



Ändringar i bilskrotningslagen

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2000/01:47 Ändringar i bilskrotningslagen jämte 5 följdmotioner och 20 motioner från den allmänna motionstiden 2000. I propositionen föreslås ändringar i bilskrotningslagen (1975:343) med anledning av ett EG-direktiv om utjänta fordon. Ändringen innebär bl.a. att endast en auktoriserad bilskrotare skall få sköta skrotningen av personbil, buss eller lastbil med en totalvikt understigande 3 500 kg. I propositionen aviserar regeringen dessutom ett antal förordningsändringar om bl.a. det ekonomiska producentansvaret för bilar samt höjningar av skrotningsavgiften och skrotningspremien. Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker samtliga motionsyrkanden med hänvisning bl.a. till vad som redovisas i propositionen och till pågående arbete på området.

I betänkandet finns 9 reservationer och 2 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Reformbehovet	6
Förändrade regler för producentansvar för bilar	8
Bilskrotningsfondens användningsområde	10
Förändring av skrotningsavgiften	11
Skrotningspremien höjs och skall gälla alla bilar	13
Flyttning av fordon, m.m.	15
Övrigt	17
Reservationer.....	19
1. Ändring i bilskrotningslagen (punkt 1).....	19
2. Försäkringssystem för bilskrotning (punkt 2).....	19
3. Utredningen om producentansvaret (punkt 3)	20
4. Borttagande av bilskrotningsavgiften m.m. (punkt 5)	20
5. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)	21
6. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)	22
7. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)	22
8. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)	23
9. Flyttning av fordon m.m. (punkt 8)	23
Särskilda yttranden	25
1. Flyttning av fordon m.m.	25
2. Skrotningspremie för äldre båtmotorer och gräsklippare.....	25
Förteckning över behandlade förslag.....	26
Propositionen.....	26
Följdmotioner	26
Motioner från allmänna motionstiden år 2000.....	27
Regeringens lagförslag	30

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under Utskottets överväganden föreslår utskottet att riksdagen fattar följande beslut:

1. Ändring i bilskrotninglagen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i bilskrotninglagen (1975:343). Därmed bifaller riksdagen proposition 2000/01:47 och avslår motion 2000/01:MJ9 yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (m)

2. Försäkringssystem för bilskrotning

Riksdagen avslår motion 2000/01:MJ6 yrkande 1.

Reservation 2 (fp)

3. Utredningen om producentansvaret

Riksdagen avslår motion 2000/01:MJ8 yrkande 1.

Reservation 3 (kd)

4. Bilindustrins konkurrensförutsättningar

Riksdagen avslår motion 2000/01:MJ5.

5. Borttagande av bilskrotningsavgiften m.m.

Riksdagen avslår motion 2000/01:MJ9 yrkande 3 delvis.

Reservation 4 (m)

6. Differentiering av bilskrotningsavgiften för miljöbilar

Riksdagen avslår motion 2000/01:MJ7 yrkande 3.

7. Bilskrotningspremiens storlek m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:MJ6 yrkande 2, 2000/01:MJ7 yrkandena 1 och 2, 2000/01:MJ8 yrkande 2, 2000/01:MJ9 yrkandena 3 delvis, 4 och 5, 2000/01:MJ702, 2000/01:MJ705 yrkande 1, 2000/01: MJ706, 2000/01:MJ712 yrkande 1, 2000/01:MJ719, 2000/01:MJ728, 2000/01:MJ740 yrkande 1, 2000/01:MJ747, 2000/01:MJ764 yrkande 12, 2000/01:MJ771, 2000/01:MJ775, 2000/01:MJ791, 2000/01:MJ808 delvis, 2000/01:MJ811, 2000/01:MJ832 yrkande 2, 2000/01:MJ845 yrkande 7 samt 2000/01:T212 yrkande 19.

Reservation 5 (m)

Reservation 6 (kd)

Reservation 7 (c)

Reservation 8 (fp)

8. Flyttning av fordon m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:MJ705 yrkande 2, 2000/01:MJ712 yrkande 2, 2000/01:MJ740 yrkande 2, 2000/01:MJ767, 2000/01:MJ807, 2000/01:MJ808 delvis, 2000/01:MJ832 yrkande 1 samt 2000/01:MJ840 yrkande 3.

Reservation 9 (c, fp)

9. Skrotningspremie för äldre motorredskap

Riksdagen avslår motion 2000/01:MJ845 yrkande 8.

Stockholm den 15 februari 2001

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Ulf Björklund

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulf Björklund (kd), Sinikka Bohlin (s), Inge Carlsson (s), Kaj Larsson (s), Jonas Ringqvist (v), Ingvar Eriksson (m), Alf Eriksson (s), Carl G Nilsson (m), Kjell-Erik Karlsson (v), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Gudrun Lindvall (mp), Michael Hagberg (s), Lars Lindblad (m), Ester Lindstedt-Staaf (kd), Raimo Pärssinen (s), Lennart Kollmats (fp) och Åke Sandström (c).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I proposition 2000/01:47 föreslår regeringen att riksdagen antar det förslag till ändringar i bilskrotningslagen (1975:343) som lagts fram i propositionen. Regeringen aviserar dessutom ett antal förordningsändringar. Regeringens förslag återges i bilaga 1 och lagförslaget i bilaga 2.

Med anledning av propositionen har 5 motioner med totalt 13 yrkanden väckts. I detta sammanhang behandlar utskottet dessutom 20 motioner med totalt 26 yrkanden som väckts under allmänna motionstiden 2000. Förslagen i motionerna återges i bilaga 1.

Utskottet har uppvaktats av representanter för BIL Sweden, och det har i ärendet inkommit skrivelser.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i bilskrotningslagen (1975:343) som innebär att endast en auktoriserad bilskrotare får sköta skrotningen av en personbil, buss eller lastbil om fordonets totalvikt understiger 3 500 kg. Genom förslaget genomförs delar av EG-direktivet (2000/53/EG) av den 18 september 2000 om uttjänta fordon.

I propositionen föreslås också att skrotningsintyg under vissa förutsättningar skall få utfärdas av den som yrkesmässigt i Sverige tillverkar eller till Sverige för in bilar. Vidare föreslås att skrotningsavgift skall betalas för alla personbilar, bussar och lastbilar som är registrerade i bilregistret om fordonets totalvikt inte överstiger 3 500 kg samt att bilskrotningspremie skall kunna betalas för bilar som blivit administrativt avregistrerade. I propositionen aviserar regeringen också ett antal förordningsändringar om bl.a. det ekonomiska producentansvaret för bilar samt höjningar av bilskrotningsavgiften och skrotningspremien.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2001.

Utskottets överväganden

Reformbehovet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker förslagen i propositionen och avstyrker en motion (m) med yrkande om bl.a. avslag på propositionen.

Propositionen

Skrotbilar innehåller ett stort antal miljöstörande ämnen och komponenter t.ex. oljor, lösningsmedel, stabila organiska miljögifter såsom PCB och bromerade flamskyddsmedel, ozonnedbrytande ämnen samt tungmetaller. Det finns således en rad miljöproblem förknippade med uttjänta fordon, om de inte tas om hand på ett miljöriktigt sätt. Dessutom tillkommer att många skrotbilar aldrig lämnas in till auktoriserade bilskrotare. En del av dessa bilar hittas i stället övergivna i naturen. Det finns indikatorer på att antalet övergivna bilar har ökat under senare år. De övergivna bilarna rostar och miljöstörande ämnen läcker ut i den omgivande miljön. Den bristande resurshållningen leder även till att värdefulla metaller m.m. inte återanvänds eller återvinns. För att minska den negativa miljöpåverkan som bilskrotningsverksamhet ger upphov till finns det behov av skärpta miljökrav och en bättre tillsyn över denna verksamhet.

