

Motion

1977/78:1275

av Hans Petersson i Röstånga och Sven Andersson i Örebro om bilskrotning

Frågan om hur man skulle få till stånd en effektivare organisation för omhändertagande och skrotning av utrangerade bilar behandlades under början av 1970-talet i olika sammanhang. Statskontoret avlämnade år 1970 rapporten Auktoriserad bilskrotning. Arbetsgruppen för avfallsfrågor lade år 1974 fram förslag i bilskrotningsfrågan på grundval av statskontorets rapport och remissyttrandena över denna. Genom beslut av 1975 års riksmöte (prop. 1975:32, JoU 1975:10) infördes det nuvarande systemet för bilskrotning.

Detta system, som till fullo trädde i kraft den 1 januari 1976, bygger på att ett skrotningsintyg utfärdas när bilen skrotas. Grundprincipen är att auktoriserade bilskrotare har ensamrätt att utfärda skrotningsintyg. Vidare gäller att endast skrotningsintyg som utfärdats av auktoriserad bilskrotare godtas för att avregistrera personbil på grund av skrotning. Så länge personbil inte avregistrerats består ägarens skattskyldighet för bilen.

Bl. a. för att stimulera bilägare att lämna sina utrangerade bilar till auktoriserad bilskrotare utbetalas en skrotningspremie om f. n. 300 kr. till ägaren.

Enligt bestämmelserna är auktoriserad bilskrotare skyldig ta emot skrotbil för vilken begärd mottagningsavgift erlagts.

Mottagningsavgifterna, dvs. de avgifter skrothandlare tar ut av den som skrotar sin bil, har de senaste åren ökat markant. Enligt en undersökning som statens pris- och kartellnämnd (SPK) gjorde år 1975, dvs. innan det nya systemet infördes, tillämpade 70 % av de företag som mottog skrotbilar en högsta mottagningsavgift om 50 kr. Endast 5 % av företagen hade en högsta mottagningsavgift som översteg 100 kr.

Skrotningspremiesystemet finansieras genom att en engångsavgift, skrotningsavgift, om f. n. 250 kr. tas ut av tillverkare och importörer samtidigt med omsättningsskatt på motorfordon.

För att få skrota sin bil i dag måste man ofta betala en mottagningsavgift som överskrider skrotningspremien. De auktoriserade skrothandlarna bestämmer själva priset. De hävdar att priset på järnskot i dag är så lågt att man trots effektivare skrotningsmetoder måste räkna med att mottagningsavgiften blir över 300 kr. Redan i dag är läget besvärande. Åtskilliga bilägare som vill skrota sina bilar underlåter att göra det. Förutom att de måste betala för skrotningen tillkommer i många fall transportkostnader. Med samma pris på järnskot, avsättningssvårigheter, kostnadshöjningar m. m. kommer vi inom några år att ha ett betydande antal skrotningsfärdiga bilar, som inte blir omhändertagna.

I debatten om skrotningsavgifterna har framförts att premien som sådan varit vägledande för skrotningspriset. Prisökningen har mer än fördubblats under två år. Om detta är riktigt har vi ingen möjlighet att kontrollera, men vi anser att SPK borde undersöka sanningshalten i påståendet.

Skrotningsavgiften betalas av den som köper den nya bilen. Endast i undantagsfall är det samma ägare som låter skrota bilen. Den siste ägaren är ofta en i en lång kedja. Det borde finnas skäl att överväga, om inte avgiften kunde tas ut på flera led i stället som f. n. Vid varje försäljningstillfälle av en bil kunde det utgå en delavgift.

Det låga priset på järnskrot kan till en del förklaras av det rådande exportförbudet. Skäl finns för att undersöka om inte detta förbud kan hävas.

Den nuvarande prisutvecklingen och premiens konstruktion avskräcker uppenbarligen bilägare från att skrota ej bruksbara bilar. Det finns anledning befara att med nuvarande prisutveckling är vi tillbaka till det tillstånd som rådde före premiens införande. Folk skrotar sina bilar genom att sätta ut dem i naturen.

Med hänvisning till det framförda hemställs

att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om omhändertagande av utrangerade bilar.

Stockholm den 25 januari 1978

HANS PETERSSON (fp)
i Röstånga

SVEN G. ANDERSSON (fp)
i Örebro