



Handläggare: Göran Westberg  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2004-11-23

Dnr 04-007-3559

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Bilskrotningens framtida finansiering, remiss från miljödepartementet**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på miljödepartementets remiss till kommunstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

#### **SAMMANFATTNING**

EU har antagit ett direktiv om att alla uttjänta bilar skall kunna lämnas in kostnadsfritt till skrotning. I Sverige gäller sedan 1998-01-01 producentansvar för nya bilar som säljs, vilket är i linje med direktivet. Statskontoret föreslår i en utredning att producentansvaret utsträcks till alla bilar d.v.s. även för bilar registrerade före 1998. Vid skrotning av bilar erhålls idag en premie som varierar med bilens ålder från 700-1700 kronor vilken utbetalas till bilägaren ur bilskrotningsfonden. Bilägaren får å andra sidan betala för skrotningen. I praktiken har premie och skrotningskostnad gått jämt upp varvid bilägaren vid överlämnande av fordonet överfört ägaransvaret till bilskrotningsföretaget som därmed erhåller premien.

Kontoret får ta hand om ca 2.000 övergivna fordon per år. Nettokostnaden för denna verksamhet är ungefär 1,5 miljoner kronor per år.

Nyordningen för bilskrotning är bra men medför en svaghet genom att bilägaren måste lämna bilen till producentens mottagningställe utan någon

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2004-12-16\Dagordning\Tjänsteutlåtande\48.doc

Bilaga 1: Statskontorets sammanfattning av utredningen.

premie. Incitament saknas sålunda för bilägaren att frakta sin bil till mottagningsplatsen. Bärningskostnaden kan bli kännbar för en bilägare som inte har en fungerande bil.

Kontoret anser vidare att förslaget borde ha innefattat alla bilar och inte som nu är fallet bara bilar med en fordonsvikt upp till 3,5 ton. Ur miljösynpunkt finns även skäl att se till att andra fordon än de som är registreringspliktiga skrotas på ett bra sätt.

När bilskrotningsfonden upphör kan inte bidrag länge lämnas för information och bilskrotningskampanjer. Kontoret anser att staten bör ge bidrag för detta ändamål liksom att staten skall stå för eller lämna bidrag till kommunen för kommunens nettokostnader vid omhändertagande av övergivna bilar.

Slutligen vill kontoret aktualisera frågan om skrotningpremie för alla bilar som inte har katalytisk rening. Förslaget har lämnats av länsstyrelsen i Stockholms län som en åtgärd för att minska utsläppen av i första hand kvävedioxid.

### **UTLÅTANDE**

Statskontoret har på regeringens uppdrag utrett den framtida finansieringen, insamlingen och återvinningen av uttjänta fordon. Regeringen har utsänt statskontorets utredning på remiss till bl.a. staden för yttrande senast 2005-01-25. Inom staden har ärendet översänts till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskydds nämnden, renhållningsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden för yttrande senast 2004-12-01. Kontoret har under hand utverkat förlängd remisstid till 2004-12-14.

### **Bakgrund**

Europaparlamentet har antagit ett direktiv ( ELV-direktivet som står för End of Life Vehicles) om att alla uttjänta bilar skall kunna få lämnas in kostnadsfritt till skrotning. Direktivet skall gälla senast 2007-01-01.

Nuvarande regler i Sverige kan kort sammanfattas i att bilar som släppts ut på marknaden från och med 1998-01-01 omfattas av producentansvar och skall kostnadsfritt för bilägaren omhändertas av producenten då fordonet är uttjänt. För bilar som kommit ut på marknaden före 1998 gäller att när bilen skrotas hos en auktoriserad bilskrotare får bilägaren en skrotningpremie som är följande:

- ? 700 kronor för bilar som är 7 år eller yngre
- ? 1200 kronor för bilar som är 8 till 16 år gamla
- ? 1700 kronor för bilar som är äldre än 16 år.

Premien betalas från en bilskrotningsfond som förvaltas av vägverket. Vid nyregistrering av bilar inbetalas en avgift till fonden.

Bilägaren krävs å andra sidan på en mottagningsavgift av bilskrotaren, som varierar dels mellan olika bilskrotare dels i vilket skick bilen ifråga är. Bilen kan ha delar som går att sälja och arbetet kan vara mer eller mindre komplicerat. Syftet bakom premiesystemet är att bilägaren skall ha ett incitament att lämna en bil till skrotning då den är uttjänt.

### **Stadens hantering med skrotbilar**

Gatu- och fastighetskontoret omhändertar och låter skrota strax under 2.000 bilar per år. Dessa bilar har övergivits eller felparkerats på ett sådant sätt att

kontoret måste forsla bort dessa. Bilägarna debiteras för de kostnader som kontoret har för verksamheten som uppgår till ca 10 miljoner per år. Alla bilägare betalar inte påförda kostnader varför kontoret har en nettokostnad för hanteringen med ca. 1,5 miljon kronor per år.

#### **Statskontorets förslag angående bilskrotning**

1. Producentansvaret utsträcks till att omfatta samtliga bilar på marknaden från och med 1 januari 2007.
2. Producenterna ges ett ökat informationsansvar.
3. Inbetalningen av skrotningsavgifter upphör från och med den 1 juli 2006. Skrotningspremier betalas därefter ut så långt fonden räcker.
4. Bilskrotningsfonden avvecklas.
5. Naturvårdsverket och producenterna för en dialog för att komma överens om mottagningsställets antal, lokalisering och utformning.
6. Berörda myndigheter informerar bilägare om ansvaret att förvara bilar på ett miljöriktigt sätt och om förbud att överge bilar. Bilägares brott mot miljöbalken bör utredas och prövas i domstol.
7. Regeringen utreder möjligheten att utsträcka ansvar enligt miljöbalken till den som äger bilen.
8. Vägverket upphör med s.k. administrativ skrotning.