Inom EU har ett direktiv om uttjänta fordon antagits den 18 september 2000. Direktivet innebär bl.a. att ett producentansvar för uttjänta bilar införs inom hela EU från den 1 juli 2002 för bilar som släpps ut på marknaden från det datumet. Från den 1 januari 2007 gäller producentansvaret också för bilar som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2002. Direktivet innebär vidare att användningen av tungmetallerna bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom skall upphöra att användas till material och komponenter i bilar som släpps ut på marknaden från den 1 juli 2003. Direktivet ställer också krav på att alla bilskrotare skall vara auktoriserade. Det finns således även på grund av direktivet skäl att se över de nuvarande reglerna om bilskrotning.

Motionen

Moderaterna yrkar i motion MJ9 (m) avslag på propositionen (yrkande 1). En stor brist är enligt motionen att endast en del av direktivet föreslås genomföras. Vissa frågor kvarstår således som oreglerade. De av regeringen aviserade planerna på att införa ett retroaktivt ekonomiskt producentansvar för äldre bilar drabbar tillverkarna negativt och det kan enligt motionen ifrågasättas om inte förslaget strider mot retroaktivitetsförbudet i 2 kap. 10 och 11 §§ regeringsformen. Slutligen påpekas i motionen bl.a. att regeringens proposition inte genomgått erforderlig remissbehandling. Regeringen bör i stället återkomma med ett fullständigt och remissbehandlat förslag till genomförande av direktivet för ett miljöriktigt omhändertagande av uttjänta fordon (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

I bilskrottningslagen (1975:343) och bilskrottningsförordningen (1975:348) finns bestämmelser som reglerar bilskrottningsverksamhet. Dessa bestämmelser har i princip förblivit oförändrade sedan tillkomsten. Författningarnas huvudsyfte är att motverka att uttjänta fordon placeras i naturen.

Från den 1 januari 1998 är en producent skyldig att för skrotning ta emot uttjänta bilar som producenten tillverkat eller fört in i Sverige. Förutsättningen är att bilarna är registrerade enligt bilregisterkungörelsen (1972:599). Har bilen registrerats för första gången efter den 31 december 1997 är producenten skyldig att ta emot den utan ersättning, såvida den inte saknar vissa ekonomiskt värdefulla delar eller i betydande omfattning har utrustats med delar från annan producent. Producenten skall, genom att t.ex. anvisa lämpliga ställen för mottagning, underlätta för den som vill lämna in sin uttjänta bil. För att underlätta återanvändning m.m. är producenten dessutom skyldig att redovisa bl.a. vilka material och komponenter som finns i de bilar som producenten ansvarar för. Vid bilskrotning skall producenten tillse att återanvändning, återvinning m.m. sker på ett miljömässigt godtagbart sätt.

EG-kommissionen beslutade den 22 januari 2001 att uttjänta fordon skall ingå i förteckningen över farligt avfall (2000/532/EG) att gälla från den 1 januari 2002 (KOM [2001] 106 slutlig).

Propositionen behandlar bara en del av de frågor som krävs för ett fullständigt genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/53/EG) om uttjänta fordon. Regeringen har också uttryckt avsikten att senare återkomma till riksdagen med ytterligare nödvändiga författningsförändringar för att anpassa de svenska reglerna till direktivet. Regeringen har tillkallat en särskild utredare för att göra en bred översyn av producentansvaret och för att lämna förslag till garantier för producentansvarets fullföljande och funktion (dir. 2000:28). Såsom regeringen påpekar utgör denna utredning en viktig beståndsdel i det fortsatta arbetet med finansieringen av bilskrotningen. För att minska den negativa miljöpåverkan som bilskrottningsverksamheten ger upphov till finns det såsom regeringen påpekar behov av bl.a. skärpta miljökrav och en bättre tillsyn över verksamheten. De av regeringen i propositionen redovisade förslagen innebär ett viktigt steg mot en minskning av verksamhetens miljöpåverkan och ligger enligt utskottets mening väl inom ramen för EG-direktivet. Utskottet har därför i motsats till vad som framförs i motion MJ9 (m) inga principiella invändningar mot omfattningen av propositionsförslagen.

Den i motionen framförda uppfattningen att förslagen skulle strida mot förbudet mot retroaktivitet i 2 kap. 10 § regeringsformen föranleder följande synpunkter från utskottet. Förändringarna i producentansvaret som regeringen enligt propositionen avser att införa med stöd av bemyndigande i lag utgörs i huvudsak av ett partiellt ekonomiskt producentansvar för alla bilar att gälla från den 1 januari 2007 samt en bestämmelse som innebär att producenten skall stå för hälften av kostnaden för skrotningen av bilar registrerade före år 1998. Förslagen redovisas närmare under avsnitten Förändrade regler för

producentansvar för bilar och Bilskrotningsfondens användningsområde. Den aviserade omfattningen av producentansvaret kommer att beröra bilar för vilka det inte förelåg något producentansvar då de släpptes ut på marknaden. Ansvar kommer således i den meningen att bli retroaktivt. Emellertid innebär 2 kap. 10 § regeringsformen förbud mot retroaktiv lagstiftning inom områdena straff eller andra brottspåföljder, förverkande och särskild rättsverkan av brott samt skatter eller statliga avgifter. Förbudet kan inte anses omfatta den aviserade utökningen av producentansvaret. Utskottet vill i detta sammanhang tillägga att liknande frågor om den rättsliga bedömningen av åligganden med retroaktiv effekt också diskuterades i samband med övergångsbestämmelserna till miljöbalken (se t.ex. Lagrådets yttrande i prop. 1997/98:45, bilaga 1, s. 519 f.). Bestämmelsen i 2 kap. 11 § regeringsformen avser förbud mot tillfälliga domstolar och kan inte sägas ha någon relevans för bedömningen av nu aktuell fråga.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet propositionen och avstyrker motion MJ9 (m) yrkandena 1 och 2.

Förändrade regler för producentansvar för bilar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i regeringens överväganden om förändrade regler för producentansvar för bilar och avstyrker ett motionsyrkande (fp) om att införa ett försäkringssystem för bilskrotning med hänvisning till att frågan är under utredning samt ett motionsyrkande (kd) om att regeringen bör avvakta med att förändra reglerna för producentansvaret.

Propositionen

EG-direktivets bestämmelser överensstämmer i stort med de svenska bestämmelserna på området. Det finns därför endast behov av ett fåtal ändringar för att direktivets bestämmelser skall kunna genomföras i svensk rätt. Den mest väsentliga förändringen är att kostnadsfri inlämning skall gälla från den 1 juli 2002 för bilar som släpps ut på marknaden efter detta datum samt från den 1 januari 2007 för alla bilar. Producenterna skall stå för hela eller en betydande del av kostnaden. Detta har genomförts i dag i Sverige för de bilar som omfattas av ekonomiskt producentansvar, men från den 1 juli 2002 måste det kostnadsfria mottagandet genomföras även för privatimporter och senast från den 1 januari 2007 för alla bilar. Regeringen avser att införa ett partiellt ekonomiskt producentansvar från år 2007. Syftet med producentansvaret är att skapa en drivkraft för att kretsloppsanpassa bilar (prop. 1995/96:174 s. 7 f.).

EG-direktivet anger mål för återanvändning eller återvinning av alla uttjänta fordon. Den svenska förordningen om producentansvar för bilar innehåller motsvarande bestämmelser så när som på de särskilda målen om åter-

användning eller materialåtervinning. De svenska målen måste därför preciseras för att stå i överensstämmelse med EG-direktivet. Regeringen avser att i förordning precisera målen enligt följande.

– Målet att 85 % av bilens tjänstevikt beräknat på genomsnittet per producent och år skall återanvändas eller återvinnas senast år 2002 preciseras så att minst 80 % av bilens tjänstevikt skall återanvändas eller materialåtervinnas från år 2006. Målet att 95 % av bilens tjänstevikt beräknat på genomsnittet per producent och år skall återanvändas eller återvinnas senast år 2015 preciseras så att minst 85 % skall återanvändas eller materialåtervinnas.

