

Tillsyn vid bilskrotar



Uppdaterad i november 2010

Tillsyn vid bilskrotar

Miljösamverkan Västra Götaland mars 2004
Uppdaterad i november 2010

Handledningen 2004 togs fram av projektgrupp bilskrotar och sammanställdes av Cecilia Lunder. Revideringen 2010 har gjorts av Cecilia Lunder i samråd med MVG:s arbetsgrupp, delar av den tidigare projektgruppen samt Länsstyrelsens rättsenhet.

Bilder: framsidan Hans Zetterling; sidorna 10, 20 och 21 Ingemar Nilsson; övriga Cecilia Lunder.

Sammanfattning	5
Inledning.....	6
Syfte	6
Bakgrund.....	6
Auktorisationer m.m.....	7
Bilskrotningsförordningen	7
Definitioner.....	7
Auktorisation	7
Tillsyn.....	8
Bestämmelser för bilskrotningsverksamheter	8
Straffbestämmelser	8
Övrigt.....	9
Rättsfall auktorisation och ekonomisk säkerhet	9
Utformning av auktorisationsbeslut och ekonomisk säkerhet i Västra Götaland	9
Remissförfarandet.....	10
Tillsyn på bilskrotningsverksamheter	11
Verksamheternas miljö- och hälsopåverkan	11
Tillsynsansvar	11
Miljöbalken.....	12
Bilskrotningsförordningen	13
Aktuella paragrafer	13
Projektgruppens kommentarer till några av paragraferna	15
Förorenade områden	17
Allmänt om förorenade områden vid bilskrotor	17
Verksamheter som ska avslutas	18
Pågående verksamheter	19
Statliga bidrag.....	20
Producentansvar	20
Export av begagnade bildelar eller avfall	21
Straffbestämmelser	21
Miljöbedömningen i auktorisationsärendet.....	22
Var man hittar mer kunskap och information	24
Miljösamverkan Västra Götaland	24
Litteratur, rapporter m.m.....	24
Webbplatser	25

Bilaga Checklista som stöd för tillsynen

Sammanfattning

Denna tillsynshandledning har till syfte att ge vägledning för miljötillsyn på bilskrotningsverksamheter.

Under 2004 genomfördes ett projekt inom Miljösamverkan Västra Götaland då denna handledning togs fram och tillsynskampanj genomfördes. Det var i samband med att det skedde vissa förändringar när det gäller auktorisationer enligt dåvarande bilskrotningslagen. Resultaten av tillsynsinsatserna finns på MVG:s webbplats.

I handledningen belyser vi vad som gäller för auktorisation med mera enligt bilskrotningsförordningen och om möjligheten till och syftet med ekonomisk säkerhet i samband med auktorisationsbeslut. Vi beskriver kort hur Länsstyrelsen i Västra Götalands län arbetar med den frågan.

Ett avsnitt handlar om den bedömning som miljökontoren behöver göra i auktorisationsärendet, i samband med remissen från länsstyrelsen. En av förutsättningarna för att få auktorisation är att verksamhetsutövaren följer miljöbalken samt föreskrifter meddelade med stöd av balken. Miljönämnden ska i samband med remisser meddela sin bedömning om verksamheten följer gällande miljöregler. Om en verksamhet har stora brister är auktorisation inte lämpligt.

Tillsyn vid bilskrotningsverksamheter omfattar kraven i bilskrotningsförordningen, miljöbalkens hänsynsregler, krav på egenkontroll, förorenade områden med mera. Därtill kommer tillsynsansvar för producentansvar gällande bilar. När det gäller kraven i bilskrotningsförordningen har projektgruppen kommenterat flera av paragraferna, som ett ytterligare stöd för tillsynen. Frågor om föroreningar beskrivs både för pågående verksamheter och verksamheter som ska avslutas.

Vi har skrivit ett avsnitt om export av bildelar och avfall, något som bör ingå i tillsynen på bilskrotor. Länsstyrelsen och kommunerna har ett delat tillsynsansvar för tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter.

I bilagan finns en checklista för tillsyn vid bilskrotningsverksamheter.

I handledningen får man kännedom om rapporter och webbplatser där man hittar mer information om bilskrotningsverksamheter.

Inledning

Syfte

Denna tillsynshandledning har till syfte att ge vägledning för miljötillsyn på bilskrotningsverksamheter. Det är framför allt kommunernas miljökontor, men i vissa fall även länsstyrelsen, som har tillsynsansvar. En del av denna tillsyn kan vara som remissinstans till länsstyrelsens beslut i auktorisationsärenden.

Bakgrund

Bilskrotningsverksamheter är en av de branscher som miljökontoren har ett tillsynsansvar för. Många i branschen har hållit på under lång tid och i vissa fall har exempelvis oljor hanterats på ett oförsiktigt sätt. Reglerna har skärpts med tiden, och nu finns en stor del av reglerna i en förordning.

Under 2004 genomfördes vissa förändringar när det gäller auktorisationer enligt dåvarande bilskrotningslagen. Alla tillsvidareauktioner upphörde att gälla vid halvårsskiftet 2004. I Västra Götaland innebar det att cirka 65 bilskrotars auktorisation upphörde, vilket då var ca 90 % av alla bilskrotar i länet.

2004 genomfördes ett projekt inom Miljösamverkan Västra Götaland, mot bakgrund av ovanstående. Denna tillsynshandledning, som uppdaterats 2010, togs fram och en tillsynskampanj genomfördes. Det övergripande syftet med kampanjen var att genom tillsyn verka för en miljöriktig hantering på bilskrotningsverksamheter. Eftersom det då gavs nya auktorisationsbeslut till samtliga bilskrotningsverksamheter i länet var det viktigt, och också ett lämpligt tillfälle, att ta fram gemensamma riktlinjer för miljökontorens arbete. Resultaten av denna tillsyn finns i Utvärdering av kampanjen om bilskrotar 2004.⁽⁹⁾

Därefter har lagstiftningen förändrats på flera sätt. Bilskrotningslagen har upphört. Mycket av detta har förts in i bilskrotningsförordningen, som också har uppdaterats. Den nuvarande bilskrotningsförordningen (SFS 2007:186) är uppdaterad till och med juni 2010 (genom SFS 2010:348). I den nuvarande bilskrotningsförordningen finns regler för bilskrotningsverksamheter som tidigare reglerades i Naturvårdsverkets föreskrifter om bilskrotningsverksamheter (NFS 2002:2). Dessa föreskrifter finns visserligen kvar men ska upphävas, varför de inte är relevanta.

Auktorisationer m.m.

Bilskrotningsförordningen

Förordningen är meddelad med stöd av 9 kap. 5 § och 15 kap. 24 § miljöbalken, 6 § lagen (2007:162) om bilskrotningsfonden, 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) och 8 kap. 13 § regeringsformen (i förordningen finns närmare uppgifter om vilka paragrafer som meddelats med stöd av vilken lagstiftning).

Förordningen syftar till att uttjänta bilar ska omhändertas på ett sådant sätt att återanvändning, återvinning och miljöriktigt bortskaffande främjas.

