



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Bilskrotning

En analys av konkurrenssituationen på
marknaden för bilskrotning i Västra Götalands län



www.o.lst.se

Rapport 2004:45
ISSN 1403-169X
Rapportansvarig: Ann-Charlotte Zackrisson
Utgivare: Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Enhet: Samordning
Adress: Södra Hamngatan 3, 403 40 GÖTEBORG,
Telefon: 031-60 50 00
Fax: 031-60 52 41
Beställ från www.o.lst.se under rubriken Rapporter

Bilskrotning

En analys av konkurrensituationen på marknaden för
bilskrotning i Västra Götalands län

Sammanfattning	4
Inledning	5
<i>Syfte</i>	<i>5</i>
<i>Metod</i>	<i>5</i>
Förutsättningar för att bedriva verksamhet inom bilskrotningsbranschen	6
<i>Avgifter och premier i samband med skrotning</i>	<i>7</i>
Konkurrensituationen i Västra Götalands län.....	8
<i>Företag på marknaden.....</i>	<i>8</i>
<i>Mottagningsavgifterna i länet varierar mellan 500 och 1 700 kronor</i>	<i>8</i>
Stora prisskillnader – men det finns delvis naturliga förklaringar	10
<i>Orsaker till variation i mottagningsavgift.....</i>	<i>10</i>
<i>Låga mottagningsavgifter ifrågasätts</i>	<i>11</i>
<i>Få aktörer på marknaden för fragmentering</i>	<i>11</i>
Regelbunden tillsyn och stabila förutsättningar skulle förbättra konkurrensituationen	12
<i>Nuvarande system kan missgynna företag som arbetar aktivt med miljöfrågor..</i>	<i>12</i>
<i>Konkurrens motverkar prisföljksamhet</i>	<i>13</i>
<i>Eventuella inträdeshinder</i>	<i>13</i>
<i>Goda möjligheter till likvärdig bedömning när tillsvidareauktoriseringarna löper ut den 1 juli 2004</i>	<i>13</i>
<i>Producentansvaret förändrar förutsättningarna för branschen</i>	<i>14</i>
<i>Osäkerhet gällande framtida reglering kan hämma branschens utveckling</i>	<i>15</i>
Bilaga 1 Frågor till länets bilskrotare	16

Sammanfattning

I Västra Götalands län fanns det den 1 januari 2004 70 auktoriserade bilskrotningsföretag. Efter halvårsskiftet 2004 kommer antalet auktoriserade företag troligen att ha minskat till cirka 60.

Priserna för att skrota en bil varierar mellan 500 och 1 700 kronor. Billigast är det att skrota en bil i Göteborg. I Göteborg finns även länets i särklass största bilskrot. Detta företag bedriver även fragmentering av fordon och Länsstyrelsens bedömning är att detta bidragit till de väsentligt lägre mottagningsavgifterna för äldre bilar i Göteborgsområdet.

De företag som är mer inriktade på demontering av nyare, vanligtvis krockskadade bilar och försäljning av reservdelar har i allmänhet förhållandevis höga avgifter för skrotning av äldre fordon. Detta kan vara en medveten strategi för att styra undan äldre fordon eller ett resultat av högre kostnader för ren skrotning jämfört med de företag som är mer specialiserade på skrotning av äldre bilar.

I de fall mottagningsavgiften visar stor följsamhet gentemot skrotningspremien förklaras detta i allmänhet av att nyare bilar ofta innehåller fler delar av värde. Den höjning av avgiften som skett efter det att skrotningspremien höjdes motiverar de flesta företag med ökade kostnader till följd av nya föreskrifter.

Länsstyrelsens undersökning visar att priserna i allmänhet är högre utanför Göteborgsområdet, men undersökningen ger ingen entydig bild av att detta är ett utslag för den lokala monopolställning som företag i mindre kommuner kan ha. Undersökningen ger i stället en bild av en marknad där hård priskonkurrens eventuellt kan bidra till företag tummar på gällande föreskrifter för att sänka sina kostnader.

Länsstyrelsen gör bedömningen att tillsynen över bilskrotningsföretagen måste förbättras. Bristande tillsyn gällande efterlevanden av Naturvårdsverkets föreskrifter skapar olika förutsättningar för företagen. Företag som är kvalitets- respektive miljömedvetna har svårt att hävda sig eftersom priset kan antas vara styrande för kunden.

