



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1964:21

Kommunikationsdepartementet

SOU
1964:21 F



BILSKROTNING

BETÄNKANDE AVGIVET AV

BILSKROTNINGSUTREDNINGEN

Stockholm 1964

STATENS

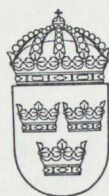
OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1964

Kronologisk förteckning

1. Indexlån. Del I. Kihlström. 96 s. Fl.
2. Indexlån. Del II. Kihlström. 526 s. Fl.
3. Konsumtionsmönster på bostadsmarknaden. Esselte. 212 s. I.
4. Effektivare konsumentupplysning. Esselte. 111 s. H.
5. Bättre åldringsvård. Esselte. 121 s. S.
6. Alkoholreklamen. Norstedt & Söner. 278 s. Fl.
7. Statens skogar och skogsindustrier. Svenska Reproduktions AB. 144 s. Fl.
8. Kapitalutvecklingen i det svenska lantbruket. Esselte. 88 s. Jo.
9. Arbetstidsförkortningens verkningar. Esselte. 216 s. S.
10. Företagsinteckning. Tiden-Barnängen Tryckerier AB. 149 s. Ju.
11. Älgfrågan. Norstedt & Söner. 188 s. Jo.
12. Veterinärmedicinsk forskning och undervisning. Del II. Esselte. 302 s. Jo.
13. Religionsfrihet. AB Wilhelmssons Boktryckeri. XXVIII+594 s. E.
14. Svensk namnbok 1964. AB E. G. Johanssons Boktryckeri, Karlshamn. 227 s. Ju.
15. Utlåtande av Juristkommissionen i Wennerströmmaffären. Norstedt & Söner. 117 s. Ju.
16. Historisk översikt. Kyrkobegrepp. Almqvist & Wiksells Boktryckeri AB, Uppsala. 324 s. E.
17. Rapport av parlamentariska nämnden i Wennerströmmaffären. Norstedt & Söner. 46 s. Ju.
18. Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen (Euratom) och tillhörande dokument. Marcus. 187 s. H.
19. Kommunal skatteutjämning. Kihlström. 419 s. Fl.
20. Krigsmaktens förbandssjukvård. Esselte. 222 s. Fö.
21. Bilskrotning. Esselte. 74 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1964:21

Kommunikationsdepartementet



BILSKROTNING

BETÄNKANDE AVGIVET AV

BILSKROTNINGSUTREDNINGEN

ESSELTE AB STOCKHOLM 1964

STATENS OFFENTLIGA TRYCKERIEN 1964:21

Kommunikationsdepartementet



BILSKROTNING

BETÄNKANDE AVGIVET AV

BILSKROTNINGSGUTBILDNINGEN

Innehåll

Skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet	5
Kapitel 1 Utredningsuppdraget, utredningsarbetets precisering och uppläggning m. m.	7
Utredningsuppdraget	7
Utredningsarbetets precisering och uppläggning m. m.	8
Kapitel 2 Utrangeringen av bilar i Sverige	11
Aktuella förhållanden	11
Prognos	11
Överensstämmelsen mellan utrantering och nedskrotning	12
Kapitel 3 Bilskrotningen i vissa andra länder.	14
Canada	14
Storbritannien.	14
Västtyskland	15
USA	16
De nordiska länderna.	17
Kapitel 4 Järnskrotet i det svenska näringslivet.	19
Allmänt.	19
Köpskrot	19
Skrotkonsumtionen under 1960-talet	20
Exportförbudet på järnskrot.	20
Kapitel 5 Bilvraken: Avfallsråvara och reservdelsobjekt	23
A Avfallsråvara.	23
1. Tekniska synpunkter på bilskrotet	23
2. Utfallet vid skrotning av personbilar	25
B Reservdelsobjekt	27
Kapitel 6 Bilvrakens väg från utranteringen till järnbruken	30
A Olika kategorier av leverantörer av bilvrak.	30
B Bilvrakens avnämare.	31
1. Företag, som primärt utvinner reservdelar	31
2. Företag, för vilka bilvraken primärt är skrotobjekt	32
Kapitel 7 Bilskrotningens nuvarande och framtida ekonomi och organisation	34
A Resultat av provskrotningar	34
B Bilskrotningens ekonomi i dagens läge	36
C Aspekter på den framtida bilskrotningen.	36
1. Järnskrotets framtida avsättningsmöjligheter och prisutveckling	37

2. Möjligheter att rationalisera bilskrotningen.	38
Rationaliseringsmöjligheter inom ramen för i stort sett bibehållna arbetsmetoder	39
Rationaliseringsmöjligheter genom övergång till helt nya arbetsmetoder eller strukturell förändring av skrothanteringen	40
3. Bilskrotningens framtida organisation	42
Kapitel 8 Förslag på det praktiskt-ekonomiska området	44
Skiljaktigheter i förhållande till bilbranschens uppfattning	44
Ansaret för slutskrotningen	45
Hur uppfylles detta ansvar?	46
Möjliga vägar för att garantera effektiv slutskrotning	48
Förslag om obligatorisk skrotningsförsäkring	49
Kapitel 9 Författningsförslag.	52
A Skrotningsförsäkringen	52
B De övergivna bilvraken.	54
1. Gällande bestämmelser, som eventuellt kunde återopas för att omhändertaga övergivna bilvrak	54
2. Förslag till författningsbestämmelser för omhändertagande av övergivna bilvrak	58
C Upplagen av bilvrak.	62
D Ändring av 1949 års skrothandelsförordning	64
Kapitel 10 Sammanfattning	67
<i>Bilagor</i>	
1. Lokalisering av fasta skrothandlare.	70
2. Förslag till ändringar i trafikförsäkringslagen, vägtrafikförordningen och vägtrafikkungörelsen	72
3. Förslag till lag om omhändertagande av övergivna bilvrak	75

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 27 juli 1961 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredningsman med uppdrag att verkställa utredning angående omhändertagande och nedskrotning av kasserade bilar. Med stöd av detta bemyndigande tillkallade departementschefen samma dag undertecknad, överdirektören J. E. O. Montell såsom utredningsman.

Att såsom sakkunniga biträda utredningen har departementschefen den 27 september 1962 förordnat direktören i Jernkontoret B. H. Dahlerus, konsulenten hos Skrotnämnden, majoren B. L. G. O. Hedström och avdelningsdirektören hos Vattenfallsstyrelsen R. A. Lindblad samt den 3 juli 1963 dåvarande hovrättsfiskalen numera hovrättsassessorn B. F. Sederblad.

Sekreterare har under tiden 17 oktober 1961—13 oktober 1962 varit numera byrådirektören H.-H. H. Åhrberg samt fr. o. m. den 15 oktober 1962 numera attachén K. G. M. Bäckstrand. Sedan Bäckstrand förflyttats till Bonn har fr. o. m. den 28 januari 1964 byråsekreteraren hos Arbetsmarknadsstyrelsen S. L. S. Eriksson tjänstgjort som biträdande sekreterare.

Utredningen har antagit benämningen Bilskrotningsutredningen. Samråd har skett med 1960 års naturvårdsutredning och med parkeringskommittén.

Under utredningsarbetets gång har ett antal tjänsteresor företagits för att studera bilskrotningsens problem. Upprepade överläggningar har hållits med representanter för de olika organisationerna inom skrot- och bildemonteringsbranschen, motororganisationerna (M, KAK och MHF), Trafikförsäkringsföreningen, AB Järnbruksförnödenheter samt representanter för Svenska Stadsförbundet och Svenska Landskommunernas förbund.

Sveriges bilindustriförening och Motorbranschens riksförbund (MRF) har tillsatt en särskild bilskrotningskommitté och denna har genom missivskri-

velse den 23 januari 1963 överlämnat eget betänkande i ämnet. Bilskrotningsutredningen har haft samråd med nämnda kommitté.

Utredningen har efter remiss avgivit utlåtande dels den 8 november 1962 över 1960 års naturvårdsutrednings betänkande »Naturen och samhället», dels den 4 mars 1963 över en inom handelsdepartementet upprättad promemoria med förslag till vissa ändringar i KF den 29 december 1949 angående handel med skrot, lump och begagnat gods.

Med överlämnande av detta betänkande har utredningen avslutat sitt uppdrag.

Stockholm den 7 mars 1964.

ERIK MONTELL

/Göran Bäckstrand
Synnöve Eriksson

KAPITEL I

Utredningsuppdraget, utredningsarbetets precisering och uppläggning m m

Utredningsuppdraget

I anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 27 juli 1961 gav chefen för kommunikationsdepartementet följande motiv för en utredning angående omhändertagande och nedskrotning av kasserade bilar:

Den fortgående ökningen av motorfordonsbeståndet har efterhand medfört svårigheter, när det gäller att finna avsättning för de fordon, som årligen måste kasseras såsom uttjänta. Det är inte sällsynt att bilar påträffas övergivna av ägarna på vägar och andra ställen. På åtskilliga platser i landet har uppkommit mycket stora upplag av kasserade bilar, s. k. bilkyrkogårdar. Förekomsten av bilvrak och anhopningar av sådana har på sina håll kommit att vålla allvarliga olägenheter ur landskapsvårds- och ordningshållningssynpunkter och i vissa fall även ur sanitär synpunkt.

Bestämmelser, som ger vissa möjligheter till ingripanden i fall som nu avses, finns meddelade i olika författningar. I sådant hänseende må nämnas bestämmelserna i naturskyddslagen den 21 november 1952 (nr 688) rörande förbud mot nedskräpning m. m. samt bestämmelserna i byggnadsstadgan den 30 december 1959 (nr 612) och lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar rörande upplag. Dessa bestämmelser har emellertid av flera orsaker visat sig icke vara effektiva i här åsyftade hänseenden.

Spörsmålet om bästa sättet att komma till rätta med hithörande frågor har i år behandlats av riksdagens andra lagutskott i utlåtande (L²U 1961: 44) över vissa motioner. Utskottet har framhållit som angeläget, att upplag av utrangerade bilar får

komma till stånd endast på därför lämpliga platser samt att de redan befintliga anhopningarna av dylika bilar, som ur naturskydds- och sanitär synpunkt är olämpligt förlagda, undanskaffas eller åtminstone begränsas. Med hänsyn till att antalet skrotbilar kan antagas växa mycket snabbt synes emellertid enligt utskottet någon definitiv lösning av problemet icke stå att vinna med att anordna upplag, vilka för varje år med all sannolikhet kommer att öka i storlek och antal. En väg att komma till rätta med problemet synes däremot enligt utskottets mening vara att i större skala omdana bilskrotet till råvara för järnbruken, vilket motiverar att de tekniska och ekonomiska förutsättningarna härför utredes. Vad beträffar enstaka bilar, som överges ute i naturen eller kvarlämnas på gator och parkeringsplatser, har utskottet framhållit att det är svårt att spåra ägaren till ett sådant fordon, när nummerplåt och namnskylt avlägsnats, och att kostnaderna för att borttransportera dylika bilar ofta överstiger dessas värde. Härtill kommer att hittegodslagen är tillämplig på sådana övergivna fordon samt att denna lags regler om kungörande och förvaring av omhändertaget gods gör polismyndigheternas befattning med övergivna fortskaffningsmedel kostsam och tidsödande. Tankbara åtgärder för att förhindra att fordonen överges är enligt utskottet att fordonsägare icke tillåtes att avregistrera sitt fordon med mindre han genom intyg visat att fordonet omhändertagits. En annan möjlighet är att man inför en depositionsavgift, som erlägges vid registrering av motorfordon och återfås efter avregistrering sedan ägaren visat att den kasserade bilen omhändertagits på tillfredsställande sätt. Dessa och andra möjligheter synes enligt utskottets mening böra övervägas. Vidare har ut-

skottet ifrågasatt, om icke ett enklare förfarande än hittegodslagens bör tillskapas i fråga om övergivna utrangerade bilar. Utskottet har med hänsyn till det anförda förordat att spörsmålet göres till föremål för utredning samt framhållit det angelägna i att frågan erhåller en snar lösning. — Riksdagen, som godkänt utskottets utlåtande, har i skrivelse den 17 maj 1961 (nr 273) under hänvisning till utlåtandet hos Kungl. Maj:t anhängit att frågan om omhändertagande och destruktion av kasserade bilar måtte göras till föremål för utredning.

De frågeställningar, som belysts genom utskottets nu refererade uttalanden, står i nära samband med vissa andra spörsmål, vilka redan är föremål för utredning genom särskilt tillkallade sakkunniga. I sådant hänseende förtjänar särskilt nämnas, att en från Svenska naturskyddsföreningen inkommen, den 22 juli 1960 dagtecknad framställning om lämpliga åtgärder mot bilkyrkogårdar och mot nedskräpning med skrotbilar i naturen enligt Kungl. Maj:ts beslut den 4 november 1960 överlämnats till 1960 års naturvårdsutredning för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget. Vidare må erinras om att Kungl. Maj:t denna dag på min föredragning beslutat att till parkeringskommittén för beaktande vid utredningsuppdragets fullgörande överlämna en den 28 maj 1960 dagtecknad framställning från Föreningen Sveriges polismästare angående utvidgning av polismyndigheternas befogenhet att flytta och omhändertaga fordon, som anträffas olovligen uppställda på allmän plats.

Ehuru det kan förväntas, att genom de nämnda utredningarna visst material framkommer, som i någon mån kan bidra till att lösa de av utskottet berörda problemen, torde det icke böra ankomma på någondera av dessa utredningar att ta ståndpunkt till det spörsmål som i förevarande sammanhang är det väsentliga, nämligen hur omhändertagandet av kasserade bilar skall kunna göras ekonomiskt lönande eller — om detta icke är möjligt — hur kostnaderna för omhändertagandet skall bestridas samt hur verksamheten skall organiseras. Härvid bör uppmärksammas, att inom fångvården varit ifrågasatt att inordna bilskrotningen i verkstadsdriften vid öppna anstalter. Ett annat viktigt spörsmål, som också berörts av utskottet och som står i samband med de nu uppräknade frågorna, är hur kon-

troll skall åstadkommas över att de bilar, som tages ur trafik, blir omhändertagna på lämpligt sätt. Det synes motiverat att nu avsedda frågor utredes av en sakkunnig, som tillkallas särskilt för detta ändamål.

Jag förutsätter givetvis, att den sakkunnige i erforderlig omfattning samråder med övriga i det föregående nämnda utredningar och verkar för att de av riksdagen berörda frågeställningarna blir allsidigt belysta. Härvid bör särskilt beaktas de synpunkter, som anlagts i lagutskottets utlåtande. Den sakkunnige bör närmare ange de ekonomiska konsekvenser, som förslagen för med sig. Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt.

Utredningsarbetets precisering och uppläggning m m

Av olika skäl har bilskrotningsutredningen tolkat sitt uppdrag så att det *endast avser kasserade personbilar*. Under utredningsarbetet har det nämligen framstått som uppenbart att det endast är personbilarna som ger upphov till de problem, vilka föranlett denna utrednings tillsättande. Ägarna till lastbilar och bussar torde nämligen genomgående känna ansvaret för sina fordon även i utrangerat skick och vidarebefordra dem till nedskrotning. Dessutom representerar dessa fordon i allmänhet ett helt annat skrotvärde än personbilarna. Skrotvärdet är hos flertalet lastbilar och bussar så högt att utredningen bedömer det vara osannolikt att nämnda fordons utrangering inom överskådlig framtid skulle förorsaka några samhälleliga problem. Denna ekonomiska bedömning gäller icke beträffande skåpbilar och smålastbilar samt s. k. Kleinbussar, vilka med hänsyn till skrotningens ekonomi är ganska jämställda med personbilar. Skulle emellertid erfarenheterna hittills av att vrak av dessa fordon destrueras på tillfredsställande sätt icke bestå, kan utredningens förslag mycket snabbt ges tillämpning också på dem.

Utredningen har kommit till stånd för att belysa *två huvudfrågor*. För det första har det bedömts som angeläget att en ingående analys verkställes av de olika kanaler, vilka i dag omhändertar och destruerar utrangerade bilar. Denna analys skall redovisas tillsammans med en bedömning av huruvida nuvarande anordningar är tillfredsställande och förefintlig kapacitet tillräcklig eller huruvida kompletterande åtgärder av organisatoriskt eller annat slag anses nödvändiga för att bilvrakens destruering skall ske på ett rationellt och för samhället godtagbart sätt. Utredningsresultaten i fråga om denna första huvuduppgift framlägges i kapitel 2—8.

I det nionde kapitlet redovisas utredningens andra huvuduppgift, som avser de författningsmässiga förutsättningarna för att eliminera de problem, som enstaka övergivna bilvrak och anhopningar av bilvrak ger upphov till.

Utredningen inleds med en redogörelse för problemets storleksordning (kap. 2). Denna redogörelse omfattar dels de uppskattade utrangeringarna av personbilar under senare år, dels prognoser över väntade utrangeringar under tiden fram till 1975.

För att få tillfälle till jämförelser med förhållandena i några andra länder har bilskrotningsutredningen insamlat material om bilskrotning i Nordamerika och i ett flertal länder i Europa. Detta material redovisas i kap. 3.

Eftersom järnskrotet är den kvantitativt dominerande råvara som kan utvinna ur bilvraken, har utredningen funnit det nödvändigt att i kap. 4 ge en kort beskrivning av den svenska järnskrotmarknaden.

Bilvraken kommer till användning antingen som avfallsråvara eller som reservdelsobjekt. Utredningens kap. 5 ägnas åt en analys — med prognos för

framtiden — av de potentiella värden, som ett bilvrak innehåller.

En översikt över destruktionsprocessens nuvarande organisation från det att bilen dömts ut som bilvrak bildar ramen för kap. 6. Man kan dels på leverantörssidan, dels på avnämarsidan urskilja olika grupperingar, vilka här beskrives.

Kap. 7 behandlar de i bilskrotningsbranschen verksamma företagens ekonomi. Vid olika företag genomförda provskrotningar, vilka delvis skett under tidsstudiekontroll, bildar underlaget för de lönsamhetskalkyler som lägges fram. Självfallet uppmärksammas härvid särskilt förutsättningarna för kostnadsbegränsningar genom olika slag av rationaliseringsåtgärder.

Med föregående kapitel som bakgrund framlägges i kap. 8 utredningens förslag på det praktiskt-ekonomiska området.

I kap. 9 utredes de författningsmässiga förutsättningarna för att komma tillrätta med de problem, som bilvraken orsakar. I omedelbar anslutning härtil redovisas förslagen i dessa avseenden.

Slutligen lämnas i kapitel 10 en sammanfattning av betänkandet.

Under utredningsarbetet har utredningen vid ett flertal tillfällen penetrerat frågan huruvida några *andra metoder än nedskrotning* skulle kunna ifrågakomma för en fullständig destruering av bilvraken. Från enskilda personer och från organisationer har det bl. a. gjorts gällande att övergivna gruvor, ej längre använda grustag eller vissa havsdjup borde anvisas för utrangerade bilar. Det har exempelvis påpekats att man någonstans i USA har skapat av fritidsfiskare mycket omtyckta fiskegrund genom att sänka bilvrak i havet.

Ofta har dessa förslag framlagts utan

närmare tanke på att också förfaranden i enlighet med förslagen är förenade med kostnader och att dessa icke lämna något som helst ekonomiskt utbyte. Kostnaderna hänför sig i första hand till omhändertagande och transport av vraken och är i denna del av relativt betydande storlek. Sannolikt kommer även pressning av vraken att i många fall bli nödvändig.

Utredningen har utgått från den totala nedskrotningen av bilvrak som det enda acceptabla tillvägagångssättet för att omhänderta utrangerade bilar. Skälen härför är följande.

Till en början vågar utredningen påstå, att för närvarande och under överblickbar tid framåt skrotningen ekonomiskt är fördelaktigare än ovan refererade andra metoder för att undanskaffa vraken. Även om — mot förmodan — i det långa loppet så inte skulle förbli och därför användning av sistnämnda metoder skulle allvarligt övervägas, bör framhållas att detta skulle innebära att man avhände sig den potentiella råvara som järnskrotet utgör. Järnskrotet skulle i stor utsträckning förlora sitt värde som råvara dels genom förrostning dels genom omöjligheten att åter få tag på bilvraken, om man exempelvis sänkte dem i havsdjupen. En nationalekonomisk kostnadssynpunkt kan i detta läge få stå tillbaka för en nationalekonomisk hushållningssynpunkt.

Det är vidare enligt utredningens mening icke förenligt med god naturvård

att låta icke multnande föremål i den mängd det här gäller fylla övergivna grustag eller sänkas i havsdjupen. Lika väl som vanligt avfall i dag behandlas så att endast ett minimum återstår efter bränning och olika förmultningsprocesser, bör också bilvraken tas om hand under förhållanden, som medför att endast ett minimum av vraket måste lämpas på soptipparna. — Slutligen kan en sänkning i havet visa sig vara till skada för det yrkesmässigt bedrivna fisket.

Utredningen finner praktiskt att redan i detta sammanhang *bestämma vissa begrepp*, som utredningen avser att begagna i det följande.

Med *bilvrak* avses motorfordon som icke kan användas för sitt ursprungliga ändamål utan att därå nedlägges kostnad som uppenbart överstiger fordonets saluvärde. Omväxlande användes begreppet *skrotbil* med samma innebörd.

Företag som enbart eller väsentligen arbetar med att utvinna råvaror — främst järnskrot — ur bilvraket benämnes *skrotföretag*.

Bildemonteringsföretagen låter själva ur bilvraken uttaga reservdelar som bedöms vara gångbara samt lagrar och försäljer dessa.

Bildelsparken utgör en samling bilvrak, där försäljningen av reservdelar sker genom dessas avlägsnande från vraken först i samband med försäljningen och där oftast försäljningen är ordnad enligt självbetjäningsprincip.

KAPITEL 2

Utrangeringen av bilar i Sverige

Aktuella förhållanden

Bilens funktionsduglighet är i tiden begränsad. En genom olyckshändelse uppkommen krockskada, som utesluter ett istandsättande av bilen, eller förslitning på grund av ålder utgör de två vägar, som förr eller senare gör varje bil obrukbar för sitt ursprungliga ändamål såsom transportmedel.

Först under senare hälften av 1950-talet medförde ökningen av det svenska motorfordonsbeståndet att antalet varje år fallande bilvrak kom att uppgå till så stor numerär, att man fann dessa bilvrak utgöra orsaken till olika samhälleliga problem.

Under 1930-talet kom fallet av bilvrak aldrig att överstiga 12 000¹ per år och under flertalet år låg siffran betydligt under 10 000 enheter. I början av 1950-talet var utfallet ännu blygsammare och uppgick till knappt 5 000 bilar. 1954 inleddes den ökning av antalet fallande bilvrak som enligt tillgängliga prognoser inte kommer att avmattas under överskådlig framtid.

Utvecklingen under åren 1954—1962 framgår av följande sammanställning:

År	Bilvrak (st)
1954	14 000
1955	32 000
1956	37 000
1957	20 000
1958	38 000
1959	50 000
1960	55 000
1961	67 000
1962	75 000

Prognos

Industriens Utredningsinstitut publicerade år 1958 »Studier i bilismens ekonomi» av Jan Wallander. Däri medde-

lade prognoser för den framtida bilkonsumtionen samt för kommande utrangeringar av bilar har senare överarbetats och reviderats hösten 1960.

Den reviderade prognosen gav följande värden:

År	Bilvrak (st)
1965	95 000
1970	140 000
1975	185 000

Till grund för denna prognos ligger en utredning av personbilens genomsnittliga livslängd. Beräkningarna visar att hälften av alla bilar av en viss årsmodell har utrangerats efter 11,5 år; efter 20 år skulle endast 3 % fortfarande brukas.

En jämförelse med USA visar för närvarande stor överensstämmelse. Där beräknar man nu personbilens medellivslängd till 11,3 år. I början av 1950-talet beräknade man emellertid medellivslängden i USA till omkring 14 år, varför det finns anledning att noggrant bevaka tendenser till fluktuationer på detta område. En sänkning av medellåldern av utrangerade svenska bilar med 2,5 år skulle medföra en ökning av antalet utrangeringar år 1975 med 50 000, dvs. en ökning med mer än 25 % av tidigare givna tal. För närvarande finns det dock inga tecken som tyder på en ändring av nuvarande genomsnittsålder, 11,5 år. Den första givna prognosen (1958) visade stor överensstämmelse med verkligheten, då man

¹ Siffrorna avser här liksom i det följande enbart personbilar. Beräkningen sker genom att addera nyinköp under ett år till beståndet vid årets början samt därefter subtrahera beståndet vid årets slut.

1960 jämförde förutsagda utrangeringar med det antal, som hade avförts ur bilregistren. Både prognos och faktiskt utfall slutade nämligen på 55 000 enheter år 1960.

Överensstämmelsen mellan utrangering och nedskrotning

Statistiken för antalet utrangeringar har haft bilregistren som bas. Om de avregistrerade bilarna verkligen har skrotats ned kan tyvärr icke statistiskt verifieras, då någon central statistik inte föres över de skrotningar, som verkligen äger rum.

Med denna bakgrund föreligger ett intresse av att få veta de nu existerande lagren av bilvrak. Med bistånd av överståthållarämbetet och landets länsstyrelser genomfördes därför i december 1961 en undersökning avsedd att fastställa förekomsten dels av enstaka bilvrak, dels av antalet anhopningar av bilvrak.

Undersökningen gav som resultat att uppskattningsvis 1 200 enstaka bilvrak fanns utspridda över landet medan anhopningar av två eller flera bilvrak uppgavs till ungefär 500.

De största antalen enstaka bilvrak redovisades i Stockholms och Göteborgs och Bohus län samt flertalet norrlands-län (Gävleborgs, Västernorrlands, Västernorrlands och Norrbottens län). Stockholms stad redovisade låga siffror jämfört med övriga delar av landet, vilket har sin orsak i att staden sedan flera år konsekvent omhändertar alla övergivna bilvrak. Antalet anhopningar av bilvrak befanns vara markant högt i Östergötlands, Örebro samt Gävleborgs län. Medan huvudparten av länen uppgav 20—30 sådana anhopningar, hade man i Östergötlands och Gävleborgs län funnit närmare 40 och i Örebro län inte mindre än 49 stycken. Flertalet av anhopningarna omfattade endast ett mind-

re antal bilvrak; ofta angavs anhopningens numerär till »några».

Den undersökning vars resultat ovan summariskt återgivits genomfördes på mycket kort tid och uppenbarligen med olika noggrannhet länen emellan. Någon exakt uppfattning om situationen gav den därför inte och någon sådan avsikt hade heller icke förelegat. Den hade tillkommit emedan det enligt utredningens mening förefanns ett starkt behov av att få någon vägledning för att besvara frågan om några provisoriska ingripanden var av nöden för att avhjälpa en situation, som kunde hålla på att växa myndigheterna över huvudet. Det material, som inlämnades från länsstyrelserna och i vilket återfanns bl. a. remissvar från polismyndigheter och länsarkitekter, visade sig inte ge stöd för uppfattningen att omedelbara åtgärder var ofrånkomliga, då någon katastrofsituation med flera års bilvrak i lager inte kunde anses föreligga.

Skrothandelns organisationer har vid upprepade tillfällen framfört uppfattningen att bilskrotningen håller i huvudsak jämna steg med de genom avregistreringarna uppskattade utrangeringarna.

Representanter för järnverken har upplyst, att man år 1961 mottog sammanlagt 55 000 ton gammal plåt vid bruken. Man bedömde att omkring 60 % av denna plåt utgjordes av plåt från skrotade bilar och uppgav samtidigt, att inget järnverk uppskattat andelen bilplåt till mindre än 50 % av den totala skrotplåten.

Om man vid en överslagsberäkning utgår från den mest ogynnsamma siffran 50 % och vidare antager att proportionen mellan större och mindre bilar utgjorde 20:80, något som innebär ett genomsnitt av 320 kg plåt per bil, finner man, att det år 1961 skulle ha skrotats icke mindre än 85 000 enheter.

Jämför man denna siffra med det enligt bilregistren utrangerade antalet personbilar under 1961, som uppgick till 67 000 vagnar, anser sig utredningen kunna konstatera att någon ökad lagring av bilvrak i varje fall icke kan ha förekommit under detta år.

Det har i olika sammanhang uttryckts farhågor för att utrangeringarna icke skulle motsvaras av nedskrotningarna. Med vissa lokala undantag, vilka i någon mån givit situationen en missvisande bild genom att alltför ofta ha förekommit i den allmänna debatten, blir dock slutsatsen att hittills det antal bilar som årligen slagits ut som bilvrak svarat ganska väl mot det antal bilar som årligen skrotats. Den tidigare givna statistiken skulle följaktligen i huvudsak ge en verklighetstrogen bild av den faktiska nedskrotningen.

