55 §§ avfallsförordningen?
- Vilka rutiner har verksamhetsutövaren för att uppfylla anteckningsskyldigheten i 54 och 55 §§ avfallsförordningen? (gäller anmälnings- och tillståndspliktiga anläggningar)

5. Har verksamheten varit utsatt för stöld av avfall?

om ja:

- När skedde stölden? Sker det ofta?
- Avfallsslag och mängd?
- Vilka åtgärder har vidtagits för att förhindra stöld?



Att dela eller skära itu fordonet innebär att det ska klassas som avfall.
Foto: Tullverket

10. Mer information

EU:s Guideline Correspondents Guideline No 9:

http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents_guidelines9_en.pdf

Miljösamverkan Västra Götaland har en tillsynshandledning som ger vägledning för miljötillsyn på bilsrottningsverksamheter. I den finns även ett avsnitt om export av bildelar och avfall. Handledningen finns att ladda ned från miljösamverkans webb.

www.miljosamverkan.se

På transportstyrelsens webb kan du söka efter ägar- och fordonsuppgifter. Där hittar du bland annat när den senast godkända besiktningen genomfördes.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Fordons-agaruppgift/>

Det går även att ringa transportstyrelsen kundtjänst 0771-14 15 16

Mottagningsbevis (och skrotintyg) ska skickas till transportstyrelsen. Vill du veta om det har utfärdats ett mottagningsbevis för en särskild bil kan du kontakta transportstyrelsens kundtjänst 0771-14 15 16.

Transportstyrelsen har mer information vad som krävs vid export av fordon på sin webb:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Export-och-tillfallig-registrering/Export-av-fordon/>

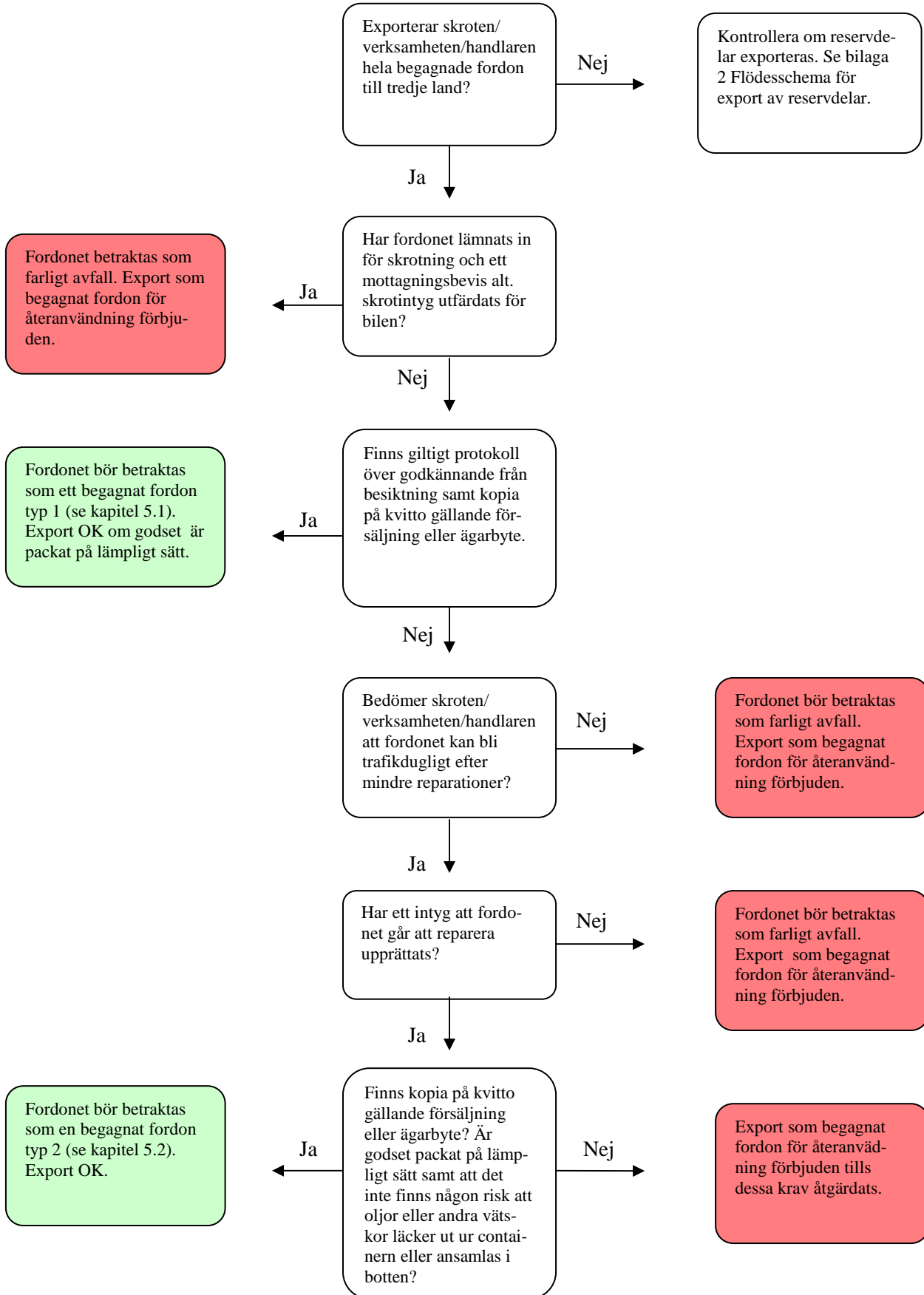
Mer om gränsöverskridande avfallstransporter kan du läsa på Naturvårdsverkets webb:

