

Nr 51

Utlåtande i anledning av motioner om skrotningsavgift på bilar samt om slopande av exportförbudet på järnskrot.

Till allmänna beredningsutskottet har hänvisats dels de likalydande motionerna I: 529 av herr *Wååg* och II: 616 av herr *Johansson* i Simrishamn *m. fl.* vari hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t överlämnar motionerna för beaktande i anslutning till betänkandet »Ett renare samhälle»,

dels motionen II: 617 av herr *Lindahl* vari hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att exportförbudet på järnskrot upphävs.

Motionerna har upptagits till samtidig behandling.

Motionerna

I motionen II: 617 omtalas att riksdagen år 1927 biföll en proposition om temporärt exportförbud på järnskrot. Förbudet skulle gälla t. o. m. utgången av februari 1928, men är ännu i kraft. Motionären nämner att järnverken gemensamt har bildat ett inköpsorgan AB Järnbruksförnödenheter (JBF), som fastställer maximipriser på det inhemska skrotet. Vidare påpekas att näringsfrihetsombudsmannen (NO) i februari 1967 till handelsministern överlämnade en promemoria åtföljd av en rad yttranden från berörda intresseorgan. Enligt motionären uttalade sig majoriteten av dessa för ett hävande av exportförbudet.

I motionen behandlas utförligt de effekter från miljövärdssynpunkt som motionären anser att exportförbudet på järnskrot medfört. Härom anföres bl. a. följande.

Anhopningen av bilvrak ute i naturen har länge varit ett allvarligt hot inte bara från ren miljövärdssynpunkt 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 utrangerade 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.

Olika åtgärder har företagits för att komma till rätta med problemet med utrangerade 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 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.

Motionären anser att kartellbildningen i förening med det rådande exportförbudet allvarligt har försvårat 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, anser motionären haft en speciellt mot bilskrotningsföretagen diskriminerande effekt.

Ett hävande av exportförbudet på järnskrot anser motionären snabbt skulle skapa en marknadsmässig 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.

I motionsparet I: 529 och II: 616 framhålls att Kommittén för ett renare samhälle fann det synnerligen önskvärt att få fram praktiska lösningar som bidrar till att öka skrotningen av utrangerade fordon.

En radikal lösning synes enligt motionärerna vara, att en statlig skrotningsavgift påläggas alla nya bilar, som tillverkas i eller importerats till landet. Med denna avgift betalas bilens skrotning, medan överskottet betalas tillbaka till den vid skrotningen registrerade ägaren. Krav kan därvid uppställas på var och hur bilen skrotas och på hur skrottningsanläggningen skötes. Avgiften bör sättas så högt, att ägaren finner det lönsamt att köra eller bogsera bilen till skrotning.

Beträffande ytterligare motiveringar torde få hänvisas till motionerna I: 529 och II: 617.

Remissyttranden

Yttrande över de likalydande motionerna I: 529 och II: 616 samt över motionen II: 617 har inhämtats från naturvårdsverket, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges bilskrotares riksförbund, Svenska järn- och metallskrothandlareföreningen samt från Föreningen järnskrotgrossisterna. Dessutom har yttranden över motionen II: 617 inhämtats från kommerskollegium, pris- och kartellnämnden, AB Järnbruksförnödenheter och Järnbruksförbundet. Sistnämnda instans har

inte besvarat motionen utan hänvisat till det remissvar, som avgivits av AB Järnbruksförnödenheter.

AB Järnbruksförnödenheter (JBF) anför att järnverken med stort intresse följt utvecklingen av bearbetningen av bilvrak till användbar järnråvara, och intresset har koncentrerats till den s. k. fragmenteringsmetoden genom vilken man utan bränning av bilvraken får fram en produkt med lägre koppar- och tennhalter samtidigt som renheten i övrigt ligger på en sådan nivå att produkten kan förbrukas av stålverken även i stora kvantiteter. Först under de allra senaste åren har emellertid kommit fram anläggningar av sådan storleksordning, att de passar svenska förhållanden.