Det torde dock redan här vara nödvändigt att i diskussionen föra in den verkan den lagstadgade årliga kontrollbesiktningen av bilar kommer att få. Den skärpta kontroll, som denna nya kontrollbesiktning kommer att innebära, väntas medföra en förhållandevis mycket högre avregistreringsprocent av bilar under den första tiden av denna nya säkerhetsinspektion. Under en övergångsperiod kommer därför prognoserna sannolikt att överskridas betydligt.

Det kan i detta sammanhang anföras att länsarkitektkontoret i Örebro län

drygt ett år efter det att resultaten av ovan refererade enkät överlämnades ånyo gjort en liknande inventering. Under den tid som förflutit mellan de två inventeringarna har i Örebro län tyvärr antalet enstaka bilvrak tredubblats (från 31 till 95) samt antalet anhopningar av bilvrak växt från 49 till 105. Av dessa 105 anhopningar utgöres endast 16 stycken av större affärsmässigt drivna bilskrotlager, medan de återstående 89 rubriceras som tillfälliga upplag utan affärsmässig och därmed mer målmedveten inriktning.

Även om resultaten från de båda inventeringarna i Örebro län av bilvrak kan tyckas peka på en stark försämring av situationen, finns det ingen anledning att revidera det allmänna omdömet att den alldeles övervägande delen av de fordon, som hittills avregistrerats också blivit skrotade. Erfarenheterna från Örebro län bör dock skärpa uppmärksamheten på den inverkan, som dels den väntade allmänna expansiva utvecklingen av antalet utrangerade bilar under 1960-talet dels de speciella konsekvenserna av den lagstadgade säkerhetsbesiktningen kan ha för förhållandet mellan utrangeringarna och nedskrotningarna av bilar. Dessa båda faktorer kan på mycket kort tid förändra en situation, där utrangeringarna och nedskrotningarna balanserar varandra.

KAPITEL 3

Bilskrotningen i vissa andra länder

För att få möjligheter till eventuella jämförelser mellan förhållandena i Sverige och i andra länder har bilskrotningsutredningen gjort ett flertal förfrågningar i utlandet hos organisationer och myndigheter, vilka kunde tänkas vara informerade om problem sammanhängande med bilskrotningen. Då det emellertid ej genomgående funnits organisationer, som huvudsakligen varit inriktade på bilskrotning, har dessa förfrågningar icke kunnat ge helt jämförbara resultat. Dessutom saknas — med ett mindre amerikanskt bidrag som undantag — helt någon litteratur i ämnet, varför utredningen ej heller den vägen haft möjligheter att ge en fullständig beskrivning av förhållandena i andra länder.

Canada

Bilvrakens väg till stålugnen. En bildemonterare inköper eller omhändertar vanligen de bilar, som inte är funktionsdugliga. Sedan bildemonteraren tagit om hand de delar, som han anser sig kunna få avsättning för, säljes bilvraket till en skrothandlare. I vissa fall skärs karossen sönder före den vidare transporten till skrothandlaren för att nedbringa transportkostnaderna.

Emellanåt låter även bildemonteraren bränna vraket, innan det föres bort för den slutliga destruktionen. Detta sker dock oftast hos skrothandlaren, som därefter låter skära ned bilvraket i lämpliga bitar, varefter plåten slutligen

pressas samman i paket för transport till stålverken.

Biltätheten i Canada är inte tillräcklig för att fallet av bilvrak skall bli så stort att specialkonstruerade ugnar skall kunna installeras för att bränna bilvraken före den slutliga destruktionen.

Endast ett fåtal skrothandlare erhåller sina bilvrak utanför bildemonterarnas leveranser. Ett bilvrak passerar följaktligen i normalfallet två olika led, innan det blir fullständigt destruerat.

Några legala bestämmelser av intresse. Vid nedskrotning av bilvrak måste skrotaren eller demonteraren inom 6 dagar till ett statligt departement — the Department of Highways — insända det tillståndsbrev, som varje bil måste vara försedd med. Dessutom måste även nummerskyltarna insändas, då dessa enligt amerikanskt mönster bytes varje år och gör tjänst som skattekvitton.

De estetiska problemen kring upplagen av bilvrak är delvis lösta genom kommunala restriktioner.

Storbritannien

Handeln med begagnade reservdelar. 80 % av bildemonteringsfirmorna är sammanslutna i en riksorganisation. Det anges att dessa företag i genomsnitt visar upp en femtonprocentig vinst på omsättningen. De flesta företagen håller sina administrationskostnader på en mycket låg nivå genom att företagsledarna mycket intensivt deltar i det rent

manuella arbetet samtidigt som de själva sköter all bokföring.

Flertalet av bildemonterarna säljer det skrot, som faller av demonteringsverksamheten, till en skrothandlare. Demonterarna har inga pressar till sitt förfogande och gör även i övrigt mycket små investeringar.

Vid omhändertagandet av bilvrak begär dessa demonteringsföretag oftast en mindre summa för att hämta bilvraken på de platser, som respektive ägare anvisar.

Legala bestämmelser. Om en bil överges som bilvrak på allmän plats låter polisen föranstalta om rättegång enligt »No Litter Act of 1960».

Om identifikationsmärken saknas omhändertas bilen av polisen, som vidarebefordrar den till en lokal skrothandlare, eller också kan skrothandlaren genom särskild överenskommelse omhänderta det övergivna bilvraket på platsen för övergivandet.

Västtyskland

Funktionsodugliga fordon tillföres ännu s. k. »Verwertungsbetriebe» — bildemonteringsföretag — vilka från de enskilda fordonen utvinner reservdelar, som eventuellt är av intresse för reparationsverkstäderna. Man kan inte förut säga hur länge denna kostsamma hantering är möjlig.

Dessa företag erhåller för tillfället så många fordon, att ägarna vid försäljningen knappast erhåller någonting för överlåtelsen av sina fordon. Det manuella arbetet med att ta isär fordonen för att utvinna ännu brukbara reservdelar och med att befria det övriga skrotet från beståndsdelar som är skadliga för smältningen, tenderar vidare att öka kostnaderna så att man måste komma fram till nya utvinningsvägar, trots att råvaran erhålles gratis eller nästan utan några kostnader.

Endast ett fåtal pressar finns installerade i Tyskland med sådana dimensioner att man kan undgå att skära sönder bilvraket före pressningen. En stor del av skrotföretagen arbetar med dimensionerna $0,6 \times 0,4 \times 0,4$ m på sina pressade paket. Att mata dessa pressar med fordonsskrot blir mycket dyrt, »i många fall alltför dyrt».

Kort tid före utredningens slutförande har kompletterande uppgifter om den allmänna situationen i Tyskland på bilskrotningens område kommit utredningen tillhanda.

Opinionen har nu alltmera börjat uppmärksamma de problem som bilkyrkogårdarna utgör. Dessa lager av bilvrak breder nu ut sig kring varje betydande stad och på flera andra platser i landet och antalet sådana lager växer oavbrutet. I München uppskattar myndigheterna att 200—300 bilvrak varje månad adderas till tidigare existerande. Uppskattningsvis 300 bilvrak överges varje månad i Hamburg av sina ägare, varefter vraken omhändertas av myndigheterna för att efter någon tid destrueras.

Samtidigt som bilvraken genom bilkyrkogårdarna utgör alltmer akuta problem har det nu visat sig att en stagnation har inträtt i handeln med begagnade bilar. Auktoritativa källor uppger att 400 000 begagnade bilar var lagrade och osålda hos bilhandlarna vid årsskiftet 1963—64. Då utrangeringarna därmed ganska snart kommer att öka i omfattning, innebär detta att situationen beträffande bilvraken ytterligare kommer att tillspetsas.

De åtgärder, som föreslås för att råda bot för missförhållandena, tycks ofta vara mindre seriösa. En bilhandlare i Düsseldorf räknar med att öppna stora marknader för begagnade bilar i Östeuropa samt i utvecklingsländerna. I närheten av Wuppertal har ägaren till

en mindre dal öppnat densamma såsom bilavstjälpningsplats (Autofriedhof für Jedermann). Varje bilägare som lämpar sitt fordon i denna dal avkräves dock 20 DM av markägaren.

USA

Handeln med begagnade reservdelar. I USA köps bilvraken i stor utsträckning upp av bildemonterare, som demonterar enstaka delar och säljer dessa. Handeln med begagnade bilreservdelar är i USA väl utvecklad. Antalet företag, som köper begagnade reservdelar från bildemonterare och sedan tvättar, reparerar och packar dessa delar för återförsäljning, har på senare år ökat betydligt.

Handeln har t. o. m. varit så lönande att man kunnat konstatera uppkomsten av en ny bisysselsättning hos de stora skrotfirmorna. De köper ofta bilar direkt från allmänheten, varefter de först tar tillvara användbara reservdelar för försäljning till företag, som handlar med begagnade delar. Sedan bränner de bilen för att slutligen pressa eller skära den till bilskrot.

Bland de 13 000 viktigare bilskrotningsföretagen i USA (siffran är några år gammal) arbetar dock många ännu enligt den äldre metoden att låta upplag av bilvrak bilda varuhus i det fria. I dessa upplag får hugade spekulanter antingen själva eller med tillhandahållen hjälp söka de delar, som man önskar förvärva. Det genomsnittliga antalet bilvrak i varje sådant upplag uppskattades för några år sedan till 550.

Före andra världskriget ansåg man att bilvrak kunde tjäna som reservdelsobjekt åtminstone intill dess tio år förflutit sedan bilen fabricerats, dvs. först i och med att bilvrakets årsmodell var tio år gammal, var vraket skrotningsmässigt. Temporärt förlängdes denna

återvinningsperiod omedelbart efter kriget till femton år.

När bilvraket har upphört att vara en potentiell källa för kunder, som söker begagnade reservdelar, skrotas vraket ned om skrotmarknaden är attraktiv och/eller om arbetskraft finns tillgänglig.

Enstaka bildemonterare skrotar sina bilvrak, men de flesta av dem säljer vraken till en skrothandlare, som ibland av transportekonomiska skäl gör en första initialskrotning vid det ursprungliga demonteringsupplaget.

Bilskrotet som skrotkälla. 1961 avregistrerades 4 800 000 fordon. Bilskrotet utgör i dag den största särskilda skrotkällan bland allt insamlat skrot, som icke utgör manufakturskrot. Järnvägs-skrotet har under en följd av år dominerat, men det har nu detroniserats av bilskrotet. På tredje plats finner man det skrot, som jordbruket lämnar. Bilskrotet är alltså av stor betydelse för stålframställningen. Under en period av överskott på skrot kommer bilskrotet emellertid att inta en mycket känslig ställning, då skrotet inte håller samma höga kvalitet, som huvudparten av annat skrot. På en vikande skrotmarknad kommer bilskrotet därför inte att finna köpare i önskvärd utsträckning.

Tillvägagångssättet vid slutlig destruktion. Den skrotfirma, som har köpt ett bilvrak, bränner detta vrak antingen i det fria eller i en särskild ugn, rensar vraket och pressar slutligen skrotet, som får beteckningen »No 2 bundle». Pressningsmetoderna varierar inom landet. Några företag med små pressar har blivit tvungna att skilja ram och kaross åt. Ramen skärs därefter upp och utgör »No 2 Heavy Melting Steel». Karossen pressas för sig. Andra företag har hydrauliska pressar, som är tillräckligt stora för att kunna ta hand om hela fordonet.

Nya metoder. Förutom de ovan beskrivna metoderna har en mera speciell sådan utvecklats, vilken bokstavligen sliter isär bilarna. Därefter skiljes järnet magnetiskt från andra metaller och övrigt material. Det järnskrot som är resultatet av denna första sorteringsprocess brännes, varefter en andra sortering återigen med magnetisk hjälp äger rum för att vidare rensa järnskrotet från föroreningar. Slutligen passerar skrotet en maskin, som pressar samman det rensade skrotet. Några enheter av denna typ har redan installerats i USA och de kräver vanligen en kapitalinvestering av \$ 1 500 000 till \$ 2 000 000. Vidare har vissa företag nu också installerat hydrauliska giljotinsaxar, vilka kapar bilarna i stycken, som är lämpliga för ugnarna. Investeringarna belöper sig i detta fallet till mellan \$ 100 000 och \$ 200 000 beroende på saxens storlek.

Transportkostnadsproblemet. På grund av de kostnader som längre transporter innebär och det relativt låga priset på skrot är det i undantagsfall, som fordon hämtas av bildemonteraren hos de individuella fordonsägarna. Bilvraken måste levereras på den plats, där bildemonteraren har etablerat sitt upp-
lag. När det gäller förolyckade bilar av senare årsmodeller, kan vissa företag hämta dessa vid ett avstånd av ända upp till 300 km och mera. Delarna från dessa vrak röner nämligen en mycket livlig efterfrågan. Kostnaderna för transport av vraket från bildemonteraren till skrotfirman är i allmänhet inkluderade i det pris, som skrothandlaren betalar till bildemonteraren.

Skrotprisernas inverkan. Skrotpriser-
nas fall under senare år i USA har fört med sig att det finns ett ständigt växande antal bilvrak, som lagras hos bildemonterarna. Antalet kasserade bilar, som överges längs vägarna, har också ökat betydligt.

I de delar av landet som ligger långt från stålverken och där det finns få skrothandlare eller bildemonterare, lämnas bilvraken i diken för att så småningom rosta sönder helt.

De nordiska länderna

Det framgår av de uppgifter, som erhållits från *Danmark, Finland och Norge*, att de med nedskrotningen av bilar sammanhängande problem, vilka uppträtt bl. a. i Sverige, ännu inte föreligger i samma utsträckning i dessa länder. Myndigheterna har inte i något fall funnit anledning att ingripa med några reglerande åtgärder. Skrotbranschens organisationer har först nyligen börjat intressera sig för de speciella problem, som bilskrotningen för med sig.

Danmark

Uppskattningar, som gjorts beträffande antalet nedskrotade bilvrak, pekar på att 30—50 000 bilar varje år kommer att utrangeras och skrotas ned. En stor del av dessa utrangerade bilar gör dock före själva nedskrotningen tjänst som reservdelsobjekt, då marknaden på begagnade reservdelar ännu betecknas som mycket god. På grund härav har de utrangerade bilarna oftast haft ett så högt värde, att problem med övergivna bilvrak längs vägar och på allmänna platser endast uppträtt i mycket liten omfattning.

Finland

I Finland uppskattas antalet nedskrotade bilar till 5 000 per år. Endast 15 företag är verksamma inom bilskrotningsbranschen, av vilka det största skrotar omkring 500 vrak om året. Ännu har man i Finland inte mött det problem, som i Sverige ofta betecknas som »bilkyrkogårdsproblemet», då antalet utrangerade bilar är så litet. Bilskrotet utgör

följaktligen en mycket liten del av det totalt fallande järnskrotet och man räknar med att endast 3 % av det finska järnskrotet utgöres av bilskröt.

Norge

De långtgående restriktionerna för bilimport till Norge efter andra världskriget ledde till att personbilsparken förnyades i mycket begränsad omfattning. Sedan restriktionerna numera bortta-

gits, torde småningom ganska allvarliga problem komma att uppstå i samband med utträngningen av den stora mängd mycket nedslitna bilar som finns.

Under de kommande 2—3 åren beräknas ungefär 15 000 bilvrak skrotas ned. Antalet företag inom bilskröttningsbranschen utgör maximalt 75 stycken. Bilskrötet uppskattas till 6 à 8 % av det järnskrot, som järnverken i Norge totalt förbrukar.

KAPITEL 4

Järnskrotet i det svenska näringslivet

Allmänt

Tidigare har påpekats att järnskrotet är den kvantitativt dominerande råvara, som kan utvinnas ur bilvraken. Det är därför nödvändigt att ge en kort beskrivning av järnskrotets roll i det svenska näringslivet.

Skrot användes som järnråvara i mycket betydande utsträckning såväl i Sverige som utomlands. Man skiljer i huvudsak mellan gjutjärnskrot och stål-skrot. Båda dessa skrotslag uppdelas av handeln och förbrukarna i ett flertal kvaliteter och sorteringar.

Gjutjärnskrot faller i mera begränsad omfattning. Det förbrukas huvudsakligen vid tillverkning av järngjutgods. Vid nuvarande tillverkning av ca 400 000 ton sådant gods användes ca 250 000 ton gjutjärnskrot. Stålverken använder även gjutjärnskrot i några utsträckning.

I fråga om stålskrotet skiljer man i första hand mellan legerat och olegerat skrot. Sistnämnda slag är en mycket viktig järnråvara, under det att det legerade skrotet huvudsakligen har intresse på grund av de ingående legeringshalterna. Stålskrotet förbrukas huvudsakligen av stålverken, men i mindre omfattning (för närvarande ca 100 000 ton) även av järngjuterierna. Vid nuvarande svenska götstålsproduktion om knappt 4 milj. ton per år användes icke mindre än 2,1 milj. ton stålskrot.

Den svenska förbrukningen av stålskrot motsvarar omkring 500 kg per ton götstål mot något över 400 kg i Mon-

tanunionens länder. Användningen hänför sig huvudsakligen till den basiska martinprocessen (ca 750 kg skrot per ton götstål) och elektroljusbågsmetoderna med kall insats (ca 1 000 kg skrot per ton götstål). Vid övriga stålprocesser är förbrukningen väsentligt mindre. Den sammanlagda förbrukningen är sålunda beroende av den inbördes storleksordningen mellan de olika stålprocesserna.

Av den totala svenska stålskrotkvantiteten faller för närvarande ca 1,3—1,4 milj. ton vid den svenska ståltillverkningen under produktionsprocessernas gång. Detta skrot, cirkulationsskrotet, återgår efter mycket kort tid till de egna stålugnarna. Kvantiteten cirkulations-skrot är direkt beroende av den aktuella stålproduktionen.

Köpskrot

Svenskt köpskrot består dels av bearbetningsskrot från verkstäder, varv och manufakturverk och kallas vanligen verkstadsskrot, dels av skrot från kasserade konsumtionsvaror, maskiner, bilar etc. s. k. uppsamlingsskrot. Verkstadsskrotet är oftast »nytt» material av känt ursprung och noggrant sorterat. Det är en god järnråvara. Uppsamlingsskrotet däremot är av mycket varierande sammansättning. Det svenska köpskrotfallet är för närvarande ca 650 000 ton per år, varav inemot hälften är uppsamlingsskrot. Bilskrotet ligger f. n. i storleksordningen 75 000 ton per år.

Importskrotet, som anskaffas av de svenska stålverken, är närmast att jämföra med gott svenskt uppsamlingskrot. För att uppnå full behovstäckning av olegerat skrot importerades för stålverkens räkning år 1963 ca 110 000 ton.

Det svenska köpskrotet klassificeras med hänsyn till dess kemiska sammansättning, tjocklek, dimensioner och förrostringegrad av stålverken och skrotbranschen i följande kvalitetsklasser:

Klass 1 Utsorterat extra prima stålskrot

» 2 Ordinärt prima stålskrot

» 3 Övrigt grövre stålskrot

» 4 Prima nytt tunnplåtskrot

» 5 Prima stålsvarvspån

» 6 Sekunda tunnplåtskrot

» 7 Tertia stålskrot

Skrotets värde är också beroende av kvaliteten på dess rensning, bearbetning och sortering. Prisskillnaden mellan olika skrotkvaliteter är högst betydande. Sålunda betingar exempelvis gammal och lackerad plåt från bilar ett lågt pris dels därför att den delvis brinner upp i stålugnarna, dels därför att den ofta är starkt förrostad och förorenad.

Stålverken föredrar i allmänhet att få skrotet levererat i chargerbart format, d. v. s. i så små styckestorlekar att det kan insättas i ugnarna direkt. Icke chargerbart skrot, som måste skäras eller klippas, betingar ett lägre pris än chargerbart. Opressat tunnplåtskrot har lägre pris än pressat o. s. v.

Vissa faktorer, bl. a. konjunkturförhållandena och den relativa förekomsten av olika kvaliteter i förhållande till behovet, kan medverka till att prismarginalen mellan de skilda skrotsorterna ändras.

Skrotkonsumtionen under 1960-talet

För att bilda sig en uppfattning om möjligheterna att skrota ned bilvrak i fram-

tiden är det naturligtvis nödvändigt att få en så säker bedömning som möjligt beträffande järnverkens behov av köpskrot under den tid, som kan överblickas. I Jernkontorets Annaler har 1961 publicerats en undersökning av I Bohm med titeln »De svenska stålverkens järnbas under kommande år».

Bohms undersökningar visar, att köpskrotets andel relativt sett kommer att sjunka mellan 1965 och 1970 från 36 % till 31 % av det totala råvarubehovet. Ett i absoluta tal ökat behov av köpskrot föreligger dock år 1970 trots denna relativa tillbakagång; det beräknas uppgå till mer än två gånger den kvantitet svenskt köpskrot, som fanns disponibel år 1963. Det finns sålunda anledning att utgå från att det svenska järn-skrotet, inklusive bilskrotet också i framtiden kommer att finna avsättning till järnverken.

Exportförbudet på järnskrot

Dagens pris på järnskrot är lågt. Det ligger på samma nivå som i början av 1950-talet, trots att kostnaderna för framtagning och hantering av skrotet — främst arbetslöner — ökat. Det kan ligga nära till hands att hänföra det låga järnskrotpriset till exportförbudet på skrot. Utredningen har därför funnit det angeläget att lämna en relativt utförlig redogörelse för tillkomsten och tillämpningen av detta förbud.

Exportförbudet tillkom efter framställning från herrar fullmäktige i Jernkontoret den 30 april 1927 och trädde genom kungörelse den 23 september 1927 (SFS nr 356) i kraft därpå följande dag. Anledningen till Jernkontorets framställning var den från hösten 1926 starkt tilltagande exporten av järnskrot.

Sverige hade efter första världskrigets slut ett visst importbehov av skrot, vil-

ket även var fallet ifråga om vissa andra europeiska länder.

I samband med avvecklingen av tyska åtaganden gentemot Polen om betydande skrotleveranser började sistnämnda land och även Tjeckoslovakien uppträda såsom köpare i Sverige av förhållandevis stora kvantiteter. De större stålproducerande länderna i Europa hade vid denna tidpunkt redan infört exportförbud för järnskrot. För att täcka sitt behov vände sig underskottsländerna då till oskyddade marknader, bl. a. Sverige. Detta medförde, att det ur exportsynpunkt bäst belägna svenska skrotet exporterades. Den starka utländska efterfrågan medförde en fördyring av skrotet med ca 20 % för de svenska stålverken, samtidigt som järnpriserna i Sverige pressades hårt av utländsk konkurrens. Risken för ett knapphetsläge med förhöjt pris var uppenbar med därav följande svåra återverkningar för den svenska produktionen och konkurrensförmågan. Skyddsåtgärder var därför nödvändiga.

På grund av skrotets alltmer ökade betydelse som råvara infördes successivt exportförbud i samtliga stålproducerande europeiska länder. Prisbildningen för stålskrot har givetvis rönt inverkan av dessa åtgärder och en viss prisspanning har rått mellan å ena sidan inhemskt »skyddat» skrot och å andra sidan importerat »fritt» skrot.

Den främsta orsaken till upprätthållandet av exportförbuden i Europa är att alltså en totalt sett europeisk brist på skrot och att ett konstant importbehov förefinnes. Detta måste täckas av tillförsel från tredje länder, främst USA. Konkurrensen om det fria amerikanska skrotet är emellertid stark, bl. a. beroende på att Japan under normala förhållanden är en mycket stor importör av skrot från USA (omkring 4 å 5 milj. ton per år under högkon-

junkturrår). Detta förhållande i kombination med de relativt höga fraktkostnaderna från amerikanska hamnar har konstituerat underlaget för det »fria» skrotets pris.

I samband med de exportförbud av generell karaktär, som tillkom i Sverige under andra världskriget, utvidgades förbudet till att omfatta skrot av alla slag och även metallskrot. Detta utvidgade förbud har upprätthållits av försörjningsskäl och även av handelspolitiska grunder. Inom EFTA är järnskrotet undantaget från liberalisering. Genom särskilda beslut, hittills med ganska kort giltighetstid, är däremot inom Montanunionsländerna järnskrotet föremål för fri cirkulation.

Det svenska skrotxportförbudet har principiellt tillämpats så, att utförseltillstånd medgivits för sådana kvaliteter som av analyskäl eller andra orsaker icke kunnat vinna avsättning inom landet. Ansökningar om exportlicens för ordinära kvaliteter har icke förekommit annat än mycket sporadiskt. De svenska järnverken har genom sin inköpsorganisation AB Järnbruksförnödenheter träffat avtal med skrotgrossisterna om leverans av skrot till järnverken. Detta avtal innebär bl. a. att nämnda bolag lämnat avsättningsgaranti för allt från grossisterna utbudet svenskt stålskrot av de allmänast förekommande kvaliteterna med undantag för legerat skrot. Skrotpriserna fastställs av bolaget efter hörande av skrotbranschens organisationer.

Utredningen sammanfattar funktionerna av exportförbudet på följande sätt.

I första hand har ovan berörda överenskommelse bidragit till en önskvärd prisstabilitet för det svenska skrotet. Såsom anförts i annat sammanhang utgör detta en råvara av mycket stor betydelse vid ståltillverkningen. Skrotet spe-

lar sålunda en viktig roll för stålets självkostnad, som det ur synpunkten av den hårda internationella konkurrensen är angeläget att hålla på lägsta möjliga nivå. Järnskrötpriset röner även en viss påverkan på längre sikt från priset på substitutionsvaran, nämligen tackjärnet. Denna påverkan har särskilt under senaste år gjort sig starkt gällande.

Vid högkonjunktur inom stålhandlingen med stark internationell efterfrågan på stål och skrot har det svenska skrotet på grund av förbudet icke kun-

nat exporteras och därvid ernå det högre pris, som då gällt på den fria marknaden. Genom ovan berörda avsättningsgaranti kan emellertid oavsett konjunkturen allt inom landet fallande stålskröt finna avsättning. Detta förhållande är av väsentlig betydelse för skrothandeln, och det faktum att det i en lågkonjunktur icke finnes möjlighet att till godtagbart pris exportera alla kvaliteter skrot, framför allt icke sekunda skrot, gör att skrotbranschen har godtagit den hitillsvarande ordningen och icke krävt exportförbudets upphävande.

KAPITEL 5

Bilvraken: Avfallsråvara och reservdelsobjekt

A. Avfallsråvara

1. Tekniska synpunkter på bilskrotet

Som tidigare framhållits kan skrotbilar na utnyttjas dels som reservdelsobjekt, dels som avfallsråvara. Även efter avlägsnande av användbara reservdelar kvarstår en betydande kvantitet avfallsråvara i form av skrot av skilda slag. Viktmässigt utgöres detta till alldeles övervägande del av stålskrot. Utredningen har därför funnit det lämpligt att lämna en någorlunda klarläggande redogörelse för framställningssättet för stål, i vilket skrot till större eller mindre del utgör insatsmaterialet.

Sådan ståltillverkning sker dels i martinugnar, dels i elektrostålugnar. Processen kan uppdelas i tre moment

- a) insättning av på lämpligt sätt sammansatta råvaror, främst skrot och tackjärn,
- b) nedsmältning och raffinering dvs. avlägsnande av icke önskvärda ämnen samt
- c) tillsats av desoxidationsmedel och ev legering med önskade ämnen, som antingen icke funnits i råvarorna i tillräcklig mängd eller som helt eller delvis försvunnit under nedsmältningsperioden.

I ugnprocessen deltar tre komponenter: stålbadet, slaggen och ugnsatmosfären. Mellan dessa sker metallurgiska reaktioner som är mycket komplicerade. Syret spelar härvid en mycket viktig roll. Grundämnenas benägenhet att

oxidera är avgörande för i vilken omfattning de efter avslutad ugnprocess återfinnes antingen praktiskt taget fullständigt i slaggen eller i både slag och stålbad eller nästan helt lösta i stålbadet. I vissa fall kan de helt ha förgasats.

De ämnen som mer eller mindre fullständigt kvarstannar i stålbadet blir avgörande för det tillverkade stålets kvalitet. I bilskrotet förekommer sådana ämnen i betydande utsträckning, som icke är önskvärda i stålet. Här må nämnas metallerna koppar, tenn och nickel, som praktiskt taget till 100 % kvarstannar i stålet och krom som kvarstannar till 25 à 75 %. Metallurgisk forskning söker givetvis sedan länge efter vägar att avlägsna dessa ämnen ur stålet i samband med ugnprocesserna men har ännu ej lyckats finna några industriellt användbara metoder härför.

