

Nr 1968

av herr Jonsson i Alingsås

med anledning av propositionen 1975:32 om återvinning och omhändertagande av avfall.

Propositionen 1975:32 behandlar bl. a. skrotbilsproblemet, och i sammanhanget framförs ett förslag om införandet av s. k. skrotningspremie. Enligt var uppfattning föreligger icke tillräckliga skäl för bifall till detta förslag.

Givetvis ser vi det som angeläget bl. a. från miljövars- och trafiksäkerhetssynpunkter att en effektiv organisation för omhändertagande av uttrangerade bilar kommer till stand. Den önskade effektiviteten torde dock till väsentlig del kunna vinnas genom att förslagen om auktorisation av bilskrotare samt om skrotningsintyg antas. Denna uppfattning delas bl. a. av statskontoret, som enligt en den 30 juli 1971 avlämnad rapport Auktoriserad bilskrotning anser att "det föreslagna auktorisationssystemet ensamt är tillräckligt för att lösa bilskrotningsfrågan. Den ytterligare betydelse som skrotningspremiesystemet skulle få för frågans lösning kan enligt statskontoret inte motivera att en ny palaga i form av skrotningsavgift läggs på allmänheten." Flertalet remissinstanser delade statskontorets uppfattning i denna fråga.

I betänkandet Skrotbilar, del II (Ds Jo 1974:11) föreslog arbetsgruppen för avfallsfrågor en ytterligare åtgärd, vilket förslag dock i propositionen lämnats obeaktat. Ur betänkandet citeras: "För att bli effektivt förutsätter auktorisationssystemet att nuvarande möjligheter att hålla personbil avställd begränsas. Med hänsyn härtill föreslår arbetsgruppen att gällande bestämmelser om avställning ändras så att förlängning av avställning efter den första sex månadersperioden försvåras."

Avsikten är att länsstyrelsen skall vägra förlängning av avställningstiden, om inte ägaren kan styrka att fordonet finns i behåll i brukbart skick. Vid sådan vägran inträder bl. a. skyldighet att betala skatt även om bilen övergivits i naturen eller privatskrotats. Jag anser att ett genomförande av arbetsgruppens förslag, vilket kräver en ändring i bilregisterkungörelsen, skulle vara ett gott påtryckningsmedel i detta sammanhang och motverka att ägaren uppställer ett skrotningsfärdigt fordon på olämpligt sätt eller söker avhända sig det utan legal skrotning.

Det i propositionen föreslagna avgifts- och premiesystemet förefaller administrativt tungrovt och för nybilsköparna, som ofta inte behåller bilen tills den skall skrotas, prissfördyrande och orättvist. Nuvarande problem med olämplig uppställning av skrotbilar sammanhänger dels med brister i samhällets service på området, dels med nuvarande möjlighet till långvarig avställning. Det synes inte rimligt att ålägga den enskilde

nybilsköparen alla kostnaderna för avhjälpande av dessa brister. Det framstår också principiellt tveksamt att införa en helt ny avgiftsuppbörd vid sidan av den ordinarie bilskatten. De administrativa kostnaderna vid ett genomförande av det föreslagna avgifts- och premiesystemet torde bli betydande.

I sammanhanget kan också framhållas att det förhållandet att kostnader nu måste uttas för bilskrotning i viss utsträckning beror på det exportförbud som gäller i fråga om järnskrot. Det är icke skälighet att bilisterna skall bära konsekvenserna av detta förbud, som motiverats av andra skäl än de här aktualiserade. Genom en lättnad av exportförbudet beträffande metallskrot skulle förutsättningar för en realistisk och från konsumentens synpunkt sundare prisutveckling skapas.

Det har i föreliggande utredningar icke klarlagts hur många skrotbilar som i realiteten erfordrar samhälleliga åtgärder. Problemen bör i den mån de föreligger kunna lösas genom systemet med auktorisation och skrotningsintyg, genom att avställningstiden för bilar begränsas enligt arbetsgruppens förslag samt genom en mer effektiv lagstiftning, som ger ökade möjligheter för samhället att ta hand om skrotbilar även på icke offentlig mark.

Den föreslagna skrotningsavgiften innebär en kostnadsfördyring som endast drabbar nybilsköparen och alltså inte fördelas lika över bilparkens livslängd. Med stigande priser på nya fordon och även på drivmedel följer ökad belastning på bilhushållen, som till antalet är ca 75 % av samtliga hushåll, samt även på transportkostnaderna i allmänhet.

Som framgår av bilaga 2 till propositionen delade ett stort antal remissinstanser i huvudsak statskontorets bedömning att det är överflödigt att komplettera auktorisationssystemet med ett skrotningspremie-system. Bland dessa instanser kan särskilt naturvårdsverket nämnas.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen vid sin behandling av propositionen 1975:32 beslutar avslå propositionen i den del som avser skrotningsavgift och skrotningspremie,
2. att riksdagen beslutar antaga av arbetsgruppen för avfallsfrågor i betänkandet Ds Jo 1974:11 framfört förslag om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599).

Stockholm den 1 april 1975

ELVER JONSSON (fp)
i Alingsås