Definitioner

I [bilskrotningsförordningen \(2007:186\)](#) definieras följande begrepp:

Uttjänt bil: en personbil, buss eller lastbil vars totalvikt inte överstiger 3 500 kg och som är avfall

Bilskrotningsverksamhet: en verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta bilar

Bilskrotare: den som bedriver yrkesmässig bilskrotningsverksamhet

Mottagningsbevis: ett skriftligt bevis enligt bestämmelser i denna förordning om att en uttjänt bil har förvärvats för skrotning

Skrotningsintyg: ett intyg som visar att åtgärder har vidtagits för en hälso- och miljömässigt godtagbar hantering av en uttjänt bil

Producent: den som är producent enligt förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar.

Kommentar: Det finns ingen nedre storleksgräns definierad när det gäller bilskrotare.

Auktorisation

En bilskrotare ska vara auktoriserad. Den som bedriver bilskrotningsverksamhet kan få auktorisation, om

1. de tillstånd som kan behövas enligt plan- och bygglagen (1987:10) eller miljöbalken har meddelats för verksamheten och för upplag, byggnader eller andra anläggningar,
2. sökanden kan visa att uttjänta bilar som sökanden tar emot för skrotning kommer att omhändertas på ett från hälso- och miljösynpunkt godtagbart sätt,
3. det inte finns anledning att anta att sökanden åsidosätter de bestämmelser och tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen (1987:10) eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, och
4. sökanden inte är underårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken.

En ansökan om auktorisation prövas av länsstyrelsen i det län där bilskrotningsverksamheten huvudsakligen ska ske.

I ett ärende om auktorisation ska länsstyrelsen besluta i ärendet inom tre månader från det att en fullständig ansökan kom in till länsstyrelsen. Om det är nödvändigt på grund av utredningen i ärendet får tiden förlängas. En sådan förlängning får inte göras mer än en gång i ärendet.

Auktorisation ges för högst fem år, och får förnyas efter ansökan.

En auktorisation upphör att gälla ett år efter det att en auktoriserad bilskrotare har avlidit eller fått förvaltare enligt föräldrabalken, eller om en auktoriserad bilskrotare försätts i konkurs, när konkursen är avslutad.

Länsstyrelsen ska återkalla en auktorisation, om

- det inträder en sådan omständighet att bilskrotaren inte skulle ha fått auktorisation,
- bilskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt förordningen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen,
- bilskrotaren vid bedrivande av verksamheten i väsentlig mån åsidosätter de bestämmelser och tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, eller
- bilskrotaren inte använder sig av auktorisationen.

Länsstyrelsen får i det enskilda fallet besluta att en auktoriserad bilskrotare ska ställa säkerhet för fullgörandet av sådana åtgärder för att ställa i ordning platsen för bilskrotningen som i den händelse att verksamheten upphör kan åligga bilskrotaren enligt miljöbalken eller föreskrifter meddelade med stöd av balken.

Endast en auktoriserad bilskrotare får utfärda skrotningsintyg.

Tillsyn

I [förordningen \(1998:900\) om tillsyn enligt miljöbalken](#) finns bestämmelser om tillsyn^a.

Bestämmelser för bilskrotningsverksamheter

I bilskrotningsförordningen finns regler för verksamheterna, något som tidigare reglerades i föreskrifter från Naturvårdsverket. En presentation av dessa regler finns i kapitlet om tillsyn, se sidan 13.

Straffbestämmelser

52 § Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. bedriver yrkesmässig bilskrotning utan att vara auktoriserad,
2. obehörigen utger sig för att vara auktoriserad bilskrotare,
3. utfärdar ett mottagningsbevis utan att vara behörig enligt 12 §,
4. bryter mot bestämmelsen i 13 § om när ett mottagningsbevis skall utfärdas,
5. bryter mot någon av bestämmelserna i 20 och 21 §§ om skrotningsansvar,

^a När denna handledning uppdateras finns det ett förslag till ny tillsynsförordning som preliminärt ska börja gälla från 2011.

6. utfärdar ett skrotningsintyg utan att vara behörig enligt 36 § första stycket,
7. bryter mot bestämmelsen i 36 § andra stycket om när ett skrotningsintyg skall utfärdas, eller
8. underlåter att anmäla ett förhållande enligt 9, 10, 17, 18, 19 eller 39 §.

Den som har överträtt ett vitesföreläggande eller ett vitesförbud enligt 26 kap. miljöbalken får inte dömas till straff enligt denna förordning för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Ansvar skall inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 29 kap. miljöbalken.

Övrigt

I förordningen finns även regler om ansökans innehåll, regler om mottagningsbevis och skrotningsansvar, mål för uttjänta bilar (producentansvar) med mera.

Den tidigare bilskrotningspremien har tagits bort, med hänvisning till producentansvaret.

Rättsfall auktorisation och ekonomisk säkerhet

Under 2010 har Miljööverdomstolen (MÖD) fattat beslut i några ärenden om utformning och storlek på ekonomisk säkerhet vid auktorisation av bilskrotare, som är delvis annorlunda gentemot hur man tidigare sett på frågan. Se mål nummer M 5215-09, M 7373-09 och M 869-10 (sök på www.tofr.info). Miljööverdomstolen prövade i dessa fall enligt vilka grunder säkerheten ska beräknas och hur stor den ska vara (belopp). Miljööverdomstolen anser att den säkerhet som kan bedömas inom ramen för ett mål om auktorisation endast kan täcka pågående och framtida bilskrotningsverksamhet som bedrivs i enlighet med bilskrotningsförordningen. Behovet av efterbehandling kan dock i det enskilda fallet vara större än den ställda säkerheten, och i de fall det finns skäl att anta att det finns markföroreningar som bör saneras ska tillsynsmyndighetens ställa krav med stöd av 10 kapitlet miljöbalken.

Naturvårdsverket har yttrat sig i dessa mål och presenterar rimliga schablonbelopp för *iordningställande av platsen* (100 000 kr), *summa per bil som ej färdigbehandlats enligt 26 § bilskrotningsförordningen* (1 000 kr) samt *belopp för översiktlig markundersökning* (200 000 kr, beroende på vilket underlag som finns rörande efterbehandlingsbehov). MÖD skriver i sina domskäl att det finns behov av en schablonmodell för beräkningar av säkerhet eftersom man inte kan ta fram en beräkningsmodell som ger någon större exakthet motsvarande de faktiska kostnaderna i varje enskilt fall. MÖD anser att Naturvårdsverkets modell är lämplig och att beloppen är rimliga, och det är alltså dessa schablonbelopp som har använts i ovan nämnda mål där ekonomisk säkerhet har fastställts.

Det nya med detta är att man inte enbart går på ett visst belopp per bil utan även tar med belopp för iordningställande av plats och för översiktlig markundersökning. Beloppet per bil gäller enbart för bilar som inte är färdigbehandlade enligt 26 § bilskrotningsförordningen, istället för som tidigare alla bilar inklusive tömda och lagrade.

Utformning av auktorisationsbeslut och ekonomisk säkerhet i Västra Götaland

Beslut som fattas om auktorisationer för bilskrotningsverksamheter i vårt län kommer att

förändras med anledning av de nya domarna från Miljööverdomstolen. Länsstyrelsen har för avsikt att följa dessa prejudikat.

Genom de förändringar som sker finns det i dagsläget inte några aktuella exempel på beslut om auktorisation och ekonomisk säkerhet. I detta avseende får vi återkomma.