Eftersom metallerna koppar och tenn redan i mycket låga halter gör stålet bl. a. varmsprött och eftersom allt stål oftast flera gånger under sin tillverkning måste varmbearbetas kan för hög koppar- eller tennhalt göra det framställda stålet helt oanvändbart för vidare bearbetning. Redan tennhalter på några hundra procent och kopparhalter på några tiondels procent kan ha förödande betydelse. Eftersom andelen bilskrot är jämförelsevis hög, kommer bilskrotets föroreningar att vara av förhållandevis stor betydelse dvs. stor olägenhet. Därför måste allt bilskrot — lik-

som allt annat skrot — vara befriat från koppar- och tennbemängda delar. Sådana delar finns utspridda över praktiskt taget hela bilen, men metallerna förekommer till en del i så små kvantiteter på varje plats att värdet av de utvunna metallerna icke kan bära skrotningskostnaden, något som metallförekomsterna i övrigt skrot ofta kan göra. Koppar finns bl. a. i kylare, element, startmotor, generator, tändspole, fläktmotorer, oljerör, bromsledningar, synkroniseringsringar, bussningar och elledningar. Tenn finns exempelvis i tennspackling, lager och lödningar.

Vad metallerna nickel och krom beträffar ingår dessa som önskvärda legeringsämnen i vissa stålsorter, medan andra stålsorter skall vara fria från dem. Både nickel och krom inverkar nämligen på stålets hårdhet, hårdbarhet och svetsbarhet och på alla dessa egenskaper ställer stålkonsumenten upp olika krav. De nu nämnda ämnena kan icke på motsvarande sätt som kopparn rensas bort ur bilskrotet, eftersom de förekommer inlegerade bl. a. i bilskrotets axlar och kuggghjul men de gör, att ej ens det rensade bilskrotet okritiskt kan användas som råvara i ståltillverkningen.

I bilskrotet ingår vidare metaller av den art att de icke i väsentlig mån kvarstannar i stålbadet, exempelvis zink- och aluminiumlegerade detaljer. Även om dessa icke inverkar på det nya stålets egenskaper är därmed icke sagt, att de för stålproducenten är utan skadliga biverkningar. Här kan exempelvis nämnas att zinken i ugnprocessen bildar zinkoxid, som medverkar till att sätta igen ugnarnas avgasvägar.

Av det anförda torde framgå, att det för att omdana bilskrotet till råvara för ståltillverkning erfordras ett rensningsarbete som måste bli relativt omfattande. På grund av arbetets art kan detta ej

mekaniseras, utan huvuddelen måste ske för hand. För att i möjligaste mån få bort den skadliga tennspacklingen måste vidare karossplåten brännas. Denna bränning, som för övrigt också underlättar den övriga rensningen, kan dock av brandtekniska skäl icke utföras på alla skrotgårdar. För närvarande accepterar dock järnverken även obränd bilplåt, men det torde vara en tidsfråga när så icke längre kan ske, och i sistnämnda läge kommer bilskrotaren att behöva brännugnar i de fall där bränning ej kan utföras i det fria.

I samarbetet mellan järnverken och skrotbranschen har man enats om att tills vidare praktisera ett skrotningsförfarande som, bortsett från bränningen av karossen, noga upprätthåller kraven på rensning av karosseriets detaljer, medan man i vad gäller fram- och bakaxlar samt växellådor och ramdetaljer kräver rensning av all utanpåliggande metall utan att kräva ingrepp inuti detaljen ifråga. Utförda smältförsök har emellertid visat, att det sålunda rensade materialet ingalunda fyller kraven på ett fullgott skrot, ehuru den anförda rensningen för de flesta järnverk kan vara acceptabel, så länge bilskrotets andel av det totala skrotfallet ej är högre än vad den är i dag. Vad rör bilmotorerna köper något enstaka järnverk i dag oskrotade sådana och utför sedan självt rensningen av desamma inom verket, medan övriga järnverk endast köper rensade bilmotordetaljer.

En noggrann rensning av allt skrot från icke-järnmetaller och andra föroreningar är sålunda nödvändig av rent metallurgiska orsaker. Att utredningen här utförligt gått in på denna rensning och dess orsaker beror på att rensningen av bilskrotet — på grund av bilarnas invecklade konstruktion — är så mycket mer arbetskrävande än när fråga är om annat skrot, att denna rensning

kan sägas vara det hanteringsmoment som för skrotbranschens del i grunden skiljer konventionellt skrot från bilskrotet.

Det är en ganska allmänt omfattad åsikt, att man skulle kunna lösa de problem som bilvraken givit upphov till genom att från utlandet anskaffa stora skrotpressar, vilka påstås kunna pressa samman hela bilvrak till användbara skrotpaket utan något förarbete. Av förut nämnda orsaker är emellertid en sådan helmekaniserad bilskrotning omöjlig att realisera med dagens stålframställningsteknik.

Här i landet begränsas användningen av mycket stora skrotpressar också av det faktum, att dessa maskiners kapacitet är så stor att infrakten av erforderligt opressat råmaterial ställer sig ekonomisk. Det finns sålunda skrotpressar — bl. a. i Tyskland — med kapacitet att med mycket god marginal kunna pressa hela det svenska skrotfallet av både ny och gammal tunnplåt.

Utredningen förutsätter, att de svenska skrotföretagen vid varje tidpunkt väljer de för svenska förhållanden mest lämpade maskinerna och metoderna för skrotning, eftersom utredningen kunnat konstatera, att den svenska skrotbranschen är väl underkunnig om alla de tekniska hjälpmedel som finns i marknaden.

De skrotförbrukande svenska järnverken och den svenska skrotbranschens två riksorganisationer har gemensamt överenskommit om de leverans- och klassificeringsbestämmelser som skall gälla för olegerat smidesjärnsskrot. Dessa är sammanfattade i en bok, Skrotboken.

Utöver fordringarna på skrotets rensning må vidare den allvarliga frågan om explosionsfarligt skrot uppmärksammas. Skulle exempelvis lufttäta skrotpjäser insättas i ugnarna, kan nämligen

mycket allvarliga explosioner inträffa och explosionsrisken blir ännu större om pjäserna ifråga är fyllda med vätska. Alla slutna skrotdetaljer måste därför före leverans till järnverk öppnas och tömmas på vätska. I varje bil finns ett flertal detaljer som måste bearbetas av denna anledning. Här må nämnas bakaxelhus, växellådor och styrsnäckor.

Skrotet skall vidare bearbetas och sorteras så att skilda format- och kvalitetsklasser levereras åtskilda från varandra. Bilskrotet uppdelas normalt i tre olika huvudgrupper: *det grova skrotet* med minimitjocklek 3 mm vilket bör levereras i format under $1,5 \times 0,5 \times 0,5$ m för att direkt kunna sättas in i ugnarna, *plåtskrotet* med tjocklek under 3 mm som bör levereras antingen i pressbart format dvs. under $2,5 \times 1,0 \times 0,5$ m eller i pressad form och *oskrotade bilmotorer*. Att det grova och det tunna skrotet måste skiljas åt har sin orsak i att det tunna skrotet med hänsyn till sin skrymmande natur som regel måste pressas, innan det kan sättas in i ugnarna.

2. Utfallet vid skrotning av personbilar

Förutom järnsskrotet, som uppsorteras och behandlas på ovan angivet sätt, innehåller skrotbilen huvudsakligen stoppnings- och inredningsdetaljer, glas, gummi samt icke-järnmetaller.

Stoppnings- och inredningsdetaljerna samt glaset är ur avfallsråvarusynpunkt ej värda hanteringskostnaden utan brännes resp. slås normalt bort såsom helt värdelösa. Bilgummit har tidigare varit säljbart som avfallsråvara. Konjunkturen för detta material har emellertid varierat och för närvarande kan de utslitna gummidetaljerna också sägas sakna värde; man använder dem i stället stundom som bränsle vid bilens renbränning.

De från bilen bortrensade icke-järn-

metallerna har däremot värde som avfallsråvara och användes av metallsmältverken som råvara vid omsmältning. Även för metallsmältverkens del måste råvaran vara rensad från föroreningar och väl uppsorterad för att producenten skall kunna beräkna smältresultatet. Vad gäller skrot av icke-järnmetaller har dock detta till skillnad från järn-skrotet ett så högt specifikt värde att även en arbetskrävande rensnings- och sorteringsprocess normalt är lönande. Då emellertid metallsmältverken som regel har ett mycket stort fält av skilda legeringstyper, vill man ofta själv utföra den slutgiltiga sorteringen med utnyttjande av sina ingående erfarenheter av olika detaljers beskaffenhet och lämpligaste användningsområde.

Bilskrotaren har därför ofta icke så stort sortiment av skilda icke-järnmetaller. Man kan dock säga att normalt minst sex olika huvudgrupper hållas åtskilda nämligen kopparkylare och -element, mässingsdito, batterier, avbränd koppartråd, s. k. raffinadskrot — varom mera nedan — och slutligen övrigt orent skrot.

Batterierna skall tömmas på syra och går därefter som råvara till blyproduktionen. Den avbrända koppartråden är en för metallsmältverken direkt användbar råvara. Raffinadskrotet består av järnförorenat kopparhaltigt skrot exempelvis rotor, småmotorer, reläer och liknande, där man för hand ej kan bortskilja kopparn men där den kan utvinna genom raffinering, vilken här i landet utförs av Boliden. För denna skrotyp får direktleverantörerna till raffineringsverket betalt efter utvunnen kopparhalt. Gruppen övrigt orent metallskrot omfattar företrädesvis zink- och aluminiumgjutgoods av typen beslag, dörrhandtag och bromstrummor. Även här är detaljerna ofta förorenade av järn.

Tabell 1. Ungefärligt utbyte av skrot från personbilar

	Större bil kg	Medelstor bil kg	Mindre bil kg
Tjänstevikt	1 500	1 200	900
Tomvikt	1 380	1 080	780
<i>Skrotutbyte</i>			
Grovt skrot	400	300	200
Tunnplåtskrot	400	350	300
Motorer	300	200	125
Kylare och element ..	12	10	7
Batteri	20	20	15
Bränd kopparkabel ..	2	2	1
Småmotorer m. m. ..	20	15	15
Övrigt orent metallskrot	10	8	5
Summa skrotutbyte ..	1 164	905	668
i % av tjänstevikten ..	78 %	75 %	74 %
i % av tomvikten ..	84 %	84 %	86 %

När fråga är om skrot av icke-järnmetaller är de partier den vanliga bilskrotaren kan utvinna praktiskt taget alltid för små för att direkt kunna levereras till förbrukare. Detta slags skrot säljes i stället till partihandlare eller grossister i metallskrot. Då priset på icke-järnmetallskrot är relativt högt, måste köparen ofta rätta sina inköpspriser efter sin kännedom om säljarens sortering. Priserna ifråga kan därför uppvisa ganska kraftiga variationer från fall till fall.

Med utgångspunkt från här och i närmast föregående avsnitt redovisade sorteringsprinciper har utredningen i tabell 1 redovisat ett beräknat medelutbyte av skrot från större, medelstora resp. mindre personbilar. Givetvis föranleder skiljaktigheter i konstruktion och materialval mellan olika fabrikat och årsmodeller att ganska vida avvikelser från de angivna medeltalssiffrorna kan förekomma. Siffrorna kan dock enligt utredningens uppfattning ge ett tillfredsställande underlag för kalkyler av olika slag. Av redovisningen framgår, att den totala skrotutvinningen från en

personbil kan uppskattas till mellan 74 och 78 % av tjänstevikten eller till omkring 85 % av bilens tomvikt.

Med hjälp av siffrorna i tabell 1 kan man med kännedom om gällande priser beräkna att värdet för dagen på skrotet i färdigbearbetat skick för den större bilen ligger på cirka 135 kronor och för den mindre på cirka 75 kronor.

B. Reservdelsobjekt

Tillvaratagande och försäljning av begagnade delar från i övrigt skrotningsmässiga bilar är en verksamhetsgren, som närmare är besläktad med motorbranschen än med skrotbranschen.

Bildemonteringsföretagen har som huvuduppgift att utvinna största möjliga netto på de reservdelar som kan tagas tillvara på varje objekt, medan själva skrotningen av bilen för dem är en bisak. Skrotbranschens huvuduppgift däremot är skrotning och denna bransch kan normalt ej påtaga sig lagerhållning av begagnade bildelar. Det bör påpekas att det inte alltför sällan inträffar att uppköparna — skrothanteringens första led — säljer en och annan reservdel från de bilvrak, som inköpts för nedskrotning. Dessa försäljningar kommer dock i huvudsak till stånd efter det att presumtiva köpare hos uppköparna anhallit att få tillhandla sig en viss reservdel.

Att generellt säga vilka delar som lönar sig att ta tillvara är vanskligt. Detta är i första hand beroende av det aktuella bilmärket och av konditionen på demonteringsbilen ifråga. Rent ekonomiskt ställer sig välbevarade karosseridetalljer bäst för demonteringsföretaget, kanske mest därför att köparen här kan skaffa sig full klarhet ifråga om den aktuella delens kvalitet. Dörrar, flyglar, stötfångare och dylika detaljer är här mest gångbara och bildemonteraren kan för

välbehållna delar komma upp i ett försäljningspris, som i bästa fall närmar sig 50 % av riktpriiset för motsvarande ny del.

Bilringar av god beskaffenhet är också aktuella försäljningsobjekt. För praktiskt taget nya däck från krockskadade bilar betingar sig bildemonteraren ett pris uppgående till 40 à 50 % av nypriset, medan prisskalan sedan starkt sjunker, när förslitningen börjar bli märkbar.

Vad rör de mekaniska delarna är prisskalan mycket varierande. Normalt demonterar man icke motorerna utan säljer dem hela, stundom säljs dock topplocken separat. De mest samvetsgranna företagen öppnar dock motorerna och kontrollerar cylinderslitaget före försäljningen och vissa sådana företag säljer motorerna med returrätt efter köparens undersökning. Priset för hela motorer varierar givetvis starkt beroende på motortyp och motorns kondition; det har emellertid uppgivits att priset för en genomgången motor i gott skick till en medelstor bil av normaltyp kan röra sig om cirka 400 kronor. Det har vidare uppgivits att det inom demonteringsföretagen anses tillfredsställande om man från fem inkommande bilar säljer en motor.

Av övriga mekaniska detaljer kan nämnas bakaxlar och växellådor för vilka bildemonteraren vid goda exemplar kan taga ut mellan 20 och 30 % på riktpriiset för ny vara. I övrigt säljes kompletta förgasare, startmotorer, vindrutetorkareanläggningar, hjul m. fl. detaljer. För dessa kan priset under goda förhållanden röra sig upp emot 30 % av riktpriiset för en ny enhet.

Bilglas, som tidigare var en aktuell detalj vid bildemontering, har numera — sedan försäkringarna kompletterats — praktiskt taget försvunnit ur demonteringsföretagens försäljningsprogram.

En allmän utvecklingstendens är att bildemonteringsföretagen numera gallrar delarna för demontering avsevärt hårdare än tidigare på grund av de allt längre gående säkerhetskraven samt den konkurrens som riktpriissättningen av nya reservdelar utövat.

Skrotet utgör som tidigare nämnts icke den väsentliga inkomstkällan för bildemonteringsföretagen i allmänhet. För en ordinär bildemontering kan man grovt skatta skrotets andel av den totala omsättningen till omkring 20 %. Vissa av bildemonteringsföretagen arbetar även med ren bilskrotning och där kan skrotets andel i den totala omsättningen stundom gå upp emot 50 %, medan delarna tar återstoden. Bildelsparkerna — de företag där kunderna själva demonterar önskade delar — däremot har närmare 100 % av sin omsättning på de begagnade delarna och dessa företag gör sig ofta av med sina från delar rensade bilvrak till reguljära skrotfirmor. I sistnämnda fall får man oftast betala för att bli av med vraken.

Kundkretsen för begagnade bildelar är huvudsakligen privatpersoner, som själva sköter och reparerar sina bilar. Bilverkstäderna uppträder emellertid också som köpare av begagnade delar. I huvudsak är det då fråga om mindre verkstäder, medan de större verkstäderna, som i regel är märkesverkstäder, endast i mycket begränsad omfattning är kunder hos bildemonterarna. Skall man göra en procentuell uppdelning av kundkretsen, så torde privatköparna normalt svara för 75 % eller mera av omsättningen på begagnade delar. Siffran är grovt uppskattad. Ett av de större demonteringsföretagen har sålunda uppgivit, att närmare 75 % av omsättningen på delarna avser bilverkstäderna. Detta får emellertid ses som ett undantagsfall.

Skall man försöka skatta vad som pen-

ningmässigt går att få ut i begagnade delar från en skrotmässig bil, kommer siffrorna att variera mycket kraftigt dels beroende på vilken typ av bilar företaget köper in, dels också beroende på företagets lokalisering. Rent allmänt kan sägas att krockskadade bilar av nyare årsmodell är de för demonteringsföretagen mest attraktiva objekten. Här är också konkurrensen hård vid inköpen. Från en bra sådan bil kan man i begagnade delar stundom få ut omkring 800 kronor. För demonteringsföretag som i huvudsak köper in demonteringsbilar och icke rena skrotobjekt torde delar för genomsnittligt 400 kronor per bil säljas.

Skrotets värde per viktenhet måste med naturnödvändighet vara mycket lågt i jämförelse med långt bearbetade, låt vara begagnade men dock användbara, bildetaljers. Kan man därför utvinna bara några få användbara delar ur en skrotningsmässig bil, ger dessa ofta större ekonomiskt utbyte än vad hela bilen skulle ge som skrot. Detta medför i sin tur, att bildemonteringsföretagen har möjlighet att vid inköp av skrotfärdiga bilar betala helt andra priser än vad de rena skrotföretagen kan göra. Bildemonteringsföretagen bedömer nämligen inköpspriset för ett objekt med hänsyn till vad man erfarenhetsmässigt kan få ut av objektet ifråga ur reservdelssynpunkt, medan skrotföretagen å sin sida normalt bedömer objekten enbart med hänsyn till skrotvärdet. Av denna orsak kan bildemonteringsföretagen normalt välja och vraka vid sina inköp och tar då huvudsakligen enbart attraktiva reservdelsobjekt.

Av många olika skäl föreligger det ett intresse av att uppskatta hur många bilvrak av det totala antalet, som omhändertags för reservdelsutvinning före den slutliga nedskrotningen.

Det visar sig tyvärr omöjligt att få

någon tillförlitlig statistik som grund för dessa uppskattningar. De kapacitetsuppgifter, som de i branschen verkssamma större företagen har lämnat, tyder dock på att ungefär $\frac{1}{4}$ av alla fallande bilvrak passerar detta reservdelsutvinningsled. För en fullständig bild måste då omedelbart anmärkas att åtskilliga av de bilvrak, som omhändertags av dessa företag, enbart utgör skrotobjekt. Dessa skrotobjekt måste nämligen ibland accepteras för att företagen vid samma leverans skall kunna erhålla de mer attraktiva reservdelsobjekten.

Utredningen har vidare försökt bilda sig en uppfattning om hur marknaden för begagnade reservdelar kommer att gestalta sig i framtiden.

De samtal som förts med företrädare för branschen har emellertid utmynnat i ganska disparata slutsatser. Omdömena har varierat från djup pessimism med förmodanden att marknaden skulle minska högst avsevärt till förhållandevis optimistiska tongångar om en väntad expansion i samband med bilägandets utbredning.

Det föreligger utan tvivel en tendens att nya eller fabriksrenoverade reservdelar allt mera kommer till användning. Den intensifierade propagandan om trafiksäkerhetens krav börjar ge resultat och begagnade delar kan endast i undantagsfall anses lika tillförlitliga som nya.

Det riktprissystem på nya reservdelar, som bilfabrikanterna infört sedan några år, gynnar också försäljningen av nya reservdelar i stället för begagnade. Riktpiserna har nämligen genomsnittligt fört med sig lägre utförsäljningspriser på nya delar. De kostnadsmässiga fördelar, som begagnade delar relativt

sett i många fall erbjudit, har därmed förlorat en del av sin relevans. I samma riktning talar det förhållandet att de stigande monteringskostnaderna i form av arbetslön börjar bli en allt större del av hela reparationskostnaden. Bilägaren är ofta inte benägen att riskera reparationens värde genom en inte helt tillförlitlig, om än billigare reservdel.

Den allmänna höjningen av levnadsnivån är naturligtvis också en faktor, som verkar för att nya delar användes vid reparationer av bilarna.

Man kan å andra sidan inte förbise att utbredningen av bilägandet för med sig att nya bilägare, som befinner sig i de lägre skikten av inkomstskalan, ersätter dem som av ovan refererade skäl inte längre använder sig av begagnade reservdelar. Det torde alltid finnas en förhållandevis stor grupp människor, som av ekonomiska skäl och/eller av rena intresset för konstruktionsfrågor o. dyl. föredrar att själva göra förekommande reparationer. De mindre bilverkstäderna torde också i framtiden i viss mån komma att använda begagnade reservdelar för sin verksamhet.

Sammanfattningsvis har utredningen kommit fram till att den från många håll framförda åsikten att marknaden för begagnade reservdelar är vikande endast är riktig såtillvida att marknaden inte ökar i takt med det ökande motorfordonsbeståndet. Det finns emellertid ingen anledning att tro att marknaden skulle gå tillbaka i absoluta tal, än mindre upphöra. Erfarenheterna från USA, som i viss mån kan tjäna till vägledning, tyder på att de begagnade reservdelarna har sin begränsade plats att fylla.

KAPITEL 6

Bilvrakens väg från utrangeringen till järnbruken

Eftersom bilvraken inte bara är skrotobjekt utan ofta också har betydelse för utvinning av reservdelar, är handeln med bilvrak organiserad i ett mycket differentierat mönster.

Enligt tidigare anförda bedömningar torde antalet utrangerade bilar under ett år motsvaras av det antal nedskrotade bilvrak, som järnverken har mottagit för nedsmältning. Detta innebär dock icke att alla de utrangerade bilarna kommer att skrotas ned under utrangeringsåret. En stor del av bilvraken kommer att lagras under längre eller kortare tid beroende på vilken typ av företag, som omhändertar dem. En översikt över de företagstyper, vilka omhändertar bilvrak, har därför intresse inte endast för ekonomiska bedömningar av denna hantering utan också för de överväganden ur trivsel- och naturvårdssynpunkt som måste göras i samband med upplagen av bilvrak.

A. Olika kategorier av leverantörer av bilvrak

Man kan bland leverantörerna av bilvraken dvs. de bilägare, som avgjort att utrangering skall äga rum, urskilja några distinkta grupper, vilka här bör kommenteras, då de i viss utsträckning vänder sig till olika kanaler vid bilvrakens destruktions.

Det har tidigare påpekats att man finner två olika orsaker till bilens utrangering: dels krockskador, dels förslit-

ning, vilken oftast innebär total nedslitning.

För leveranserna av utrangerade bilar, som klassificerats som bilvrak efter att ha blivit krockskadade, svarar i allt större utsträckning *försäkringsbolagen*. De bästa reservdelsobjekten är denna typ av bilvrak. Det blir därför i stor utsträckning de företag, som arbetar med reservdelsutvinning, vilka kommer att tjänstgöra som försäkringsbolagens avnämare. Då det har inträffat att dessa av försäkringsbolagen utdömda bilvrak åter har satts i stånd och sålts som bilar, har bolagen blivit allt strängare med att kräva garantier för, att den som mottar ett bilvrak totaldestruerar detta. Numerärt utgör detta slag av bilvrak en relativt liten del av det totala antalet.

En förhållandevis stor grupp av leverantörer bildar ännu de *privata bilägarna*.

För bilägaren är det dock numera en nära nog allmängiltig regel att vid inköp av en ny bil lämna den tidigare använda bilen i utbyte hos bilhandlaren. Marknaden för inbytta bilar av äldre årsmodell har på senare år blivit sämre. Man kan dock konstatera att bildetaljisten för att öka sin försäljning av nya bilar varit beredd att ge indirekta rabatter genom att åsätta äldre utslitna inbytesbilar ett förhållandevis högt pris, trots att dessa omedelbart efter inbytet måst utrangeras såsom bilvrak. Detta har fört

med sig att falska föreställningar om en utsliten bils värde har uppstått hos den bilägande allmänheten. Det skall i detta sammanhang erinras om Motorbranschens riksförbunds beslut hösten 1962, att förbundsmedlem till brukare skall sälja endast trafiksäkra bilar och när försäljningspriset understiger 500 kronor avregistrera fordonet före leverans.

Ovan angivna faktorer medverkar emellertid till att *bilhandeln* i allt större utsträckning kommit att bli leverantör av bilvrak. Bildetaljhandelns andel av varje års fall av bilvrak, som f. n. uppskattas till mellan en tredjedel och hälften av det totala fallet, kan komma att öka ytterligare. Det kan vidare förväntas att bildetaljhandeln kommer att i allt mindre utsträckning lagra de utrangerade bilarna under längre eller kortare tid, då svårigheterna och kostnaderna för lagring av bilvrak för att invänta gynnsammare försäljningsomständigheter inte står i proportion till de fördelar, som kan vinnas. Detta gäller framför allt i städerna, där bildetaljhandeln önskar ha en central lokalisering, vilket medför höga tomtkostnader. Omfattande lagring av bilvrak omöjliggöres då av kostnadsskäl.

En fjärde grupp bildar *myndigheter* såsom vägväsendet och polisen, vilka måste omhändertaga övergivna bilvrak. Efter ett omhändertagande jämlikt de bestämmelser som ansetts gälla föres bilvraken in i destruktionskanalerna.

Det är slutligen ganska sannolikt att de inspektionsanstalter, som kommer att inrättas för den allmänna periodiska fordonskontrollen, kan komma att spela en viss roll som »leverantörer» av bilvrak. Åtskilliga fordon som vid denna kontroll får körförbud torde nämligen inte komma att sättas i stånd av sina ägare utan kommer att utrangeras. Det ligger då nära till hands att tänka sig att kontrollstationerna påtar sig en ser-

vicefunktion, som innebär att man underlättar för ägaren att bli av med den utrangerade bilen. Om utredningens i det följande framlagda förslag genomföres, föranleder sådana åtgärder varken för bilägaren eller inspektionsanstalten några särskilda kostnader, men huvudmannen för anstalterna måste ta hänsyn till denna servicefunktion vid planeringen, främst ur tomtmarkssynpunkt.

B. Bilvrakens avnämare

En översikt över de företag, som arbetar med partiell eller fullständig destruering av omhändertagna bilvrak, kan lämpligen uppdelas i företag, för vilka bilvraken primärt är ett reservdelsobjekt, samt företag, för vilka bilvraken primärt är ett skrotobjekt.

Det bör dock anmärkas, att de här redovisade företagstyperna förekommer i ett flertal mellanformer. Det är därför i många fall svårt att klassificera skrotningen såsom tillhörande den ena eller den andra kategorien.

Med anledning av vad i utredningsdirektiven anföres i ämnet, har upplysning inhämtats från fångvårdsstyrelsen om det fortfarande kan vara aktuellt att upptaga bilskrotning inom någon av fångvårdens verksamhetsgrenar. Styrelsen har svarat att så icke är fallet.

1. Företag, som primärt utvinner reservdelar

För att kunna erbjuda så billiga reservdelar som möjligt har en del företagare, emellanåt i anslutning till en mindre reparationsverkstad men ofta utan samband med annan rörelse, låtit ställa upp ett antal bilvrak, där de bilägare, som behöver byta ut någon del i sin bil, själva kan montera av eventuellt tjänliga delar från bilvraken. Inom bilskrotningsbranschen benämnes sådana företag *bildelsparker*. För att kunna erbjuda ett så rikt sortiment som möjligt har företagaren i många fall låtit samlingen

av bilvrak växa i en från början oanad omfattning och de i den allmänna debatten så ofta nämnda bilkyrkogårdarna (såsom Eda i Värmland och Vaksala intill Uppsala) har uppstått. Eftersom bildelsparkerna saknar branschorganisation, har det inte varit möjligt att få en säkrare uppfattning om deras totala antal. Av resultatet av den tidigare redovisade länsstyrelseenkäten och andra förhållanden att döma torde de dock vara relativt spridda över hela landet.