Motionerna

Folkpartiet anser i motion MJ6 (fp) yrkande 1 att producentansvaret borde definieras som ett individuellt ansvar för varje producent. Det individuella ansvaret ger tillverkaren ekonomiskt incitament att förbättra sina produkter och att intressera sig för bl.a. återvinningsprocessen. Alla bilar beläggs med en skrotningsavgift som tas ut som ett engångsbelopp i samband med försäljning. Avgiften går till den statliga bilskrotningsfonden som ger bidrag för skrotningskostnader i vissa fall och till utbetalning av skrotningspremier i andra fall. Så som producentansvaret utformats finns inga incitament för biltillverkaren att kretsloppsanpassa sina bilar. Avgiften är densamma oavsett hur svår bilen är att omhänderta. Mot bakgrund av resonemanget föreslår motionärerna att systemet med generell skrotningsavgift ersätts med kretsloppsförsäkringar som ger motiv att förbättra bilarna ur miljösynpunkt.

Enligt motion MJ8 (kd) yrkande 1 bör regeringen avvakta utredningen om producentansvaret innan beslut fattas om formerna för en utökning av ansvaret från år 2007.

Utskottets ställningstagande

Regeringen tillkallade i april 2000 en särskild utredare för att göra en bred översyn av producentansvaret och för att lämna förslag till garantier för producentansvarets fullföljande och funktion (dir. 2000:28). I uppdraget ingår bl.a. att generellt analysera förutsättningar, möjligheter och hinder för ansvarig producents framtida omhändertagande av produkter som omfattas av producentansvar och uppskatta kostnaderna för omhändertagandet. I direktiven hänvisade regeringen till Kretsloppsdelegationens förslag när det gäller åtgärder för att begränsa risken för att samhället måste ta på sig det ansvar som ålagts producenten, i de fall producenten upphört med sin verksamhet eller inte anser sig klara eventuella höga framtida kostnader. Enligt Kretsloppsdelegationen skulle det kunna ske genom krav på att varje vara som säljs skall följas av en ekonomisk garanti, i form av en försäkring, och att försäkringen administreras av privata försäkringsgivare. Försäkringen skulle vara tecknad när varan överläts med äganderätt till en konsument. Regeringen anförde i motiven att ett antal försäkringsbolag redan visat intresse för idén om en återvinningsförsäkring och att initiativ tagits till system för att garantera omhändertagande av varor. Kretsloppsdelegationens rapport har remiss-

behandlats. Delegationens förslag och idéer behöver enligt regeringen dock utredas ytterligare inom ramen för utredningens arbete inför ett ställningstagande. Utredaren skall redovisa uppdraget senast den 31 juli 2001. Utskottet utgår från att frågan om en återvinningsförsäkring därmed kommer att få en allsidig belysning och anser för sin del att resultatet av detta arbete bör avvaktas innan riksdagen vidtar några eventuella åtgärder med anledning av motion MJ6 (fp) yrkande 1.

Såsom utskottet redogjort för ovan utgör de i propositionen aviserade förändringarna i producentansvaret endast en del av de förändringar som krävs för ett fullständigt genomförande av EG-direktivet. Regeringen har dessutom klargjort att utredningen om en översyn av producentansvaret utgör en viktig beståndsdel i det fortsatta arbetet vid övergången till det nya ekonomiska systemet för finansiering av bilskrotning. Mot bakgrund härav avstyrker utskottet motion MJ8 (kd) yrkande 1.

Bilskrotningsfondens användningsområde

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i regeringens överväganden om bilskrotningsfondens användningsområde och avstyrker en motion (s) om att avvakta med att införa ett partiellt ekonomiskt producentansvar för äldre bilar tills övriga EU-länders ändringar är kända.

Propositionen

Ett ekonomiskt producentansvar för nya bilar gäller som tidigare redovisats redan i Sverige, medan kostnadsfri mottagning måste införas i svensk rätt från den 1 juli 2002 för privatimporterade bilar och från år 2007 för äldre bilar. För de äldre bilarna måste också ett partiellt ekonomiskt producentansvar införas från år 2007. Syftet med producentansvaret är att skapa en drivkraft för att kretsloppsanpassa bilar. Vid införandet av det svenska producentansvaret angav regeringen att producenterna bör kunna ta betalt för skrotningen av bilar som registrerats före år 1998 (prop. 1995/96:174 s. 18). Regeringen valde således att inte införa ett ekonomiskt producentansvar för bilar som registrerats före denna tidpunkt. Mot den bakgrunden anser regeringen att ett ekonomiskt producentansvar för bilar som registrerats före denna tidpunkt bör begränsas till att omfatta 50 % av kostnaderna för skrotningen. Detta innebär att ersättningen ur bilskrotningsfonden till bilskrotarna från år 2007 bör uppgå till högst 50 % av den i särskild ordning fastställda ersättningen. Regeringen avser att meddela föreskrifter om detta med utgångspunkt i de bemyndiganden som redan finns i bilskrotningslagen.

Motionen

I MJ5 (s) uttrycker motionärerna oro för att konkurrensen mellan svensk och utländsk bilindustri skall snedvridas om Sverige långt före övriga EU-länder

meddelar bestämmelser som innebär att producenterna får bära en stor del av kostnaderna för skrotningen av äldre bilar. Det är enligt motionen därför rimligt att avvakta tills regeringarna i andra biltillverkande länder i Europa bestämt sig för hur finansieringen och kostnadsfördelningen för skrotning av äldre bilar skall utformas.

Utskottets ställningstagande

Enligt det direktiv som antogs av Europaparlamentet och rådet i september 2000 (2000/53/EG) skall medlemsstaterna se till att fr.o.m. den 1 januari 2007 den siste innehavaren och/eller ägaren vid skrotning av i princip alla fordon som släppts ut på marknaden utan kostnad kan lämna in fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning. Det framgår av artikel 5 i direktivet att producenten skall stå för alla eller en betydande del av kostnaderna för genomförandet av denna åtgärd. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 21 april 2002. Såsom regeringen påpekar i propositionen måste ett partiellt ekonomiskt producentansvar införas i Sverige från år 2007 för bilar registrerade före år 1998. Regeringen föreslår att ansvaret begränsas till att omfatta 50 % av kostnaderna för skrotningen, varför resterande del skall bestridas av medel ur bilskrotningsfonden. Syftet med producentansvaret är att skapa en drivkraft för att kretsloppsanpassa bilar, men det är naturligtvis av stor vikt att de svenska reglerna för producentansvaret inte missgynnar biltillverkarnas konkurrenssituation internationellt sett. Utskottet förutsätter att regeringen följer utvecklingen i andra länder och om så bedöms nödvändigt i efterhand anpassar de svenska reglerna så att inte konkurrensen snedvrids. Utskottet föreslår således att motion MJ5 (s) lämnas utan vidare åtgärd.

Förändring av skrotningsavgiften

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i vad regeringen anför om en förändring av skrotningsavgiften och avstyrker motionsyrkanden om borttagande av bilskrotningsavgiften för alla bilar utom de privatimporterade (m) och om en differentiering av bilskrotningsavgiften för miljöbilar (c).

Propositionen

Dagens system innebär att bilskrotningsavgiften tas ut som ett engångsbelopp i samband med uppbörden av försäljningsskatt enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Systemet fungerar väl och bör enligt regeringens mening behållas.

Regeringen anser att lika villkor skall gälla för privatimporterade bilar och för bilar som tillverkats i eller yrkesmässigt importerats till Sverige. En bil som omfattas av ekonomiskt producentansvar enligt förordningen (1997:788)

om producentansvar för bilar belastas vid försäljning med producentens kostnader för en senare skrotning av bilen. Producenterna sätter i dagsläget av ca 1 000 kr per bil för framtida skrotningskostnader. Någon motsvarande kostnad belastar inte en bil som privatimporteras till Sverige. Dagens system innebär således att ägaren till en privatimporterad bil gynnas i förhållande till ägaren till en bil som omfattas av ekonomiskt producentansvar. Regeringen gör därför den bedömningen att bilskrotningsavgiften för en privatimporterad bil bör sättas högre än motsvarande avgift för bilar som omfattas av producentansvar. Regeringen avser att med stöd av bemyndiganden i bilskrotningslagen ändra bilskrotningspremier och avgifter i anslutning till att de nu föreslagna ändringarna träder i kraft.