Kommande förändringar med en tydligare tillsynsroll för kommunerna och krav på förnyelse av auktorisationer skapar dock förutsättningar för en bättre fungerande marknad redan under 2004. Positivt är också att länet har ett stort antal företag inom branschen. Därmed minskas riskerna med att en ytterligare höjning av premien i syfte att påskynda skrotning av äldre fordon tas ut i form av högre avgifter för kunden. Länsstyrelsen har även uppmärksammat de förändringar på marknaden som följer av det ekonomiska producentansvaret för bilar och framhåller i samband med detta vikten av ett fortsatt högt antal bilskrotningsföretag eller mottagningsstationer i länet.

Inledning

Bilar utan katalysator står för en mindre del av personbilstrafiken men omräknat i avgasutsläpp står de för cirka hälften av de hälsofarliga utsläppen. Ända sedan bilskrotningspremien infördes 1975 har syftet med premien varit att öka incitamenten att skrota uttjänta bilar. År 2001 infördes en differentiering av premien i syfte att påskynda utskrotningen av äldre mer miljöbelastande fordon. Mot bakgrund av den lokala monopolställning som många skrotfirmor besitter har det förekommit resonemang kring premiehöjningens verkliga effekter. Avgiften för att skrota en bil har på vissa håll i landet uppvisat en prisföljsamhet gentemot skrotningspremien. Bilskrotningsföretag i framförallt mindre kommuner har därmed kunnat tillgodogöra sig en del av premiehöjningen.

Skrotbilsmarknaden står inför flera förändringar. Bland annat kommer EG direktivet om ekonomiskt producentansvar troligen medföra förändringar av marknadens struktur. Bilproducenterna har genom det helägda bolaget BIL Producentansvar Sverige AB redan etablerat ett nätverk av mottagningsstationer runt om i Sverige vilket på sikt kan medföra konsekvenser för företag som inte slutit avtal med bilproducenterna.

En ytterligare förändring för bilskrotare är att alla tillsvidareauktoriseringer¹ upphör att gälla vid halvårsskiftet 2004. Detta berör merparten av landets bilskrotare, som då måste lämna in en ansökan om förnyad auktorisation.

Parallellt med Länsstyrelsernas uppdrag genomför Statskontoret en utredning gällande finansieringsalternativ för skrotning av bilar. Statskontoret skall föreslå ett kostnadseffektivt och stabilt finansieringssystem som även tar hänsyn till de miljöpolitiska målen och kraven på återvinningsnivåer i enlighet med bilskrotningsdirektivet. Naturvårdsverket kommer under 2004 att presentera en rapport som analyserar effekterna av olika styrmedel för ökad utskrotning av gamla bilar samt konsekvenserna av de senaste ändringarna gällande skrotningspremier.

Syfte

I enlighet med regleringsbrevet år 2003 har länsstyrelserna i samråd med Konkurrensverket gemensamt beslutat att analysera konkurrenssituationen på marknaden för bilskrot i syfte att kartlägga prisföljsamheten gentemot skrotningspremien. Syftet har även varit att undersöka eventuella skillnader mellan områden där bilskrotningsföretag besitter en lokal monopolställning och områden där flera företag är verksamma.

Metod

Konkurrensnätverk Syd har i samråd med konkurrensnätverk Mitt och med inhämtande av synpunkter från experten Hans Zetterling på Länsstyrelsen i Halland tagit fram ett antal telefonfrågor, se bilaga 1. En förteckning över auktoriserade bilskrotare i länet och antal skrotade fordon per bilskrot har inhämtats via Vägverket.

¹ Sedan den 1 juli 2001 kan auktorisation meddelas för högst 5 år i taget.

Totalt har 24 av länets 70 auktoriserade företag kontaktats per telefon mellan den 28 oktober och den 29 december år 2003. Urvalet har gjorts dels efter företagets storlek och dels efter geografisk hemvist för att undersöka skillnader mellan storstadsområdet Göteborg, med ett flertal skrotar, och övriga kommuner i länet där bilägare i större utsträckning är hänvisade till ett enda företag.

Studien har i huvudsak genomförts av Länsstyrelsens handläggare av konkurrensfrågor men handläggare på Länsstyrelsens rättsenhet samt biträdande projektledaren inom Miljösamverkan Västra Götaland har medverkat i studien och bidragit med värdefull sakkunskap.