Bildelsparkerna är alltså primärt inresserade av reservdelar i bilvraken. De arbetar i mycket liten utsträckning med nedskrotning av bilvraken efter det att dessa upphört att vara potentiella reservdelsobjekt. Ofta låter man lagra vraken för framtida skrotning, varigenom rörelsen allt mera belamras av dessa skrotlager. På så sätt uppstår en verklig broms för bilvrakens totala destruktion. I vissa fall har det hänt att ett framtida omhändertagande för nedskrotning har omöjliggjorts. Företagaren har låtit en caterpillar platta till bilvraken, som lagrats i travar i skogen. Genom att all rensning från metaller nu omöjliggjorts, kan järnskroten inte komma till användning i framtiden, utan partiet kan endast lämpas på en avstjälningsplats.

I den mån bildelsparkernas ägare fullföljer den påbörjade destruktionen, sker detta i allmänhet i samarbete med den allmänna skrothandeln, vars struktur kommer att redovisas senare i detta kapitel. I vissa fall utvinner, sorterar och pressar företagen själva det järnskrot som sedan säljes till järnbruken i samarbete med den allmänna skrothandelns representanter. I andra fall överför man bilvraken till skrothandeln i obearbetat skick.

En annan kategori av företag, som primärt utvinner reservdelar ur bilvrak, utgör de s. k. *bildemonteringsföre-*

tagen. Dessa företag arbetar vanligen under betydligt stabilare förhållanden än de tidigare beskrivna bildelsparkerna. En central organisation bildades år 1961, då Sveriges Bilskrötares Riksförbund (SBR) upprättades som branschorganisation för de företag, vilka specialiserat sig på att omhändertaga bilvrak med verksamhetens tyngdpunkt lagd på demontering. SBR har ett 50-tal medlemmar, vilka finns koncentrerade till mellersta och södra Sverige.

Bildemonteringsföretagen inköper en relativt stor andel av de krockskadade bilvraken och en relativt liten andel av de bilar, som utranterats på grund av förslitning. Reservdelarna demonteras på sätt i kap. 5 närmare beskrives och de delar som bedöms kunna bli efterfrågade läggs upp i lager, medan bilvraken i övrigt skrotas ned. Detta skrot försäljes över den allmänna skrothandeln, där i mån av behov vidare rensning och sortering äger rum.

Endast ett fåtal demonteringsföretag upprättar fullständiga kataloger över reservdelslagret, varigenom försäljningen kan utsträckas över hela landet. Majoriteten av dem arbetar därför liksom bildelsparkerna huvudsakligen på regional bas.

2. Företag, för vilka bilvraken primärt är skrotobjekt

De företag, för vilka bilvraken primärt är skrotobjekt, omhändertar med några enstaka undantag också annat skrot, som har ett värde som avfallsråvara. En redogörelse för dessa företag blir därför en översikt över den allmänna skrothandeln i landet. Det skall erinras om att endast något mer än 10 % av det totalt fallande köpskroten utgöres av bilskröt, varför basen för dessa företags verksamhet normalt består av annat skrot än bilskröt.

Handeln med skrot (liksom också

lump och begagnat gods) regleras i en särskild förordning av den 29 december 1949. Enligt denna förordning må yrkesmässig handel med järn- och annat metallskrot icke utövas utan särskilt tillstånd. Genom tillståndskravet har man möjligheter att få en överblick över de i branschen verksamma företagen.

Tillstånd meddelas dels för fast handlande, dels för uppköpare. Uppköparna bildar det första och till antalet största ledet av företag verksamma inom handelen med järn- och metallskrot. Antalet verksamma uppköpare kan uppskattas till 1 500.

Innehav av kontors- eller butikslokal eller upplagsplats förutsätter det mer kvalificerade tillståndet såsom fast handlande. Företagen med tillstånd att arbeta som fast handlande är för närvarande ca 300 till antalet och är — med undantag för det norrländska inlandet — fördelade ganska jämnt över landet. (Se Bilaga 1.) De inköper mycket industriskrot direkt, men i allmänhet fungerar också uppköparna som underleverantörer till dem. I stor utsträckning bearbetar de fasta handlarna skrotet genom sortering och pressning.

Sedan skrotet passerat dem, är det därför ofta färdigbehandlat för leverans till järnbruken. De större fasta handlarna benämnes partihandlare.

Det skrot som levereras till järnbruken uppsamlas eller förmedlas emellertid normalt av de s. k. skrotgrossisterna. De svenska järnbrukens gemensamma inköpsorgan för järnskrot, AB Järnbruksförnödenheter, har nämligen med de numera 9 skrotgrossisterna slutit ett avtal, vilket bl. a. innebär att grossisterna — eller verksleverantörerna, som är avtalets beteckning på dem — dels skall leverera vissa minimikvantiteter skrot varje år men dels också skall kunna tillgodoräkna sig viss bonus, som fastställs utöver de för tillfället gällande priserna. Konsekvensen av detta avtal är att det ur prissynpunkt blir fördelaktigare för de fasta handlarna att sälja skrot över verksleverantörerna än direkt till järnbruken. I den mån skrotet redan tidigare är färdigt för leverans till järnbruken, kommer emellertid endast faktureringen och fördelningen på de olika järnbruken att ske över grossistledet.

Bilskrotningens nuvarande och framtida ekonomi och organisation

Utredningen har studerat bilskrotningens intäkter och kostnader i syfte att bilda sig en uppfattning om hanteringslönsamhet. Studierna har bedrivits genom att följa upp fyra provskrotningar och genom intervjuer med företrädare för skrotföretag, bildemonteringsföretag, järnverk och bilhandel.

A. Resultat av provskrotningar

Två provskrotningar har utförts vid renodlade skrotföretag i partihandlarledet och två vid bildemonteringsföretag. Något tillvaratagande av begagnade reservdelar har icke förekommit vid dessa tillfällen. Varje provskrotning har omfattat 3—6 personbilar av varierande storlek.

En hel del av de bilvrak, som primärt omhändertas för nedskrotning, skrotas för närvarande i uppköparledet. Det kan kanske därför tyckas att utredningen borde ha studerat bilskrotningens ekonomi inte enbart hos partihandlare (fasta handlare) och bildemonteringsföretag utan även hos uppköparna. Utredningen har emellertid utgått ifrån att förstnämnda bägge företagskategorier har mindre förutsättningar än uppköparna att få ut godtagbart ekonomiskt resultat av en fullständig bilskrotning beroende på uppköparnas lägre kostnader för administration och sociala åtgärder. Om det kunde visas att partihandlare eller bildemonteringsföretag kan bedriva en lön-

sam bilskrotning borde det därför utan några ytterligare undersökningar kunna påstås att också uppköparnas bilskrotning är lönsam. Valet av studieobjekt är också påverkat av uppköparnas speciella arbetsförhållanden, särskilt beträffande de sociala åtgärderna på arbetsplatsen, som väl knappast kan få anses representativa för en framtida bilskrotningsverksamhet och av att partihandlarna kan förväntas överta en allt större andel av de årligen fallande bilvraken.

Bilskrotningen har vanligen tillgått på det sättet att kylare, batterier och däck demonterats och karosserierna bränts i det fria. Bilvraken har sönderdelats medelst gasskärning och i vissa fall huggning i grovt skrot — bestående av fram- och bakaxel, kardanaxel, ram m m — tunnplåtskrot samt motorer. De besökta skrotföretagen har haft tillgång till skrotpressar och har därför sönderdelat plåten till för de aktuella pressarna lämplig storlek, varefter plåten pressats till paket. De besökta bildemonteringsföretagen har däremot saknat pressar, vilket är normalt för denna typ av företag, och har därför sönderdelat plåten enligt Skrotbokens formatföreskrifter. I bägge fallen har karosserierna rensats från skadliga metaller såsom koppar och tenn. Transporterna inom skrotgårdarna har ombesörjts med lastmaskiner, kranar eller truckar. Uttransporterna till skrotköparna har skett per lastbil eller järnväg.

Tabell 2. Skrotmängder per 1 000 kg totalt säljbar skrotutvinning.

	Företag			
	A	B	C	D
Grovt skrot	362	273	338	207
Tunnplåtskrot	379	468	419	465
Motorer	232	239	178	274
Kylare	9	10	6	13
Batterier	18	10	18	19
Övrigt metallskrot	0	0	41	22
	1 000	1 000	1 000	1 000

Företagen A och B uppgav, att de icke fann det lönsamt att tillvarata övrigt metallskrot.

Vid sitt studium av provskrotningarnas ekonomiska resultat har utredningen funnit det lämpligt att uppdelat intäktsidan i grovt skrot, tunnplåtskrot, motorer, kylare, batterier och övrigt metallskrot. Kostnaderna har grupperats under rubrikerna: inköp av skrotbil, transport till skrotgård, skrotning, lastning och ev. transport av skrot till köpare, hyra för tomt och byggnader samt försäljnings- och administrationskostnader.

De siffermässiga resultaten av utredningens provskrotningar har sammanfattats i tabellerna 2 och 3. Företagen A och B är renodlade skrotföretag (partihandlare), medan företagen C och D är bildemonteringsföretag. Provs-krotningarna vid B och D har följts medelst arbetsstudier.

Av tabellerna framgår, att några kostnader icke medtagits för inköp av skrotbilar och för transport av dessa till skrotgården. Trots detta har bilskrotningen hos bildemonteringsföretagen utfallit med förlust. Anledningen härtill är som synes främst att bildemonteringsföretagen arbetat med avsevärt högre skrotningskostnader än de renodlade skrotföretagen. Produktiviteten är också markant lägre vid demonteringsföretagen, vilket torde bero därpå att dessa företags personal är inställd på att hantera objekten med varsamhet

Tabell 3. Intäkter, kostnader, överskott och produktivitet. (Intäkter, kostnader och överskott anges i % av den totala försäljningsintäkten, vilken åsatts värdet 100 för samtliga fyra företag).

	Företag			
	A	B	C	D
<i>Intäkter</i>				
Grovt skrot	36	28	36	23
Tunnplåtskrot				
löst	—	—	17	31
pressat	32	43	—	—
Motorer	19	12	17	23
Kylare	10	15	12	13
Batterier	3	2	4	4
Övrigt metallskrot	—	—	14	6
Total försäljningsintäkt ¹ ...	100	100	100	100
<i>Kostnader</i> (i procent av ovan angivna totala försäljningsintäkt)				
Inköp av skrotbil	—	—	—	—
Transport till skrotgård ...	—	—	—	—
Skrotning (löner och hjälpmedel)	51	65	119	105
Lastning och ev transport av skrot till köpare	25	6	—	17
Hyra för tomt och byggnader	3	5	3	—
Försäljning och administration	9	14	—	—
	88	90	122	122
<i>Överskott</i>				
Total försäljningsintäkt minus ovan med siffror upptagna kostnader	12	10	-22	-22
<i>Produktivitet</i>				
Kg skrot per direkt arbetstimme för skrotning	² 224	182	118	123

¹) Försäljningsintäkten har legat inom gränserna 65 och 125 kr/bil

²) Värdet för företag A exkl tid för pressning

för att ej vid skrotningen förstöra några användbara delar, medan skrotföretagens personal är van att gå löst på objekten utan andra strävanden än att snarast möjligt få fram ett användbart skrot.

Bildemonteringsföretagen lever på intäkterna från försäljningen av bildelar och betalar tydligen skrotningen med dessa intäkter. Utredningen vill betona att den anser det vara ofrånkomligt

att bildemonteringsföretagen fullföljer skrotningen av objekten, även om denna verksamhet är förlustbringande, enär eljest resultatet skulle bli ständigt ökande upplag av bilvrak som plundrats på gångbara reservdelar. Vill bildemonteringsföretagen inte själva ombesörja slutskrotningen måste de — på sätt som stundom är fallet både här och utomlands — låta skrotföretagen omhändertaga slutskrotningen. I sådant fall måste de normalt räkna med att få betala för att bli av med vraken, eftersom dessa då saknar flera för skrotföretagen begärliga delar.

Skrotföretagens provskrotningar har utfallit med ett visst nettoöverskott, om man fortfarande bortser från kostnader för inköp och infrakt av objekten. Överskottet har för båda skrotföretagen legat i storleksordningen 15 kronor per bil. Det måste observeras, att överskottet skulle ha förvandlats till underskott, om bilvraken hade befriats från värdefullare delar som exempelvis kylare och batterier, innan de avlämnades till skrotföretagen.

Såväl skrotföretagen som bildemonteringsföretagen har haft nytta av att de bedriver även annan verksamhet än bilskrotning, nämligen allmän skrothantering resp. reservdelshantering. Denna andra verksamhet har sålunda fått bära en del av vissa gemensamma kostnader, exempelvis en del kostnader för tomt, byggnader, inventarier och administration.

B. Bilskrotningens ekonomi i dagens läge

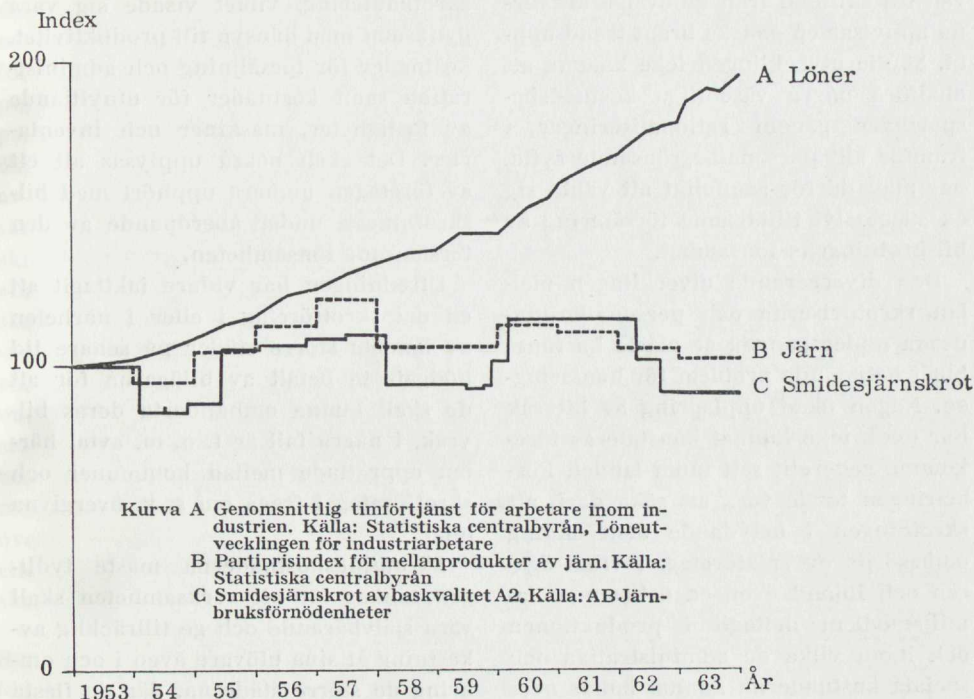
Det ekonomiska resultatet av skrotföretagens provskrotningar står i full överensstämmelse med vad utredningen erfarit av omnämnda intervjuer. Utredningen anser det därför klarlagt, att det i dagens situation med rådande låga priser på skrot visserligen är möjligt

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. Vidare skall noteras, att skrotföretag i eller i närheten av de största städerna, där tomtmarken ofta är dyr och där även personalkostnaderna är höga, i regel är nödsakade att ta ett visst pris för att omhänderta bilvraken och att begära att bilägarna avlämnar vraken på skrotgården eller betalar infrakten dit.

I samband med sitt studium av bilskrotningens ekonomi har utredningen haft uppmärksamheten riktad på huruvida speciella ekonomiska problem kan föranledas av förhållandena inom glesbygder. Utredningen har därför besökt några skrotföretag i övre Norrland, där problemen bör vara särskilt stora. Den har funnit att de flesta bilaffärer göres upp i relativt stora befolkningscentra, där skrotuppköpare är verksamma. Transportkostnaderna hålles nere dels på så sätt att bilägarna kör in sina gamla bilar till dessa centra, dels därigenom att skrotuppköparna utför en förberedande uppstyckning av vraken, innan dessa tillsammans med annat järnskröt transporteras till den slutliga skrotningsplatsen. Möjligen köres en del tunnplåt i stället till kommunernas avstjälningsplatser. I stort sett kan man emellertid säga, att glesbygderna åtminstone för närvarande icke bjuder på några särskilt allvarliga skrotnings- och lönsamhetsproblem.

C. Aspekter på den framtida bilskrotningen

Bilskrotningens framtida lönsamhet påverkas av avsattningsmöjligheterna och prisutvecklingen främst för järnskrötet



samt av möjligheterna att rationalisera hanteringen.

1. Järnskrotets framtida avsättningsmöjligheter och prisutveckling

Man har i diskussionen om bilskrotnings framtida stundom hört talas om, att den tilltagande användningen av olika syrgasprocesser i stålproduktionen skulle kunna medföra framtida avsättningssvårigheter för järnskrotet. Från järnverkshåll har emellertid utredningen erfarit att så icke beräknas bli fallet. Man anser i stället med bestämdhet att skrotet även i framtiden kommer att ha sin givna plats som råvara i stålproduktionen.

Att göra några bestämda uttalanden om den framtida prisutvecklingen för järnskrotet är däremot svårare. Det är ju nämligen så, att skrot och råvaror framställda ur malm alternativt kan användas som råvara för stålproduktio-

nen. Ur malm framställda råvaror såsom tackjärn och järnsvamp har sina tillverkningspriser. Hur dessa priser kommer att påverkas av framtida rationellare tillverkningsmetoder är omöjligt att uttala sig om.

Man kan däremot bilda sig en någorlunda säker uppfattning om det betydelsefulla förhållandet mellan framtida järnskrotpriser och framtida personalkostnader. Vid bilskrotning är ju järnskrotpriset den största posten på intäktssidan och personalkostnaden utgör inte mindre än $\frac{1}{2} - \frac{2}{3}$ av den totala skrotningskostnaden. I diagrammet ovan har utredningen därför lagt in prisutvecklingen på smidesjärnskrot under perioden 1953—1963 och löneutvecklingen för industriarbetare under samma tid. Till jämförelse anges också hur partiprisindex för mellanprodukter av järn utvecklats.

Man ser av diagrammet att lönekur-

van till skillnad från de övriga kurvorna uppvisar en ganska brant trend uppåt. Skulle utvecklingen icke komma att medföra några väsentliga kostnadsbesparingar genom rationaliseringar i framför allt personalbegränsande syfte, har man därför sannolikt att vänta sig en successivt tilltagande försämring av bilskrotningens lönsamhet.

Den divergerande utvecklingen mellan skrotpriserna och personalkostnaderna under gångna år måste ha inneburit betydande problem för hanteringen. Någon ökad upplagring av bilvrak har dock icke kunnat konstateras förekomma generellt sett inom landet. Förklaringen torde vara att söka däri, att skrotningen i betydande utsträckning ombesörjts av småföretag, i vilka ägaren och ibland även en och annan familjemedlem deltagit i produktionen och inom vilka de administrativa och sociala kostnaderna kunnat hållas nere vid jämförelsevis låg nivå.

2. Möjligheter att rationalisera bilskrotningen

Resultaten från provskrotningarna och intervjuerna antyder att bilskrotningen i bästa fall lämnar ett överskott i storleksordningen endast 10 % av omsättningen. De två välskötta företag, A och B i tabell 2, som uppnådde detta resultat vid provskrotningarna var belägna i städer med omkring 15 000 respektive 30 000 invånare. Det kan nämnas att de 26 städer i landet, som har mer än 30 000 invånare, tillsammans inrymmer ca 60 % av landets bilägande stadsbor. Tomtmark för skrotning betingar som regel betydligt högre priser inom och i närheten av större städer än annorstädes. Varken företag A eller B räknade med några kostnader för inköp av skrotbilar och för intransport av dessa till skrotgårdarna. Det kan dessutom påminnas om att bilskrotningen i dessa fall bedrevs tillsammans med annan

skrothantering, vilket visade sig vara gynnsamt med hänsyn till produktivitet, kostnader för försäljning och administration samt kostnader för utnyttjande av fastigheter, maskiner och inventarier. Det skall också upplysas att ett av företagen numera upphört med bilskrotningen under återopande av den försämrade lönsamheten.

Utredningen har vidare iakttagit att en del skrotföretag i eller i närheten av landets större städer på senare tid nödgats ta betalt av bilägarna för att de skall kunna omhänderta deras bilvrak. I några fall är t. o. m. avtal här om upprättade mellan kommuner och skrotföretag i fråga om s. k. övergivna bilar.

Skrotningskostnaderna måste tydligen sänkas för att verksamheten skall vara självbärande och ge tillräcklig avkastning åt sina utövare även i och omkring de större städerna, där de flesta bilvrak faller. Detta förhållande måste kunna bestå under överblickbar tid. Man får därvidlag beakta att personalkostnaderna, d. v. s. löner och lönebikostnader av olika slag, tenderar att öka och ta i anspråk allt större andel av intäkterna från skrotförsäljningen.

För att få en uppfattning om storleken av de rationaliseringskrav som därmed uppställer sig, kan man utgå ifrån de mottagningsavgifter, som i dag förekommer. Det synes icke vara ovanligt att bilskrotare inom de större städerna begär ca 50 kronor eller mer för att ta emot bilvrak. Följaktligen skulle skrotningskostnaderna behöva sänkas lika mycket redan i dag, vilket får sägas innebära ett högst betydande rationaliseringskrav i betraktande av att dagens skrotningskostnader endast uppgår till storleksordningen 100 kronor per bilvrak. Härtill kommer att överskottet nog skulle behöva höjas från 10 till 15 å 20 % av omsättningen och att man till

de 50 kronorna eller mer får lägga ett med åren växande belopp för att den förväntade fortgående ökningen av personalkostnaderna skall kunna kompenseras. Det är osannolikt att denna ökning skall komma att helt uppvägas av att järnverken medger höjningar av skrotpriserna. Rationaliseringskravet skulle följaktligen kunna anges vara »minst 50 % reduktion av nuvarande skrotningskostnader».

Nedan diskuteras vilka möjligheter som föreligger att uppnå en sådan kostnadsbesparing dels inom ramen för i stort sett oförändrade arbetsmetoder hos ett efter dagens förhållanden normalt skött skrotföretag, dels genom att övergå till helt andra skrotningsmetoder eller strukturrationalisera landets bilskrotning.

Rationaliseringsmöjligheter inom ramen för i stort sett bibehållna arbetsmetoder

Lämpligen granskas var och en av följande kostnadsposter: intransport av bilvrak till skrotgård; lagring av inkomna bilvrak; bränning, rensning och styckning; pressning; lagring av skrot; utlastning av skrot för transport till köpare samt försäljning och administration.

Kostnaderna för intransport av bilvrak har hittills ofta kunnat lämnas ur räkningen, eftersom skrotföretagen vanligtvis icke påtagit sig några sådana kostnader. För framtiden måste man emellertid på annat sätt räkna med denna kostnadspost, som då blir förhållandevis tungt vägande och givetvis ökar i betydelse ju längre transportavstånden blir. Detta skärper givetvis rationaliseringskravet ytterligare.

Det har framförts att man i några fall kanske skulle kunna minska intransportkostnaden av bilvrak från bildetaljhandeln. Det har sagts att man borde undersöka möjligheterna att utnyttja så-

dana stora dubbeldäckade lastbilar, som i stor utsträckning användes för utleverans av nya bilar från bl. a. biltillverkarna. Man menar också att en sådan samkörning skulle vara tänkbar att bilvrak tas i returfrakt efter utkörning av nya bilar. Större skrotningsföretag skulle härigenom kunna med fördel förläggas i närheten av bilfabrikerna och importhamnarna eller utmed högt frekventerade transportvägar.

Kapitalkostnaderna för lagring av bilvrak och skrot är redan i dag obetydliga, enär bilvraken snarare föranleder intäkter i form av ränta på mottagningsavgifterna än räntekostnader på insatt rörelsekapital. Vidare håller redan nu varje normalt skött företag minsta möjliga lager av producerat skrot.

Återstående kostnader är enligt vad utredningen funnit ungefärligen av följande inbördes storleksordning:

Bränning, rensning och styckning (skärning)		
arbete	25 à 35	
gas	20	45 à 55
Pressning		
arbete	5 à 15	
maskinkostnad	ca 10	15 à 25
Utlastning av skrot		ca 10
Försäljning och administration inkl hyra för anläggningen		ca 20
Summa		100 %

Det framgår härav att möjligheterna att sänka skrotningskostnaderna i första hand måste sökas inom verksamheterna »bränning, rensning och styckning» samt »pressning». Lyckas man inte åstadkomma högst betydande kostnadsbesparingar här, kan det uppsatta målet »50 % kostnadsreduktion» under inga förhållanden uppnås helt eller till väsentlig del.

Utredningen har förgäves sökt efter möjligheter att avsevärt reducera kostnaden för bränning, rensning och styckning med bibehållande av i stort sett

nuvarande arbetsmetoder. Kostnaden för bränning är försumbar, så länge den kan ske i det fria. De båda andra momenten däremot är med nuvarande metoder relativt sett i hög grad arbets- och därmed kostnadskrävande. Det bör nämnas att nya verktyg för sönderdelning av karosserierna skulle välkomnas av skrotföretagen. I stället för att använda gas eller yxa vill man utföra sönderdelningen med roterande skivor eller sågar som är i stånd att skära även djupare gods än enkel plåt, nämligen dörrstolpar och liknande.

Samma gäller den andra betydande kostnadsposten, som är pressning. Den ovan angivna kostnadsandelen 15 å 25 % har uppnåtts med allmänt använda pressar för i dag aktuell arbetsvolym. En dylik press kan årligen avverka plåt från omkring 2 000 bilar.

Om samtliga här diskuterade kostnadsposter kan sägas att en viss kostnadsminskning möjligen skulle kunna uppnås genom systematiska rationaliseringsundersökningar, vilka bör avse även interna transporter, specialisering av arbetskraften o. dyl. Arbetsstudier har knappast tidigare bedrivits vid företag av detta slag. Möjligheterna till besparingar kan naturligtvis icke uppgå till förutsatta 50 % men kan kanske vara tillräckliga för sådana företag, som i dag är självbärande och endast behöver höja sitt omsättningsöverskott.

Det är en nära tillhands liggande tanke att bils্কrotingen kanske skulle kunna vara självbärande och bli lönsam, om ett tillräckligt antal bilvrak årligen tillfördes företaget så att de fasta kostnaderna kunde fördelas på tillräckligt stor skrotningsvolym. Ökningen skulle kunna erhållas genom att intransporten av bilvrak ordnas såsom returfrakt på sätt som beskrivits i det föregående eller helt enkelt vara följden av ett med åren successivt växande fall av bilvrak.

Tyvärr kan man nu inte fästa några förhoppningar vid att kostnaderna härigenom skulle komma att minskas tillräckligt mycket. Skrotningskostnaden på skrotgården består till alldeles övervägande grad, $\frac{3}{4}$ eller mer, av rörliga **kostnader**, d. v. s. av kostnader som ökar i takt med skrotningsvolymens tillväxt eller — uttryckt på annat sätt — uppgår till ett konstant belopp per bilvrak. Kostnaden per bilvrak kan härigenom endast minskas med högst $\frac{1}{4}$. Vid tillräckligt stor ökning av skrotningsvolymen skulle emellertid förutsättningar kunna uppstå för strukturförändring av hanteringen. Härtill återkommer utredningen i det följande.

Efter vad som framgår av vad ovan anförts nödgas utredningen dra den slutsatsen att det inte kan förutsättas vara möjligt att på sikt bedriva en lönsam självbärande bils্কroting om man utgår ifrån att nuvarande sätt att bedriva skrotingen skulle i huvudsak bibehållas.

Rationaliseringsmöjligheter genom övergång till helt nya arbetsmetoder eller strukturell förändring av skrothanteringen

Förhoppningarna om att kunna uppnå en kostnadsminskning av erforderlig omfattning måste tydligen knytas till de eventuella möjligheterna att företa genomgripande förändringar av nuvarande metoder för och organisation av bils্কrotingen.

De mest kostnadskrävande arbetsoperationerna i dagens bils্কroting är såsom redan påvisats bränning, rensning och styckning samt pressning.

Järnverken ställer för närvarande stora anspråk på att skrotet skall vara väl befriat från skadliga metaller, främst koppar. Detta gör den manuella rensningen hos skrotföretagen mycket arbetskrafts- och kostnadskrävande. Om

kopparn i stället kunde avlägsnas på metallurgisk väg hos järnverken, skulle dessa kostnader kunna sparas hos skrotföretagen. Vill man se på problemet i dag är den s. k. vakuumprocessen den enda tänkbara metoden. Laboratiemässiga försök har visat, att processen kan användas för att sänka kopparhalten i stål. Tyvärr har investeringskostnaderna för erforderlig apparatur visat sig bli så höga, att man för närvarande icke kan överblicka, när denna raffineringsmetod kan införas i industriell drift.