www.naturvardsverket.se/inutavfall

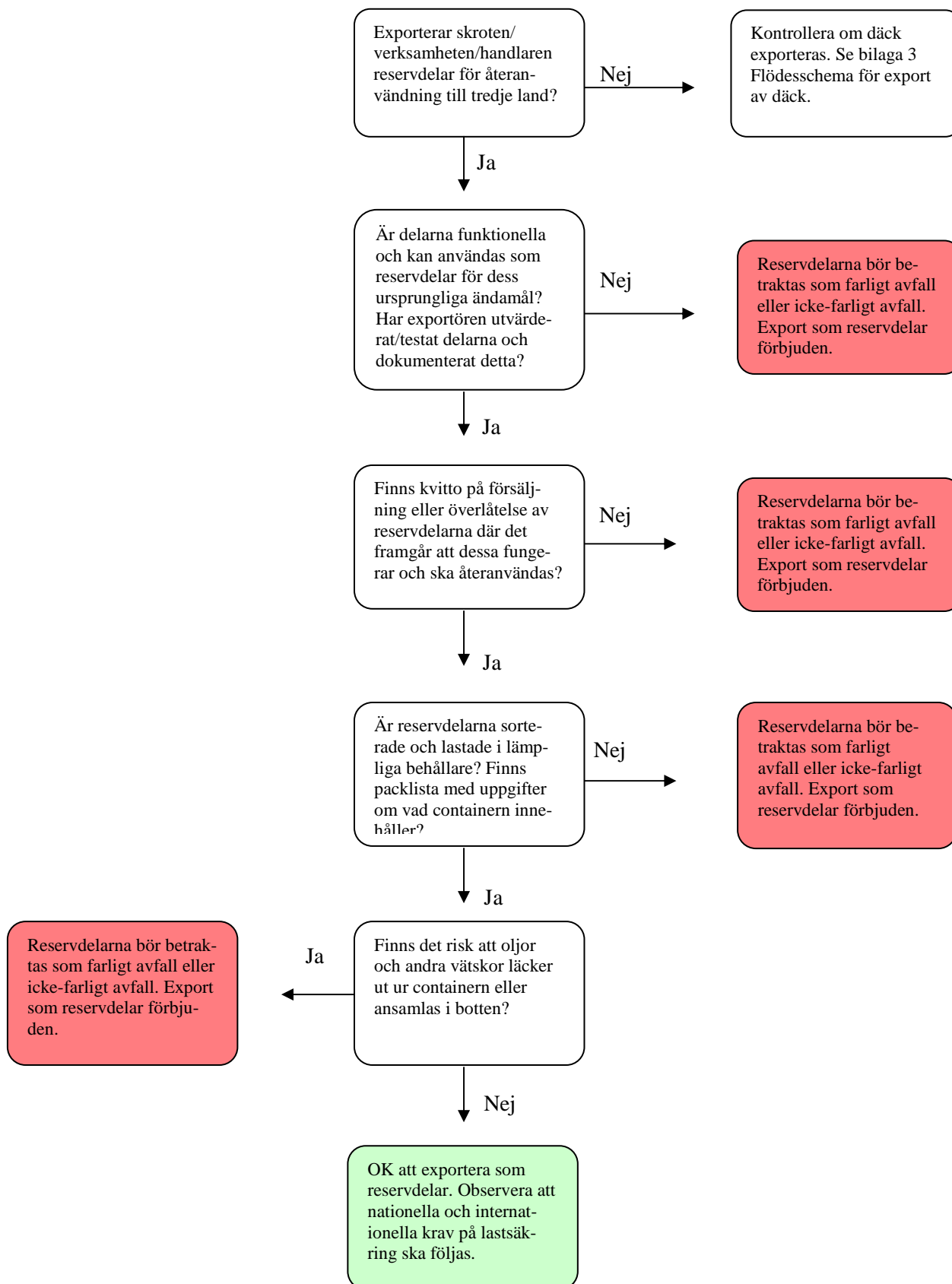
Information om tullbestämmelser kan man läsa om på Tullverkets webb:

www.tullverket.se

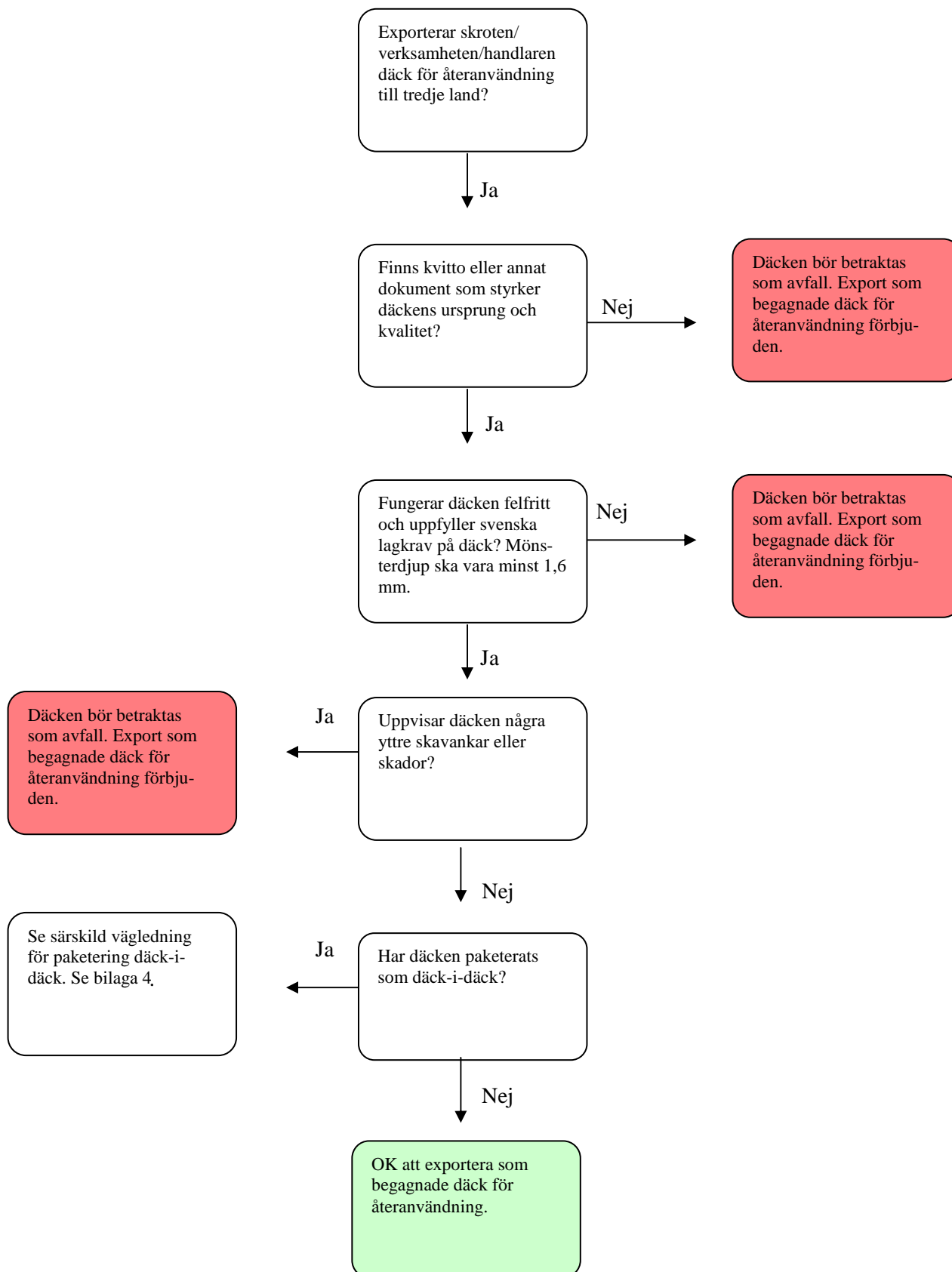
Bilaga 1 Flödesschema för export av begagnade fordon för återanvändning