#### **Analys av förslaget**

För bilar av 1998 års modell och senare gäller producentansvaret. Detta föreslås i förslaget utsträckas till alla bilar. En svaghet med förslaget är att detta inte innehåller ett incitament i form av en premie för bilägaren att lämna in sitt fordon, särskilt om detta är i ett sådant skick att det inte är körbart till mottagningsplatsen. Skrotningspremien är ofta lika stor som mottagningskostnaden men i på grund av för närvarande höga stålpriser kan bilskrotningsfirman hämta bilen hos bilägaren utan någon kostnad för ägaren, vilket till en del fungerat som ett incitament. Mottagningskostnaden har ökat och följt premien varför incitamentet med premie har urholkats. Bärningskostnaden för bilägare att få en defekt bil till en mottagningsplats kan uppgå till ett betydande belopp. Någon minskning av antalet övergivna bilar inom staden kan inte förutses med det nya systemet. Kontoret bedömer att kontorets kostnad för omhändertagande inom Stockholm stad av ”övergivna” skrotbilar kommer att uppgå till ca. 2 miljoner per år även i det nya systemet. Beträffande utredningens uppgift att kommunerna inte alltid kräver bilägaren på ersättning för kommunens kostnader kan nämnas att kontoret regelmässigt fakurerar bilägaren för nämnda kostnadspost.

EU direktivet anger att bilägaren skall få lämna sin bil kostnadsfritt till skrotning. I föreliggande utredningsförslag sägs att producentansvaret skall utsträckas till alla bilar om dessa innehåller alla vitala delar. Om bilen ifråga har ”extra” utrustning som försvårar skrotning uppkommer fråga om producentansvar och kostnad för bilägare.

När bilskrotningsfonden upphör blir en konsekvens att en kommun inte kan få bidrag till informationskampanjer om bilskrotning. Även utredningens förslag om information till bilägaren om dennes ansvar enligt miljöbalken för uppställning av skrotbilar medför kostnader för bl.a. kommunen.

**Kontorets synpunkter/förslag.**

Kontoret anser att det är bra att frågor sammanhängande med producentansvaret lyfts fram och preciseras på sätt som skett i föreliggande utredning. Särskilt frågan om direktimporterade varor ställer producentansvaret på sin spets. Med förslaget att producentansvar skall gälla även direktimporterade bilar skapas förutsättningar för ett enhetligt och miljöinriktat alternativ, som fångar upp flertalet av de uttjänta lätta bilfordonen. Kontoret tillstyrker därför utredningens förslag. Följande moment bör studeras vidare.

Skrotning av andra fordon än de förslaget behandlar

Förslaget omfattar bilar upp till 3,5 ton vikt. Kontoret saknar en analys om skrotning av andra registreringspliktiga fordon såsom bilar över 3,5 ton, motorcyklar m.m. Även icke registreringspliktiga fordon som mopeder, arbetsredskap m.m. behöver omhändertas på ett miljöriktigt sätt. Producentansvaret gäller till viss del för dessa kategorier men helheten i att omhänderta dessa uttjänta motorfordon saknas.

Information till bilägare

Information till bilägare om det nya skrotningssystemet kräver, som påpekas i utredningen, tydlig information av producenterna. I samband med den årliga fordonsbesiktningen borde vara möjligt, som föreslås i utredningen, för AB Svensk Bilprovning att lämna information om gällande bestämmelser till de fordonsägare som får så allvarliga anmärkningar att t.ex. skrotning är det enda realistiska alternativet.

Statsbidrag

Även om information lämnas till bilägare om gällande regelverk kan det befaras att det inte finns ekonomiska resurser hos en del skrotbilsägare att få bilen till mottagningsplatsen. I slutändan kommer därför kommunens renhållningsansvar att få träda in. Som redovisats ovan kan bara kontorets nettokostnader för omhändertagande beräknas till 2 miljoner per år. Om information skall spridas av kommunerna om bilägarens skyldigheter enligt miljöbalken tillkommer dessutom kostnader för denna uppgift. Kontoret anser att staten bör stå för merparten av dessa kostnader eller lämna bidrag till kommuner för information och åtgärder med övergivna bilar.

Remiss till kommun

Utredningen föreslår att naturvårdsverket och producenterna bör komma överens om mottagningsställets lokalisering och utformning. Det får i detta sammanhang understrykas att kommunerna har en roll i sammanhanget som tillståndsmyndighet för byggnadslov m.m. Det skall framhållas att bristen på lämplig mark för lokalisering av denna typ av återvinningsverksamhet som bilskrotar utgör är stor i storstadsområden. Kontoret förutsätter att lokaliseringsärenden remissas till kommunerna.

Skrotningspremie för bil utan katalytisk rening

Staten har som en följd av EU direktiv inarbetat i miljöbalken normer för utsläpp av NO<sub>2</sub> och partiklar från bilar. I länsstyrelsens förslag till åtgärder,

som staden ställt sig bakom, för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid föreslås att alla bilar utan katalytisk avgasrening skall få en premie om 10.000 kronor i det fall dessa tas ur trafik och skrotas. Denna typ av åtgärd för att förbättra miljön borde utvecklas och vägas in i beslut om användning av och avveckling av bilskrotningsfonden.

#### Påverkan på barn

Kontoret bedömer att utredningsförslaget kan minska riskerna för barn att skadas av skrotbilar genom förbättrad information till bilägare om miljörisker och samtidig information om risker för barn som leker i skrotbilar m.m.

**Slut**