Vad bränningen, styckningen och pressningen beträffar så är en strukturrationalisering av bilskrotningen en förutsättning för övergång till nya tillräckligt kostnadssänkande arbetsmetoder. Strukturrationalisering innebär i detta fall bildandet av stora företagsenheter. Det är inte tillräckligt med en årlig skrotningsvolym på en efter dagens förhållanden i och för sig så hög siffra som ett eller annat tusental bilvrak, utan man måste komma upp till en så hög produktion att det kan löna sig att från nuvarande manuella styckning av bilvraken och pressning av plåtdelarna till plåtpaket övergå till pressning av hela karosserier i en maskinoperation. Sistnämnda metod användes i dag i USA.

Möjligheterna till en strukturrationalisering av detta slag sammanhänger med biltätheten inom landet. I kap. 2 har framhållits att det är vanskligt att få en exakt uppfattning om underlaget för bilskrotningen i dag och i framtiden. Utgår man emellertid från där angivna antal om ungefär 75 000 skrotade personbilar under 1962 och fördelar detta antal i proportion till länens respektive bilbestånd finner man, att »tätheten» per ytenhet är låg i Sverige i jämförelse med förhållandena i USA. Man finner att man även i den biltäta stockholmsråjongen icke kan

räkna med att det föll mer än 10 000 bilvrak under 1962 inom en radie av 5 mil. Skulle man utopiskt räkna med att alla dessa hade tillförts en enda skrotfirma, skulle detta icke betyda mer än ett skrotningsunderlag av ungefär 40 bilar per arbetsdag. Detta är en väsentlig skillnad mot t. ex. USA, där ett enda skrotningsföretag kan skrota över 250 bilar per arbetsdag, eller mer än 60 000 vrak per år. Man har också där kunnat högmekanisera bilskrotningen. Bilvraken körs på löpande band genom stora brännugnar, där klädsel, vitmetall m. m. avlägsnas, och går sedan efter manuell rensning vidare till stora skrotpressar för pressning. Investeringarna i en sådan anläggning uppgår till miljonbelopp.

Såvitt nu kan bedömas kommer det att dröja mycket länge innan bilskrotningens volym per företagsenhet i Sverige kan bli av den storlek, som en sådan strukturrationalisering erfordrar. Detta sammanhänger med att vårt jämförelsevis begränsade underlag för bilskrotning skulle kräva att skrotningen koncentrerades till ett fåtal företag i landet och att bilskrotningens ekonomi icke kan bära de transportkostnader som måste följa med en sådan koncentring. Om man kunde bortse från transportkostnaderna, skulle i och för sig högst 3 på bilskrotning specialiserade företag med amerikansk utrustning vara tillräckliga för Sverige under överblickbar tid.

Det är sålunda inte realistiskt att räkna med att mycket större pressar än vad de svenska skrotföretagen använder i dag skall kunna anskaffas för att avsevärt minska kostnaderna för styckning och pressning av bilskrotet. Vidare saknas förutsättningar för att stora ugnar av amerikansk typ med transportband och temperaturreglering skall inom överskådlig framtid kunna instal-

leras i Sverige. Här får man säkerligen ännu länge nöja sig med bränning i enkla ugnar eller i det fria.

Bilskrotningens prägel av manuell hantering kan följaktligen väntas bestå ännu många år.

Som avslutning på denna framställning om vad utredningen erfarit rörande möjligheterna att genom rationaliseringar göra bilskrotningen till en självbärande och lönsam hantering kan sammanfattningsvis sägas, att det inte förefaller vara möjligt att under överblickbar tid uppnå detta mål. Man får i stället antaga, att löneknadernas beräknade stegring relativt skrotpriserna kommer att medföra ökade svårigheter att upprätthålla en lönsam bilskrotning särskilt i och omkring de större städerna.

Av sina samtal med olika representanter för skrotbranschen kan utredningen förstå, att branschen ändå har intresse och även reala förutsättningar att åtaga sig en volymmässigt avsevärt större bilskrotning än dagens och att detta intresse kan förutses öka i takt med att antalet skrotbilar stiger från år till år. På vissa håll väntar man egentligen endast på att en viss minimikvantitet av tillströmmande bilvrak till platsen skall erhållas. Utredningen har också funnit att såväl järnverk som skrothandel följer utvecklingen på mekaniseringsområdet med uppmärksamhet.

3. Bilskrotningens framtida organisation

Enligt utredningens uppfattning kommer icke bildemonteringsföretagen — och allra minst sådana företag av självbetjäningstyp — att i ökad utsträckning ägna sig åt direktskrotning av bilar. Orsaken härtill är att dessa företags arbetsmetoder troligen kommer att ställa sig alltför kostsamma. Det är också påtagligt att bildemonteringsföretagen å

ena sidan och skrotföretagen å andra sidan icke är lika intresserade av att upptaga bilskrotning på sitt verksamhetsprogram.

Denna skillnad i uppfattning kan förklaras på följande sätt.

Bildemonteringsföretagen har i princip möjlighet att välja mellan att framtaga och försälja begagnade reservdelar eller att framställa och försälja bilskrot. Det har uppgivits att den värdemässiga omsättningen inom bildemonteringsföretagen består till 70 å 90 % av begagnade reservdelar och till 10 å 30 % av bilskrot. Om ett bildemonteringsföretag befinner sig i ett produktionsläge med icke fullt utnyttjad kapacitet och har att fritt välja mellan att utöka produktionen av reservdelar eller av bilskrot, väljer företaget helt naturligt den verksamhet som ger det bästa ekonomiska utbytet (största bidrag till täckning av de fasta kostnaderna). Reservdelar är i detta avseende avsevärt fördelaktigare än bilskrot. Det bör emellertid framhållas att bildemonteringsföretagen givetvis skall se till att skrot framställs av de plundrade vraken.

För skrotföretagen är situationen annorlunda. Om ett sådant företag befinner sig i samma situation vad produktionsläget beträffar, så tycks det inte ha något emot att bilskrot ingår bland det nytillkommande skrotet. Förklaringen härtill torde vara att bilskrotet lämnar ett visst bidrag till täckning av de fasta kostnaderna förutsatt att skrotbilarne icke i förväg berövats kylare, batterier, däck och andra för skrotföretagen värdefulla beståndsdelar.

Utredningen har inte heller velat ta fasta på tanken att en del av intäkterna från bildemonteringsföretagens reservdelsförsäljning skall täcka kostnaderna för skrotning av andra bilvrak än sådana, som erhålles som biprodukter från reservdelshanteringen. Detta är in-

te en framkomlig väg, om man ser på landets totala fall av bilvrak i framtiden. Reservdelshanteringens skulle nämligen få allt svårare att finansiera un-

derskottet från bilskrotningen, eftersom bilvrakens antal kommer att öka från år till år, medan reservdelsuttagningen väntas förbli tämligen konstant.

KAPITEL 8

Förslag på det praktiskt-ekonomiska området

Utgångspunkt för det följande resonemanget är att bilskrotningen numera visar bristande lönsamhet. Detta innebär att ingen ersättning lämnas vid omhändertagande av bilvrak för skrotning. I stället begärs ofta ersättning för att ta hand om sådana bilvrak, som inte samtidigt kan lämna reservdelar.

Självklart är att alla rationaliseringsmöjligheter skall tillvaratagas. Dessa är emellertid begränsade främst med hänsyn till transporterna och nödvändigheten av att rensa järnskrotet från metaller. Förutsättningarna för specialföretag med omfattande maskinella anordningar är små. Bilskrotningen synes även framdeles normalt böra anknytas till järnskrotningsföretagen. Möjliga rationaliseringsvinster kommer under överblickbar tid att mer än motvägas av ökade personalkostnader. Några mera påtagliga förbättringar av järnskrotpriserna är inte att räkna med.

Skiljaktigheter i förhållande till bilbranschens uppfattning

Angivna sakläge och utveckling syns inte överensstämma med den uppfattning som kommit till uttryck i bilindustriföreningens och MRF:s bilskrotningskommittés rapport om Bilbranschen och bilskrotningen, avgiven i januari 1963 och omtalad i missivskrivelsen till detta betänkande. I denna rapport återopas som skäl för uppfattningen att bilskrotningen kan göras lönsam väsentligen *dels* att borttagandet

av exportförbudet för järnskrot skulle innebära att genom förbudet åstadkommen subvention för järnverken skulle försvinna och därmed ett högre pris för järnskrotet erhållas, *dels* att nära nog alla bilar skulle i större eller mindre grad kunna tjäna som reservdelsobjekt, *dels ock* att åtskilliga rationaliseringsåtgärder skulle kunna vidtagas.

I fråga om rationaliseringsåtgärderna har utredningen redan deklarerat sin uppfattning.

Vad avser reservdelstagningen vill utredningen erinra om att i dag endast 25—30 procent av alla bilvrak tjänar som objekt för reservdelstagnning och att utredningen inte funnit skäl antaga att denna relativa andel skall i framtiden öka utan snarare i viss mån minska. Bildemontering har hittills visat sig vara en ganska lönsam hantering. Utredningen har därför i ett tidigare skede av sitt arbete varit inne på att så att säga låta nettointäkterna av bildemontering bära förlusterna på skrotning inte bara av de plundrade vraken — vilket bör vara en självklar omkostnad för bildemonteringen — utan också av sådana bilvrak som går direkt till skrotning utan förutgången reservdelstagnning. Tänkbar teknik härför skulle vara att bildemonteringsverksamhet skulle förutsätta auktorisation och att som villkor härför skulle krävas att vederbörande företag utan ersättning åtog sig skrotning av alla andra bilvrak som lämnades till företaget. Utredningen

fann emellertid ganska snart att detta inte är en rekommendabel utväg. Skälet härtill är i första hand att bildemonteringsföretagen inte är särskilt ägnade för bilskrotning i större skala, medan det för järnskrotarna faller sig naturligt att arbeta även med skrotning av bilvrak. Det skulle vara en orationell konstruktion att sammanknyta bilskrotning med bildemontering på antytt sätt.

Vad slutligen beträffar förslaget att exportförbudet på järnskrot skulle upphävas kan det väl helt generellt ifrågasättas om ett sådant förbud, tillkommet i slutet av 1920-talet, alltjämt bör bestå. Detta är emellertid en fråga av långt större räckvidd än den utredningen kan eller bör ta ställning till. Erinras må att alla västeuropeiska industriländer alltjämt i princip upprätthåller ett exportförbud på järnskrot. Från detta förbud har endast ett fåtal temporära undantag givits. Att under sådana förhållanden och med utgångspunkt från en skrotkvantitet, som motsvarar endast 10—15 procent av det årliga köpskrotfallet i landet och är av relativt mycket svag kvalitet men vars kontinuerliga avsättning dock garanterats i samband med exportförbudet, föreslå att detta exportförbud skall upphävas kan enligt utredningens uppfattning icke ifrågakomma.

Vid underhandskontakter utredningen haft med företrädare för bilindustrin och bilhandeln har framkommit att — trots ovan angivna skiljaktigheter i uppfattning — dessa är mycket intresserade av bilskrotningsproblemet och beredda att positivt bidra till dess lösning.

Ansaret för slutskrotningen

På grund av den alltmer framträdande bristande lönsamheten hos bilskrotningen kan en effektiv sådan verksamhet uppenbarligen icke garanteras såsom resultat av de ekonomiska krafternas

fria spel. Det måste då konstateras vem som bär ansvaret för bilskrotningen och hur denna praktiskt skall anordnas. Vad gäller de praktiska anordningarna finns otvivelaktigt i och för sig tillräckliga resurser med god spridning över landet i befintliga bildemonterings- och järnskrotningsföretag. Vad gäller ansvaret för att befordra bilvraket till skrotning och att bestrida eventuella kostnader för skrotningen kan åtminstone teoretiskt valet stå mellan bilägaren och kollektiva organ i form av staten eller vederbörande kommun.

Från många håll har sådana uttalanden gjorts till utredningen, att staten tar in så stora belopp i form av skatt, accis etc. av bilismen att staten bör bestrida de förhållandevis måttliga kostnader det här gäller. Utredningen finner varken principiellt eller praktiskt berättigat att sammankoppla statens inkomster av bilismen med det ekonomiska ansvaret för bilskrotningen och avvisar därför detta alternativ.

Ett annat alternativ som skulle vara tänkbart är primärkommunen, vilken redan när det gäller ett närliggande område, nämligen den allmänna renhållningen, har direktansvar för viss del av denna och beträffande den övriga delen ansvarar för att praktiska förutsättningar finns för att fastighetsägare och andra medborgare inom kommunen skall kunna fullgöra sina skyldigheter i dessa avseenden. Ännu har emellertid icke bilägandet blivit så utbrett, att varje skattebetalare har bil och det är ett av skälen mot detta alternativ. Ett annat och minst lika tungt vägande är att kommunen icke har några inkomster av bilismen men fortfarande, särskilt i städerna, utgifter för gator, parkeringsplatser o. dyl. Utredningen vill sålunda avvisa förslag om att kommunen skall ha något allmänt ekonomiskt ansvar för bilskrotningen men

kommer i det följande att föreslå att kommunen åläggs viss begränsad medverkan, när det gäller att ta hand om övergivna bilvrak.

Återstår då det närmast till hands ligande alternativet, nämligen att ägarens ansvar för bilen icke upphör förrän denna destruerats och därmed icke längre kan utgöra någon olägenhet ur naturvårds-, sanitär-, trafiksäkerhets- eller annan synpunkt. Utredningen finner ytterligare argumentering för detta förslag överflödigt och föreslår alltså att bilägaren skall ansvara för skrotningen av sin bil.

Utredningen har övervägt att föreslå att detta ansvar skulle — utöver vad i denna del indirekt sker enligt bestämmelserna i 26 § naturskyddslagen om förbud mot nedskräpning — inskrivas i författning och att negligering av detta ansvar, vilket som regel åstadkommes genom att bilvraket överges, skulle straffbeläggas. Ehuru vissa skäl kan anföras för ett sådant förslag, finner utredningen icke motiverat att gå så långt. Anledningen härtill är bl. a. att en allmän kriminalisering av övergivande knappast har stöd i det allmänna rättsmedvetandet i vårt land och skulle innebära att en stor del av våra begränsade polisiära spaningsresurser måste insättas för att utreda ur rättssäkerhetssynpunkt närmast betydelselösa fall av övergivande. Godtagbara resultat syns för övrigt kunna vinnas utan att övergivandet straffbelägges. I sina förslag till praktiskt-ekonomiska åtgärder utgår emellertid utredningen från att bilägaren ansvarar för slutskrotningen av sin bil.

Hur uppfylles detta ansvar?

Den fråga som härefter inställer sig är hur olika grupper av bilägare sannolikt kommer att uppfylla angivna så att säga moraliska ansvar. Till en bör-

jan måste konstateras att det är synnerligen vanskligt att bedöma de olika ägargruppernas andel i de vid varje tidpunkt befintliga bilvraken. Här skall först de mera betydelsefulla ägarkategorierna angivas: bilhandeln beträffande inbytta bilar som inte släpps ut igen, försäkringsbolagen beträffande krockskadade bilar, kommunerna i fråga om övergivna bilvrak, bildemonteringsföretag, bildelsparker och mindre bilreparationsverkstäder i fråga om bilar som tjänstgjort såsom reservdelsobjekt samt slutligen enskilda bilägare.

Bilhandelns andel i bilvraken har varit stigande på senare år och uppgavs för ett år sedan till mellan en tredjedel och hälften av alla fallande vrak. Till utredningen har emellertid inberättats, att på senare tid förekommit att mindre bilfirmor och även enskilda försäljare hos större firmor förklarar för kunden att denne får minst samma rabatt, om säljaren slipper ta en mer eller mindre skrotfärdig bil i inbyte. Huruvida detta är enstaka fall eller något av tendens undandrar sig säkert bedömande, men företeelsen får ses mot bakgrunden av den allt sämre lönsamheten hos bilskrotningen.

Försäkringsbolagens andel i skrotbilarna är obetydlig, sannolikt högst 3—4 procent. De övergivna bilvraken, d. v. s. den andel som måste tas omhand av kommunen, är mycket ojämnt fördelade över landet med stark relativ koncentration till de största tätorterna. Såsom av redogörelsen i det närmast följande kommer att framgå har under år 1963 minst 15 procent av alla bilvrak i Stockholm övergivits av sina ägare. De seriösa bildemonteringsföretagen torde såsom framgår av framställningen i kapitel 5 vara slutlig ägare till inemot 20 procent av bilvraken antingen för reservdelstagnning eller för direkt slutskrotning.

Gemensamt för de sålunda uppräknade kategorierna av slutliga bilägare är, att de torde utan särskilda anordningar båda kunna och vilja — ibland till och med för sin yrkesutövning vara tvungna — att befordra vraken till slutskrotning. Detta skulle enligt bedömningarna ovan gälla cirka 70 procent av de idag fallande bilvraken.

Hur återstående 30 procent av bilvraken fördelar sig mellan de övriga tre ägargrupperna — bildelsparker, mindre reparationsverkstäder och enskilda bilägare — är mycket vanskligt att bedöma. Kanske kan man våga antagandet 10, 5 resp. 15 procent. Möjligen kan man ställa sig skeptisk mot antagandet att 15 procent av alla i dag fallande bilvrak eller 12—14 000 enheter skulle tillhöra enskilda personer. Skepsisen är väl då grundad på det förhållandet att genomsnittsbilisten mycket sällan gör sig av med sin bil utan att skaffa sig en annan i stället och att därvid den gamla, eventuellt i det närmaste utslitna bilen lämnas i utbyte. Emellertid ägs hårt nedslitna bilar ofta av personer, som köpt dem för en ringa penning. Normalt blir dessa bilar föremål för upprepade ägarbyten och så primära skyldigheter som omregistrering, skattebetalning och uppehållande av försäkring fullgörs ofta icke. Man vågar utan överdrift påstå att ganska kaotiska förhållanden råder i detta sammanhang. När bilen upphör att göra tjänst överges den ofta, varvid emellanåt skyltar och andra igenkänningsstecken avlägsnas. Det förtjänar i detta sammanhang nämnas att övergivandet av skrotbilar ökat mycket kraftigt i Stockholm under de senaste åren. Sålunda måste staden år 1958 omhändertaga ungefär 300 övergivna skrotbilar. Ettvart av åren 1961 och 1962 var motsvarande siffra 5—600, men för 1963 noterades icke mindre än nära 1 300 övergivna skrot-

bilar i Stockholm. Eftersom fallet av bilvrak i hela Stockholmsområdet år 1963 beräknats till cirka 10 000, innebär detta ett mer än 15-procentigt övergivande.

Emellanåt uttalas förväntan om att en förbättring av systemet för registrering av bilar skulle lösa de problem, som sammanhänger med det ökande övergivandet. Härvid skulle nämligen bättre betingelser skapas att uppspåra den som övergivit bilen. Utredningen finner visserligen att registreringssystemet är i trängande behov av förbättring och att härvid vissa fördelar skulle vinnas även i nu förevarande avseende. Några större förväntningar i fråga om att komma till rätta med systematiskt övergivande torde emellertid inte böra ställas. En aldrig så rationellt ordnad registrering torde nämligen icke hinna med de överlåtelse, som så att säga sker på löpande band. Utredningen avstår helt från att föreslå ändringar i gällande registreringssystem av typen »skyldighet för överlåtaren av en bil att anmäla överlåtelsen till bilregistret». Skälen härtill är dels att sådana detaljändringar har ringa eller ingen betydelse för att skapa bättre förhållanden i de bilägarkretsar, där övergivande av bilvrak florerar, dels att hela frågan om bilregistrering enligt vad utredningen inhämtat snarast skall göras till föremål för utredning.

De sist angivna tre grupperna av slutliga bilägare — bildelsparker, reparationsverkstäder och enskilda bilägare — företer ur skrotningssynpunkt det gemensamma draget att betydande risk föreligger för att en rationell slutskrotning icke sker i tillräckligt snabb takt. Bildelsparkerna och reparationsverkstäderna lagrar ofta vraken alltför länge med mer eller mindre utpräglade »bilkyrkogårdar» som resultat. Delvis bör detta ofog kunna stävjas genom rigorö-

sare tillämpning än hittills av gällande författningsbestämmelser inom naturvårds-, bebyggelseplanerings- och hälsovårdsområdena samt genom viss komplettering av denna lagstiftning. Härom redogöres i nästa kapitel. Men ofta har dessa företagare så svag ekonomi och ofta innebär upprepning av en »bilkyrkogård» av något större omfattning så stora relativa kostnader, att slutskrotningen under nuvarande betingelser icke är ur ekonomisk synpunkt möjlig för dessa företagare. Likartad ekonomisk situation föreligger med största sannolikhet för den övervägande delen av de enskilda personer, som är ägare till skrotbilar. Dessa finner det då frestande att överge skrotbilen och detta har i vissa kretsar alltmera utvecklats till ett s. k. beteendemönster.

Möjliga vägar för att garantera effektiv slutskrotning

Utredningen har under arbetets gång länge velat tro att en lösning av skrotningsproblemet vore möjlig utan att tillgripa några härpå inriktade juridiska eller ekonomiska åtgärder som ägde samband med bilägandet. Särskilda juridiska åtgärder av detta slag är enligt utredningens tidigare uttalade uppfattning icke lämpliga. Vad gäller de praktiskt-ekonomiska åtgärderna har utredningen ägnat stor uppmärksamhet åt frågan om några säkrare garantier för slutskrotning kan erhållas genom bilägarnas så att säga moraliska ansvar kombinerat med information om hur bilägaren skall kunna på ett godtagbart sätt göra sig av med bilen och åtgärder mot verklig eller förment uppskörtning av bilägaren i sådant sammanhang. Utredningen är nämligen klart medveten om att även en relativt måttlig ytterligare belastning av bilismen i form av något slags avgift för att bekosta och eventuellt stimulera bilskrotningen är

impopulär i vida kretsar. Vidare har utredningen sökt bilda sig en uppfattning om en förskjutning mellan kategorierna slutliga bilägare är att vänta till ytterligare dominans av bilhandeln och andra ägargrupper, som ändock befördrar bilvraken till skrotning och om kommunerna skulle vara beredda att tåla ytterligare övergivande. Sistnämnda båda delfrågor måste — efter kontakt med representanter för kommunförbunden beträffande kommunernas sannolika tålmodighet — besvaras nekande. Utredningen nödgas konstatera att den bristande lönsamheten hos bilskrotningen i dag och under överblickbar tid kombinerad med angivna beteendemönster hos betydande grupper av slutliga bilägare gör det ofrånkomligt att föreslå särskilda ekonomiska åtgärder för att garantera slutskrotning.

För sådant ändamål har bl. a. av riksdagens andra lagutskott i dess i direktiven refererade utlåtande nr 44/1961 ifrågasatts att införa en depositionsavgift, som erlägges vid registrering av motorfordon och återfås efter avregistrering, sedan ägaren visat att den kasserade bilen omhändertagits på tillfredsställande sätt. Givetvis skulle denna depositionsavgift även kunna inbetalas kontinuerligt i samband med bilskatt eller försäkring. Genom en sådan avgift skulle skrotbilen, som enligt det anförda numera ofta har ett negativt värde, vara bärare av en rättighet som i värde överstiger skrotningskostnaden. Det skulle då ligga ett ekonomiskt intresse i att leverera ett bilvrak för nedskrotning, då tidigare inbetalda belopp gjordes tillgängliga först vid den totala destrueringen.

Vid de diskussioner som utredningen haft med representanter för dem som närmast berörs av ett system med depositionsavgifter har utredningen erfarit följande.

Bilindustrin och bilhandeln har ställt sig ganska negativa till ett system som enligt deras uppfattning innebär en ytterligare ekonomisk belastning av bilismen. Tidigare visade inte heller företrädare för skrotbranschen något intresse för förslaget om depositionsavgift. En mera framträdande representant för branschen framhöll spontant, att risk föreligger för att skilda led i skrotningsverksamheten finner sig uppfordrade att söka få del av den utfallande depositionsavgiften. Sedan lönsamheten starkt försämrats den sista tiden, har emellertid skrotbranschens uppfattning svängt om i klart positiv riktning. De enskilda bilägarna har vid överläggningarna företrätt av representanter för de tre stora motororganisationerna (M, KAK och MHF). Dessa representanter har förklarat att de visserligen inte är tilltalade av en ytterligare kostnad för bilägandet men att de klart inser bilägarens ansvar och att — därest bilskrotningen icke är eller kan göras lönsam — de icke vill motsätta sig ett lämpligt utformat förslag om en depositionsavgift.

Utredningen har funnit ofrånkomligt att något slag av depositionsavgift införres för att garantera och eventuellt stimulera slutskrotningen. Denna avgift måste givetvis göras generell, tills vidare för alla personbilar. Huruvida också andra motorfordon — och då i första hand skåpvagnar och smålastbilar — bör inbegripas är närmast en lämplighetsfråga. Utredningen finner emellertid ur de synpunkter den har att företräda detta för närvarande icke nödvändigt.

Förslag om obligatorisk skrotningsförsäkring

När det gäller administrerandet av en depositionsavgift av angivet slag har valet stått mellan staten och trafikför-

säkringsväsendet. Staten kan uppta engångsavgift i samband med bilens registrering eller periodiska avgifter i samband med den årliga bilskatteuppbörden. Motsvarande kan försäkringsbolagen göra i samband med den första resp. den årliga uppbörden av trafikförsäkringspremier. Försäkringsväsendet har stor vana vid att meddela försäkring för speciella ändamål. Även i övrigt synes försäkringsväsendet vara mera ägnat att administrera denna verksamhet än statliga myndigheter. Denna uppfattning delas av de organisationer, vilka utredningen haft kontakt med. Utredningen föreslår därför att denna verksamhet omhändertas av trafikförsäkringsbolagen.

Vad härefter angår innehållet i ett »system med depositionsavgift» kan detta utformas antingen så att det enbart avser en form för ersättning av kostnader för skrotning och eventuellt nödvändig intransport av bilvraket till skrotningsplatsen eller så att det därutöver innefattar ett belopp, som direkt är avsett att komma den siste bilägaren tillgodo såsom en stimulans till att befordra bilen till skrotning. Det sistnämnda alternativet innebär en direktrelation ända till slutfasen mellan försäkringsbolaget och bilägaren. Utredningen vill åskådliggöra detta med ett helt hypotetiskt exempel. Antag att skrotningskostnaden efter avdrag för värdet av de råvaror som erhålles är densamma över hela landet — vilket den ingalunda är i dag — och att den uppgår till 50 kronor. För att den slutliga bilägaren som stimulans till skrotbilens befordran till slutskrotning skall få behålla ett för detta ändamål tillräckligt stort belopp antages vidare att den utfallande depositionsavgiften sättes till 200 kronor, vilken skapas genom att ägare till ifrågavarande bil tidigare inbetalt antingen engångsavgift eller år-

liga avgifter. I det tänkta fallet skulle den siste bilägaren av vederbörligt försäkringsbolag mot att uppvisa intyg om slutskrotning av bilen utfärdad av trovärdigt skrotningsföretag utfå depositionsavgiften 200 kronor. Eftersom skrotningskostnaden förutsattes utgöra 50 kronor, skulle mellanskillnaden 150 kronor vara stimulansen i detta exempel.

Enligt det andra alternativet skulle försäkringen endast avse själva skrotningen och eventuellt behövlig intranport av vraket. Premieinbetalning för denna prestation från försäkringsbolagets sida sker på samma sätt som i det första alternativet. Men den slutliga uppgörelsen i detta alternativ utspelas mellan försäkringsbolaget och vederbörande skrotningsföretag, vilket av bolaget får ersättning för sina, antagligen på schablonmässigt sätt bestämda kostnader.

Vid valet mellan dessa båda alternativ lutade utredningen länge åt att föreslå depositionsavgift med inlagt stimulansbelopp. Emellertid fann utredningen småningom argumenteringen för detta allt mindre övertygande. Utredningen har nämligen kommit till den uppfattningen, att ett betydande antal privatpersoner i egenskap av slutliga bilägare i sitt handlande föga eller inte alls torde påverkas av belopp av storleksordningen 100—150 kronor. Att öka detta belopp något mera avsevärt kan inte komma ifråga. Vidare har från försäkringshåll påpekats att — även om detta system är möjligt att genomföra — det av olika skäl kommer att bli mycket kostsammare att administrera. Härtill kommer att detta system förutsätter att särskilda anordningar vidtages för att bilägarna skall kunna få garanti för att skrotningskostnaden blir skälig.