Genom avtal mellan landets två största skrotningsföretag och JBF uppförs nu en anläggning i Halmstad, som beräknas kunna tagas i drift i början av år 1971. Avsikten är att uppföra en andra anläggning, så snart teknisk och administrativ erfarenhet vunnits från den första. Uppförandet av anläggningen i Halmstad sker efter samråd med statens naturvårdsverk.

Vidare framhålles i JBF:s yttrande.

I Sverige liksom i varje annat västeuropeiskt land råder för närvarande förbud mot export av stålskrot, dock att handeln mellan EEC-länderna är fri och att förbudet sålunda där är begränsat till tredje land. I analogi härmed har de svenska järnverken förklarat sig beredda att vid en eventuell anslutning till EEC-gruppen acceptera den där gällande marknadsordningen.

I olika officiella sammanhang har de svenska järnverken gjort framställning om att man från svensk sida skulle taga initiativ till att häva exportförbudet inom EFTA-gruppen och sålunda inom denna grupp tillämpa samma principer som inom EEC. Hittills har gehör härför icke vunnits från övriga i gruppen ingående länder.

Vad man däremot ur svensk synpunkt icke kan gå med på är ett ensidigt hävande av exportförbudet. En dylik åtgärd skulle få omedelbara förödande verkningar på såväl konkurrenskraft som sysselsättning hos flertalet svenska järnverk.

JBF biträder inte förslaget om att exportförbudet på järnskrot skall upphävas.

Kommerskollegium finner det inte sannolikt att en avveckling av exportförbudet skulle kunna främja motionens syften, d. v. s. att lösa den renhållningsfråga som utrangerade bilar kan utgöra. Övergivna bilvrak är inte någon speciellt svensk företeelse utan är ett problem gemensamt för flertalet industriländer. Tanken att andra länders stålindustrier skulle vara beredda att betala ett särskilt högt pris för svenska skrotbilar samtidigt som man söker lösa problemet med de egna övergivna bilvraken finner kollegiet inte övertygande. Man torde i detta sammanhang inte kunna bortse från risken för att en exportfrilistning av järnskrot skulle kunna allvarligt störa den utbyggnad av en rationell bilskrotningsanläggning som nu pågår i JBF:s regi.

Pris- och kartellnämnden upplyser om att prisskillnaden mellan inhemskt och importerat skrot var ganska obetydlig från 1920 till 1936, då priset rörde sig om 50—60 kr. per ton. Införandet av skrotexportförbudet år 1927 medförde alltså inte omedelbart en prisklyfta mellan svenskt och utländskt skrot. Efter 1936

har emellertid priset på importskrot legat betydligt över det inhemska skrotpriset. Sålunda hölls under 1950-talet priset på inhemskt skrot på en nivå, som utgjorde hälften eller mindre av importpriserna. Prisskillnaden har minskat något under senare år.

Nämnden uppger vidare att skrotförsäljningen endast svarar för omkring 25 % av bilskrotningsfirmornas totala intäkter medan resten huvudsakligen härrör från reservdelsförsäljning, varför en måttlig höjning av priset på bilskrot endast i ringa mån ger utrymme för ökad ersättning till bilägaren. Bilskrotet kan sålunda endast ha en förhållandevis begränsad betydelse för bedömningen huruvida exportförbudet skall slopas.

Vill man bli av med bilvraken ute i naturen torde enligt nämnden andra och mer närliggande åtgärder böra tillgripas av statsmakterna än ett slopande av exportförbudet på järnskot med dess svåröverskådliga konsekvenser. Nämnden erinrar om statskontorets förslag till lösning av bilskrotningsproblemet, enligt vilket bilhandeln för varje fabriksny bil som säljs skulle ta ut ett skrotningspris på uppskattningsvis 300 kr. Medlen skulle inlevereras löpande till ett samhällsägt bolag av samma typ som och eventuellt ingående i AB Svensk bilprovning. Vid inleverans av bil för skrotning skulle skrotningsbolaget utbetala 300 kr. till bilägaren. Med en sådan ordning skulle bilägaren stimuleras att göra sig kvitt bilen på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt.