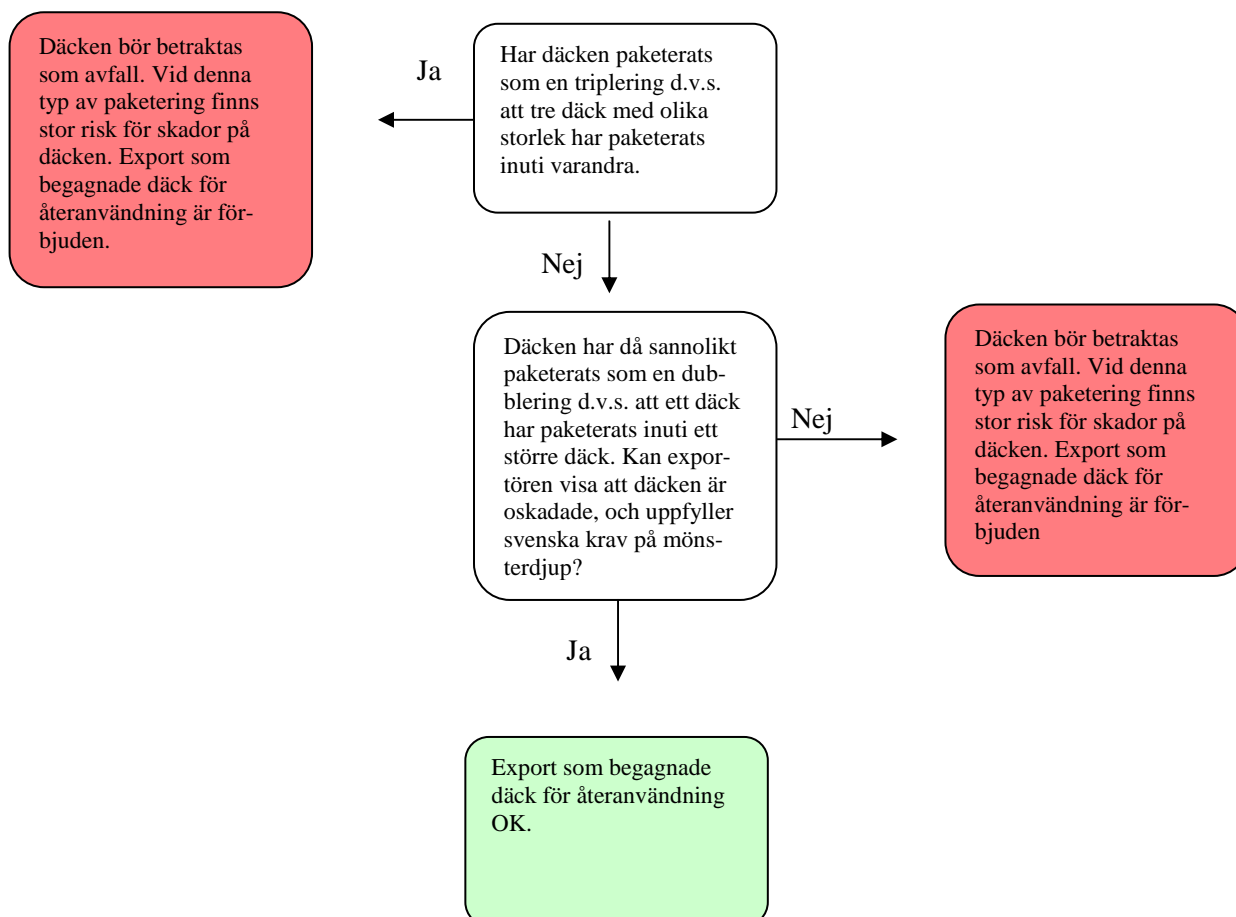
Bilaga 2 Flödesschema för export av reservdelar för återanvändning



Bilaga 3 Flödesschema för export av däck för återanvändning



Bilaga 4 Flödesschema för export av däck-i-däck



Grundregeln är att däck inte bör paketeras som däck-i-däck. Det är viktigt att trycka på att exportören har bevisbördan enligt de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken. Det innebär att det är exportören som ska visa att däcken är oskadade och inte ska betraktas som avfall. Är däcken paketerade som däck-i-däck har tillsynsmyndigheten starka skäl till att bedöma att det finns en risk att däcken är skadade. Redan risken för att däcken är skadade innebär att tillsynsmyndigheten har möjlighet att ställa krav på åtgärder.