Utredningen har därför stannat för

att föreslå en obligatorisk försäkring för kostnaden för skrotning av varje personbil och för kostnaden för eventuellt ofrånkomlig intranport till skrotgården.

Utredningen är medveten om att en sådan försäkring får vissa varken avsedda eller i och för sig önskvärda biverkningar. Det torde sålunda bli ofrånkomligt att försäkringen täcker kostnaden även för slutskrotning av ett bilvrak, som hos ett demonteringsföretag eller vid en bildelspark tjänstgjort som objekt för reservdelstagnung. Och detta trots att tidigare vid flera tillfällen framhållits att sådan slutskrotning bör utgöra en omkostnad för hanteringen. Försäkringen måste emellertid vara allmängiltig och därför omfatta skrotning i vilket läge en sådan än blir aktuell. Däremot bör — såsom kommer att framhållas i kap. 9 A — intranporten till skrotföretaget självklart icke i de nu avsedda fallen inbegripas i försäkringen utan bestridas av demonteringsföretaget (bildelsparken). Själva reservdelstagnungen får ju nämligen till ofrånkomlig följd att vraket icke för egen maskin kan befordras till skrotföretaget.

Vad gäller premiebetalning på en gång eller kontinuerligt har alla representanter för bilismen som utredningen kommit i kontakt med framhållit, att den ursprungliga bilägaren, vilken regelmässigt icke kommer att behålla bilen under hela dess livslängd, icke skall vara skyldig inbetala premien såsom ett engångsbelopp. Premien bör i stället bestämmas som årsbelopp, vilka upptages samtidigt som premien för obligatorisk försäkring under bilens hela nyttjandetid. Detta har man även på försäkringshåll funnit vara det riktigaste tillvägagångssättet och understrukit nödvändigheten — för att så mycket som möjligt nedbringa administrations-

kostnaderna — av helstandardiserade premier. Någon fonduppyggnad annat än för buffertändamål är lika litet här som inom trafikförsäkringen erforderlig och försäkringen kan därför nästan omedelbart efter sitt genomförande vara i funktion. Nära nog fullständig följsamhet mellan premiebelopp och förändringar av skrotningskostnaden kan åstadkommas inom detta system. Vidare har självfallet försäkringsväsendet helt andra möjligheter än andra subjekt — i synnerhet än de enskilda bilägarna — att åstadkomma rimliga prisuppgörelser med skrotningsföretagen. Med nuvarande kostnader för skrotning

torde årspremien stanna vid högst 10 kronor, eller föga mer än en tvättning av bilen kostar.

Bestämmelserna om sådan försäkring måste, som tidigare framhållits, vara obligatoriska och syns lämpligen böra införas i 1929 års lag om trafikförsäkring å motorfordon. Härtill återkommer utredningen i nästa kapitel.

Från försäkringshåll har särskilt understrukits angelägenheten av att skrotningsintygen utfärdas på sådant sätt att dubbelutbetalning icke sker. Utredningen delar helt denna uppfattning och föreslår i nästa kapitel bestämmelser om auktorisation för skrotningsföretag.

KAPITEL 9

Författningsförslag

A. Skrotningsförsäkringen

Utredningen har utarbetat de förslag till ändringar av trafikförsäkringslagen som påkallas av utredningens förslag att i denna lag införa bestämmelser om skrotningsförsäkring för personbilar. Dessa lagändringar och vissa därmed sammanhängande ändringar av vägtrafikförordningen och vägtrafikkungörelsen återfinns i Bilaga 2.

1 §. Som utredningen tidigare framhållit upphör biläggarens moraliska ansvar för sitt fordon icke förrän detta destruerats. Då vid fordonsförvärvet tidpunkten för skrotning i regel ligger långt i framtiden, kan ägaren ej veta huru betungande kostnaden för fordonsnets förstörande kan bli. Utredningen har därför tänkt sig att en motorfordonsägare bör kunna försäkra sig mot risken att framdeles få erlägga en hög skrotningsavgift. För närvarande är behovet av en sådan försäkring aktuellt endast beträffande personbilar. Försäkringen bör göras obligatorisk beträffande sådana fordon. Utredningen har funnit enklaste sättet vara att anknyta bestämmelserna till trafikförsäkringslagen. Därigenom kommer visserligen ett betydande antal personbilar att sakna skrotningsförsäkring, men i de allra flesta av dessa fall kan man med säkerhet — såsom då staten eller kommunen är ägare — räkna med att ägaren tillser att personbilen efter användningstiden blir nedskrotad. Icke heller är skrot-

ningsförsäkring erforderlig å personbil, för vilken är tecknad s. k. gränsförsäkring. Undantagna från försäkringsplikt är också personbilar, som uteslutande användas inom i 2 § trafikförsäkringslagen angivna inhägnade områden. Det hade i och för sig varit önskvärt att sistnämnda kategori kommit att omfattas av försäkringsplikten. Detta låter sig emellertid ej göra, enär dessa fordon ej är registrerade och kontroll över att försäkringsplikten fullgöres icke kan utövas. — Samtidigt kan vissa personbilar bli försäkringspliktiga, oaktat behovet därav måste bedömas som ringa. Så blir fallet med exportvagnar, som är trafikförsäkrade i svensk försäkringsanstalt. Då dessas antal kan förväntas bli helt obetydligt och försäkringspremien är låg synes denna nackdel så ringa i jämförelse med fördelen att inarbeta försäkringen inom trafikförsäkringslagens ram att utredningen ansett sig kunna bortse därifrån.

Plikten att ha personbil skrotningsförsäkrad måste emellertid kvarstå för ägaren till dess bilen skrotas. I annat fall blir bildemonteringsföretag och bildelsparker ägare till icke försäkringspliktiga personbilar, som efter ägarens åtgärder ej självständigt kan föras till skrotningsföretag. Förstnämnda företags villighet att genom slutskrotning minska antalet för dem oanvändbara bilvrak ökas givetvis då de har att erlägga försäkringspremier till dess bilen slutskro-

tats. Trafikförsäkringslagen måste sägas äga tillämpning å dessa personbilar, enär de icke kan sägas vara i användning å företagsplatsen. Vissa personbilsägares önskan att ha sin personbil reservregistrerad under några av årets månader kan med hänsyn till vad tidigare sagts om årspremiens ringhet, å ena, och bilkyrkogårdarnas tillväxt, å andra sidan, icke sägas ha sådan betydelse, att den bör få inverka på försäkringspliktens utsträckning i tiden.

Möjlighet bör beredas den som yrkesmässigt driver handel med fordon att — liksom fallet är med trafikförsäkring — kunna erhålla flytande skrotningsförsäkring. Slutligen bör sägas, att om det ej kan utrönas huruvida en skrotad personbil varit försäkringspliktig eller ej, får det anses att den varit det. — Som utredningen tidigare angivit avses med skrotning yrkesmässig verksamhet, som syftar till att ur bilvrak utvinna råvara.

2 §. Begreppet personbil är att fatta på samma sätt som i vägtrafikförordningen. — Som under 1 § uttalats äger lagen tillämpning å personbilar, som för demontering eller reservdelsförsäljning uppställts inom inhägnat område.

3 a §. Som tidigare framhållits är det av försäkringstekniska skäl enklast och billigast att försäkringsbeloppet utbetalas av försäkringsgivaren direkt till den, som utfört skrotningen. Som utredningen på annan plats framhållit bör tillstånd till bilskrotning endast meddelas fast handlande enligt skrothandelsförordningen. Tillståndsprövningen måste vara rigorös för att undvika att samma personbil »skrotas» flera gånger. Sådan fast handlande skall mot intyg, att bilen av honom skrotats, äga uppbära beloppet ifråga.

5 §. Se härom under 1 §.

11 a §. Försäkringsgivarens ansvarighet skall täcka fulla kostnaden för personbilens nedskrotning, medan försäk-

ringstagaren i princip skall inställa den hos skrotningsföretag. Emellertid tillkommer i vissa fall nödvändiga transportkostnader till närmaste auktoriserade bilskrotningsföretag. Sådana kostnader omfattas även av försäkringsgivarens ansvarighet. Så får städse anses vara fallet med övergivna bilvrak. Även om dessa teoretiskt sett skulle kunna självständigt köras till ett skrotningsföretag måste likväl antagas att de skulle utgöra en allvarlig risk från trafiksäkerhetssynpunkt. Samma gäller givetvis krockskadade bilar. Anledningen till att transportkostnad uppkommit får emellertid icke vara den att ägaren själv tillgodogjort sig väsentliga eller mer värdefulla detaljer. Bildelsparker och bildemonteringsföretag skall exempelvis själva stå sina kostnader för transport till skrotningsföretag. Då försäkringsgivaren i sådana fall fått utgiva transportkostnad, äger han återkräva den av försäkringstagaren. Ovannämnda intyg skall i förekommande fall tillika innehålla uppgift om att transportkostnad uppkommit och huruvida den varit nödig. Utredningen erinrar om vad den anfört om polismyndighets åtgärder med övergivna bilvrak nämligen att av myndigheten själv utförd transport är kostnadsfri.

21 a §. Denna paragraf utgör enbart en komplettering till nuvarande 21 §.

I övrigt är trafikförsäkringslagen i tillämpliga delar gällande beträffande skrotningsförsäkring. Erinran härom har upptagits i 28 §.

Som följd av nu föreslagna tillägg till trafikförsäkringslagen bör smärre ändringar göras i andra författningar.

I 17 och 18 §§ vägtrafikförordningen bör tillfogas föreskrift, att till registreringsmyndigheten skall ingivas bevis om skrotningsförsäkring. I 25 § samma

förordning bör skrotningsförsäkring också angivas. Skrotningsförsäkringen synes ej behöva medföra någon ändring av bestämmelserna i 19 § 2 mom. om ägares anmälningsskyldighet beträffande förstört fordon eller i 20 § 3 mom. om tidpunkten för fordons avförande ur bilreservregistret. Försäkringsbolagen bör dock i annan ordning åläggas att underrätta länsstyrelsen om ingivna skrotningsbevis.

I vägtrafikkungörelsen bör 30 § punkt 5 ändras till »ingivna försäkringsbevis». I 32 § andra stycket bör tilläggas »ny skrotningsförsäkring å personbil». Vad i 35 § sägs om bilreservregistrets förande kommer med nu föreslagen omfattning av plikten att hålla personbil skrotningsförsäkrad att omfatta kontroll att skrotningsförsäkring finnes å reservregistrerade personbilar. — Slutligen bör 39 § punkt 3 kompletteras med »eller ny skrotningsförsäkring».

Skulle de föreslagna tilläggen upphöjas till lag gäller om ikraftträdandet vad därom sägs i förslaget till lag om omhändertagande av övergivna bilvrak.

B. De övergivna bilvraken

1. Gällande bestämmelser, som eventuellt kunde åberopas för att omhändertaga övergivna bilvrak.

De övergivna bilvraken har först under senare år blivit ett problem av betydelse. Det finns därför inte några särskilda författningsbestämmelser som har direkt tillämpning på de fall, då samhället måste ingripa mot dessa bilvrak. Myndigheterna har dock inte kunnat förbli helt passiva utan har åtminstone i vissa fall med tillämpning av befintliga bestämmelser sökt komma tillrätta med de problem, som de övergivna bilvraken utgör. Det följande är en översikt över de lagar och förord-

ningar, som har använts för att angripa problemen.

Det vanligaste tillvägagångssättet vid omhändertagande av övergivna bilvrak har varit att polismyndigheten transporterat bort bilvraket till en upplagsplats. Omhändertagande och vidare förfarande har skett enligt *hittegodslagens* bestämmelser, då man ansett att lagen analogivis ägt tillämpning på övergivna bilvrak. Dessa analogislut har emellertid blivit svårare att göra sedan 1956 års riksdag vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 143/1956 med förslag till allmän ordningsstadga m. m. lämnat utan erinran följande av första lagutskottet gjorda uttalande i denna fråga (utlåt. nr 37, sid. 49).

Särskilda regler om borttransport av fordon synes kunna bli av betydelse i två skilda huvudfall, det ena, då fordonets förflyttning är påkallad av trafikhänsyn, och det andra, då dess uppställning hindrar renhållning eller det eljest, efter att ha helt eller för lång tid övergivits, onödigtvis upptar och kanske vanpryder allmän plats. Om bestämmelser erfordras för det förre fallet, bör sådana uppenbarligen intas i trafikförfattning och icke i en allmän ordningsstadga. I den mån bestämmelser erfordras för det senare fallet torde emellertid dessa vara av sådan ordningskaraktär, att de i och för sig närmast borde inflyta i en sådan stadga. Starka skäl talar onekligen också för att i ordningsstadgan intaga bestämmelser av denna karaktär. Behov torde nämligen föreligga att kunna omhändertaga fordon som övergivits, och det får anses vara oklart, i vilken utsträckning gällande rätt medger detta. Huruvida, såsom parkeringsutredningen föreslår, hittegodslagstiftningen kan tillämpas, måste nämligen anses tveksamt. I vart fall kan icke ett omhändertagande ske, förrän fordonet upphört att vara i ägarens besittning, vilket i fråga om motorfordon måste anses innebära, att fordonet lämnats övergivet under en avsevärd tidsperiod.

Lagutskottets karakteristik av ett övergivet fordon såsom ett fordon som lämnats övergivet under en avsevärd tidsperiod har manat de flesta polis-

myndigheter till försiktighet. En tendens har också iakttagits att omhändertagande enligt hittegodslagen skett först efter ett dröjsmål, som åtminstone ur vissa synpunkter framstått såsom onödigt och emellanåt direkt skadligt.

En fördröjande inverkan vid omhändertagandet av övergivna bilvrak har vidare följande omständighet haft. Efter bilvrakens omhändertagande har vid några tillfällen respektive ägare gjort sin rätt till fordonet gällande. Ägaren har därvid icke velat stå för de kostnader, som uppstått vid borttransporten (bogseringskostnader m. m.), då han förnekar att fordonet utgör hittegoods. Fordonet har stått lagligen parkeerat vid omhändertagandet av polisen. Den enskilde tjänstemannen vid polisen har i sådant fall blivit skyldig att själv stå för dessa kostnader, då ersättning inte kunnat erhållas av staten. Bilvrakets ägare gör härvid gällande att bilvraket obefogat har transporterats bort och anser sig inte ha någon skyldighet att gälda de kostnader, som har uppstått därvid.

Man kan bland de övergivna bilvraken urskilja två kategorier nämligen *dels* bilvrak, vilkas ägare kan spåras medelst registreringsskyltar, ägarplåtar etc. *dels* bilvrak, vilka är totalt övergivna d. v. s. beträffande vilka möjlighet att spåra ägarna medvetet omintetgjorts genom att förstöra alla igenkänningstecken.

Man har kunnat konstatera, att polismyndigheterna för sistnämnda fall ofta ansett, att hittegodslagen inte ger stöd för ett omhändertagande. Ägaren har medvetet gjort sig av med fordonet, vilket framgår av att alla igenkänningstecken har tagits bort. Man har därför ansett det omöjligt att upprätthålla någon fiktion av att bilvraket eventuellt skulle kunna återföras till sin rätte äga-

re efter ett omhändertagande av myndigheten. Samtal med några polismyndigheter har givit vid handen att vägförvaltningen ofta ingriper i dessa fall i samband med arbeten på vägbanan eller på vägrenen. Många gånger flyttar dock vägförvaltningen vraket endast ett fåtal meter in i skogen och bidrar därmed inte till att problemet får en slutlig lösning.

Man kan dock konstatera att polismyndigheterna i storstäderna, där problemet är förhållandevis mer akut än i övriga landet, konsekvent använt sig av hittegodslagens bestämmelser för att omhänderta bilvrak. Detta har kunnat ske först efter det att respektive städer ställt sig bakom polismyndighetens förfarande. I Stockholm har staden för att ytterligare effektivisera förfarandet givit polismyndigheten fullmakt att — om det av omständigheterna framgår att vrakets värde uppenbarligen är så ringa att det icke förslår till mera än täckande av transportkostnaderna eller ens därtill — samtidigt med beslutet om bortforsling också föreskriva att vraket omedelbart får nedskrotas.

Bland ting, vilka söker sin rätta ägare, intar bilvraken framför allt genom sin storlek en mycket speciell plats. Detta medför att hittegodslagens bestämmelser, som för de flesta andra ting har visat sig ändamålsenliga, ställer myndigheterna inför besvärliga och onödiga komplikationer, då ett bilvrak skall omhändertas.

Enligt huvudreglerna i 2 och 4 §§ hittegodslagen skall polismyndigheten väl vårda hittegodset under sex månader, innan möjlighet ges till avyttring eller motsvarande. I de fall då polismyndigheten kan spåra ägaren kan myndigheten redan efter tre månader företa denna åtgärd, om inte godset avhämtats dessförinnan. Då ägaren eller upphittaren kan anses ha uppgivit sin

rätt, tillfaller godset utan tidsfrist upphittaren respektive kronan. Denna regel torde dock endast böra tillämpas, då ägaren är känd. Vidare må försäljning ske, om vården är förenad med alltför stora kostnader eller eljest särskilda skäl finns för försäljning.

Hittegodslagen äger ej tillämpning på fynd, vars ägare uppenbarligen inte kan identifieras eller vars värde är så ringa, att en anmälningsskyldighet skulle vara uppenbart orimlig. Ej heller är strafflagens bestämmelser om fyndförseelse eller olovligt förfogande tillämpliga på s. k. res derelictae eller fynd — bortsett från visst undantag — vartill ägare ej finnes. Därav framgår att bilvrak som saknar identifieringsmärken ofta torde falla utanför hittegodsbegreppet. Därtill kommer att ett bilvraks värde — åtminstone teoretiskt — kan antagas skifta från tid till annan, varför anmälningsskyldigheten och lagens tillämplighet kan bli osäker och oklar.

Medan hittegoods vanligen bereder överkomliga lagringsproblem, framstår problemen med att förvara bilvraken såsom synnerligen komplicerade. Mynigheterna har inga lämpliga inhägnade tomtområden till förfogande för detta skrymmande »hittegoods». Även om ett lämpligt område kan hyras framstår kostnaderna för att lagra bilvraken som omotiverade med hänsyn till det ringa värde, som vraken representerar. Omhändertagandet av bilvrak sker alltså oftast enligt bestämmelser, som innebär mycket besvär och även betydande kostnader för polismyndigheterna. Enligt vad som tidigare påpekats anses omhändertagandet dessutom i många fall kunna ske först efter det att vraket lämnats övergivet under en avsevärd tidsperiod, vilket medför att man kan vara så gott som förvissad om att ägaren aldrig kommer att göra någon rätt gällande. Med hänsyn härtill

framstår hittegodslagens bestämmelser såsom ännu mindre tjänliga.

Slutligen bör framhållas, att hittegodslagens syfte är, att borttappad egendom skall vårdas till dess ägaren blivit i tillfälle att återfå godset. Utredningen syftar däremot i helt annan riktning nämligen till att med minsta möjliga tidsutdräkt få påträffade bilvrak bortskaffade och nedskrotade.

I gällande *naturskyddslag* finns bestämmelser till skydd mot nedskräpning, vilka vid några tillfällen har åberopats för att få bort övergivna bilvrak i naturen. 27 § har sålunda följande lydelse:

Har på viss plats i naturen skräpats ned eller eljest osnyggats och har därav för närboende eller andra uppkommit obehag av betydelse eller uppenbar fara för skada till person eller egendom, äger länsstyrelsen, i den mån det kan ske utan oskäligt betungande, vid vite ålägga den som vållat eller eljest är ansvarig för nedskräpningen eller osnyggandet att iordningställa platsen samt vidtaga erforderliga förebyggande åtgärder för framtiden.

Förslaget till ny naturvårdslag (26 §) ger möjligheter att vid vite förelägga ägaren till ett bilvrak att flytta detsamma, då kvarlämnande av ett bilvrak enligt lagförslagets motiv uttryckligen har jämförts med annan nedskräpning i naturen. De kvalifikationsgrunder, som tidigare krävdes för ett ingrepp, har borttagits i detta lagförslag.

Enligt 26 § gällande *naturskyddslag* skall vidare envar tillse, att han ej nedskräpar i naturen så att härav kan uppkomma otrevnad eller skada för annan. I 32 § sägs att om någon åsidosatt nämnda stadgande och förseelsen varit ägnad att för annan medföra obehag av någon betydelse eller uppenbar fara för skada till person eller egendom skall den felande straffas med böter, högst trehundra kronor. Den bötfällde är tillika jämlikt 33 § pliktig ersätta all kostnad som föranletts av förseelsen. Samma

gäller i huvudsak i det nya förslaget. Varken den nu gällande eller den ännu endast som förslag existerande naturskyddslagstiftningen innehåller bestämmelser, som mera effektivt skulle kunna bidra att lösa problemet med de övergivna bilvraken. De främsta skälen härtill är, att ett bilvraks ägare endast sällan kan spåras samt att ett omhändertagande kommer att draga ut på tiden.

De bestämmelser, som naturskyddslagstiftningen innehåller, kan alltså tillgripas endast för vissa övergivna bilar och är varken i nuvarande eller föreslagna utformning tillfredsställande för att lösa problemet med de övergivna bilvraken.

Om ägare till ett bilvrak kan uppspåras, föreligger — åtminstone teoretiskt — möjlighet för markägare att genom handräckning enligt 191 § *utsökningslagen* få bort vraket. Förfarandet kan dock icke sägas vara — eller framdeles bli — av praktisk nytta.

Ytterligare ett lagförslag, som bör omnämnas i detta sammanhang, är det som innehålls i parkeringskommitténs första betänkande. Om detta genomföres kommer polismyndigheterna att få möjligheter att flytta och omhänderta bilvraken omedelbart i de fall, då vraken utgör en fara för trafiksäkerheten. I en reviderad *vägförordning* föreslås dessa farotillfällen bli uppräknade.

I ännu mindre grad än de tidigare kommenterade lagarna torde en reviderad *vägförordning* komma att ge möjlighet till en lösning av problemet. Endast en mindre del av de övergivna bilvraken torde utgöra någon direkt trafikfara.

Sammanfattning. Denna översikt har visat att existerande lagstiftning icke ger myndigheterna möjlighet att effektivt angripa problemet med de övergivna bilvraken. En ändring av detta förhållande kan ske antingen genom att

någon existerande författning förser med lämpliga tillägg eller genom att en helt ny författning tillskapas för ändamålet.

Det har redan framgått att av de författningar, som hittills på något sätt åberopats vid omhändertagande av bilvrak, hittegodslagen inte utgör någon lämplig ram för särskilda bestämmelser vad angår bilvraken. Bilvraken är inte något hittegod i vedertagen mening och lagen bör inte reglera annat än hittegod.

Av övriga möjliga författningar kan varken naturskyddslagen eller utsökningslagen anses vara lämpliga att i sig innefatta de mycket speciella bestämmelser, som omhändertagandet av övergivna bilvrak kräver.

Samtidigt som första lagutskottet i tidigare refererat utlåtande nr 37 till 1956 års riksdag motsatte sig att bestämmelser som skulle reglera befattningen med de övergivna bilvraken upptogs i den allmänna ordningsstadgan anförde utskottet i frågan, var dessa bestämmelser lämpligen borde intagas, följande:

Ehuru bestämmelser om borttagande av fordon sålunda motiveras av helt artskilda omständigheter, bör det enligt utskottets mening icke ifrågakomma att upptaga särskilda sådana bestämmelser i spridda författningar, utan i den mån en speciell reglering erfordras bör denna ske på ett ställe i lagstiftningen och där innehålla samtliga förutsättningar för borttransport, vilka anses böra särskilt lagfästas. Den naturliga platsen för en sådan reglering är i anslutning till trafikförfattning.

Första lagutskottet gör dock icke i sitt uttalande någon åtskillnad mellan funktionsdugliga och funktionsodugliga fordon. Det torde vara uppenbart att man i *vägförordningen* bör sammanföra bestämmelser endast vad gäller de funktionsdugliga fordonen. Bilvraken — de funktionsodugliga fordonen — bör i enlighet härmed uteslutas

från att få sin reglering inom denna förordnings ram.

Det finns således inte någon lämplig lagstiftning, som skulle kunna i sig inbegripa kompletterande bestämmelser för att lösa det samhällsproblem som bilvraken utgör. Man bör därför välja denna andra utväg, som tillskapandet av en helt ny författning utgör.

2. Förslag till författningsbestämmelser för omhändertagande av övergivna bilvrak.

För att det problem, som de övergivna bilvraken utgör i samhället, skall kunna definitivt lösas måste bestämmelser meddelas i följande avseenden. Lagens tillämpningsområde måste bestämmas. Det måste fastslås vad som kvalificerar ett bilvrak och när bilvraket skall anses såsom övergivet. Vidare måste angivas det förfarande som skall användas och vilken myndighet som skall besluta om åtgärden. Även måste regleras vem som skall bära kostnaderna för omhändertagandet av dessa bilvrak och uppbära intäkterna i sammanhanget. Slutligen bör vrakägare, vars vrak felaktigt bedömts såsom övergivet, beredas viss möjlighet till ersättning för sin förlust.

Utredningen har utarbetat förslag till lag om omhändertagande av övergivna bilvrak (Bilaga 3).

1 §. För att syftet med lagen skall kunna uppnås, måste åt den givas ett vidsträckt tillämpningsområde. Det synes självfallet att övergivna bilvrak, som anträffas å allmän plats, skall kunna undanskaffas. Begreppet allmän plats är att fatta på samma sätt som i allmänna ordningsstadgan; dessutom ingår däri sådana platser, som upplåtits för allmänt begagnande och för vilka bestämmelser intagits i lokala ordningsstadgor. Då omhändertagandet av bilvrak är ett offentligt intresse bör de även kunna bortföras från kronomark.

Att medgiva det allmänna rätt att bortföra bilvrak från privat mark synes vara ett alltför allvarligt intrång i äganderätten. Intresset torde dock bliva tillgodosett därest markägaren beredes möjlighet att kostnadsfritt få ett vrak avlägsnat. I enlighet därmed föreslås, att privat markägare skall äga begära, att lagen skall tillämpas å vrak, som anträffats å hans mark. För den händelse markägaren ej gör sådan anmälan och betydande men uppkommer för granne eller annan, kan rättelse som regel ske med tillämpning av andra förefintliga författningsbestämmelser.

Det torde ej vara erforderligt att angiva vad som menas med polismyndighet eller närmare angiva huru denna skall förfara. I den mån bestämmelser erfordras torde de böra meddelas i administrativ väg, eventuellt i samband med polisväsendets förstatligande.

2 §. Då lagen endast skall gälla övergivna bilvrak måste begreppet bilvrak klargöras. Övergivandet av personbilar är för närvarande det allt överskuggande problemet. Då man emellertid måste räkna med att framdeles även andra fordonskategorier kan komma att lämnas övergivna och då enstaka sådana redan nu kan förefinnas har utredningen ansett, att orddelen »bil» bör avse motorfordon i vägtrafikförordningens mening. För att ett fordon skall kunna kallas vrak fordras en långt gången funktionsoduglighet. Det skall ej kunna användas som självständigt transportmedel för sitt ursprungliga ändamål. Emellertid måste beaktas, att en förhållandevis billig reparation kan tänkas medföra att fordonet åter blir trafikdugligt. Erforderlig reparationskostnad måste dock stå i visst förhållande till fordonets värde i befintligt skick vid anträffandet. Endast då det är uppenbart, att reparationskostnaden över-

stiger fordonets saluvärde, är fordonet att betrakta som bilvrak. Med saluvärde avses vad fordonet kan förväntas inbringa vid en tvångsförsäljning, som sker på ett förståndigt sätt. Vid värderingen skall dock hänsyn icke tagas till i fordonet påträffade lösören. På dessa bör hittegodslagen tillämpas (se härom 8 §). I detta sammanhang kan parentetiskt omnämnas att enligt rättspraxis hittegoods, som polisman omhändertagit i tjänsten, tillfaller kronan, om inte rätt ägare anmäler sig på sätt som stadgas i hittegodslagen. — Vid behov kan en värderingsman anlitas. Denne kan lämpligen utgöras av en representant för AB Svensk Bilprovning. — Ordet bilvrak är i allmänt språkbruk så gängse förekommande att termen även kan intagas i lagtexten.

