

Promemoria

Nytt system för insamling och omhändertagande av uttjänta bilar

Remissvar från Gröna Bilister

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till såväl framtagandet av förbättrat och EU-harmoniserat system för omhändertagande av skrotbilar, som i genomförandet av riktade insatser för att öka skrotningen av äldre, särskilt miljöstörande fordon.

Utöver de förslag som Gröna Bilister lämnar i detta yttrande, finns förslag av relevans i tidigare yttranden och rapporter bl.a. handboken "Utmaning 2010" där vi refererar några lokala exempel på hur kommuner arbetat för att påskynda utfasningen av särskilt miljöstörande fordon.

Synpunkter på processen

Gröna Bilister konstaterar att det under det senaste året lagts en rad förslag gällande skrotning av fordon, bl.a.:

- Gröna Bilister förslag till skrotningssystem med möjlighet till lokala incitament för påskyndad utskrotning, kombinerat med särskilda åtgärder för att få den som skrotar bilen att välja miljöbil, kollektivtrafik eller bilpool. Se bl.a. debattartikeln "Skrota bilen – men med förnuft" på www.gronabilister.se.
- Göteborgs stad trafikkontorets önskan om möjlighet för storstäder att gynna bilskrötning med årskort på kollektivtrafik eller bilpool, som en del av sitt åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormer. Se www.nyalagar.nu.
- Den av Stefan Edman ledda offentliga utredningen "Bilen, Biffen, Bostaden - Hållbara laster, smartare konsumtion" där det föreslås att "En tillräckligt stor skrotpremie borde kunna användas för att få bort törstiga bilar ur den befintliga fordonsparken [...] Den nya bilen måste dra minst 2 dl bensin mindre (eller motsvarande mängd diesel) jämfört med

den utskrotade och vara av hybridmodell, gas-bensinmodell eller etanol-bensinmodell.”
Läs vidare i SOU 2005:51.

- Länsstyrelsen i Västra Götaland, som i sitt åtgärdsprogram för uppfyllande av miljö-kvalitetsnormen för kvävedioxid föreslagit höjd skrotningspremie för bilar utan katalysator.
- Branschorganisationen BilSwedens önskemål om en generellt förhöjd skrotningspremie.

Promemorian tycks inte ha tagit någon notis om dessa ofta väl genomarbetade förslag, kanske för att promemorian endast adresserar skrotbilsfrågan i dess mest avgränsade form. Vi anser att skrotbilspromemorian också borde ha tagit hänsyn till bl.a. följande nationella och överstatliga mål för trafikpolitiken:

- Miljökvalitetsnormerna för kväveoxider, partiklar PM10 och marknära ozon (kommande). Dessa normer är bindande, men överskrids i betydande utsträckning av samtliga storstäder i landet, med privatbilismen som en viktig delförklaring.
- De kortsiktiga, medellånga och långa klimatmålen inklusive målet för utsläppen av klimatpåverkande gaser från trafiken, som endast uppnås med en betydande omställning av personbilstrafiken.
- Den politiska viljan att göra transportsektorn oberoende av olja, vilket bl.a. kräver att äldre fordon fasas ut i snabbare takt än idag.
- Nollvisionen för trafikdödlighet, med sitt ”halvtidsmål” för år 2007, som för att uppnås bl.a. kräver en snabb utfasning av de mest trafikfarliga fordonen.

Promemorian innehåller också faktafel, såsom att bensindrivna fordon utan katalysator endast såldes ”före 1988”, vilket är grunden för förslaget att fordon äldre än detta årtal ska kunna ha en förhöjd skrotningspremie. Katalysatorn infördes 1987, men då bara på frivillig väg och blev först obligatorisk 1989.

Vi beklagar att de ansvariga för denna promemoria inte haft en dialog med berörda aktörer, såsom Gröna Bilister, i samband med framtagandet av det föreliggande förslaget. Kontrasten är stor mot hur t.ex. Vägverket tog fram den nu gällande miljöbilsdefinitionen i bred samverkan med samtliga berörda aktörer.

Konkreta förslag

Det föreliggande förslaget duger inte. Inte nog med att det inte effektivt och systematiskt bidrar till att minska personbilstrafikens miljöbelastning, enligt Håll Sverige Rent kan förslaget till och med leda till ett ökat antal övergivna fordon i skogen och på parkeringsplatser. I det vidare arbete som vi ser som nödvändigt, föreslår vi att fokus läggs på följande förändringar:

- Se över producentansvaret för personbilar, så att t.ex. förbränning av bilens plast- och gummidelar inte räknas som återvinning annat än om materialåtervinning är utesluten.
- Skärp reglerna för avställning av fordon ytterligare och höj kostnaden markant från dagens 35 kr/år, som i promemorian föreslås gälla också framgent. Det måste bli klart lönsamt att skrota en utrangerad bil istället för att ställa av den.
- Utvidga producentansvaret och skrotningspremien till att också gälla fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Dessa fordon, exempelvis skogsmaskiner, är ofta övergivna i skog och mark och kräver särskilda incitament för att faktiskt bli lämnade till skrotning. Regeringen bör driva frågan om producentansvar på EU-nivå, men det bör kunna införas nationellt redan på kort sikt.
- Tillse att avstånden till närmsta bilskrot minskar. I promemorian anges att ”Det skall som huvudregel vara möjligt att i varje kommun lämna en uttjänt bil till ett mottagningsställe”. Detta uppfylls dock inte på långa vägar idag, med 80 av BIL Producentansvar Sverige upphandlade bilskrotar. Det viktiga är dock inte att det finns en permanent bilskrot i kommunen, utan att det är enkelt att lämna sin bil till skrotning. Detta kan t.ex. ske genom särskilt stöd till frivilligorganisationers insamling av skrotbilar och/eller genom mobila bilskrotar som med jämna mellanrum förser kommuner utan bilskrotar med skrotningsmöjligheter.
- Inför en långsiktigt höjd skrotningspremie för särskilt klimatpåverkande fordon, i enlighet med Stefan Edmans förslag, ” Om bidraget ska vara samhällsekonomiskt motiverat bör stödet till bilägaren inte vara frikostigare än att motsvara den samhällsnytta som erhålls av de minskade utsläppen. Om man antar att samhället värderar kostnaden för 1 kg koldioxid till 0,97-1,50 kr bör bidraget inte vara högre.” Liksom Edman anser vi att endast den om väljer en väsentligt mindre klimatpåverkande bil (-50 g CO₂/km) eller helt avstår från att ersätta den tidigare bilen med en ny bör komma i åtnjutande av premien.
- Ge kommuner och landsting rätten att t.ex. erbjuda bilpoolsmedlemskap, busskort eller cykel till den som skrotar sin uttjänta bil, som en extra stimulans att både få fler att skrota bilen och få fler att välja miljövänligare resesätt (en generell sådan stimulans anses idag olaglig då den strikt sett inte likabehandlar alla kommunens invånare).

Stockholm den 3 september 2006

Mattias Goldmann
Gröna Bilister