Säkerhet ställdes tidigare även för pressade bilar, men nya beslut från MÖD vägleder om att det bör ställas säkerhet för icke tömda fordon, och därutöver schablonbelopp för markundersökningar och iordningställande av platsen

Remissförfarandet

I bilskrotningsförordningen står att länsstyrelsen ska ge kommunen och polismyndigheten tillfälle att yttra sig över ansökan. Om sökanden avser att till någon del utföra bilskrotningsverksamhet vid en anläggning i ett annat län skall även länsstyrelsen i det länet ges tillfälle att yttra sig över ansökan.

Eftersom *en* förutsättning för auktorisation är att verksamhetsutövaren följer miljöbalken samt föreskrifter meddelade med stöd av balken är miljönämnden en viktig remissinstans för länsstyrelsens helhetsbedömning. Miljönämnden ska alltså i samband med denna remiss meddela länsstyrelsen sin bedömning om verksamheten följer gällande miljöregler, dvs. bedöma om det finns förutsättningar för auktorisation utifrån miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

Tillsyn på bilskrotningsverksamheter

Verksamheternas miljö- och hälsopåverkan

Bilar innehåller mycket miljö- och hälsofarliga komponenter såsom olika metaller (kvicksilver, bly, zink m.m.), plaster m.m. Innehållet varierar med olika märken och årsmodeller. Det är viktigt att verksamhetsutövarna har rätt förutsättningar (bl.a. kunskap, utrustning, rutiner) för att hantera dessa komponenter på ett korrekt sätt.



Tömning av motorolja
Vid tömning av t.ex. bromsolja
behöver man särskild sugutrustning



Försäljning av reservdelar är en
viktig del av verksamheten.
Ordning och reda, pengar på fredag

Verksamheter som bedrivit verksamhet under en längre tid och/eller som inte samlat upp olja och annat avfall på ett korrekt sätt har sannolikt problem med förorening i marken. Denna fråga är en viktig del av tillsynen enligt miljöbalken.

En checklista för miljökontorens miljötillsyn finns i bilagan.

Tillsynsansvar

Tillsynsansvaret enligt miljöbalken för bilskrotningsverksamheter ligger framför allt på miljökontoren. När det gäller miljöfarliga verksamheter i kapitel 9 är bilskrotor anmälningspliktiga enligt [förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd \(1998: 899\)](#), punkt 90.120^b i bilaga (FMH-bilagan) till nämnda förordning. De skrotor som inte faller inom anmälningsplikten i bilskrotningsförordningen är tillståndspliktiga enligt punkt 90.119^c i FMH-bilagan, exempel på verksamhet kan vara skrotning av lastbilar. Länsstyrelsen är i dessa fall tillsynsmyndighet, såvida inte tillsynsansvaret har delegerats till kommunen. Även i andra enstaka fall kan Länsstyrelsen ha tillsynsansvar, och det gäller i de fall bilskrotningsverksamheten är del av en annan tillståndspliktig verksamhet.

^b Anläggning för återvinning av avfall genom sådan lagring, tömning, demontering eller annat yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta bilar som omfattas av bilskrotningsförordningen

^c Anläggning för återvinning av avfall genom sådan lagring, tömning, demontering eller annat yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta motordrivna fordon som inte omfattas av bilskrotningsförordningen

När det gäller fragmenteringsanläggningar, punkt 90.100 B^d eller 90.110 C^e, eller anläggningar för sortering av avfall, punkt 90.70 B^f eller 90.80 C^g, är antingen Länsstyrelsen eller miljönämnderna tillsynsansvariga beroende på storlek och eventuell delegation av tillsynsansvar.

Miljönämnden har tillsynsansvar enligt bilskrotningsförordningen, vilket regleras i [förordningen \(1998:900\) om tillsyn enligt miljöbalken](#). I tillsynsförordningen regleras även tillsynsansvaret för förorenade områden.

Miljönämnden är även tillsynsmyndighet enligt förordningen om producentansvar för bilar.

Länsstyrelsen och kommunerna har ett delat tillsynsansvar för tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter.

Miljöbalken

De allmänna hänsynsreglerna i [miljöbalken \(1998:808\)](#) gäller självfallet. I balkens 26 kap 19 § finns regler om egenkontroll, dvs. den som bedriver verksamhet eller vidtar åtgärder som kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön ska fortlöpande planera och kontrollera verksamheten för att motverka eller förebygga sådana verkningar.

Förorenade områden regleras i 10 kapitlet.

För anmälnings- och tillståndspliktiga bilskrotningsverksamheter gäller dessutom [förordningen \(1998:901\) om verksamhetsutövares egenkontroll](#) som innebär krav på dokumenterad egenkontroll.

På MVG:s webbplats finns informationsblad om miljöbalken och om Egenkontroll.⁽⁸⁾

Vid anmälan om ny anmälningspliktig verksamhet, eller då verksamheten ändras väsentligt, ska tillsynsmyndigheten enligt 27 § [förordningen \(1998:899\) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd](#) meddela föreläggande om försiktighetsmått eller förbud enligt miljöbalken om det behövs, eller förelägga verksamhetsutövaren att ansöka om tillstånd enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Om sådana åtgärder inte beslutas skall myndigheten underrätta den som har gjort anmälan om att ärendet inte föranleder någon åtgärd från myndighetens sida. Mer om handläggningen kan man läsa i *Operativ tillsyn*.⁽⁷⁾

I *Bättre plats för arbete* rekommenderas ett skyddsavstånd på 500 meter mellan skrothantering och bostäder. För bilfragmenteringsanläggningar är riktvärdet 1000 meter.⁽⁶⁾

Andra exempel på förordningar som lyder under miljöbalken är [avfallsförordningen \(2001:1063\)](#), med bland annat krav på anteckningar om avfall. Se förordningen 39 § om skyldighet att kontrollera transportörers tillstånd, 41 § om avsändarens skyldighet att upprätta

^d Anläggning för att genom mekanisk bearbetning återvinna annat avfall än farligt avfall, om den hanterade avfallsmängden är större än 10 000 ton per kalenderår.

^e Anläggning för att genom mekanisk bearbetning yrkesmässigt återvinna annat avfall än farligt avfall, om verksamheten inte är tillstånds- eller anmälningspliktig enligt 90.100, 90.240, 90.250 eller 90.260.

^f Anläggning för sortering av annat avfall än farligt avfall, om den hanterade avfallsmängden är större än 10 000 ton per kalenderår.

^g Anläggning för sortering av annat avfall än farligt avfall, om den hanterade avfallsmängden är större än 1 000 ton per kalenderår.

ett transportdokument, 43 § om verksamhetsutövarens skyldighet att föra anteckningar om farligt avfall samt 44 § om anteckningar som ska föras vid transport av farligt avfall. Enligt 45 § ska anteckningar kunna visas upp för tillsynsmyndigheten.

Enligt [förordningen \(1998:950\) om miljöstraffavgifter](#) ska miljöstraffavgift (5 000 kr) tas ut för en överträdelse av 41 § avfallsförordningen genom att i egenskap av avsändare inte upprättat ett transportdokument.

När det gäller förvaring av eldningsolja, diesel och spillolja i cisterner kan det omfattas av NFS 2003:24. Föreskrifterna tar bland annat upp vilka cisterner det gäller för, hur de ska kontrolleras och anmälas.