3—4 §§. Bilvrak bör kunna förstöras, endast såvida enskilds berättigade intresse därigenom ej trädes för när. Förstörande bör sålunda endast ske, om vraket är övergivet. För detta ändamål och för att bestämmelserna skall bli effektiva erfordras emellertid legala presumtioner för att vraket skall anses övergivet. Så får anses vara förhållandet då varken av vraket, dess tillbehör eller befintligt lösöre framgår vem som är vrakets ägare. — För att hindra tidsutdräkt bör undersökningen endast avse förekomsten av registreringsskyltar, skylt upptagande ägarens namn och hemvist, skattekvitto och i bilvraket påträffade lösören, där bilägarens namn och adress kan finnas angivna. Att söka uppspåra ägaren med ledning av motor- eller chassinummer skulle föra för långt. I detta fall kan beslut om omhändertagande för nedskrotning meddelas omgående.

Kan däremot med ledning av bilvraket dess ägare uppspåras, skall denne underrättas om att vraket är att anse såsom övergivet, om han icke inom två

veckor låtit omhändertaga och bortforsla fordonet eller angivit, att annan person — med namn och postadress — är dess ägare. Vid sistnämnda förhållande skall även den påstådde ägaren erhålla sådan underrättelse. Denna skall tillika innehålla meddelande om att kommunen äger av ägaren söka åter den förlust, som kan uppkomma vid vrakets omhändertagande och förstörande. Sistnämnda meddelande är dock som regel ej erforderligt, enär det allt övervägande antalet bilvrak kan förväntas vara personbilar. Beträffande dessa föreslår utredningen nämligen i princip obligatorisk skrotningsförsäkring. Vad som menas med personbil och vilka av dessa som är undantagna från sådan försäkringsplikt, framgår av utredningens förslag i nämnda del. — Då delgivning av underrättelsen mången gång kan förväntas bli svår att verkställa, bör personlig delgivning ej vara erforderlig. Rättegångsbalkens bestämmelser om delgivning är tillämpliga. — Utredningen har enbart talat om bilvraks ägare. Det ligger i sakens natur, att därmed jämställas annan, såsom panthavare eller depositarie, vilken med rätta innehade vraket vid påträffandet. Icke heller torde det vara nödvändigt att utsäga att med ägare till motorfordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, menas liksom i vägtrafikförordningen innehavaren.

Det vanligaste sättet för anträffande av bilvrak torde vara att de påträffas av polisman under patrullering. Denne kan som regel redan på platsen med lätthet bestämma vrakets högsta saluvärde efter den princip, som ovan angivits, konstatera vilka väsentliga delar som saknas och beräkna lägsta tänkbara reparationskostnad. Vid behov kan han anlita förut omnämnd värderingsman. Över sina iakttagelser bör polis mannen avgiva rapport till förman, där-

vid tillika bör angivas tid och plats för fyndet jämte förekomsten av eventuella identifieringsmärken å fordonet, dess tillbehör eller inventarier. I enlighet med vad tidigare anförts bör emellertid bestämmelser i denna del icke meddelas i nu förevarande ordning.

5 §. Beslut att ett motorfordon är att anse som bilvrak, att det är övergivet, att det är anträffat å plats, där lagen äger tillämpning, samt att det skall omhändertagas och nedskrotas bör meddelas av polismyndigheten. Beslutet bör fattas skyndsamt — i fall då ägaren spårats dock med iakttagande av fjortondagarsfristen.

6 §. Det naturligaste synes vara att kommunen, som principiellt har att svara för samhällets renhållning, ålades att verkställa beslutet. Emellertid har utredningen, sedan den beslutat föreslå obligatorisk skrotningsförsäkring å personbilar, funnit det vara enklast att polismyndigheten icke blott träffade beslutet utan även verkställde detsamma. Därigenom förkortas förfarandet med ett led. Vid detta betraktelsesätt kan kommunen dock ej undgå skyldighet att bestrida kostnader, som uppstår beträffande motorfordon, vilka ej omfattas av skrotningsplikten. Verkställighet av beslutet torde enklast ske genom att polismyndigheten antingen, därest den har resurser tillgängliga, själv kostnadsfritt forslar bilvraket till auktoriserat skrotningsföretag eller, i annat fall, uppdrager åt sådant att självt omhändertaga vraket. Man får regelmässigt räkna med att övergivna bilvrak med hänsyn till trafiksäkerheten måste på ett eller annat sätt bogseras till platsen för skrotningen. Därest fordonet ej omfattas av den föreslagna skrotningsförsäkringsplikten — alltså i regel ej är personbilvrak — och polisen ej utfört transporten, bör kostnaden för såväl bortforsling som nedskrotning gäldas av kommunen,

varför denna måste underrättas, innan beslutet verkställs. Kommunen äger nämligen i detta fall uppbära den inkomst av vraket, som den kan betinga sig av vederbörande skrotningsföretag. Kommunen äger tillika söka eventuellt uppkommande förlust vid ettbart omhändertagande åter av vrakets ägare. — Denna kommunen ålagda förpliktelse torde dock ej bliva på något sätt betungande eftersom den sällan torde bli aktuell. Ägare till personbilar som ej omfattas av plikten att ha skrotningsförsäkring kan nämligen förväntas städs själva tillse att fordonen slutligt skrotas. Ägare till lastbilar och bussar fullgör samtidigt erfarenhetsmässigt på betydligt bättre sätt än personbilägare sina skyldigheter i fråga om fordonens nedskrotning. Vraken från större lastbilar och bussar har dessutom betydligt högre skrotvärde än personbilvraken. Därest övergivandet skulle sprida sig till tyngre fordonskategorier, kan detta motverkas medelst en utökad skrotningsförsäkringsplikt.

7—8 §§. Eftersom avsikten är att snabbt och effektivt få bilvraken bortskaffade och nedskrotade, kan det icke undvikas, att misstag kan uppstå och motorfordon felaktigt komma att nedskrotas. Utredningen har såvitt möjligt sökt eliminera dessa risker. Emellertid kan tänkas fall såsom då stulna bilar skadats och tänkbara identifieringsmärken avlägsnats eller då ägare haft tillsyn över sitt bilvrak — t. ex. under väntan på en ersättningsdetalj — men fordonet till följd av olyckliga omständigheter ändå blivit nedskrotat. För dessa fall bör ersättning för förlusten utgå. — För den händelse ett bilvraks ägare fått tillstånd att uppställa vraket på annans fastighet och markägaren — med förtigande av vrakägarens namn och adress — begär omhändertagande av vraket, vars ägare icke annorledes kan spåras,

kan vrakägaren efter nedskrotningen dock endast vända sig mot markägaren för att utfå ersättning. — Den, som erhållit underrättelse enligt 4 §, kan ej utan att visa laga förfall erhålla dylik ersättning. Det åligger sökanden att visa, att han är berättigad till ersättning. Denna bör bestämmas till det pris bilvraket vid tidpunkten för omhändertagandet vid försäljning, skedd med tillbörlig omsorg, kan beräknas ha betingat. Det är alltså här ej fråga om värdet vid tvångsförsäljning. Undantagsvis kan gamla bilar hos en starkt begränsad köpkrets ha ett antikvitetsvärde. Hän-syn bör i sådana fall kunna tagas därtill.

Ägaren bör icke vidkännas avdrag för skrotningskostnad eller transport. Emellertid får han icke ha obegränsad tid på sig för att framställa sitt ersättningskrav. Utredningen har funnit en sexmånadersfrist tillfyllest. Den förhindrar också i möjligaste mån att fordonets värde ändrats under tiden. Den är tillika i överensstämmelse med hittegodslagens bestämmelser om vårdnadstid. Icke heller kan den, som ej saknat sitt fordon under angiven tid, sägas ha utövat tillsyn över det.

Då polis-, åklagar- och exekutionsmyndighet i framtiden kan väntas få helt skilda och klart avgränsade funktionsområden kan ingendera av de två sist angivna myndigheterna sägas ha någon anknytning till frågan om ersättning för förlust av motorfordon, som antagits vara övergivet. Ersättningsfrågan bör icke heller handläggas av polismyndigheten, enär därigenom samma myndighet komme att överpröva sitt beslut att vraket varit övergivet. Med den starka begränsning av möjligheten till ersättning som här föreslagits, får man räkna med att ersättningsärendena blir fåtaliga. Hinder möter därför ej att låta ersättningsfrågorna behandlas av vederbörande länsstyrelser. Dessa har

redan att handlägga ärenden av jämförelsevis liknande art såsom återbekommande av erlagt underhåll i vissa faderskapsmål och prövning och avgörande av tvister beträffande prästerskaps och kyrkobetjänningens löningsrättigheter. Utredningen finner därför mest lämpligt att länsstyrelsen prövar ersättningsfrågan. Förslagsvis kunde ärendena handläggas å landskontorets kameralsektion. Därest länsstyrelserna åläggas att handlägga dessa ärenden, behöver endast göras tillägg i vederbörande länsstyrelses arbetsordning.

På lösören, som anträffas i bilvrak är hittegodslagens bestämmelser tillämpliga.

Skulle förslaget upphöjas till lag bör den — med hänsyn till antalet befintliga bilvrak — träda i kraft snarast möjligt efter antagandet och i vart fall sist då den nya årliga kontrollbesiktningen av motorfordon påbörjas.

Att utredningen i sina förslag hittills kunnat undvika att annat än i ganska begränsad utsträckning inblanda kommunerna sammanhänger med det speciella försäkringssystem i fråga om skrotning av personbilar som förslagen innehåller. Längre var utredningen inställd på att kommunen vore det lämpligaste organet för att verkställa alla polismyndighets beslut om destruering av övergivna bilvrak. Efter samråd med representanter för kommunförbunden har utredningen emellertid funnit att denna anordning icke är helt ofrånkomlig. Man bör utan att förlora något mera väsentligt kunna i fråga om övergivna personbilvrak låta polismyndigheten ta direktkontakt med närmaste bilskrotare för att få myndighetens beslut verkställt. Emellertid föreligger på vissa andra områden ett desto starkare behov

av insatser från primärkommunernas sida.

Särskilt gäller detta upplåtelse till rimlig kostnad av lämpligt belägen mark för skrotningsföretag och bildemonteringsföretag. Vad gäller skrotningsföretagen är utredningen självfallet närmast intresserad av sådana företag som är ägnade för bilskrotning. Dessa måste samtidigt med att de är undandraget belägna och erbjuder minsta möjliga insyn ha goda kommunikationer, helst även med järnväg. Bränning av vraken i det fria eller i ugn måste vidare kunna ske. Att särskilt i storstadsområdena finna tomtmark som är lämplig ur angivna synpunkter kan uppenbarligen emellanåt innebära svårighet. Kommunerna bör emellertid i den allmänna bebyggelseplaneringen och vid dispositionen av egen mark ta erforderlig hänsyn också till dessa behov, vilkas tillgodoseende är av påtaglig betydelse för ordningen och trivseln inom kommunen. Flertalet kommuner är klart inställda på ett sådant handlande, men missförhållanden förekommer på vissa håll. Behov av att lagfästa någon skyldighet för kommunen att tillhandahålla mark för bl. a. bilskrotning finner utredningen inte föreligga.

Med hänsyn till kraven på belägenheten av en skrotgård och till det arbete som där bedrivs kommer de skrotningsföretag som skall betjäna tätorter att normalt vara lokaliserade till ytterområdena. Transportsträckorna kan därför ofta bli ganska betydande och kostnaden för ofrånkomlig intransport av de enskilda bilvraken blir förhållandevis hög. Det kan då uppkomma behov av en mera centralt belägen uppsamlingsplats för bilvrak, varifrån dessa kan i kollektiv transport och därmed till lägre kostnad per enhet befordras till skrotningsföretaget. Tillkomsten av sådana uppsamlingsplatser torde få bli

beroende av resultaten av förhandlingar mellan försäkringsbolagen, bilskrotningsföretag och vederbörande kommun. Även i detta sammanhang vågar utredningen utgå från att kommunerna, utan författningsbestämmelser härom, i möjligaste mån tillmötesgår rimliga anspråk.

Vad gäller betydelsen av kommunala och andra myndigheters påpasslighet och åtgärder när det gäller att förhindra tillkomsten av »bilkyrkogårdar» återkommer utredningen i det följande.

C. Upplagen av bilvrak

Både bildemontering och bilskrotning förutsätter viss ansamling av bilvrak. För att verksamheten skall kunna bedrivas kontinuerligt och i övrigt rationellt torde det vara ofrånkomligt med mindre stötlager av bilvrak.

Verksamhet av ifrågavarande slag bör förläggas till plats som inte endast fyller krav på goda kommunikationer utan också har en förhållandevis avskild belägenhet. Avskärmningsanordningar måste vidtagas och upplagen av bilvrak måste omsättas och bli föremål för omsorgsfull skötsel. Om inte nämnda åtgärder vidtages, uppkommer problem för närboende och samhället i övrigt.

Problemen är framför allt av estetiskt slag. Ett upplag av bilvrak — oftast omnämnt såsom bilkyrkogård — utan skyddande inhägnad är en synnerligen nedslående anblick för ögat. Stora skönhetsvärden går till spillo genom att upplagen ofta anläggas på något gärde ute på landsbygden, varigenom verkliga sår bildas i landskapsbilden. Liksom beträffande de övergivna bilvraken uppkommer också sanitära problem. Bilvrakens sittdynor är t. ex. omtäckta boplatser för råttor.

Det skall framhållas att ovan angivna problem inte uppträder hos alla de näringsidkare, som handlar med eller be-

arbetar bilvrak och bilskrot. Det är huvudsakligen i samband med sådan bildemontering, då bilvrak enligt självbetjäningsprincipen fungerar som reservdelsobjekt, som man möter problemen.

Det är i dagens marknadsläge kostsam samt att bedriva nedskrotning av en bil om denna nedskrotning inte organiseras på ett rationellt sätt. Många bildemonterare har tvekat inför det problem, som bilskrotningen har inneburit. De har planlöst inriktat sig på att sälja reservdelar från bilvraken utan att beakta att lagret av bilvrak ständigt har ökat i och med att nedskrotningen har försummats. Man kan draga parallellen med bilägaren, som inte uppfyller det ansvar han påtagit sig i och med att ha köpt en bil, då han överger sitt bilvrak. Företagaren, som arbetar med bildemontering och inte ser till att vraken blir slutligt nedskrotade, uppfyller ej heller han det ansvar han påtagit sig genom att bli ägare till bilvraket. Som sista led av detta ansvar får nämligen anses plikten att på lämpligt sätt destruera bilvraket efter att ha tillvaratagit användbara reservdelar.

Såsom antytts kan upplagen av bilvrak ge upphov till samhällsproblem som i första hand hänför sig till naturvården men emellanåt kan vara av sanitär natur.

Vad angår de författningsmässiga möjligheterna att komma tillrätta med sanitära olägenheter av skrotbilupplag finner utredningen dessa vara tillfyllest sådana de utformats i 1958 års hälsovårdsstadga. Utredningen avser härvid närmast bestämmelserna i 55 § om åtgärder mot råttor o. dyl. och i 62 § om anordnande och skötsel av bl. a. upplag av varor eller avfall.

De naturvårdande synpunkterna på skrotbilupplagen är uppenbarligen mycket tungt vägande. Den i bilskrotnings-

utredningens direktiv nämnda 1960 års naturvårdsutredning, med vilken bilskrotningsutredningen samrätt, har också ägnat uppmärksamhet åt denna fråga. Den behandlas på sid. 250—263 i utredningens betänkande om »Naturen och samhället» (SOU 1962: 36).

Naturvårdsutredningen finner i fråga om område med fastställd plan eller utomplansbestämmelser, att reglerna om upplag i 1959 års byggnadsstadga erbjuder goda möjligheter till effektiv kontroll.

För landet i övrigt hänvisar naturvårdsutredningen i första hand till 19 och 20 §§ gällande naturskyddslag, vilka avser skydd för landskapsbilden mot störande inverkan från arbetsföretag. Utredningen föreslår, att dessa bestämmelser skall överföras till den av utredningen utarbetade nya naturvårdslagen. Härtill kommer de utvidgade kontrollmöjligheter som innefattas i utredningens förslag att länsstyrelsen skall kunna förordna om tillståndsskyldighet för visst eller vissa slag av arbetsföretag inom bestämda områden av länet (22 § förslaget till naturvårdslag). Naturvårdsutredningen anför att den övervägt möjligheterna att införa ett generellt tillståndstvång för all nyetablering av bilskrotningsföretag men funnit en sådan åtgärd alltför vittgående. Så länge vi icke här i landet har en nyetableringskontroll över all bebyggelse eller alla industriföretag, kan man enligt naturvårdsutredningens uppfattning icke lämpligen införa den för skrotbilupplagen.

Bilskrotningsutredningen har i infortrat utlåtande den 8 november 1962 över naturvårdsutredningens betänkande ägnat de förslag som berör bilskrotningen ingående granskning och härvid funnit sig kunna tillstyrka dessa förslag. Härvid anför bilskrotningsutredningen bl. a. att en tendens finns att

skrotbilupplagen förläggs strax intill landets allmänna vägar och att länsstyrelserna därför kanske skulle kunna komma tillrätta med problemet genom att förklara områdena inom ett visst antal meter från länets allmänna vägar för sådana områden, inom vilka 22 § skall äga tillämpning.

Proposition om ny naturvårdslag har ännu icke avlåtits men bilskrotningsutredningen förutsätter att så kommer att ske och att den nya lagen kommer att innehålla bestämmelser i förevarande avseende som är likvärdiga med dem naturvårdsutredningen föreslagit.

Vikten av att myndigheterna verkligen begagnar de medel som gällande bestämmelser tillsammans med den förutsatta nya naturvårdslagen ger för att komma tillrätta med de problem skrotbilupplagen ur naturvårdssynpunkt utgör kan enligt bilskrotningsutredningens uppfattning icke nog understrykas. Erfarenheterna visar nämligen att skrotbilupplag ofta har sitt ursprung i en kanske tillfällig uppställning av några enstaka ej funktionsdugliga bilar. Successivt växer denna upplagskärna och lång tid kan hinna förflyta innan myndigheternas uppmärksamhet fästes på vad som håller på att ske. Väsentliga skönhetsfläckar skulle kunna uppstå och i vissa fall kunna bli permanenta även med den nya lagen, om inte länsstyrelsen genom kommunalmyndigheter eller på annat sätt görs uppmärksam på förhållandet och vidtager åtgärder på ett tidigt stadium.

D. Ändring av 1949 års skrot-handelsförordning

Alla bestämmelser av angivna slag till trots är likväl bilskrotnings handhavande på riktigt sätt ytterst beroende av lämpligheten hos de personer som bedriver verksamheten och dessas villig-

het att positivt medverka till att samhälleliga olägenheter härvid icke uppkommer. Utredningen har övervägt denna fråga och funnit det ligga närmast till hands att undersöka om förordningen den 29 december 1949 angående handel med skrot, lump och begagnat gods skulle kunna vara lämplig för angivna ändamål.

Förordningen syftar huvudsakligen till att motverka egendomsbrottsligheten genom att förhindra eller försvåra avsättningen av oärligt åtkommet gods och att underlätta polisens spaning efter sådant gods. Yrkesmässig handel med järn- och annat metallskrot, lump och begagnat gods av vissa angivna slag — dock ej begagnade motorfordon — är enligt förordningen underkastad tillståndsvång. Tillstånd må beviljas bolag eller ekonomisk förening samt enskild person som gjort sig känd för redbarhet och ordentlighet och i övrigt anses lämplig. Om anmärkningar mot rörelsens skötsel föranleder därtill må tillstånd återkallas. Vidare har föreskrivits skyldighet för tillståndshavare att föra vissa böcker och anteckningar så att gjorda inköp och försäljningar kan identifieras.

Sedan från bl. a. skrotbranschens organ och olika polismyndigheter framställning gjorts om ändring av förordningen i syfte att skärpa kontrollen och därmed sanera denna verksamhet, utarbetades inom handelsdepartementet en promemoria i ämnet, dagtecknad i januari 1963. I promemorian föreslogs, att förordningens tillämpningsområde skulle utvidgas att avse även handel med motorfordon, avsedda för demontering eller skrotning.

Efter en erinran om att det vid förordningens tillkomst år 1949 ansågs ovisst om tillräckliga skäl förelåg att hänföra begagnade motorfordon under förordningen anfördes i promemorian

som motivering till förslaget härom följande:

Till följd av bilismens utveckling och det kraftigt ökade bilbeståndet, vilket i sin tur fört med sig växande problem med begagnade bilar och »skrotbilar» m. m., är utgångsläget för behandlingen av gruppen motorfordon numera otvivelaktigt ett helt annat än i slutet av 1940-talet. Som bekant har också åtgärder vidtagits och förberedes åtgärder för att råda bot på olika missförhållanden rörande begagnade och uttrangerade motorfordon. Därmed har också frågan om motorfordonens medtagande i skrothandelsförordningen fått förnyad aktualitet. Vid en avvägning mellan de olika intressen som här föreligger och under hänsynstagande i första hand till önskemål om att uppnå bättre och effektivare kontroll över förfarandet med uttrangerade bilar och de s. k. bilkyrkogårdarna har det bedömts lämpligt att i förordningen nu föra in motorfordon, vilka är avsedda för demontering eller skrotning.

Vid remissen av departementspromemorian framkom olika meningar beträffande ifrågavarande förslag. Ett antal instanser, däribland bilskrotningsutredningen, tillstyrkte förslaget. Riksåklagarämbetet ansåg starka skäl föreligga för att hänföra all handel med begagnade motorfordon under förordningen. Ett beslut härom förutsatte emellertid enligt ämbetets mening ytterligare ingående överväganden och samråd med vederbörande branschorganisationer. Andra remissinstanser ställde sig tveksamma eller ansåg sig icke kunna förorda förslaget. Till dessa hör kommerskollegium, som erinrade om förordningens syfte att försvåra avsättningen av olovligen tillgripet gods. Förslaget skulle emellertid ha ett annat syfte, nämligen att uppnå en bättre och effektivare kontroll över förfarandet med uttrangerade bilar och de s. k. bilkyrkogårdarna. Kollegium höll ej för osannolikt att en effektivare sådan kontroll kunde vara önskvärd men ansåg

att en reglering i detta syfte icke borde genomföras innan förhållandena härutinnan blivit någorlunda klarlagda. Motorbranschens riksförbund uttalade den uppfattningen att de verkliga missförhållandena icke skulle beröras av att skrotfärdiga motorfordon hänfördes under förordningen.

I propositionen i ämnet nr 166/1963 anförde departementschefen, att det med ifrågavarande förslag avsedda ändamålet — bättre och effektivare kontroll över förfarandet med uttrangerade bilar och de s. k. bilkyrkogårdarna — ligger utanför förordningens egentliga syfte. Departementschefen erinrade även om pågående utredningar för sanning av handeln med begagnade bilar och för lösning av bilskrotningsproblemet samt förklarade sig icke beredd att biträda förslaget.

Riksdagen (skr. nr 355/1963) biföll propositionen och förordningen är alltså icke tillämplig på yrkesmässig handel med motorfordon, avsedda för demontering eller skrotning.

Bilskrotningsutredningens undersökning visar, att skrotbilarna emellanåt omhändertages under former som måste betecknas såsom klart otillfredsställande. Risk föreligger för att olägenheterna härmed kommer att förstoras i samband med att antalet skrotbilar kraftigt ökar under kommande år. Trots de möjligheter att motverka eller rätta till missförhållanden som byggnads-, hälsovårds- och naturvårdslagstiftningen erbjuder finns ett mycket starkt behov av en prövning av vederbörande företagares personliga lämplighet och förutsättningar att på godtagbart sätt utöva rörelsen. Därest företagare som efter sådan prövning erhållit tillstånd likväl skulle visa sig icke ha förmåga eller vilja att sköta rörelsen tillfredsställande — exempelvis att han icke när det gäller ett självbetjädningsföretag inom bil-

demonteringsbranschen sluskrotar de plundrade vraken utan låter dessas antal växa alltför kraftigt — bör ett lämnat tillstånd kunna återkallas.

Ett koncessionssystem med angivet innehåll skulle lämpligen kunna erhållas genom att handeln med skrotbilar införas i skrothandelsförordningens tillämpningsområde.

Behovet av auktorisation för handel med motorfordon, som är avsedda för skrotning, accentueras ytterligare därest utredningens förslag om att införa obligatorisk skrotningsförsäkring för personbilar genomföres. Ersättningen skall nämligen enligt förslaget utbetalas av försäkringsbolaget till det skrotföretag som verkställt skrotningen och mot intyg av företaget att så skett. För att undvika dubbelbetalning måste givetvis stora krav ur trovärdighetssynpunkt kunna ställas på de företag vilkas intyg skall godtagas. I sitt förslag ovan om ändring av trafikförsäkringslagen förutsätter utredningen (3 a §) att intyg endast skall kunna utfärdas av fast handlande med sådant tillstånd till bilskrotning som meddelats enligt 1949 års skrothandelsförordning. Detta är ett ofrånkomligt villkor för att utredningens centrala förslag för att komma till rätta med bilskrotningsproblemet skall kunna genomföras.

Beträffande skrotningsföretagen är alltså kravet på skrotningsintygens vederhöftighet en särskild anledning att föreslå auktorisation, medan i fråga om skilda slag av demonteringsföretag auktorisation är motiverad enbart av angelägenheten av att företaget sköts tillfredsställande.

Vid prövning av tillstånd enligt förordningen har hittills den praxis utbildat sig att flertalet polismyndigheter inhämtar yttrande av skrotbranschens nämnd, vilken består av branschens två

ombudsmän jämte en opartisk ordförande. När det gäller tillstånd till handel med motorfordon avsedda för skrotning synes också trafikförsäkringsföreningen alltid böra höras.

I detta ämne har samråd skett också med representanter för skrotbranschens olika organisationer och med motorbranschens riksförbund, vilka antingen tillstyrkt eller förklarat sig icke ha något att erinra mot förslaget.

Med fullt beaktande av skrothandelsförordningens egentliga syfte och statmakternas nyligen gjorda negativa ställningstagande finner alltså utredningen så starka skäl föreligga för att handeln med begagnade motorfordon, avsedda för demontering eller skrotning, omfattas av förordningen att utredningen ånyo framför förslag härom. Utredningen utgår härvid från att genomförandet av förslaget innebär att även samtliga gällande tillstånd skall omprövas, därest tillståndshavare avser att låta sin verksamhet omfatta även begagnade motorfordon av angivna slag. Först härigenom ernås fullgod garanti för att de med författningsändringen avsedda syftemålen, främst i fråga om skrotningsintygens tillförlitlighet, blir tillgodosedda.

Utredningen vill slutligen framhålla att det kan starkt ifrågasättas om inte tillstånd till handel med motorfordon avsedda för skrotning bör förbindas med skyldighet att för skrotning mottaga alla bilvrak som faller inom vederbörande företags räjong. Särskilt kan detta vara värdefullt för att få de vrak som utgjort objekt för reservdelstagnning befordrade till sluskrotning. Intill dess erfarenhet vunnits om det system som utredningen föreslagit torde det dock böra anstå med att införa sådan skyldighet.

Utredningen har icke ansett erforderligt att utarbeta förslag till ändring av skrothandelsförordningen.

KAPITEL 10

Sammanfattning

Bilskrotningsutredningen sammanfattar resultaten av sina undersökningar samt sina synpunkter och förslag sålunda.

Utredningen begränsas till att avse personbilar, enär problemen hittills väsentligen varit knutna till dessa. Förslagen kan emellertid vid behov ges tillämpning även på alla eller vissa slag av lastbilar och bussar. — Andra former för att undanskaffa bilvraken än skrotning, varmed avses verksamhet som syftar till att ur vraken utvinna råvara, främst järnskrot, behandlas icke. (Kap. 1.)

Utslagningen av personbilar visar sedan slutet av 1950-talet en kraftig stegring från 50 000 år 1959 till 75 000 år 1962 och beräknas 1970 uppgå till 140 000 och 1975 till 185 000. Den periodiska kontrollbesiktningen torde åren närmast efter besiktningens införande föranleda en »puckel» på trendkurvan. Hittills har utslagningen till väsentlig del motsvarats av slutskrotning. (Kap. 2.)

Undersökningen av bilskrotningen i vissa andra länder ger föga ledning för problemets lösning. I flertalet länder börjar emellertid problemet alltmer uppmärksammas. (Kap. 3.)

För närvarande används i den svenska järnhanteringen ca 2,1 milj. ton järnskrot. Huvuddelen härav är s. k. cirkulationsskrot inom järnverken. Köpskrotet utgör f. n. ca 650 000 ton, varav 75 000 ton är bilskrot. Det svenska järnskrotet, inklusive bilskrotet, kommer också framdeles att få avsättning hos

järnverken. Sedan senare delen av 1920-talet gäller i Sverige, liksom i flertalet industriländer, exportförbud på järnskrot. (Kap. 4.)