Motionerna

Enligt motion MJ9 (m) yrkande 3 delvis ligger ansvaret på producenten att för varje bil avsätta en viss summa pengar för bilens framtida skrotning samtidigt som det fortfarande tas ut en skrotningsavgift vid nyregistrering av fordon. Detta innebär enligt motionen att köparen av en ny bil i praktiken får betala såväl vad producenterna avsätter för den framtida skrotningen av den enskilda bilen som skrotningsavgiften. Regeringens förslag att bilskrotningsavgiften skall vara kvar är inte rimligt, eftersom en dubbel kostnad för nybilsköparen motverkar en ur miljösynpunkt önskvärd utveckling mot en förnyring av bilparken. Motionärerna anser det emellertid riktigt att bilskrotningsavgiften skall vara kvar för privatimporterade bilar, eftersom inga pengar för framtida skrotning avsatts för dessa.

Motionärerna till motion MJ7 (c) yrkande 3 anför att om skrotningsavgiften för miljöbilar differentierades skulle det få till följd att priset på miljövänligare bilar skulle kunna sänkas. Detta skulle enligt motionärerna underlätta för konsumenter att göra ett miljövänligare val vid bilinköp.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill erinra om att lagen om försäljningsskatt på motorfordon upphävdes den 1 januari 2001 och att reglerna om uppbörd av skrotningsavgiften numera återfinns i bilskrotningslagen (prop. 2000/01:31, bet. 2000/01:SkU11 och 2000/01:SkU13).

Såsom regeringen påpekar i propositionen föreligger starka miljöskäl för att alla bilar som registreras i Sverige skall medföra skyldighet att betala skrotningsavgift och berättiga siste ägaren till skrotningspremie. Bilskrotningsavgiften används till att finansiera bilskrotningsfonden, vilken enligt bilskrotningslagen bl.a. får användas till att finansiera förutom bilskrotningspremier även bidrag till att täcka en kommuns kostnader för att sanera plats där bilvrak övergivits. Bilskrotningsfonden har också stor betydelse vid finansieringen under viss tid av verksamheter som syftar till materialåtervinning. Utskottet anser i likhet med regeringen att systemet med bilskrotningsavgifter för finansiering av flera av miljöskäl angelägna ändamål bör vara kvar. Enligt 23 § bilskrotningsförordningen (1975:348) är skrotningsavgiften för närva-

rande 700 kr. Utskottet delar inte uppfattningen som framförs i motionerna MJ7 (c) yrkande 3 och MJ9 (m) yrkande 3 delvis att en differentiering eller ett borttagande av bilskrotningsavgiften skulle medföra de miljöeffekter som beskrivs. I förhållande till nypriset på en personbil i exempelvis miljöklass 1 framstår den nuvarande skrotningsavgiften, 700 kr, som en närmast försumbar kostnad. Den skatterabatt som lämnas för miljöklassade bilar torde ha större betydelse som ekonomiskt styrmedel. Närmare bestämmelser härom finns i fordonsskattelagen (1988:327). Motionerna avstyrks.

Skrotningspremien höjs och skall gälla alla bilar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i regeringens förslag om att skrotningspremien skall höjas och gälla alla bilar och avstyrker en motion (m) om att bl.a. ta bort skrotningspremien. Ett antal motioner (s, m, kd, mp, c och fp) som behandlar en höjning av skrotningspremien anser utskottet kommer att bli tillgodosedda genom vad regeringen anför i propositionen.

Propositionen

För att säkerställa en miljöanpassad hantering av uttjänta bilar i Sverige är det viktigt att systemet med bilskrotningsavgift och bilskrotningspremie omfattar alla bilar som förs in till eller tillverkas i Sverige. Alla bilägare bör således få samma incitament att lämna in sin bil för ett miljöriktigt omhändertagande. Samtliga bilar, för vilka skrotningsavgift erlagts, bör därför enligt regeringens mening berättiga till skrotningspremie. Det är sannolikt att bilvrak som överges i samhället till en del utgörs av bilar som skrotats administrativt, dvs. avregistrerats enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) t.ex. på grund av att ägaren gjort sig oanträffbar för uttag av fordonsskatt tre år i följd. En avregistrerad bil berättigar för närvarande inte ägaren till någon skrotningspremie oavsett om bilen senare lämnas in för skrotning. Detta är ofta fallet när det gäller bilar som samlats in av en kommun. Regeringen anser att incitamentet för att lämna in avregistrerade bilar för skrotning bör ökas genom att även dessa bilar bör berättiga till bilskrotningspremie.

Bilskrotningspremien skall utgöra ett ekonomiskt incitament för att minska miljöpåverkan till följd av att uttjänta bilar inte lämnas till skrotning. Bilskrotningspremien utgör i dagsläget inte detta incitament. Därför bör den höjas inom ramen för de medel som finns tillgängliga i bilskrotningsfonden så att skrotbilarnas miljöpåverkan minskas väsentligt. Bilskrotningspremiens nivå bör vara kopplad till uppnådd miljöeffekt genom fortlöpande utvärderingar. Regeringen bedömer att en lämplig genomsnittlig nivå på skrotningspremien i dagsläget är 1 500 kr för bilar som inte omfattas av ekonomiskt producentansvar i dag och 700 kr för bilar som omfattas av ekonomiskt producentansvar. Regeringen anser att ersättningen till bilskrotare bör utgå

direkt ur fonden för att säkerställa att den siste bilägaren verkligen får ut sin del av premien. Skrotningspremien för bilar som inte omfattas av producentansvar bör därför inkludera en ersättning till bilskrotaren på i genomsnitt ca 800 kr, vilket ger bilägaren en premie på 700 kr.

Enligt nu gällande bestämmelse skall från skrotningspremien avräknas obetald fordonsskatt och registerhållningsavgift (21 § bilskrotningsförordningen). Med hänsyn till det låga belopp som tillförs statskassan till följd av bestämmelsen och för att inte motverka intentionerna i bilskrotningslagen avser regeringen att ta bort denna avräkningsmöjlighet. Vissa remissinstanser har framfört att såväl bilskrotningsavgiften som bilskrotningspremien bör indexregleras. Regeringen avser att låta utreda förutsättningarna för en eventuell indexreglering samt konsekvenserna av en sådan.

Motionerna

Enligt motion MJ9 (m) bör bilskrotningspremien tas bort och fondens medel användas till att täcka skrotningskostnaderna för de bilar som inte omfattas av producentansvaret (yrkande 3 delvis). I stället för skrotningspremie bör regeringen utreda förutsättningarna för ett system som innebär att den siste bilägaren kostnadsfritt kan lämna in sin bil för skrotning redan från den 1 juli 2002. En kostnadsfri inlämning borde enligt motionen vara ett tillräckligt incitament för bilägare att lämna in uttjänta bilar (yrkande 4). Som ett komplement härtil bör bilägarnas ansvar för att lämna in uttjänta bilar för ett miljöriktigt omhändertagande skärpas samtidigt som reglerna för avställning och administrativ skrotning bör ses över, allt i syfte att lösa problemet med övergivna bilar i naturen (yrkande 5).