Naturvårdsverket anser det gynnsamt om ett slopande av exportförbudet på järnskot medför en höjning av de inhemska skrotpriserna och därmed ökar bilskrotningens lönsamhet. Verket anser — i likhet med NO — att frågan om upphävande av exportförbudet på skrot prövas.

Rörande skrotningsavgiften på bilar anför *naturvårdsverket* följande.

Statens naturvårdsverk vill även hänvisa till behandlingen av skrotbilsproblemet i utredningen *Ett renare samhälle*, SOU 1969: 18. Där redogörs bl. a. för gällande lagstiftning och utredningen redovisar positiva erfarenheter av lagen om flyttning av fordon. Utredningen framhåller också att bilregisterutredningens kommande förslag till ny bilregistreringsorganisation torde komma att kraftigt minska benägenheten att överge bilvrak i naturen, eftersom möjligheterna att identifiera ägaren kan väntas bli radikalt förbättrade. Tillsammans med en utvidgning av straffsanktionerna vid nedskräpning samt en effektivare lagtillsyn kan detta enligt utredningens mening antas leda till att problemet med övergivna fordon efterhand blir relativt obetydligt.

Naturvårdsverket anser att åtgärder, som minskar möjligheterna att utan påföljd överge fordon, kombinerade med åtgärder ägnade att öka skrotningens lönsamhet är att föredra framför ett system med skrotningsavgifter.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening anför att föreningen är beredd att medverka i ett fortsatt utvecklingsarbete inom bilskrotningsområdet. Föreningen anser att mer omfattande administrativa åtgärder innebärande exempelvis införande av en statlig skrotningsavgift samt en administration för kontroll av den slutliga skrotningen och utbetalning av skrotningsersättningar ej är motiverade. Kostnaderna för en sådan administration synes ej stå i rimlig proportion till kost-

naderna för åtgärder för att på annat sätt komma till rätta med avarter i form av övergivna bilvrak.

Det är emellertid av vikt att bilskrotningen ej försvåras av åtgärder från samhällets sida som onödigtvis kan fördyra bilskrotningen eller som kan minska inkomsterna vid försäljning av järnskrotet.

Sveriges bilskrotares riksförbund finner det lämpligt om en s. k. skrotningsavgift kunde påläggas i samband med inköpet av en ny bil.

Svenska järn- och metallskrothandlareföreningens uppfattning är att ett hävande av exportförbudet ej löser bilskrotproblemet. Enligt föreningens mening löses problemet endast om ekonomiska förutsättningar skapas för tillvaratagande av bilskrot.

Föreningen järnskrotgrossisterna anför bl. a.

Vidkommande den i motionerna särskilt berörda frågan om skrotning av bilvrak har denna otvivelaktigt stort intresse ur miljövärdssynpunkt. Att söka lösa de härmed sammanhängande problemen på sätt föreslås i motion II: 617, alltså genom ett ensidigt upphävande av exportförbudet på allt järnskrot, anser föreningen såsom ovan angivits icke böra komma ifråga. Att upphäva exportförbudet endast i vad avser bilplåt är icke tillrädligt, med hänsyn till omöjligheten att i pressade plåtpaket, som är den realistiska formen för export av tunn plåt, skilja bilplåt från annan gammal tunn plåt; detta skulle göra exportförbud för annan sådan plåt än bilplåt omöjligt att effektivt upprätthålla. Vill man pröva effekterna av viss liberalisering av utrikeshandeln och samtidigt gagna miljövärdssintresserna skulle man emellertid kunna, eventuellt inledningsvis under begränsad tid, frisläppa exporten av all gammal tunn plåt (som ju omfattar all bilplåt), d. v. s. under 3 mm tjocklek. Denna skrotkvalitet omfattar i grova tal ca 1/7 av det totala svenska köpskrotfallet, och den prishöjning på detta sortiment som då bleve följden borde inte behöva i större utsträckning framkalla sådana negativa verkningar som en allmän exportfrihet för skrot skulle innebära.