Om det finns klagomål på buller från verksamheten finns det riktlinjer för externt industribuller i Naturvårdsverkets Råd och riktlinjer 1978:5. Naturvårdsverket omarbetar just nu vägledningen om begränsning av buller från industrier. Den nya vägledningen är tänkt att ersätta de gällande riktlinjer från 1978.

Export av bildelar och avfall är något som också bör tas upp i tillsynen, se under egen rubrik.

Även de tillsynsfrågor som tas upp under rubrikerna nedan lyder under miljöbalken, men har ändå fått egna rubriker eftersom de omfattar så pass mycket.

Bilskrotningsförordningen

Aktuella paragrafer

I bilskrotningsförordningens 22-33 §§ finns regler för bilskrotningsverksamheter. Dessa bestämmelser reglerades tidigare i Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2002:2) om skrotbilsverksamhet. Ännu så länge finns fortfarande föreskrifterna kvar, men Naturvårdsverket har lämnat in dessa till miljödepartementet för upphävande. Eftersom det är förordningen som gäller först behöver man inte fästa någon vikt vid föreskrifterna. Innehållsmässigt är det dock samma regler som gäller enligt förordningen jämfört med tidigare regler i föreskriften, även om ordalydelsen ändrats något. Tidigare paragrafer i föreskriften om buller och om dokumentation gällande avfall har lyfts bort, dessa finns i andra förordningar, föreskrifter eller liknande.

Här presenteras aktuella paragrafer för bilskrotningsverksamheter:

23 § En bilskrotningsverksamhet skall bedrivas inom ett område som är så avgränsat att det är möjligt att kontrollera tillträde till området.

24 § Lagring av bilarna före behandling enligt 26 § ska ske på en plats med tät ytbeläggning.

På platsen ska det finnas anordningar för att samla upp spill och utrustning för att ta hand om avloppsvatten och dagvatten genom slam- och oljeavskiljning. Anordning för dagvattenrening behövs inte om lagring sker under tak. Förordning (2010:348).

25 § Bilarna ska behandlas på en plats med

1. tät ytbeläggning,
2. anordningar för att samla upp spill,

3. utrustning för att ta hand om avloppsvatten genom slam- och oljeavskiljning,
4. utrustning för att ta hand om dagvatten genom slam- och oljeavskiljning, om behandling inte sker under tak,
5. möjlighet att tömma bilarna på vätskor även under vintern,
6. lager för demonterade reservdelar,
7. lämpliga behållare för att lagra demonterade batterier, filter, kondensatorer som innehåller PCB eller PCT, komponenter som innehåller kvicksilver och behållare för andra demonterade delar som kräver särskild lagring,
8. tankar där vätskor från bilarna kan lagras åtskilt, och
9. lämpliga lager för uttjänta däck.

Ett lager enligt första stycket 9 ska ha skydd mot brandfara och i övrigt vara utformat så att inte fler däck kan lagras än vad som är lämpligt med hänsyn till en eventuell brand och omständigheterna i övrigt. Förordning (2010:348)^h.

26 § Bilarna skall tömmas, demonteras eller på annat sätt neutraliseras på

1. oljor och oljefilter,
2. drivmedel,
3. andra vätskor än drivmedel och oljor,
4. kondensatorer och filter som innehåller PCB eller PCT,
5. köldmedier i klimatanläggningar,
6. startbatterier,
7. batterier i elbilar,
8. samtliga komponenter som innehåller kvicksilver,
9. blyvikter,
10. gastankar för flytande gas,
11. potentiellt explosiva komponenter,
12. katalysatorer,
13. glasrutor,
14. metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium eller magnesium, om inte komponenterna kan separeras i fragmenteringsprocessen, och
15. däck och större sammanhängande plastdetaljer, om dessa inte avskiljs vid fragmenteringen på ett sätt som gör att materialet återvinns effektivt.

Bilarna skall behandlas enligt första stycket innan någon ytterligare behandling av bilarna får ske.

Ämnena, vätskorna och komponenterna skall samlas in, hanteras och lagras separat på ett sådant sätt att skador och olägenheter för människors hälsa och miljön undviks. För de ämnen, vätskor och komponenter som anges i första stycket 1-11 skall det ske snarast möjligt.

27 § Lösa uppsamlingskärl och demonterade bildelar som består av eller innehåller ämnen som anges i 26 § första stycket 1-11 skall märkas och förvaras under tak på ett tätt underlag som är invallat och utan avlopp. Utrymmet skall vara låsbart. Innan märkning har skett får någon ytterligare behandling inte ske.

28 § Komponenter och reservdelar ska demonteras och lagras på ett sätt som säkerställer

^h Denna paragraf träder ikraft 2011-01-01. I nuvarande paragraf är punkt 9 utformad delvis annorlunda och sista stycket finns inte.

1. deras lämplighet för återanvändning och återvinning, särskilt materialåtervinning, och
2. att det inte uppstår skador på komponenter som innehåller vätskor. Förordning (2010:348).ⁱ

29 § Oljeavskiljare skall vara konstruerade så att de möjliggör avstängning och provtagning.

Oljeavskiljare och uppsamlingstankar skall förses med tömningslarm. De skall vid behov och minst en gång per år tömmas på avskild olja och slam.

30 § På platser där spill av olja eller andra kemiska produkter kan ske skall sanerings- eller absorptionsmedel finnas tillgängligt.

Olje- och vätskeutsläpp på mark eller hårdgjorda ytor skall omedelbart saneras genom att jord eller absorptionsmedel schaktas bort eller tas om hand på annat sätt.

31 § Avfall får inte brännas.

32 § Bilarna får inte staplas på höjden inom den del av verksamhetsområdet som allmänheten har tillträde till.

33 § Om strängare krav har beslutats vid en provning enligt 9 kap. eller vid tillsyn enligt 26 kap. miljöbalken gäller de bestämmelserna.

33 a § En tillverkare av komponenter ska, utan att skyddet av konfidentiell kommersiell och industriell information åsidosätts, göra lämplig information om demontering, lagring och provning av komponenter och separata tekniska enheter som kan återanvändas tillgänglig för auktoriserade bilskrotare och motsvarande aktörer i andra medlemsstater i Europeiska unionen i den utsträckning som aktörerna begär det. Förordning (2010:348).

Projektgruppens kommentarer till några av paragraferna

Dessa kommentarer gällde tidigare NV:s föreskrift, men kan nu användas till motsvarande paragrafer i bilskrotningsförordningen.

- 24 § Om tömda bilar inte märks, *t.ex.* genom klistermärken, och det finns skäl att ifrågasätta verksamhetsutövarens påstående om att bilar som står uppställda utanför hårdgjord yta är tömda, får de visa detta på några bilar, *t.ex.* genom att kontrollera oljestickan eller om pluggar sitter kvar.



ⁱ Denna paragraf träder ikraft 2011-01-01. Nuvarande paragraf har ungefär samma innebörd men är annorlunda utformad.

Tydligt för alla att bilen är tömd. Ett annat tydligt sätt att visa det på är att sätta i färgglada pluggar efter tömning

- 25 § Många bilskrotare anlitar en mobil press som med viss regelbundenhet kommer till dem och pressar ihop bilarna. Det sker idag i pressar försedda med uppsamlingstråg, vilket gör att krav på tät ytbeläggning inte behöver ställas.
(VU behöver inte lämna in en anmälan enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inför pressning i mobil anläggning. Det får anses ingå som en naturlig del i den övriga bilskrotningsverksamheten. När en ny verksamhet ska sätta igång och verksamhetsutövaren gör en anmälan om miljöfarlig verksamhet är det dock något som bör tas med).