Bilvraken tjänar dels som avfallsråvara, dels som reservdelsobjekt. För den förstnämnda användningen är det ofrånkomligt att vraket brännes och att järnskrotet noggrant rensas från koppar och andra metaller. Vrakets skall vidare styckas i lämpliga bitar och eventuellt pressas. I färdigbearbetat skick representerar skrotet ett värde av 75—135 kronor per vrak beroende på bilens storlek m. m. Reservdelstagningen är en verksamhet som ligger närmare motorbranschen än skrothanteringen. Den bedrivs dels vid s. k. bildemonteringsföretag, dels vid de enligt självbetjäningens principen anordnade s. k. bildelsparkerna. Värdet per bil av uttagna delar uppskattas maximalt till 800 kronor och i normalfallet till ca 400 kronor. Sedan de gångbara reservdelarna avlägsnats, bör självfallet vraket snarast möjligt nedskrotas. Detta försummas i synnerhet vid bildelsparkerna, vilket ger upphov till s. k. bilkyrkogårdar. 20—25 procent av bilvraken beräknas i dag bli föremål för reservdelstagnning. Även om framdeles marknaden för begagnade reservdelar inte torde komma att öka i takt med bilbeståndet, torde den dock komma att i stort sett behålla sin position i absoluta tal. (Kap. 5.)

Leverantörer av bilvrak är dels försäkringsbolagen i fråga om krockskadade bilar, dels bilhandeln och enskilda

personer i fråga om förslitna bilar, dels ock vissa myndigheter beträffande övergivna bilvrak. Skrotbilarna omhändertas antingen av företag för vilka de primärt är reservdelsobjekt eller av företag som direkt skrotar ned vraken. Förstnämnda företag vilka nyss behandlats skickar ofta de plundrade vraken till skrotföretagen för slutlig destruktion. Skrotföretagen är av mycket olika storlek och struktur. I 1949 års skrothandelsförordning skiljs mellan uppköpare och fasta handlande (f. n. ca 1 500 resp. 300). 9 grossistföretag har avtal med järnverkens gemensamma inköpsorgan, AB Järnbruksförnödenheter, för leverans till järnverken. Skrotbranschen har fullt tillräcklig kapacitet för att tillgodose det ökande behovet av bilskrotning. (Kap. 6.)

Vintern och våren 1963 har utredningen tillsammans med två renodlade skrotföretag och två bildemonteringsföretag bedrivit vissa provskrotningar. Dessa har delvis följts medelst arbetsstudier. I samtliga fall har förutsatts att vraken utan kostnad levererats på skrotgården. För demonteringsföretagen har provskrotningarna givit förlustresultat. Vid skrotföretagen, vilka är belägna i medelstora städer blev resultatet i båda fallen vinst av ungefär 10 procent. Genom intervjuer och på annat sätt har utredningen kommit till den uppfattningen att lönsamheten hos bilskrotningen avtagit sedan början av 1950-talet och hastigt försämrats under de sista åren. Denna utveckling beror av att priset på järnskrot, vilket har ett nära samband med framställningskostnaden för den utbytbara råvaran tackjärn, är lägre i dag än för 10 år sedan och att arbetskostnaden samtidigt stigit. I Stockholm och sannolikt även i övriga storstadsområden, där tomt och lönekostnader är särskilt höga, har den tidigare lönsamheten förbytts i förlust och detta har fått till följd att skrotföreta-

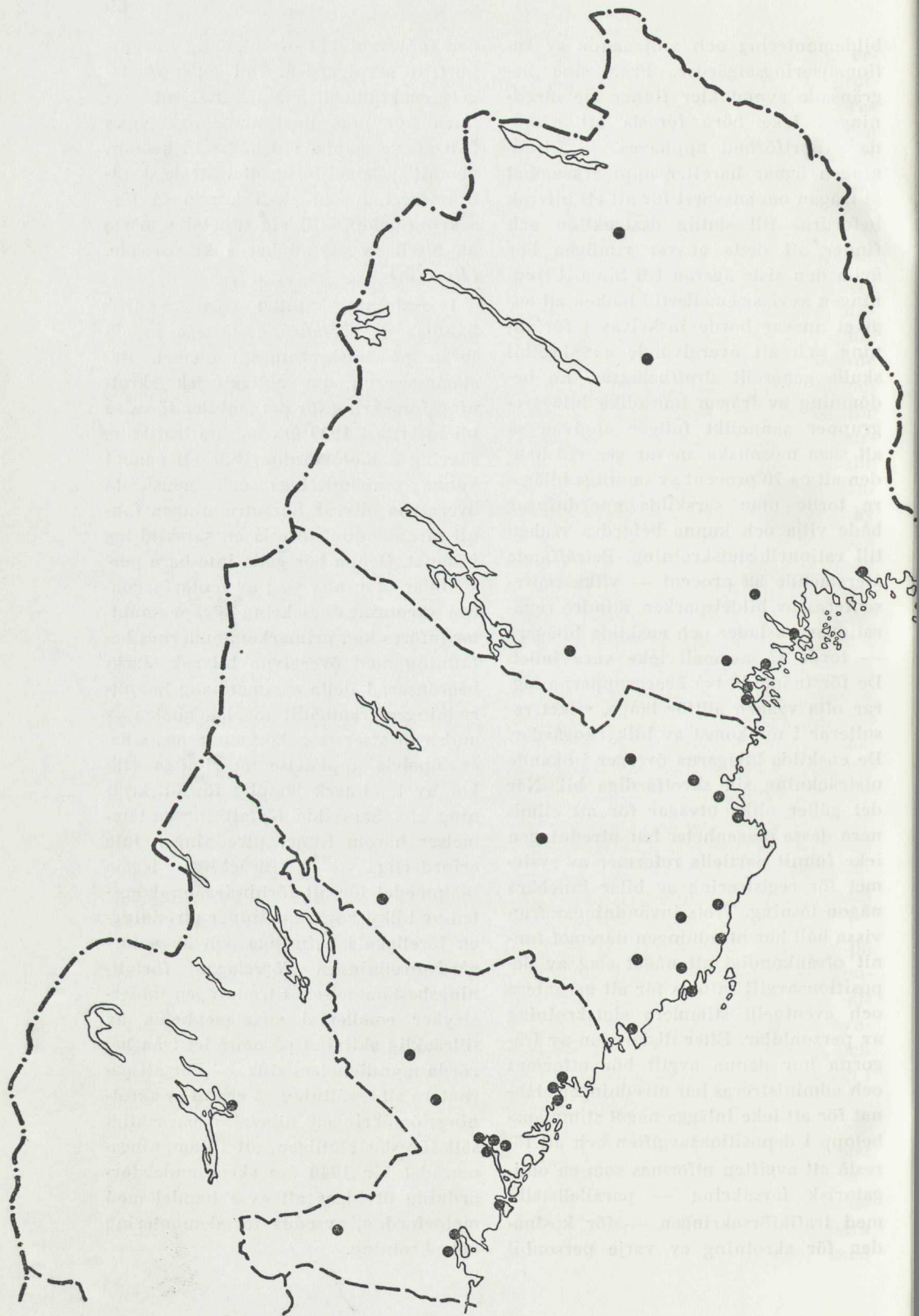
gen därstädes numera betingar sig ersättning för att ta emot bilvrak för skrotning. Sådana ersättningar rapporteras även från mindre orter. — Utredningen har ingående övervägt möjligheterna att rationalisera bilskrotningen. Vid i stort sett bibehållna arbetsmetoder finner utredningen att förutsättningarna härför är mycket begränsade, främst på grund av den ofrånkomliga rensningen av skrotet från koppar o. dyl. vilken hittills endast kunnat ske för hand. Situationen vore en annan om kopparn kunde avlägsnas på metallurgisk väg. Någon ekonomiskt användbar metod härför finns emellertid ännu icke. En strukturförändring av hanteringen som skulle innebära övergång till stora företagsenheter skulle möjliggöra användning av »löpande-band-principen» med stora brännugnar, pressar o. d. hjälpmedel av amerikansk typ. En sådan strukturrationalisering förutsätter emellertid en helt annan biltäthet än den svenska i dag och under överblickbar tid. I och för sig skulle nämligen ett par företag av denna typ vara tillräckliga för hela det svenska skrotbilfallet, men transportkostnaderna lägger definitivt hinder i vägen härför. Sammanfattningsvis uttalar utredningen att den icke finner det möjligt att under överblickbar tid genom rationaliseringar göra bilskrotningen till en självbärande och lönsam hantering. (Kap. 7.)

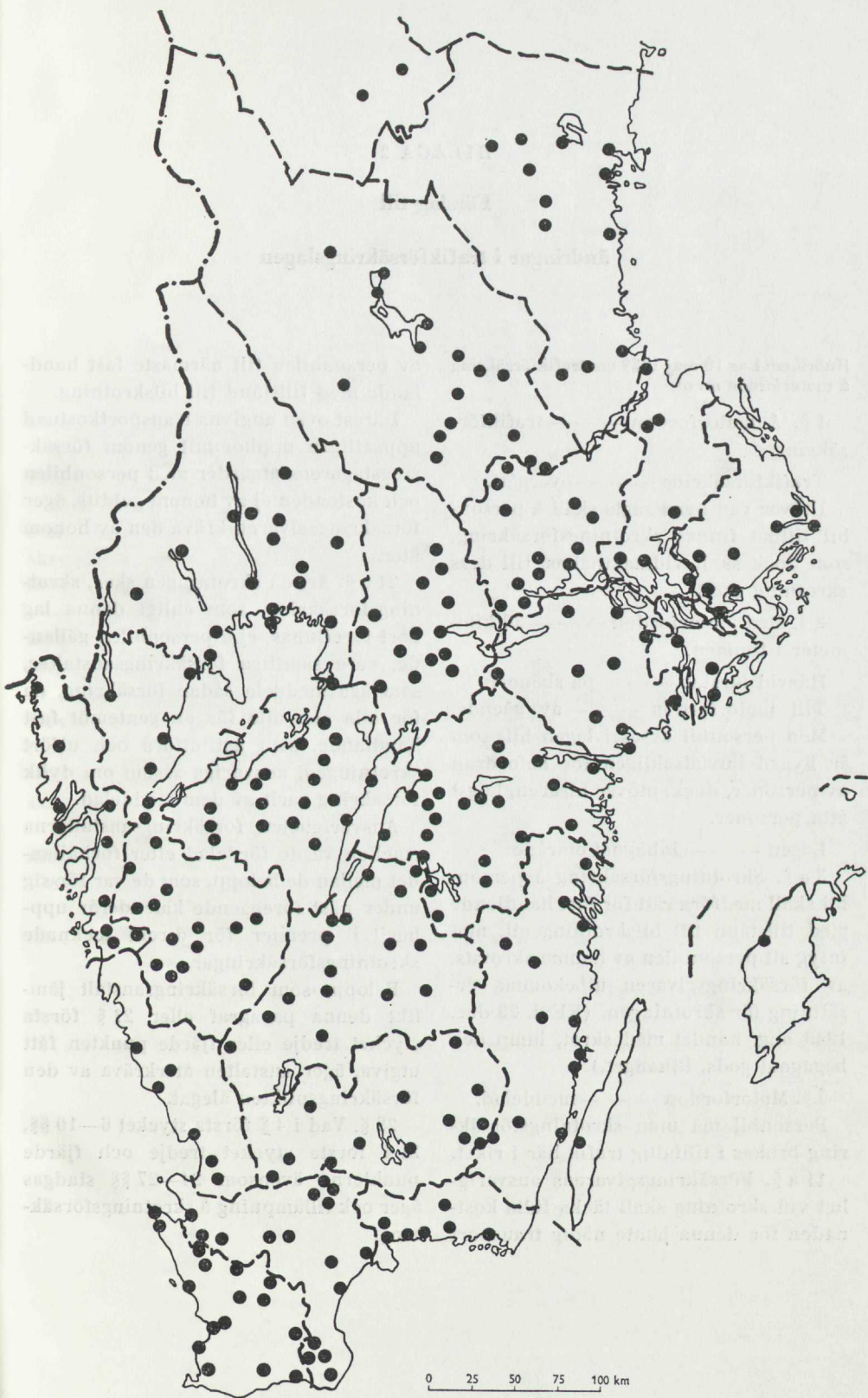
Vid redovisningen av sina förslag på det praktiskt-ekonomiska området konstaterar utredningen inledningsvis att den icke delar de grundläggande synpunkter som bilindustriföreningens och MRF:s bilskrotningskommitté framlagt i sitt för drygt ett år sedan avgivna betänkande i ämnet. Utredningen finner sålunda icke att bilskrotningsproblemet kan lösas genom en kombination av följande åtgärder, nämligen borttagande av exportförbudet för järnskrot, nära sammankoppling av bilskrotning med

bildemontering och vidtagande av rationaliseringsåtgärder. Från sina begränsade synpunkter finner sig utredningen icke böra föreslå att nämnda exportförbud upphäves. — Utredningen ägnar härnäst uppmärksamhet åt frågan om ansvaret för att ett bilvrak befordras till slutlig destruktion och finner att detta ansvar rimligen bör åvila den siste ägaren till bilen. Utredningen avvisar emellertid tanken att ansvaret borde inskrivas i författning och att övergivande av skrotbil skulle generellt straffbeläggas. En bedömning av frågan hur olika bilägargrupper sannolikt fullgör angivna så att säga moraliska ansvar ger vid handen att ca 70 procent av samtliga bilägare torde utan särskilda anordningar både vilja och kunna befördra vraken till rationell slutskrotning. Beträffande återstående 30 procent — vilka representeras av bildelsparker, mindre reparationsverkstäder och enskilda bilägare — torde så normalt icke vara fallet. De förstnämnda två ägargrupperna lagrar ofta vraken alltför länge, vilket resulterar i uppkomst av bilkyrkogårdar. De enskilda bilägarna överger i ökande utsträckning sin skrotfärdiga bil. När det gäller olika utvägar för att eliminera dessa olägenheter har utredningen icke funnit partiella reformer av systemet för registrering av bilar innebära någon lösning. Trots invändningar från vissa håll har utredningen däremot funnit ofrånkomligt att något slag av depositionsavgift införes för att garantera och eventuellt stimulera slutskrotning av personbilar. Efter diskussion av frågorna hur denna avgift bör utformas och administreras har utredningen stannat för att icke inlägga något stimulansbelopp i depositionsavgiften och att föreslå att avgiften utformas som en obligatorisk försäkring — parallellställd med trafikförsäkringen — för kostnaden för skrotning av varje personbil

och för eventuellt ofrånkomlig intrasport till skrotgården. Vad gäller förslagens enskildheter må nämnas att premien bör utgå med årsbelopp, vilka f. n. torde stanna vid högst 10 kronor, och att systemet förutsätter att de skrotningsföretag som skall kunna få försäkringsbelopp till sig utbetalta måste ha blivit av myndighet auktoriserade. (Kap. 8.)

I avslutningskapitlet (Kap. 9) behandlas de författningsmässiga aspekterna på bilskrotningsproblemet. Bestämmelserna om obligatorisk skrotningsförsäkring för personbilar föreslås bli införda i 1929 års lag om trafikförsäkring å motorfordon. För att snabbt kunna omhändertaga och nedskrota övergivna bilvrak har utredningen funnit ofrånkomligt föreslå en särskild lag i ämnet. Denna bör gälla inte bara personbilar utan alla slag av motorfordon. Om skrotningsförsäkring för personbilar införes kan primärkommunernas befattningsmed övergivna bilvrak starkt begränsas. I detta sammanhang har utredningen framhållit angelägenheten av andra insatser från kommunernas sida, exempelvis upplåtelse på rimliga villkor av tomtmark lämplig för bilskrotning etc. Särskilda författningsbestämmelser härom finner utredningen inte erforderliga. — Tillräckliga legala hjälpmedel för att förhindra uppkomsten av bilkyrkogårdar finner utredningen föreligga i befintliga och av naturvårdsutredningen föreslagna författningsbestämmelser. Utredningen understryker emellertid angelägenheten av tillräcklig aktivitet på området från berörda myndigheters sida. — För att garantera att ersättning på grund av skrotningsförsäkringen utbetalas på riktigt sätt föreslås slutligen, att tillämpningsområdet för 1949 års skrothandelsförordning utvidgas att avse handel med motorfordon, avsedda för demontering och skrotning.





BILAGA 2

Förslag till

ändringar i trafikförsäkringslagen

**Rubriken: Lag 10 maj 1929 om trafikförsäkring
å motorfordon m. m.**

1 §. Å motorfordon — — — trafikförsäkring.

Trafikförsäkring — — — övergått.

Utöver vad ovan sagts skall å personbil tillika finnas skrotningsförsäkring, som dock skall vidmakthållas, till dess skrotning sker.

2 §. Med motorfordon — — — 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås — — — på skenor.

Till motorfordon — — — av gående.

Med personbil avses i lagen bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av personer, dock, utöver föraren, högst åtta personer.

Lagen — — — inhägnat område.

3 a §. Skrotningsförsäkring å personbil skall medföra rätt för fast handlande med tillstånd till bilskrotning att, mot intyg att personbilen av honom skrotats, av försäkringsgivaren utbekomma ersättning för skrotningen. (KF d. 29 dec. 1949 ang. handel med skrot, lump och begagnat gods. Bihanget.)

5 §. Motorfordon — — — meddelad.

Personbil må utan skrotningsförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket.

11 a §. Försäkringsgivarens ansvarighet vid skrotning skall täcka fulla kostnaden för denna jämte nödig transport

av personbilen till närmaste fast handlande med tillstånd till bilskrotning.

Därest ovan angivna transportkostnad uppsåtligen uppkommit genom försäkringstagarens åtgärder med personbilen och kostnaden ej av honom guldits, äger försäkringsgivaren kräva den av honom åter.

21 a §. Är, då skrotningen sker, skrotningsförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å personbilen gällande, vare samtliga försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäkring, en för alla och alla för en gentemot fast handlande, som ägt utföra och utfört skrotningen, ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad.

Ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan varde fördelad efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig under näst föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade skrotningsförsäkringar.

Belopp, som försäkringsanstalt jämlikt denna paragraf eller 21 § första stycket tredje eller fjärde punkten fått utgiva, äger anstalten återkräva av den försäkringsplikten ålegat.

28 §. Vad i 4 § första stycket 6—10 §§, 21 § första stycket tredje och fjärde punkterna ävensom 24—27 §§ stadgas äger ock tillämpning å skrotningsförsäkring.

Förslag till ändringar i vägtrafikförordningen

17 § 4 mom. Ansökan — — — skall vara åtföljd av:

dels vederbörligt — — — 10 § 4 mom. avses;

dels såvitt — — — trafikförsäkring och såvitt angår personbil även om skrotningsförsäkring, dock att sådana bevis — — — ingivit dels bevis om — — — (flytande trafikförsäkring) dels bevis om skrotningsförsäkring gällande samtliga registrerade personbilar, som av honom förvärvats eller komma att förvärvas (flytande skrotningsförsäkring);

dels ock stadgad avgift — — — särskil stadgat.

18 § 1 mom. Övergår — — — anmälningsskyldighet.

Anmälan om — — — dels ock såvitt

angår personbil, annat motorfordon eller — — — traktor, erforderliga försäkringsbevis i två exemplar, dock att dylika bevis — — — flytande trafikförsäkring och beträffande personbil flytande skrotningsförsäkring.

2 mom. Ägare — — — av fordonet;

b) ny trafikförsäkring — — — traktor jämte ny skrotningsförsäkring som tagits å personbil;

c) sådan ändring — — — om registrering.

Vid anmälan om ny trafikförsäkring eller ny skrotningsförsäkring skall fogas nya försäkringsbevis, vardera i två exemplar.

25 §. Om skyldighet att taga trafikförsäkring och skrotningsförsäkring å vissa — — — stadgat.

Förslag till
ändringar i vägtrafikkungörelsen

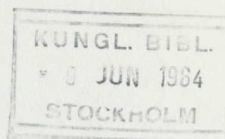
30 §. I samband med — — — 5. att till vederbörande — — — ena exemplaret av ingivna försäkringsbevis, försett — — — registreringsnummer.

Där fordon — — — biluttagningsmyndigheten.

32 §. Anmäles — — — bilregistret.

Göres — — — traktor eller om ny skrotningsförsäkring å personbil, skola — — — i registret.

39 §. Avgift för — — — 3. Anmälan om ny trafikförsäkring eller ny skrotningsförsäkring 4. — — — återbetalas.



BILAGA 3

Förslag till Lag

om omhändertagande av övergivna bilvrak

1 §. Denna lag äger tillämpning å bilvrak, som påträffas å allmän plats eller kronans fastighet. Samma gäller bilvrak, som uppställts å annans fastighet, då fastighetens ägare hos polismyndigheten i orten det begär.

2 §. Med bilvrak menas i lagen motorfordon, vilket icke kan användas för sitt ursprungliga ändamål utan att därå nedläggas kostnad, som uppenbart överstiger fordonets saluvärde vid påträffandet.

3 §. Bilvrak, som saknar registrerings-skylt, skylt upptagande ägarens namn och hemvist, skattekvitto och annat identifieringsmärke, skall anses övergivet.

4 §. Polismyndigheten skall beträffande annat bilvrak än i 3 § sägs skriftligen underrätta uppgivne ägaren därom att bilvraket skall anses övergivet, såvida han icke inom två veckor från det underrättelsen delgivits honom låtit omhändertaga och bortforsla bilvraket eller angivit annan person, med uppgivande av dennes postadress, såsom dess rätte ägare. Beträffande annat bilvrak än av sådan personbil å vilken skall finnas skrotningsförsäkring skall underrättelsen tillika innehålla, att vederbörande kommun må av ägaren söka åter den brist, som kan uppkomma för kommunen genom att intäkten för bilvraket ej uppgår till kostnaden för dess skrotning.

5 §. Övergivet bilvrak skall omhändertagas och skrotas. Beslut därom meddelas av polismyndigheten. Denna har

också att verkställa beslutet, i fall som i 6 § första stycket sägs dock först efter kommunens hörande.

6 §. Kostnaden för verkställighet av beslut jämlikt 5 § skall bestridas av kommunen, då det gäller annat bilvrak än av sådan personbil varom i 4 § talas. Kommunen äger härvid tillgodogöra sig intäkten vid bilvrakets skrotning.

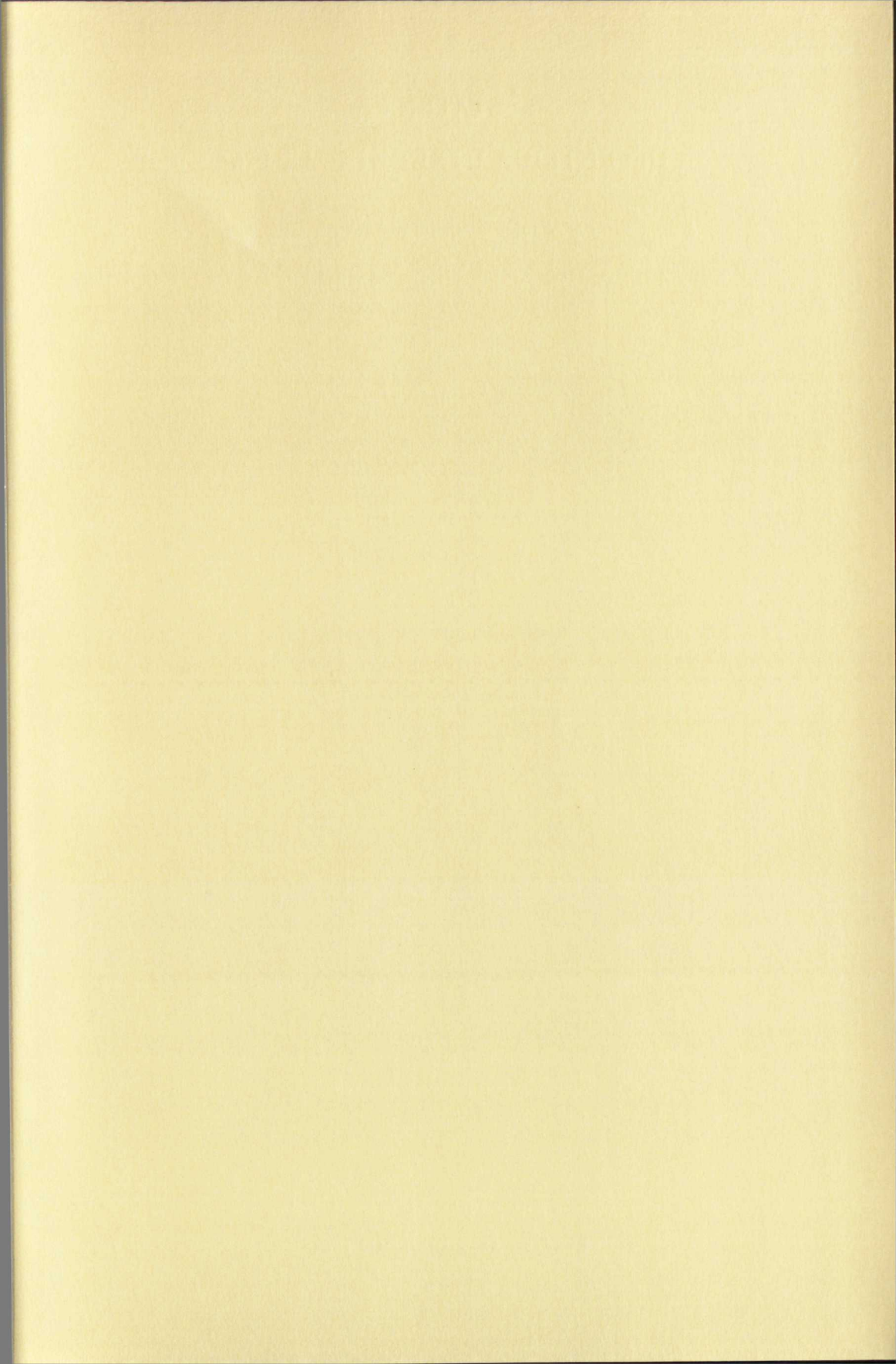
Ägare till bilvrak som i första stycket avses vare skyldig ersätta kommunen den förlust, som må uppkomma genom omhändertagandet och skrotningen. Kommunen må därför av ägaren söka bristen åter.

Om skrotningsförsäkring å personbil stadgas i lagen om trafikförsäkring å motorfordon m. m.

7 §. Visar ägare till bilvrak, att han vid omhändertagandet haft det i sin vård eller att det varit honom frånhänt, skall ersättning av allmänna medel utgå med belopp, som motsvarar bilvrakets pris vid försäljning till allmänheten eller eljest finnes skäligt. Den som underrättats jämlikt 4 § vare dock berättigad till ersättning allenast om han haft laga förfall för sin underlåtenhet att bortforsla bilvraket.

Ansökan om ersättning skall göras hos länsstyrelsen inom sex månader från det bilvraket omhändertagits. Beslut meddelas av länsstyrelsen, som även har att av allmänna medel utbetala sådan ersättning.

8 §. Med lösören, som anträffas i bilvrak, skall förfaras på sätt stadgas i lagen om hittegods.



STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1964

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Företagsinteckning. [10]
Svensk namnbok 1964. [14]
Utlåtande av Juristkommissionen i Wennerström-
affären. [15]
Rapport av parlamentariska nämnden i Wenner-
strömmaffären. [17]

Försvarsdepartementet

Krigsmaktens förbandssjukvård. [20]

Socialdepartementet

Bättre åldersvård. [5]
Arbetsvidsförkortningens verkningar. [9]

Kommunikationsdepartementet

Bilskrotning. [21]

Finansdepartementet

Värdesäkringskommittén 1. Indexlån. Del I. [1]
2. Indexlån. Del II. [2]
Alkoholreklamen. [6]
Statens skogar och skogsindustrier. [7]
Kommunal skatteutjämnning. [19]

Ecklesiastikdepartementet

1958 Års utredning kyrka-stat III. Religionsfrihet.
[13] IV. Historisk översikt. Kyrkobegrepp. [16]

Jordbruksdepartementet

Kapitalutvecklingen i det svenska lantbruket. [8]
Ålgfrågan. [11]
Veterinärmedicinsk forskning och undervisning.
Del II. [12]

Handelsdepartementet

Effektivare konsumentupplysning. [4]
Översättning av fördrag angående upprättandet
av Europeiska atomenergigemenskapen (Euratom)
och tillhörande dokument. [18]

Inrikesdepartementet

Konsumtionsmönster på bostadsmarknaden. [3]

ESSELTE AB, STOCKHOLM 1964

