

## Nr 617

Av herr **Lindahl**, om slopande av exportförbudet på järnskrot.

Den 23 september 1927 biföll riksdagen en regeringsproposition om införande av exportförbud på järnskrot. Upprinnelsen låg i en skrivelse från Jernkontoret till dåvarande handelsministern Hamrin i den Ekmanska ministären.

I samband med att flera europeiska länder införde exportförbud för järnskrot riktades efterfrågan mot oskyddade marknader, bl. a. Sverige. Den starka efterfrågan från utlandet drev upp priserna på det svenska skrotet med ca 20 procent. Råvaran för de svenska järnverken fördyrades samtidigt som järnpriserna i Sverige pressades hårt av utländsk konkurrens.

Förbudet skulle gälla temporärt till och med utgången av februari 1928 men är ännu i kraft.

I exportförbudets skugga har järnverken bildat ett gemensamt inköpsorgan, AB Järnförbruksförnödenheter (JBF). Delägare är ett tjugotal järnverk. Inköpskartellen svarar för alla inköp av såväl inhemskt som importerat skrot och fördelar detta mellan järnverken med hänsyn till respektive verks skrotbehov. En speciell förtroendekommitté fastställer maximipriser på den svenska marknaden för olika skrotkvaliteter. Resultatet av denna inköpssamverkan är ett skrotpris som ligger väsentligt under världsmarknadspriserna. Under 1950-talet hölls priset på inhemskt skrot nere till hälften av importpriserna. Sedan har skillnaden dock minskat något.

I februari 1967 avlämnade näringsfrihetsombudsmannen en promemoria till chefen för handelsdepartementet angående konkurrensbegränsande samverkan i fråga om järnskrot. Promemorian åtföljdes av en rad yttranden från berörda intresseorganisationer. Majoriteten av dessa uttalade sig för ett hävande av exportförbudet. I november samma år inkom NO med en förnyad framställning i frågan.

NO:s skrivelse behandlar ingående de effekter som exportförbudet haft på den svenska järn- och stålindustrin med avseende på företagsstruktur och produktionsprocesser. Det finns därför ingen anledning att åter ta upp denna del av problematiken.

Jag skall i stället koncentrera framställningen till de effekter från miljövårdssynpunkt som tillbakahållandet av priserna på den svenska skrotmarknaden medfört.

Anhopningen av bilvrak ute i naturen har länge varit ett allvarligt hot inte bara från ren miljövårdssynpunkt utan även på grund av de skador som vållas av kring-spridda rester av glas och skarpa plåtdelar. Vid upprepade tillfällen har barn skadats och t. o. m. dödats vid lek i utranterade bilar som övergivits ute i terrängen. Man har även kunnat konstatera att djur blivit illa sargade av bilvrakdelar. Omfattningen

av dessa senare skador är det omöjligt att uppskatta, men det torde vara svårt att frigöra sig från misstanken att de inte är fåtaliga.

Enligt bilskrotningsutredningen (SOU 1964:21) uppgick antalet bilvrak i Sverige år 1962 till 75 000. En reviderad prognos från 1960 beräknar antalet bilvrak till 140 000 år 1970 och 185 000 fem år senare.

50 procent av alla bilar av en viss årsmodell har uttrangerats efter drygt elva år. Efter 20 år är endast 3 promille alltjämt i bruk.

En undersökning från 1960, avsedd att fastställa förekomsten av dels enstaka bilvrak, dels antalet anhopningar av bilvrak i naturen, gav till resultat att ca 1 200 enstaka bilvrak fanns utspridda över landet. Anhopningen av två eller flera vrak uppgavs då till omkring 500.

Sedan 1960 har antalet motorfordon i Sverige nästan fördubblats och är nu uppe i ca två miljoner registrerade fordon. Ingenting motsäger uppfattningen att mängden bilvrak ute i naturen har följt samma utveckling. Även omsättningen på bilbeståndet torde ha ökat sedan den ovan refererade inventeringen företogs, vilket naturligtvis bidragit till att förekomsten av bilvrak ökat oroväckande.

Kommuner runt om i landet har i samarbete med skolor och ideella organisationer ställt sig bakom samordnade upprensningskampanjer i naturen. Bilvraken har i det sammanhanget speciellt uppmärksamats. Det måste emellertid anses vara ett elementärt krav att man från ansvarigt håll nu vidtar åtgärder för att effektivt hejda den estetiskt fråstötande och för människor och djur livsfarliga nedskräpning som bilvraken i naturen utgör.

Olika åtgärder har företagits för att komma till rätta med problemet med uttrangerade bilar. De strävanden i den riktningen som pågår bör främjas på allt sätt. Den lagstiftning som beivrar medveten nedskräpning av naturen liksom även naturvårdspropagandan har uppenbarligen haft ringa effekt. Genom att bilvraken plundras och igenkänningsmärken utplånas med svets eller huggs bort är det i de allra flesta fall omöjligt att spåra ägaren till vraket.