Tömning ska kunna ske även vintertid. För att uppnå tillräcklig tömning vintertid får fordonet inte ha för låg temperatur. En bil som förvarats och töms i uppvärmd lokal tillgodoser föreskriftens krav. En bilskrotningsverksamhet behöver alltså ha uppvärmda lokaler för lagring och tömning. Om själva tömningen vintertid i något fall sker utomhus, dvs. efter att bilarna lagrats inomhus, får man göra en bedömning av om hanteringen ändå är tillfredsställande.

- 26 § Om en verksamhet avser att upparbeta sälja någon kemisk produkt måste de uppfylla de regler som finns om klassificering och märkning av kemiska produkter (KIFS 2005:7).

Vid borttransport av avfall (för återvinning eller bortskaffning) skall en transportör med tillstånd anlitas. Vissa avfallsslag och mängder får verksamhetsutövaren själva transportera efter anmälan till Länsstyrelsen. Detta regleras i [avfallsförordningen \(2001: 1063\)](#). Informationsblad om detta finns på Miljösamverkans webbplats.⁽¹⁰⁾

- 27 § Farligt avfall ska förvaras i låsbart utrymme. Det viktiga är att obehöriga inte ska kunna komma åt avfallet. Om avfallet förvaras på särskild plats inomhus dit allmänheten inte har tillträde behöver man sannolikt inte kräva särskilt lås. Men om behållaren etc. står ute på området behövs sannolikt ett lås för att vara säker på att det är otillgängligt för obehöriga.

- 29 § I förordningen står att oljeavskiljare ska vara så konstruerade så att de möjliggör avstängning och provtagning. Olika sätt kan vara tättingar som läggs på dagvattenbrunnar, ventil i avskiljaren som möjliggör avstängning på utloppet. Vi tror dock att det finns verksamheter vars hantering medför små risker för stora utsläpp till en oljeavskiljare. I de fallen får miljökontoret bedöma på vilket sätt kravet på avstängning behöver tillgodoses. Kraven på larm och tömning minst en gång per år är viktiga faktorer för egenkontroll och bra funktion hos avskiljaren.

Naturvårdsverket gav 2001 ut *Bilskrotning, Handbok med allmänna råd till Naturvårdsverkets föreskrifter om skrotbilsverksamhet*.⁽¹⁾ Den skrevs alltså före ändringarna i bilskrotningsförordningen, men mycket av innehållet är fortfarande tillämpligt, vilket gäller även de allmänna råden som till stor del fortfarande fungerar som stöd. I handboken kan man alltså hitta mer vägledning för tillsynen.



Bilar får inte staplas på höjden inom den del av området som allmänheten har tillträde till



Stängsel för att inte vem som helst ska kunna ta sig in

Tillsynsansvaret enligt bilskrotningsförordningen innebär också att man i samband med provning och tillsyn enligt miljöbalken ska kontrollera om bilskrotningsverksamheter har auktorisation och om auktorisationsbeslutet efterlevs.

Det kan till exempel handla om att kontrollera antalet bilar som lagras på fastigheten och att den/de personer som undertecknar skrottningsintyg är desamma som i beslutet.



Håller de sig till det antal bilar som reglerats i auktorisationsbeslutet?

Förorenade områden

Allmänt om förorenade områden vid bilskrotar

Förorenade områden regleras i miljöbalkens 10 kapitel som skall tillämpas på mark- och vattenområden samt byggnader och anläggningar som är så förorenade att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Markföroreningar kan vara orsakad både av spill av vätskor vid demontering och att förvaring av bilar under en lång tid gjort att bilar så småningom börjat läcka olja, bensin m.m. Branschen *som helhet* placeras i riskklass 3. Det framgår i Naturvårdsverkets *Efterbehandling av förorenade områden, Kvalitetsmanual* (flik 30, Branschlistan) ⁽⁴⁾ j.

Samtliga bilskrotar har någon form av klassning utifrån risk för förorening. Det finns branschklass samt MIFO-klass. Först definieras området och får då en branschklass. Sedan görs en individuell bedömning vilket ger verksamheten en MIFO-klass.

Det finns fyra riskklasser, både enligt MIFO och branschtypisk riskklass:

Riskklass 1 Mycket stor risk

Riskklass 2 Stor risk

Riskklass 3 Måttlig risk

^j Det pågår en översyn av denna manual. I EBH-stödet ingår bilskrotar i gruppen Skrothandel och skrothantering.

Riskklass 4 Liten risk

Resultaten av Länsstyrelsens och kommunernas inventeringar finns registrerade i en databas, EBH-stödet. Kommunerna får tillgång till denna under 2011.

Verksamheter som ska avslutas

När miljökontoret fått veta att en bilskrotningsverksamhet ska avvecklas bör man direkt ta kontakt med verksamhetsutövaren och förslagsvis göra upp en avvecklingsplan. Kan denna göras tillsammans med verksamhetsutövaren är det givetvis en fördel. Avvecklingsplanen bör bl.a. innehålla avvecklingstider för bilarna, gärna uppdelat i steg så att det kan konstateras att planen följs, det farliga avfallet, övrigt avfall och skrot.

Samtidigt måste frågan om ev. förorenad mark behandlas. Som första åtgärd ställs krav på undersökningar av ev. föroreningar. Exempel på parametrar som kan ingå i *en första översiktlig provtagning* är oljerester (alifatiska och aromatiska kolväten) och tungmetaller både i mark och grundvatten. Men det kan variera något beroende på hur verksamheten bedrivits, och en bedömning måste göras i varje enskilt fall. Om kondensatorer med olja innehållande PCB hanterats olämpligt bör också PCB provtas, om man pressat bilar på icke hårdgjord yta kan det bl.a. finnas kvicksilver i marken o.s.v. Kunskapen eller bristen på kunskap om den verksamhet som bedrivits bakåt i tiden påverkar sannolikt omfattningen på den första provtagningen. Beroende på resultat från den översiktliga provtagningen får man sedan gå vidare med ev. ytterligare provtagning och undersökningar för att kunna göra en riskbedömning. (Lästips: Länsstyrelsens handbok och Naturvårdsverkets Rapport 4667 *Rätt datakvalitet - Vägledning i kvalitetssäkring vid miljötekniska undersökningar*, på sidan 22-30 finns ett exempel från en bilskrot).

Beroende på resultat från denna eller dessa undersökningar kan därefter krav på sanering ställas. Om verksamhetsutövaren inte kan bekosta undersökning och sanering kan man i vissa fall använda sig av statliga bidrag, se nedan. Om länsstyrelsen har ställt säkerhet i sitt beslut om auktorisation (läs mer i kapitel 2) kan denna vid behov tas i anspråk efter det att verksamheten upphört, och då helt eller delvis bekosta bortforsling av farligt avfall och annat avfall, undersökning, sanering och efterbehandling av förorenad mark. Länsstyrelsen avgör när säkerheten inte längre behövs (efter klartecken från tillsynsmyndigheten om att platsen har iordningställts). Gäller det en konkurs avgör alltså länsstyrelsen när säkerheten ev. får tas i anspråk av konkursförvaltaren.