I en rad motioner begärs att skrotningspremien för bilar i stället höjs. Som skäl härför anförs att incitamentet att lämna bilen till skrotning är för lågt med dagens nivå på skrotningspremien, vilket i sin tur medför ett allt större problem med övergivna bilar i miljön. Sådana synpunkter framförs i motionerna MJ6 (fp) yrkande 2, MJ702 (m), MJ705 (m) yrkande 1, MJ706 (c), MJ712 (fp) yrkande 1, MJ719 (m), MJ728 (mp), MJ740 (kd) yrkande 1, MJ747 (m), MJ764 (m) yrkande 12, MJ775 (m), MJ791 (s), MJ808 (s) delvis, MJ811 (c, s), MJ845 (kd) yrkande 7. I motion MJ832 (kd) yrkande 2 framställs en begäran om att regeringen skyndsamt låter utreda en höjning av skrotningspremien för bilar.

Centerpartiet anser i motion MJ7 (c) att skrotningspremien under 2002 bör höjas till 8 000 kr för att på så vis öka antalet utskrotningar av äldre bilar (yrkande 1) och att skrotningspremien därefter sätts till 1 400 kr (yrkande 2).

Enligt motionerna MJ8 (kd) yrkande 2 och T212 (kd) yrkande 19 bör premien höjas till 3 000 kr för bilar äldre än 1989 års modell under en period om fem år. För att inte hämma nybilsförsäljningen bör inte den höjda premien återverka på den skrotningsavgift som tas ut vid försäljningen enligt dagens princip. Enligt motionerna bör detta vara möjligt eftersom man begränsar perioden med höjd premie. Även i motion MJ771 (s) förordas en tillfällig höjning av bilskrotningspremien.

Utskottets ställningstagande

Bilskrotningspremien skall utgöra ett ekonomiskt incitament för att minska miljöpåverkan till följd av att uttjänta bilar inte lämnas till skrotning. I propositionen till bilskrotningslagen (prop. 1975:32 s. 56) ansåg departementschefen att ett system med en bilskrotningspremie är nödvändigt som stimulans för att alla bilägare skall lämna sin uträntade bil till auktoriserad bilskrotare och att problemet med privatskrotning först därigenom skulle komma att elimineras. Ett ytterligare skäl som anfördes för ett skrotningspremie-system var att de tillgångar som skapas genom skrotningsavgifterna lämpligen skulle kunna användas också till att bestrida en del av kommunernas kostnader för att ordna slutskrotning. Utskottet instämmer i att ett system med skrotningspremie är av stor betydelse för en fungerande miljöanpassad hantering av uttjänta bilar. Utskottet avstyrker därför motion MJ9 (m) yrkandena 3 delvis, 4 och 5.

Den av regeringen aviserade höjningen av premien innebär att syftet med övriga motioner i allt väsentligt kommer att tillgodoses. Riksdagen har i bilskrotningslagen överlämnat åt regeringen att bestämma premiens nivå men utskottet vill instämma i regeringens uppfattning att en helhetsbedömning av de totala miljöeffekterna utgör en viktig utgångspunkt vid bestämmandet av nivån. Äldre bilar släpper visserligen ut fler föroreningar och är även i andra avseenden mindre miljöanpassade än nya bilar, men motorstyrkan i nya bilar är oftast större jämfört med de äldre bilarna samtidigt som material och energi krävs vid nyproduktion. Miljöbedömningen måste därför finna en balans mellan dessa perspektiv. Det är därför viktigt att såsom regeringen anför skrotningspremiens nivå bör vara kopplad till uppnådd miljöeffekt genom fortlöpande utvärderingar. De av regeringen framförda intentionerna att ta bort möjligheten att från skrotningspremien avräkna obetalda skatter och avgifter innebär enligt utskottets mening dessutom en rimlig konsekvens i bemödandena att öka incitamenten att lämna uttjänta bilar till skrotning. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna MJ6 (fp) yrkande 2, MJ7 (c) yrkandena 1 och 2, MJ8 (kd) yrkande 2, MJ702 (m), MJ705 (m) yrkande 1, MJ706 (c), MJ712 (fp) yrkande 1, MJ719 (m), MJ728 (mp), MJ740 (kd) yrkande 1, MJ747 (m), MJ764 (m) yrkande 12, MJ771 (s), MJ775 (m), MJ791 (s), MJ808 (s) delvis, MJ811 (c, s), MJ832 (kd) yrkande 2, MJ845 (kd) yrkande 7 samt T212 (kd) yrkande 19.

Flyttning av fordon, m.m.**Utskottets förslag i korthet**

Utskottet instämmer i det allmänna syftet med ett antal motioner (s, m, kd, c och fp) om att öka möjligheterna att flytta övergivna fordon i naturen. Utskottet anser dock att motionerna bör lämnas utan åtgärd i avvaktan på regeringens beredning av ett förslag härom.

Motionerna

I ett flertal motioner framställs krav på att reglerna för flyttning av övergivna fordon i naturen ändras för att möjliggöra att de snabbare tas om hand. I enlighet härmed bör kommunen enligt motion MJ705 (m) yrkande 2 ges rätt att utan föregående polisutredning forsla bort bilvraken till en uppställningsplats där polisen senare kan genomföra den nödvändiga undersökningen av ägarförhållanden m.m. Motionärerna till motion MJ712 (fp) yrkande 2 anser att Vägverket bör få i uppdrag att inom viss kortare tid efter det att en övergiven bil upptäckts se till att bilen transporteras bort. Motion MJ767 (m) yrkande 1 uttrycker ett liknande krav. I motion MJ807 (c) framförs uppfattningen att regelsystemet borde ändras så att polisen ges rätt att besluta om tillstånd till bortforsling och verkställa detta inom en vecka efter det att den övergivna bilen upptäckts. I motionerna MJ808 (s) delvis, MJ832 (kd) yrkande 1 och MJ840 (c) yrkande 3 framställs mer allmänna krav på revidering av gällande lagstiftning. Motion MJ740 (kd) yrkande 2 uttrycker uppfattningen att skrotningspremierna skall få tas i bruk av den ägare som måste transportera bort övergivna skrotbilar från sin mark.

Enligt motion MJ767 (m) yrkande 2 bör bilskrotningsfondens medel användas till att i avvaktan på en höjning av bilskrotningspremierna transportera bort övergivna skrotbilar i naturen.

Utskottets ställningstagande

Bestämmelser om flyttning av fordon återfinns i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Beslut om att flytta fordon meddelas och verkställs av polismyndigheten. Under vissa omständigheter får Vägverket eller kommunal myndighet meddela och verkställa beslut om flyttning. Fordonsägaren är i princip ersättningskyldig för kostnaderna för flyttningen.

Utskottet delar uppfattningen som framförs i motionerna att övergivna fordon vid vägkanter och i naturen utgör ett allvarligt miljöproblem och att regelsystemet behöver effektiviseras. Regeringen (Näringsdepartementet) gav i juli 1999 Vägverket i uppdrag att göra en samlad översyn av bestämmelserna om flyttning av fordon. Huvudsyftet med översynen var enligt regeringens beslut att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. Resultatet presenterades av Vägverket i rapporten Flyttning av fordon i juni 2000. I rapporten föreslås bl.a. ökade möjligheter att under vissa förutsättningar flytta fordon som mot markägarens vilja parkerats på dennes mark, utvidgade möjligheter för kommuner och Vägverkets regioner att besluta om och verkställa flyttning av fordon samt att kommunerna skall svara för flyttning av fordonsvrak. Rapporten är för närvarande föremål för remissbehandling. Det är angeläget att åtgärder vidtas för att effektivisera möjligheterna att forsla bort och skrota övergivna bilar. Utskottet förutsätter att regeringen handlägger frågan utan onödigt dröjsmål men anser att beredningen av Vägverkets rapport bör avvaktas innan riksdagen uttalar sig i frågan. Motionerna MJ705 (m) yrkande 2, MJ712 (fp) yrkande 2, MJ740 (kd) yrkande 2, MJ767 (m) yrkande 1,

MJ807 (c), MJ808 (s) delvis, MJ832 (kd) yrkande 1 och MJ840 (c) yrkande 3 bör därför lämnas utan riksdagens vidare åtgärd.