Det främsta skälet till att ägarna väljer att lämna sina icke längre användbara bilar i terrängen är sannolikt de kostnader som är förenade med att låta skrotfirmor ta dem till vara. Dessa senare är i sin tur obenägna att ta hand om vraken, om det skulle vara förenat med utgifter, vare sig detta gäller ersättning för skrotvärdet eller transportkostnader för att få in dem. Normalt är att bilägaren får betala för att en skrotfirma tar hand om vraket. Skälet till denna snedvridning är till stor del skrotbranschens — speciellt bilskrotningens — svaga lönsamhet.

Skrotutredningen har företagit provskrotningar av bilvrak. Resultatet av dessa, som huvudsakligen är baserade på manuell skrotning, visar i första hand att även relativt väl genomförda rensningar inte ger ett fullgott skrot för stålframställning. Skrotbilarna innehåller metaller — i första hand koppar och tenn — utspridda överallt i bilvraket, dock i så små mängder att det inte är lönsamt att ta till vara dessa. Järnverken tar i princip emot bilskrot av skiftande kvaliteter och i vissa fall även icke direkt användbart skrot. Priset varierar betydligt men är ofta så lågt att det föga överstiger transport- och lastningskostnaderna.

Skrotutredningen konstaterar att det med rådande låga priser på skrot visserligen är möjligt att bedriva en bilskrotning som ger sina utövare ett visst överskott men att lönsamheten är låg. Det får också sägas vara uppenbart att bilskrotningen vanligtvis icke tål att belastas med några kostnader för inköp och infrakt av objekten.

De snäva lönsamhetsgränserna gör det inte heller möjligt för skrotföretagen att investera i skrotningsmaskiner. De maskiner för sönderdelning till högvärdigt skrot av bilvrak som används inom de större bilskrotningsföretagen i Tyskland och USA är som sagt byggda för större kapaciteter än vad den svenska marknaden för närvarande kan erbjuda. Försäkringsbolagens Bilreparationskommitté har studerat frågan om maskinell bilskrotning och anser att förutsättningarna för en sådan i Sverige synes vara goda med bättre marknadspriser.

I en rapport 1963 från en kommitté med representanter från Sveriges bilindustri och bilgrossistförening samt Motorbranschens riksförbund framhålles att omkring en fjärdedel av inkomsterna från bilskrotningen härrör från försäljning av skrot. Än större betydelse kommer skrotpriserna att få, om ökningen av bildemonteringen blir mindre än ökningen av den renodlade skrotningen, vilket utvecklingen tyder på. Speciellt beträffande utrangerade fordon, från vilka inga eller endast ett fåtal delar kan demonteras, är skrotförsäljningen av avgörande betydelse. Vidare påpekas att den subventionering av järnverkens råvarukostnader som den nuvarande konstlade prissättningen medför är av ringa betydelse för järnverken vad avser bilskrot med hänsyn till dess nuvarande låga kvalitet och relativt ringa andel av förbrukningen (ca 20 procent). Ett hävande av exportförbudet på bilskrot torde å andra sidan vara av icke oväsentlig betydelse för bilskrotningens lönsamhet.

Kartellbildningen i förening med det rådande exportförbudet måste sägas allvarligt ha försvarat en lönsam utveckling av bilskrotningsbranschen och därmed bidragit till att skapa det aktuella bilskrotningsproblemet. Den hårda skrotregleringen, som bl. a. innefattar detaljerade bestämmelser om rensning och sortering, har utan tvekan haft en mot speciellt bilskrotningsföretagen diskriminerande effekt. Genom att järnbruken i praktiken ensidigt avgör klassificeringen av levererat skrot har möjligheterna att bedriva en effektiv bilskrotning varit ytterst begränsade. Detta har i sin tur fått till följd att man tvingas avstå från ett stort antal skrotbilar som annars skulle kunnat bli omhändertagna. En fri skrotmarknad skulle medföra att priserna på inhemskt köpskrot kom i paritet med det internationella marknadspriset. Detta skulle i sin tur få till följd att även lönsamheten inom bilskrotningsbranschen skulle höjas och därmed utrymmet för investering i maskinell utrustning för destruktion av bilvraken skapas. Det är även sannolikt att branschen skulle saneras mot företagsenheter av helt annan storleksordning och produktkvalitet än vad som för närvarande är fallet.

Ett hävande av exportförbudet på järnskrot skulle snabbt skapa en marknadsmissig prisbildning inom skrotbranschen. En följd härav torde bli att ägarna till utrangerade bilar skulle kunna ges en viss ersättning för avyttring till skrotfirmorna. De fördelaktiga konsekvenserna för en bättre miljövård är därvid uppenbara.

Med hänvisning till ovanstående hemställes,  
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att export-  
förbudet på järnskrot upphäves.

Stockholm den 28 januari 1970

*Essen Lindahl (s)*

---