Åtgärder som krävs enligt förordningen förebygger markförorening. Delar som består av eller innehåller ämnen i 26 §, t.ex. olja och batterier, ska märkas och förvaras i låsbart utrymme under tak på invallat, avloppslöst och tätt underlag.

Pågående verksamheter

Eftersom risken för att marken blivit förorenad bedöms vara stor på många bilskrotningsverksamheter är det ofta motiverat att ställa krav på en översiktlig undersökning av marken även vid pågående verksamheter. Risken för förorening bör t.ex. vara stor om en verksamhet hållit på länge på samma fastighet, och/eller om man vet att hanteringen av farligt avfall har skett på ett oförsiktigt sätt. Finns det i dagsläget tydliga tecken på förorening, synligt oljespill, eller andra skäl att misstänka förorening kan det förstås också vara motiverat med en översiktlig undersökning. Man kan i det läget också väcka frågan om en säkerhet enligt bilskrotningsförordningens 5 § ska ställas, som kan användas om verksamheten upphör (beslut om säkerhet fattas av länsstyrelsen). Den dag en verksamhet ska avslutas kanske det inte finns några pengar kvar, och det kan i det läget vara betydligt svårare att komma vidare med krav på undersökning av marken.

I de fall verksamhetsutövaren måste gjuta en platta för att klara förordningens krav kan det vara lämpligt att ställa krav på undersökning av den platsen innan plattan gjuts (mark och grundvatten) eftersom det är där man har hanterat oljor med mera och därmed finns risk för förorening.

I de fall verksamheten ska säljas till någon ny kan en undersökning vara till fördel både för den förra och den nya verksamhetsutövaren, även om det inte innebär en friskrivning från ansvar.



Här ser man tydligt att det finns risk för förorening av mark och vatten

Statliga bidrag

Från och med den 1 januari 2010 har 33 kapitlet miljöbalken upphört att gälla. Det innebär att saneringsförsäkringen och miljöskadeförsäkringen tagits bort. För efterbehandling av områden som tidigare täcktes av saneringsförsäkringen kan statliga medel sökas hos Naturvårdsverket. Det är länsstyrelsen som har det regionala ansvaret för bidrag. Förutsättningarna för detta och kraven på innehåll i ansökan framgår av ändringar i [förordningen \(2004:100\) om avhjälpande av föroreningsskador och statsbidrag för sådant avhjälpande](#) (så kallade bidragsförordningen). I realiteten kommer det att vara svårt att få pengar för bilskrotar eftersom statliga bidrag företrädesvis går till objekt i riskklass 1.

Producentansvar

[Förordning \(2007:185\) om producentansvar för bilar](#) är meddelad med stöd av miljöbalken och syftar till att bilar ska utformas och framställas på ett sådant sätt att uppkomsten av avfall förebyggs och, i fråga om det avfall som ändå uppkommer, gäller att

1. producenter skall tillhandahålla system för mottagning av uttjänta bilar,
2. uttjänta bilar kan återvinnas eller komponenter från sådana bilar kan återanvändas, och
3. de mål som anges i 6 § denna förordning kan nås.

I fråga om de bilar som tas emot i de mottagningssystem som avses i 4 § ska producenten enligt 6 § se till att

1. minst 85 procent av bilens vikt återanvänds eller återvinns, varav minst 80 procent av bilens vikt ska utgöras av återanvändning eller materialåtervinning, och
2. från och med år 2015 minst 95 procent av bilens vikt återanvänds eller återvinns, varav minst 85 procent av bilens vikt ska utgöras av återanvändning eller materialåtervinning.

Bilarna innehåller också ämnen och komponenter som omfattas av producentansvar, t.ex. däck, vissa metaller och glas, vilket är en annan viktig del av bilskrotarnas verksamhet.



Däcken omfattas av producentansvar

Export av begagnade bildelar eller avfall

Vissa bilskrotare exporterar begagnade bildelar eller säljer till uppköpare som i sin tur exporterar till exempel till tredje land, där bildelarna återanvänds. Tillsynsmyndigheten kan be om uppgifter om vad som exporteras, vart det ska och hur det packas. Om man till exempel exporterar bilmotorer ska dessa vara tömda på olja, och det ska finnas ett bevis på att bilmotorn fungerar och ska återanvändas för det den är avsedd för. Motorerna ska också vara ordentligt paketerade i t.ex. lådor eller på liknande sätt för att de ska skyddas under transporten samt vid i- och urlastning. Det är också bra om det finns en deklARATION från den som exporterar att ingenting i försändelsen som transporteras iväg klassas som avfall.

Länsstyrelsen och kommunerna har ett delat tillsynsansvar för tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter. Det kan innebära att man informerar företagen om vad som gäller ([EG-förordning 1013/2006 om transport av avfall](#)) vid export av t.ex. begagnade bildelar så att detta vid en kontroll i t.ex. hamnen inte klassas som avfall på grund av packning med mera.

Mer information om export av avfall finns på Naturvårdsverkets webbplats, där det även finns en checklista för gränsöverskridande exporter av avfall.

Vid frågor som rör export av begagnade bildelar kontra avfall går det bra att kontakta Eva Gullqvist här på Länsstyrelsen, eva.gullqvist@lansstyrelsen.se.

Straffbestämmelser

Straffbestämmelserna i miljöbalken finns i 29 kapitlet. Här är de som bedöms kunna komma ifråga vid bilskrotningsverksamheter:

1 § Den som med uppsåt eller av oaktsamhet förvarar avfall på ett sätt som genom förorening kan medföra hälsorisker för människor, skador på djur eller växter som inte är av ringa betydelse eller genom förorening orsakar annan betydande olägenhet i miljön

3 § Miljöfarlig kemikaliehantering

4 § Otillåten miljöverksamhet

5 § Försvårande av miljökontroll

(11 § Om gärningen är belagd med samma eller strängare straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt lagen om straff för varusmuggling ska man inte dömas till ansvar enligt miljöbalkens 29 kapitel.)

Även i bilskrotningsförordningen finns straffbestämmelser (52 §), se sidan 8. Den som har överträtt ett vitesföreläggande eller ett vitesförbud enligt 26 kap. miljöbalken får inte dömas till straff enligt denna förordning för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Ansvar ska inte dömas ut enligt bilskrotningsförordningen om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 29 kap. miljöbalken.

Miljöbedömningen i auktorisationsärendet

Som tidigare nämnts är verksamheternas efterlevnad av miljöbalken och föreskriften om bilskrotningsverksamheter en viktig förutsättning för auktorisation. Miljönämnden ska i remissförfarandet om ny auktorisation yttra sig om detta till länsstyrelsen.

Var går då gränsen för när en auktorisation inte kan medges med avseende på efterlevnaden av miljöbalken och bilskrotningsförordningens 23-33 §§? Det vill säga när ska länsstyrelsen avslå en ansökan om auktorisation på grund av sådana miljöbrister? Det beror delvis på miljönämndens bedömning i ärendet.

Det första som vi vill trycka på är att miljökontoret inför denna bedömning gör åtminstone ett tillsynsbesök på den aktuella verksamheten. I vissa fall kommer ett eller kanske flera uppföljande besök att göras för att kontrollera att eventuella brister från det första besöket har åtgärdats. Vid tillsynen går man igenom om verksamheten följer reglerna i bilskrotningsförordningen samt andra bestämmelser i miljöbalken eller meddelade med stöd av miljöbalken.