Bilskrotningsfonden får enligt bilskrotningslagen (1975:343) användas bl.a. för bidrag till att täcka en kommuns kostnader för att sanera plats där bilvrak övergivits, och regeringen uttalar i propositionen att denna möjlighet bör finnas kvar ännu en tid. Med hänvisning härtill och vad som redovisats om regeringens aviserade höjning av bilskrotningspremien torde motion MJ767 (m) yrkande 2 vara tillgodosedd utan något riksdagens uttalande.

Övrigt

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion (kd) om att införa en skrotningspremie även för äldre motorredskap med hänvisning till att regeringen driver en handlingslinje som syftar till att komma till rätta med de problem som beskrivs i motionen.

Motionen

Enligt motion MJ845 (kd) yrkande 8 utgör äldre båtmotorer, arbetsmaskiner, stationära motorer, gräsklippare, motorsågar och andra motorredskap flera inte obetydliga källor till miljöskadliga utsläpp. En orenad gräsklippare släpper enligt motionen under en timmes användning ut lika mycket miljöskadliga avgaser som en modern bil gör under 4 000 kilometers körning. Motionärerna anser därför att en skrotningspremie även för äldre gräsklippare och utombordsmotorer skulle vara en effektiv miljöförbättrande åtgärd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en inte obetydlig mängd luft- och vattenförorenande utsläpp härrör från olika sorters äldre arbetsmaskiner. När det gäller kravet på införande av en skrotningspremie vill utskottet emellertid anföra följande. I skrivelsen En miljöorienterad produktpolitik (1999/2000:114 s. 37 f.) framhåller regeringen vikten av att tillverkarna tar ett fortsatt ökat ansvar för att minska de negativa effekterna på hälsa och miljö av de produkter som de för ut på marknaden. Regeringen avser därför att verka för en sådan utveckling inom ramen för en miljöorienterad produktpolitik. Detta skall ske bl.a. genom att fortsatt stimulera utvecklingen av marknadsdrivna styrmedel samt att i övrigt skapa tydliga spelregler och goda förutsättningar för aktörer att bedriva ett aktivt miljöarbete. Av skrivelsen framgår vidare att regeringen uppmärksammat avfallsaktörernas viktiga uppgift inom ramen för en miljöorienterad produktpolitik genom att deras omhändertagande av uttjänta produkter sker på ett miljömässigt godtagbart sätt. Regeringen avser därför att fortsatt skapa tydliga spelregler och förutsättningar för avfallsaktörerna att bedriva ett aktivt miljöarbete. Utskottet förutsätter att produkter av den typ som motion MJ845 (kd) yrkande 8 tar sikte på inte är

undantagna från det vidare arbetet. Med det anförda anser utskottet att motionens syfte är tillgodosett utan något riksdagens uttalande i frågan.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Ändring i bilskrotningslagen (punkt 1)

av Ingvar Eriksson (m), Carl G Nilsson (m), Catharina Elmsäter-Svärd (m) och Lars Lindblad (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen bifaller motion 2000/01:MJ9 yrkandena 1 och 2 och avslår proposition 2000/01:47.

Ställningstagande

Det är bra att regeringen i propositionen föreslår bl.a. att miljökraven skärps för de auktoriserade bilskrotarna samtidigt som tillsynen förbättras. En stor brist i propositionen är däremot att endast delar av EG-direktivet föreslås genomföras samtidigt som regeringen väljer att på ett mycket väsentligt område, nämligen frågan om retroaktivt ekonomiskt ansvar för producenterna, göra en tolkning av direktivet som innebär att producenter verksamma i Sverige drabbas mycket negativt. Införandet av ett partiellt ekonomiska producentansvar för bilar registrerade före år 1998 innebär att en ekonomiskt betungande förpliktelse läggs på bilproducenter, vilken inte kunde tas i beräkningen då bilarna släpptes ut på marknaden. En sådan bestämmelse med retroaktiv verkan kan därför inte anses uppfylla rimliga krav på förutsebarhet. Ett förslag till genomförande av EG-direktivet borde behandlas i riksdagen först när det är komplett och remissbehandlat. På grund härav bör riksdagen avslå propositionen och regeringen återkomma med ett nytt förslag i enlighet med vad som anförs i motion MJ9 (m) yrkandena 1 och 2.

2. Försäkringssystem för bilskrotning (punkt 2)

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen bifaller motion 2000/01:MJ6 yrkande 1.

Ställningstagande

Producentansvaret bör definieras som ett individuellt ansvar för varje producent. Dagens producentansvar där staten tar ut generella skrotningsavgifter för alla bilar bör ersättas med ett marknadsekonomiskt system med kretsloppsför-

säkringar som ger den enskilde biltillverkaren motiv att förbättra bilarna ur miljösynpunkt. Om lagstiftaren formulerar ett individuellt producentansvar är det troligt att försäkring blir ett naturligt alternativ att överväga för tillverkare av fordon. Regeringen borde utan dröjsmål införa ett sådant system.

3. Utredningen om producentansvaret (punkt 3)

av Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen bifaller motion 2000/01:MJ8 yrkande 1.

Ställningstagande

Sverige har till den 21 april 2002 på sig att genomföra EG-direktivet om uttjänta fordon i den nationella rätten. Det finns av flera skäl anledning att invänta resultatet av den utredning som tillsatts för att göra en bred översyn av producentansvaret, vars uppdrag skall redovisas den 31 juli 2001. I uppdraget ingår bedömning av den ekonomiska delen av producentansvaret. Underlaget för ett genomförande av producentansvaret torde vara bättre, när utredningen är färdig. Likaså är osäkerheten som råder kring de andra EU-ländernas utformning av det ekonomiska producentansvaret skäl till att avvakta. Om Sverige uppställer högre krav på producenternas ekonomiska ansvar än övriga länder, inverkar det negativt på de producenter som har eller har haft en stor försäljning i Sverige. Det finns dessutom ingen anledning att hasta fram en finansieringsmodell som skall börja gälla först år 2007. Regeringen föreslår i propositionen att nybilsförsäljningen skall bekosta skrotning av äldre bilar. Alternativa modeller torde finnas. Ett bättre alternativ till finansieringen av den höjda skrotningspremien för äldre bilar, än att låta producenterna betala hälften av skrotningskostnaden, kan vara att belägga dessa bilar med en miljöavgift. Vi föreslår därför att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motion MJ8 (kd) yrkande 1.

4. Borttagande av bilskrotningsavgiften m.m. (punkt 5)

av Ingvar Eriksson (m), Carl G Nilsson (m), Catharina Elmsäter-Svärd (m) och Lars Lindblad (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

5. Riksdagen bifaller motion 2000/01:MJ9 yrkande 3 delvis.

Ställningstagande

Det svenska producentansvaret som trädde i kraft den 1 januari 1998 ger producenterna det ekonomiska ansvaret för omhändertagandet av uttjänta bilar inregistrerade efter detta datum. Det skall inte kosta den siste bilägaren

någotning att lämna in bilen utan ansvaret ligger på producenten att för varje såld bil avsätta en viss summa pengar för den framtida skrotningen. Trots detta tas fortfarande en bilskrotningsavgift ut vid nyregistrering av fordon. Det innebär i praktiken att köparen av en ny bil får betala såväl vad producenterna avsätter som skrotningsavgiften. Detta medför en ekonomisk styrning som gör att en ur miljösynpunkt önskvärd utveckling mot en föryngring av bilparken försvåras. För privatimporterade bilar, för vilka inte några pengar avsatts för framtida skrotning, bör skrotningsavgiften vara kvar. Avgiften för dessa bilar bör sättas i relation till vad omhändertagandet kommer att kosta. Riksdagen bör därför ge regeringen i uppdrag att återkomma med förslag om borttagande av skrotningsavgiften för alla bilar utom de privatimporterade.

5. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)

av Ingvar Eriksson (m), Carl G Nilsson (m), Catharina Elmsäter-Svärd (m) och Lars Lindblad (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

7. Riksdagen bifaller motion 2000/01:MJ9 yrkandena 3 delvis, 4 och 5 och avslår motionerna 2000/01:MJ6 yrkande 2, 2000/01:MJ7 yrkandena 1 och 2, 2000/01:MJ8 yrkande 2, 2000/01:MJ702, 2000/01:MJ705 yrkande 1, 2000/01:MJ706, 2000/01:MJ712 yrkande 1, 2000/01:MJ719, 2000/01:MJ728, 2000/01:MJ740 yrkande 1, 2000/01:MJ747, 2000/01:MJ764 yrkande 12, 2000/01:MJ771, 2000/01:MJ775, 2000/01:MJ791, 2000/01:MJ808 delvis, 2000/01:MJ811, 2000/01:MJ832 yrkande 2, 2000/01:MJ845 yrkande 7 samt 2000/01:T212 yrkande 19.

Ställningstagande

För att uppfylla EG-direktivets krav om att alla bilar fr.o.m. den 1 januari 2007 skall kunna lämnas in för skrotning och behandling utan kostnad för den siste ägaren bör man använda de pengar som under årens lopp betalats in till bilskrotningsfonden. Riksdagen bör därför begära att regeringen återkommer med förslag om slopande av bilskrotningspremiens till förmån för ett system där fondens pengar används till att täcka bilskrotningskostnaderna för de gamla bilarna, dvs. alla bilar inregistrerade före den 1 januari 1998, inklusive samtliga privatimporterade bilar. En kostnadsfri inlämning borde vara ett tillräckligt incitament för de sista bilägarna att lämna in sin uttjänta bil till ett miljöriktigt omhändertagande. Utöver detta bör dock regeringen återkomma med förslag till riksdagen om hur bilägarnas ansvar kan skärpas för att uttjänta bilar verkligen lämnas in. Bland annat måste reglerna för avställning och administrativ skrotning ses över.

6. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)

av Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

7. Riksdagen bifaller motionerna 2000/01:MJ8 yrkande 2 och 2000/01:T212 yrkande 19 och avslår motionerna 2000/01:MJ6 yrkande 2, 2000/01:MJ7 yrkandena 1 och 2, 2000/01:MJ9 yrkandena 3 delvis, 4 och 5, 2000/01: MJ702, 2000/01: MJ705 yrkande 1, 2000/01: MJ706, 2000/01: MJ712 yrkande 1, 2000/01: MJ719, 2000/01: MJ728, 2000/01: MJ740 yrkande 1, 2000/01: MJ747, 2000/01: MJ764 yrkande 12, 2000/01: MJ771, 2000/01: MJ775, 2000/01: MJ791, 2000/01: MJ808 delvis, 2000/01: MJ811, 2000/01: MJ832 yrkande 2 och 2000/01: MJ845 yrkande 7.

Ställningstagande

Det finns ett behov av ett ökat ekonomiskt incitament för att driva på skrotningen av äldre bilar, som inte bara i drift utgör ett miljöhot utan dessutom riskerar att överges i naturen. Vårt förslag är därför att under en period av fem år höja skrotningspremien till 3 000 kr för bilar som släppts ut på marknaden före år 1989. För att inte hämma försäljningen av nya bilar bör inte den höjda premien återverka på den skrotningsavgift som tas ut vid nybilsförsäljningen. Eftersom förslaget begränsar perioden med höjd premie, och på sikt minskar kostnaderna kopplade till kommunala bilskrotningskampanjer, bör det vara möjligt med en finansiering genom bilskrotningsfonden. Kristdemokraterna anser att regeringen bör höja skrotningspremien enligt ovanstående modell.

7. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)

av Åke Sandström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

7. Riksdagen bifaller motionerna 2000/01: MJ7 yrkandena 1 och 2 samt 2000/01: MJ706 och avslår motionerna 2000/01: MJ6 yrkande 2, 2000/01: MJ8 yrkande 2, 2000/01: MJ9 yrkandena 3 delvis, 4 och 5, 2000/01: MJ702, 2000/01: MJ705 yrkande 1, 2000/01: MJ712 yrkande 1, 2000/01: MJ719, 2000/01: MJ728, 2000/01: MJ740 yrkande 1, 2000/01: MJ747, 2000/01: MJ764 yrkande 12, 2000/01: MJ771, 2000/01: MJ775, 2000/01: MJ791, 2000/01: MJ808 delvis, 2000/01: MJ811, 2000/01: MJ832 yrkande 2, 2000/01: MJ845 yrkande 7 samt 2000/01: T212 yrkande 19.

Ställningstagande

Regeringen måste se över möjligheterna att öka skrotningspremien till en nivå som innebär att medborgarna lämnar in sina gamla bilar till skrotning. En ettårskampanj med en rejäl skrotningspremie skulle ge incitament till skrotning av äldre bilar, vilket dessutom skulle minska antalet övergivna bilar i naturen. Skrotningspremien bör tillfälligt höjas till 8 000 kr under år 2002, vilket skall finansieras ur bilskrotningsfonden. Den tillfälliga höjningen av

skrotningspremien måste sedan följas upp med en permanent höjning av skrotningspremien. Sammantaget innebär regeringens förslag att samtliga bilägare får en premie om 700 kr vid skrotning. 700 kr är inte ett tillräckligt incitament för att människor skall låta skrota sina bilar i stället för att dumpa dem i naturen. 1 400 kr vore en bättre nivå att lägga skrotningspremien på. Detta bör ges regeringen till känna.

8. Bilskrotningspremiens storlek m.m. (punkt 7)

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

7. Riksdagen bifaller motion 2000/01:MJ6 yrkande 2 och avslår motionerna 2000/01:MJ7 yrkandena 1 och 2, 2000/01:MJ8 yrkande 2, 2000/01:MJ9 yrkandena 3 delvis, 4 och 5, 2000/01:MJ702, 2000/01:MJ705 yrkande 1, 2000/01:MJ706, 2000/01:MJ712 yrkande 1, 2000/01:MJ719, 2000/01:MJ728, 2000/01:MJ740 yrkande 1, 2000/01:MJ747, 2000/01:MJ764 yrkande 12, 2000/01:MJ771, 2000/01:MJ775, 2000/01:MJ791, 2000/01:MJ808 delvis, 2000/01:MJ811, 2000/01:MJ832 yrkande 2, 2000/01:MJ845 yrkande 7 samt 2000/01:T212 yrkande 19.

Ställningstagande

Folkpartiet välkomnar en höjning av skrotningspremien men regeringens förslag innebär en mycket blygsam höjning. Med en sådan höjning blir nettoutfallet av att skrota sitt bilvrak förvisso positivt men fortfarande mycket lågt. Vi menar att skrotningspremien bör höjas till 3 000 kr. En sådan avgift skulle öka incitamenten att ta osäkra och mycket miljöfarliga bilar ur drift snabbare. Det skulle göra att vi får en renare bilpark och en renare natur. Höjningen skall gälla i avvaktan på införande av ett försäkringssystem och finansieras genom skrotningsfonden. Jag föreslår därför att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motion MJ6 (fp) yrkande 2.

9. Flyttning av fordon m.m. (punkt 8)

av Lennart Kollmats (fp) och Åke Sandström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 9. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2000/01:MJ712 yrkande 2 och 2000/01:MJ807 och avslår motionerna 2000/01:MJ705 yrkande 2, 2000/01:MJ740 yrkande 2, 2000/01:MJ767, 2000/01:MJ808 delvis, 2000/01:MJ832 yrkande 1 samt 2000/01:MJ840 yrkande 3.

Ställningstagande

Det är inte rimligt att övergivna bilar kan bli stående i naturen under mycket lång tid på grund av de juridiska svårigheterna att få dem flyttade. Regelsystemet borde därför ändras så att det blir möjligt att flytta bilen snarast efter det att den upptäckts. Därefter kan ägaren informeras om var han kan lösa ut den och om ingen hör av sig inom en viss tid bör den kunna skrotas. Vi föreslår således att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts med anledning av motionerna MJ712 (fp) yrkande 2 och MJ807 (c).