Utskottet

I de likalydande motionerna I: 529 och II: 616 hemställs att motionerna måtte överlämnas till Kungl. Maj:t för beaktande i anslutning till betänkandet »Ett renare samhälle».

En proposition rörande lagstiftning angående kommunal renhållning m. m. kommer att föreläggas riksdagen i höst. Bl. a. det ovannämnda betänkandet har legat till grund för propositionen. Problemet med bilvraken som tagits upp i motionerna kommer sedermera att behandlas inom Kungl. Maj:ts kansli.

I motionen II: 617 hemställs att exportförbudet på järnskrot upphävs. Motionären anför bl. a. att förbudet medför vissa negativa effekter från miljövärdssynpunkt. Bl. a. har förbudet allvarligt försvårat en lönsam utveckling av bilskrotningsbranschen eftersom vissa ägare av inte längre användbara bilar väljer att lämna sina fordon i terrängen i stället för att mot en viss kostnad låta skrotfirmorna ta hand om dem.

Som framgår av det remissvar som avgivits av AB Järnbruksförnödenheter (JBF) råder förbud mot export av stålskrot i hela Västeuropa. Däremot är handelen med skrot fri mellan länderna inom EEC och förbudet där är sålunda begränsat till tredje land. Bl. a. JBF och pris- och kartellnämnden anser att andra åtgärder än ett slopande av exportförbudet bör tillgripas för att komma till rätta med de miljöproblem som bilvraken i naturen utgör.

Utskottet vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att en anläggning för bilskrotning medelst den s. k. fragmenteringsmetoden är under uppförande i Halmstad. Enligt metoden får man utan bränning av bilvraken fram en produkt, som i renhet ligger på en sådan nivå att den i stora kvantiteter kan förbrukas av stålverken. Avsikten är att anläggningen, som har uppförts efter samråd med naturvårdsverket, skall tas i drift i början av nästa år. Ytterligare en anläggning skall byggas i norra eller mellersta Sverige med beräknad idrifttagning under år 1972. Statsföretag AB har nyligen uttryckt önskemål om att få ingå som delägare i skrotningföretaget. Utskottet finner det tillfredsställande att ökade möjligheter att ta hand om bilvraken således kommer till stånd.

Vidare bör nämnas att det i det ovannämnda betänkandet framhålls att förbättrade möjligheter att identifiera ägarna till registrerade fordon i hög grad skulle dämpa benägenheten att överge dessa, eftersom fordonsägarna får ännu ett motiv att själva befordra sina bilvrak till skrotning. I bilregisterutredningens betänkande (SOU 1968: 23) har framlagts principförslag till ny bilregistreringsorganisation som torde kunna bidra till en förbättring i detta hänseende.

Eftersom samhällets aktivitet på olika områden således torde minska de miljövårdsproblem som bilvraken utgör finner utskottet inte skäl att nu föreslå ett hävande av exportförbudet på järnskrot.

Utskottet får således hemställa

- 1) att de likalydande motionerna I: 529 och II: 616 inte må föranleda någon riksdagens åtgärd; samt
- 2) att motionen II: 617 inte må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 27 oktober 1970

På allmänna beredningsutskottets vägnar:
EINAR LARSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Eric Peterson (fp), Axel Kristiansson (cp), Helge Karlsson (s), Kilsmo* (fp), Karl Gustav Pettersson (s), fröken Stenberg (m), herrar Ernst Olsson* (cp), Hansson (s), fru Landberg* (s) och fru Florén-Winther (m);

från andra kammaren: herrar Larsson i Borrby (cp), Nilsson i Bästekille (m), fru Ekroth (s), herrar Johansson i Simrishamn (s), Johansson i Skärstad (cp), Wiklund i Härnösand (s), Andersson i Örebro (fp), fru Fränkel (fp), fru Åsbrink* (s) och herr Häll (s).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.