Utgångspunkten för auktorisation är att bilskrotningsförordningen ska följas. Om en verksamhet har stora brister, eller om de bryter mot flera av förordningens regler, bör bedömningen vara att auktorisation inte tillstyrks.

Om en verksamhet brister på några punkter får man göra en helhetsbedömning av bilskrotarens sätt att bedriva sin verksamhet. Är det så att verksamheten har vissa mindre brister som man genom tillsyn kan få dem att åtgärda kanske bedömningen blir att auktorisation ändå är möjlig. Vissa åtgärder måste man dock kräva att de vidtar innan ett positivt remissvar till länsstyrelsen kan lämnas, dvs. verksamhetsutövaren måste vidta åtgärder inom en viss tid. Två sådana exempel kan vara om det på den eller de platser där bilar lagras innan tömning, eller där tömning, demontering och annan behandling sker inte finns tät ytbeläggning, anordningar för uppsamling av spill m.m. i enlighet med förordningens 25 §. Ett annat exempel är när förordningens krav att tömning ska kunna ske även vintertid inte uppfylls, dvs. verksamheten saknar uppvärmda lokaler. Vi bedömer att auktorisation i dessa fall endast ska medges om verksamhetsutövaren hinner vidta åtgärderna inom tiden för kommunens remissvar. Vidtas inte åtgärderna anser vi att miljökontoret ska svara länsstyrelsen att auktorisation inte bör ges.

I vissa fall kanske miljökontoret vid upprepade tillfällen har påtalat brister och ställt krav som verksamheten inte åtgärdat. Då ska man vara restriktiv i bedömningen om auktorisation.

Om det i ett senare skede visar sig att en bilskrotare med auktorisation missköter verksamheten

och inte är benägen att följa förordningen och/eller andra krav från miljökontoret måste man överväga om auktorisationen ska återkallas. Det är länsstyrelsen som fattar beslutet, men miljökontoret har som tillsynsmyndighet ansvar att väcka frågan.

Det är viktigt att påpeka att oavsett ärendet om auktorisation är reglerna i förordningen bindande, och andra eventuella beslut/bedömningar med stöd av miljöbalken ska följas.

Det är viktigt att miljönämndens remissvar till länsstyrelsen är tydligt. Man bör inte bara räkna upp vilka brister som finns och överlåta på länsstyrelsen att göra bedömningen i vilken utsträckning miljökrav efterlevs. Miljökontoret bör göra en samlad bedömning om den aktuella bilskrotaren - utifrån miljöaspekter - bör få auktorisation eller inte.

Var man hittar mer kunskap och information

Miljösamverkan Västra Götaland

Handledningen 2004 togs fram av projektgrupp bilskrotar där följande personer deltog: Eva Gullqvist, Länsstyrelsens miljöskydds-enhet, Pia Harlitz, Länsstyrelsens rättsenhet, Pia Gustafsson, Göteborgs miljöförvaltning, Malin Karlsson, Marks miljökontor, Ingemar Nilsson, Uddevallas miljö- och stadsbyggnadskontor, Per-Olof Samuelsson, Stenungsunds miljö- och hälsoskyddsavdelning, Thomas Åström, Partille bygg- och miljökontor, Peter Östman, Mölndals miljö- och hälsoskyddskontor och Cecilia Lunder, Miljösamverkan Västra Götaland.

Revideringen 2010 har gjorts av Cecilia Lunder i samråd med MVG:s arbetsgrupp, delar av den tidigare projektgruppen samt Länsstyrelsens rättsenhet. Aktuell sammansättning av arbetsgruppen framgår på www.miljosamverkan.se/mvgkontakt

Litteratur, rapporter m.m.

1. *Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd om bilskrotning* togs fram i december 2001 och har till syfte att ge förklaring och vägledning verksamhetsutövare och tillsynsmyndigheter. Kan laddas ned från NV:s webbplats, se nedan.
2. *Om ansvar för miljöskulder i mark och vatten – Miljöbalkens regler om skyldigheter och ansvar för förorenade områden*, Rapport 5242 NV 2003. Går att ladda ned som pdf-fil från bokhandeln på Naturvårdsverkets webbplats.
3. *Rätt datakvalitet - Vägledning i kvalitetsssäkring vid miljötekniska undersökningar* (exemplet bilskrot sidan 22 ff.), Rapport 4667 NV 1997. Går att ladda ned som pdf-fil från bokhandeln på Naturvårdsverkets webbplats.
4. *Efterbehandling av förorenade områden, kvalitetsmanual – Utgåva 4, 2008, Manual för användning och hantering av bidrag till efterbehandling och sanering*, Naturvårdsverket (Hösten 2010: En översyn av denna manual pågår) Går att ladda ned som pdf-fil från bokhandeln på Naturvårdsverkets webbplats.
5. Miljöförvaltningen i Göteborg gjorde 1999 en undersökning av insamlingen av kvicksilver hos bildemonterare i Göteborg. Ett PM 1999: 6 *Kvicksilverkomponenter i skrotbilar* finns framtaget och kan beställas från Göteborgs miljöförvaltning, se nedan.
6. *Bättre plats för arbete, Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet*, Allmänna råd 1995:5, utgiven av Boverket i samarbete med Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen.
7. *Operativ tillsyn*, Handbok 2011:4, Naturvårdsverket 2001. Går att ladda ned som pdf-fil från bokhandeln på Naturvårdsverkets webbplats.
8. *Informationsblad om miljöbalken och om Egenkontroll enligt miljöbalken*, MVG. Uppdateras efterhand. Finns på MVGs webbplats.
9. *Utvärdering av kampanjen om bilskrotar 2004*, MVG 2004. Finns på MVGs webbplats.
10. *Informationsblad om avfallstransporter*, MVG. Finns på MVGs webbplats.

Webbplatser

www.lagrummet.se	Lagstiftning och annan rättsinformation
www.naturvardsverket.se	Naturvårdsverket, bl.a. information om bilskrotningsbranschen, och möjlighet att ladda ner NV: s handbok med allmänna råd om bilskrotning som pdf-fil från bokhandeln (sök på bilskrotning).
www.kemi.se	Kemikalieinspektionen, bl.a. deras föreskrifter
www.lansstyrelsen.se/vastragotaland	Länsstyrelsen i Västra Götalands län
www.miljosamverkan.se	Miljösamverkan Västra Götaland, bl.a. denna tillsynshandledning och info om kampanjen som genomfördes 2004
www.sbrservice.se	Sveriges Bilskrotares Riksförbund, bl.a. info om vilka bilskrotar i länet som är medlemmar, samt vilka som är certifierade enligt SBR: s certifieringssystem.
www.bilsweden.se	BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar.
www.hsr.se	Håll Sverige Rent, bl.a. info om tidigare genomförda skrotbilskampanjer 2001 och 2007.
www.goteborg.se/miljo	PM 1999:6 Kvicksilverkomponenter i skrotbilar, en undersökning av insamlingen av kvicksilver hos bildemonterare i Göteborg. Denna PM fanns tidigare som pdf-fil på webben, nu enbart i en lista. Kontakta miljöförvaltningen på telefon 031-368 37 00.