Särskilda yttranden

1. Flyttning av fordon m.m.

Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd) anför:

Övergivna personbilar utefter vägar och ute i marker har blivit ett växande problem inte minst för kommunerna sedan bilskrotningspremien sänktes år 1996. En del av dessa bilar kan från början se relativt användbara ut och betraktas därför inte som fordonsvrak. Om bilen ”slaktas” kan den bortforslas efter beslut av polis eller kommun med hänvisning till naturvårdsskäl enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Fordon som blir stående i oförstört skick kan bli stående mycket länge och är betydligt svårare att få bortforslade med hänvisning till nämnda lag. Anledningen är att så länge fordonet inte kan betraktas som vrak har polis eller kommunal myndighet små möjligheter att frakta bort fordonet, förutsatt att bilen inte utgör en trafikfara, ett hinder för snöröjning eller något liknande. Först sedan fordonet demolerats till vrak kan hänvisning till naturskyddsaspekten göras.

Kristdemokraterna anser att polismyndigheten och kommunerna borde få utökade möjligheter att inom viss tid flytta fordonet från platsen. Eftersom bilens ägare i många fall inte kan spåras och vitesföreläggande därför är verkninglös, bör lagen om flyttning av fordon i vissa fall revideras och förtydligas.

2. Skrotningspremie för äldre båtmotorer och gräsklippare

Ulf Björklund (kd) och Ester Lindstedt-Staaf (kd) anför:

Miljöskadliga utsläpp i luft och vatten sker inte enbart från vägtrafiken. Utsläppskällor som ofta inte beaktas är äldre båtmotorer, arbetsmaskiner, stationära motorer, gräsklippare, motorsågar och andra motorredskap. Det finns ca 600 000 fordon och 1 800 000 redskap. Många av dem saknar rening. Enligt Naturvårdsverket kommer 20 % av landets utsläpp av kväveoxider från dieseldrivna arbetsmaskiner. En orenad gräsklippare släpper under en timmes användning ut lika mycket miljöskadliga ämnen som en modern bil gör under 4 000 kilometers körning. Kristdemokraterna vill att en skrotningspremie införs för äldre båtmotorer och gräsklippare.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Regeringen (Miljödepartementet) föreslår i proposition 2000/01:47 att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343).

Följdmotioner

2000/01:MJ5 av Reynoldh Furustrand och Claes-Göran Brandin (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs beträffande konkurrenshämmande effekter för svensk bilindustri vid ett för snabbt genomförande av höjda bilskrotningspremier.

2000/01:MJ6 av Harald Nordlund och Lennart Kollmats (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett försäkringssystem vad gäller bilskrotning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i avvaktan på förslag om försäkringssystem bilskrotningspremierna skall höjas till 3 000 kr.

2000/01:MJ7 av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen beslutar att tillfälligt höja skrotningspremierna till 8 000 kr under år 2002.
2. Riksdagen beslutar att skrotningspremierna sätts till 1 400 kr.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om differentierad skrotningsavgift för miljöbilar.

2000/01:MJ8 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör avvakta utredningen för översyn av producentansvaret innan beslut fattas om formerna för det utökade producentansvaret fr.o.m. 2007.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillfälligt höjd skrotningspremie för bilar som släppts ut på marknaden före 1989.

2000/01:MJ9 av Göte Jonsson m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen beslutar avslå propositionen i enlighet med vad som anförs i motionen.

2. Riksdagen beslutar begära att regeringen skall återkomma med ett fullständigt, remissbehandlat förslag till genomförande av EG-direktiv 2000/53/EG om utjänta fordon som är förenligt med RF 2:10 och 11 och samtidigt faller inom ramarna för det tolkningsutrymme som EG-direktivet ger vad gäller hanteringen av kostnaderna för ett miljöriktigt omhändertagande av utjänta fordon.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genomförandet i svensk rätt av EG-direktivet om utjänta fordon bör bygga på de principer som anförs i motionen om borttagande av bilskrotningsavgiften för alla fordon utom de privatimporterade, ett fullständigt borttagande av bilskrotningspremien och att bilskrotningsfondens medel skall användas för att täcka skrotningskostnaderna för de bilar som inte omfattas av det svenska producentansvaret.

4. Riksdagen begär att regeringen låter utreda möjligheten att i enlighet med vad som anförs i motionen införa ett system som för den siste bilägaren innebär kostnadsfri inlämning för samtliga fordon redan den 1 juli 2002.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att bilägarens ansvar för att lämna in utjänta bilar till ett miljöriktigt omhändertagande måste skärpas samtidigt som reglerna för avställning och administrativ skrotning ses över med syfte att få bort problemet med dumpade bilar.

Motioner från allmänna motionstiden år 2000

2000/01:MJ702 av Margareta Cederfelt (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen beslutar att skrotningspremien för bilar höjs till 2 000 kr i enlighet med vad som anförs i motionen.

2000/01:MJ705 av Maud Ekendahl (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skrotningspremien bör höjas.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommunerna ges rätt att flytta bort skrotningsbilar utan föregående polisutredning.

2000/01:MJ706 av Birgitta Sellén (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheten att höja skrotningspremien på bilar.

2000/01:MJ712 av Kenth Skårvik och Yvonne Ångström (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av kraftigt höjda skrotningspremier.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av regler som snabbare får bort övergivna fordon längs riksvägarna.

2000/01:MJ719 av Catharina Elmsäter-Svärd (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skrotningspremien bör höjas till 2 000 kr.

2000/01:MJ728 av Gudrun Lindvall (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag i syfte att minska antalet skrotbilar i naturen.

2000/01:MJ740 av Maria Larsson och Yvonne Andersson (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att bilskrotningspremien bör höjas.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skrotningspremien skall kunna tas i bruk av den som från egen mark tvingas bortforsla annans bil.

2000/01:MJ747 av Kent Olsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skrotningspremien på bilar höjs.

2000/01:MJ764 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

12. Riksdagen beslutar om höjning av bilskrotningspremien.

2000/01:MJ767 av Cristina Husmark Pehrsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Vägverket och Polismyndigheten snarast genomför radikala åtgärder som syftar till att övergivna skrotbilar snarast transporteras till annan lämplig plats.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Vägverkets upparbetade fond för bilskrotningspremie också skall användas för att snabbt transportera bort övergivna skrotbilar till dess att en höjning av bilskrotningspremien kunnat genomföras.

2000/01:MJ771 av Carina Adolfsson Elgestam och Lars Wegendal (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheterna till en tillfällig kampanj om en höjning av bilskrotningspremien.

2000/01:MJ775 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjd skrotningspremie.

2000/01:MJ791 av Rinaldo Karlsson och Karl Gustav Abramsson (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av nuvarande ersättningsnivåer i syfte att göra det mer attraktivt att lämna sin skrotbil till bilskroten än i naturen.

2000/01:MJ807 av Lena Ek och Eskil Erlandsson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin

mening vad i motionen anförs om nya regler för bortforsling av övergivna bilar.

2000/01:MJ808 av Marianne Jönsson och Anders Bengtsson (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att få bort skrotbilarna från naturen och för att säkerställa kontrollerad utskrotning.

2000/01:MJ811 av Sven Bergström och Kenth Högström (c, s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skrotningspremien för bilar måste höjas väsentligt.

2000/01:MJ832 av Kjell Eldensjö (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om revidering och förtydligande av lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

2. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt låter utreda en höjning av skrotningspremien för bilar.

2000/01:MJ840 av Rigmor Stenmark (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omhändertagande av övergivna bilar och övrigt skrot.

2000/01:MJ845 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja skrotningspremien för bilar utan katalysator.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa skrotningspremie för äldre gräsklippare och utombordsmotorer.

2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjd skrotningspremie.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen
(1975:343)