Checklista som stöd för tillsyn enligt miljöbalken och bilskrotningsförordningen

Kommun	
Inspektör	Datum
Företagets namn	Fastighetsbeteckning
Kontaktperson	Tfn

LOKALISERING

Här kan göras noteringar om närhet till bostäder, vattentäkter, ytvatten och annat som kan innebära en risk för störning.

AUKTORISATION

Till och med vilket datum har verksamheten auktorisation enligt bilskrotningsförordningen?	
Är antalet lagrade bilar reglerat i auktorisationsbeslutet? Skriv i så fall antalet (hoppa annars över frågan).	
Har verksamheten sökt om ny auktorisation?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Har de sökt för samma antal bilar som förut?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
	Antal:

TILLTRÄDESSKYDD	
a) Bedrivs verksamheten inom avgränsat område så att det är möjligt att kontrollera tillträde? (23 §)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
b) Förekommer lagring av skrotbilar utanför avgränsat område?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
PLATS FÖR LAGRING FÖRE BEHANDLING	
a) Sker all lagring av skrotbilar före behandling på en plats med tät ytbeläggning? (24 §)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Nej, bara delvis
b) Finns i anslutning till lagring av skrotbilar före behandling anordningar för uppsamling av spill, utrustning för omhändertagande av avloppsvatten och dagvatten genom slam- och oljeavskiljning? (I de fall lagring av skrotbilar före behandling sker under tak krävs inte anordning för dagvattenrening.) (24 §)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Sker under tak
PLATS FÖR BEHANDLING	
Sker all tömning, demontering och annan behandling av skrotbilar på en plats med: (25 §)	
Tät ytbeläggning?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Anordningar för att samla upp spill?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

Utrustning för omhändertagande av avloppsvatten och dagvatten genom slam- och oljeavskiljning? Omhändertagande av dagvatten krävs inte om behandling sker under tak	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Sker under tak
Möjlighet att tömma bilarna på vätskor även vintertid?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Lager för demonterade reservdelar?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Lämpliga behållare för lagring av vardera demonterade batterier, filter, kondensatorer som innehåller PCB/PCT, komponenter som innehåller Hg samt behållare för andra demonterade delar som kräver särskild lagring?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Tankar där vätskor från bilarna kan lagras åtskilt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Lämpliga lager för uttjänta däck? Lagret ska ha skydd mot brandfara och vara utformat så att inte fler däck kan lagras än vad som är lämpligt med hänsyn till ev. brand	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
TÖMNING, DEMONTERING MED MERA	
De ämnen, vätskor och komponenter som anges i 26 § ska tömmas, demonteras eller på annat sätt neutraliseras samt samlas in och separatlagras på lämpligt sätt. Sker detta?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Omhändertas:	
Oljor (motorolja, transmissionsolja, växellådsolja, hydraulolja, bromsolja m.m.) och oljefilter?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Drivmedel (bensin, diesel, gas)?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Andra vätskor (kylarvätska spolarvätska m.m.)?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Kondensatorer och filter som innehåller PCB/PCT?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Köldmedier i klimatanläggningar?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Startbatterier och batterier i elbilar?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Samtliga komponenter som innehåller kvicksilver (reläer, brytare, gasurladdningslampor m.m.)?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Blyvikter (från bilfälgar)?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Gas tankar för flytande gas?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Potentiellt explosiva komponenter (t.ex. i krockuddar och bältessträckare)?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

Katalysatorer?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Glasrutor?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium eller magnesium, om dessa inte separeras i fragmenteringsprocessen?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Däck och större sammanhängande plastdetaljer, om dessa inte avskiljs vid fragmenteringen på ett sätt som gör att materialet återvinns effektivt?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Behandlas skrotbilarna normalt inom 3 månader? (Allmänt råd från Naturvårdsverket)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
LAGRING OCH BEHANDLING EFTER TÖMNING OCH DEMONTERING		
Är alla lösa uppsamlingskärl och demonterade bildelar som består av eller innehåller ämnen i 26 § första stycket punkt 1-11 märkta och förvarade i låsbart utrymme under tak på invallat avloppslöst och tätt underlag? (27 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Sker all lagring av komponenter och reservdelar på ett sådant sätt att deras lämplighet för återanvändning och återvinning säkerställs samt så att det inte uppstår skador på komponenter eller vätskor? (28 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
ÖVRIGA SKYDDSÅTGÄRDER OCH FÖRSIKTIGHETSMÅTT		
Staplas bilar på höjden inom den del av verksamhetsområdet som allmänheten har tillträde till? (32 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Finns det oljeavskiljare eller uppsamlingstank?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Finns det tömningslarm på oljeavskiljaren/ uppsamlingstanken? (29 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Töms oljeavskiljaren/ uppsamlingstanken minst en gång per år? (29 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Vid platser där spill av olja eller andra kemiska produkter kan ske, finns det sanerings- eller absorptionsmedel tillgängligt? (30 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Förekommer klagomål på buller från verksamheten?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

Eldas någon typ av avfall? (31 §)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
DOKUMENTATIONSSKYLDIGHET enligt avfallsförordningen		
Förs anteckningar om farligt avfall i enlighet med 43 § - mängd som uppkommer årligen, de avfallsslag som uppkommer samt de anläggningar som olika slag av avfall transporteras till?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Kontrollerar man i enlighet med 39 § att transportörer har de tillstånd etc. som behövs, samt i fråga om farligt avfall att mottagare har tillstånd för att hantera avfallet?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Upprättar man som avsändare ett transportdokument när avfall lämnas över för transport (enligt 41 §)?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
EXPORT AV BILDELAR ELLER AVFALL		
Exporterar bilskrotaren bildelar för återanvändning? (Alternativt säljer till uppköpare för export)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Exporterar bilskrotaren avfall? (Alternativt säljer till uppköpare för export)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
RISK FÖR FÖRORENAD MARK, miljöbalkens 10 kap		
Finns det synligt oljespill eller andra tecken på att föroreningar kan finnas någonstans på fastigheten (nedskräpning)?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Finns det något annat som bedöms medföra risk för förorenad mark? (exempelvis om verksamheten har bedrivits på samma plats under lång tid och/eller kemiska produkter har hanterats oförsiktigt)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Finns det skyddsobjekt i närheten? T.ex. dricksvattenbrunnar eller skyddsvärda naturområden	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

BEDÖMNING/ÖVRIGA KOMMENTARER

Miljösamverkan Västra Götaland – 49 gånger bättre tillsyn

Miljösamverkan Västra Götaland startade 1999 och syftar till att effektivisera miljö- och hälsoskyddsarbetet i länet. Arbetssättet är framgångsrikt och har fått efterföljare i många andra län.

Exempel på olika frågor vi arbetar med är Inomhusmiljö, Tillsynskampanj energi, Vindkraftverk, Hantering av schaktmassor, Dagvatten och VOC.

Utförlig information om alla projekt, verksamhetsplan, handledningar och annat material i fulltext finns på vår webbplats.



Huvudmän

Länsstyrelsen i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, kommunförbunden och kommunerna i länet

Adress

Miljösekretariatet Västra Götalandsregionen
Box 1726 501 17 Borås Tel 033-17 48 00

Webbplats

www.miljosamverkan.se

Projektledare

Lasse Lind Tel 0532-714 47 lasse.lind@cirka.se
Cecilia Lunder Tel 031-60 58 95 cecilia.lunder@lansstyrelsen.se