Förutsättningar för att bedriva verksamhet inom bilskrotningsbranschen

Ansökan och tillstånd för skrotbilsverksamhet

Skrotbilsverksamheten omfattas av anmälningsplikt enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd SNI-kod 90.008-1. Verksamheten ska anmälas till kommunen i enlighet med 25 § ovanstående förordning. Kommunen handlägger anmälningsärenden om skrotbilsverksamhet och utövar tillsynen. Från och med den 1 april 2004 förtydligas kommunernas tillsynsroll genom, att miljökontorens tillsynsroll skrivs in i bilskrotningslagen. Enligt en ny paragraf i lagen får den lokala tillsynsmyndigheten besluta om föreläggande eller förbud i syfte att säkerställa efterlevnaden av lagen eller meddelade föreskrifter.

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen ger i samarbete med kommunen och polismyndigheten auktorisation av skrotbilsverksamhet². Auktorisationen meddelas nu mer för högst fem år, och kan förnyas efter ansökan³. Vägverket för en förteckning över dem som är behöriga att utfärda och underteckna skrotningsintyg. Vägverket ansvarar också för att alla länsstyrelser har tillgång till förteckningen⁴.

Länsstyrelsen ska till Vägverket lämna uppgift om:⁵

1. beslut varigenom auktorisation meddelas eller återkallas
2. auktorisation som har förfallit
3. producenter som är behöriga att utfärda skrotningsintyg
4. vem som är behörig att underteckna skrotningsintyg
5. ändring i förhållande som avses i 3 eller 4

Nya bestämmelser om skrotbilsverksamhet

Nya föreskrifter om skrotbilsverksamhet och en ny avfallsförordning trädde i kraft den 1 januari 2002. Den nya avfallsförordningen innebär förändringar

² Rättsenheten, Länsstyrelsen Västra Götaland.

³ 2 § SFS 2001:371.

⁴ Ibid. 17 §.

⁵ Ibid. 18 §.

i lagstiftningen och som i stor utsträckning berör verksamheter inom skrotbranschen. Från och med den 21 april 2002 gäller Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd om skrotbilsverksamhet (NFS 2002:2). Föreskrifterna gäller för all lagring, tömning, demontering och annat yrkesmässigt omhändertagande av skrotbilar. Reglerna för omhändertagande av skrotbilar har därmed skärpts och bland annat är det nu krav på att allt glas skall återvinnas. Detta har inneburit höjda kostnader för många företag eftersom bilskrotningsfirmorna får betala för att lämna glas till återvinning.

Avgifter och premier i samband med skrotning

Skrotningsavgift

Skrotningsavgift betalas till Bilskrotningsfonden när bilen registreras för första gången. Det är skrotningsavgiften som finansierar skrotningspremien.

Mottagningsavgift

Mottagningsavgiften är den avgift som bilskroten tar ut för att ta emot och demontera bilen. Vid skrotning av nyare exempelvis krockskadade bilar behöver sällan mottagningsavgift erläggas. Dessa bilar köps i stället av demonteringsföretag som säljer vidare de användbara reservdelarna.

Det finns framförallt två paragrafer i bilskrotningsförordningen som är intressanta gällande mottagningsavgiften.

6 § som anger att en auktoriserad bilskrotare inte får vägra att omhänderta fordon som lämnats vid anläggning om begärd avgift för omhändertagandet samtidigt erlägges.

9 § som ger Länsstyrelsen rätt att återkalla auktorisationen om bilskrotaren för att omhänderta eller avhämta skrotbilar tar ut avgifter som väsentligen överstiger vad jämförliga företag tar ut.

Skrotningspremie

Bilskrotningspremien är den premie som utbetalas till bilens sista registrerade ägare. Syftet med premien var initialt att öka incitamentet att lämna bilen till skrot i stället för i naturen. Premien höjdes 1992 och syftar nu även till att påskynda utskrotning av äldre fordon med sämre avgasrening⁶. Skrotningspremien höjdes återigen den 1 juli år 2001. Premien är nu differentierad och utgår med 700 kronor om bilen är högst 7 år gammal när den avregistreras, 1 200 kronor om bilen är mer än 7 år gammal när den avregistreras och 1 700 kronor om bilen är mer än 16 år gammal när den avregistreras. Höjningen genomfördes delvis för att kompensera bilägare för förväntade och redan inträffade prishöjningar till följd av skärpta miljöregler för bilskrotning. Höjningen av skrotningspremien var även tänkt att säkerställa en kostnadsfri inlämning av uttjänta fordon i enlighet med rådets direktiv 2000/53/EG⁷. Bilar som registrerats i Sverige efter 1 januari, 1998 omfattas av ekonomiskt producentansvar. Det

⁶ SOU 2001:2

⁷ Prop 2002/03:117

innebär att producenten tar hand om kostnaden för bilens återvinning. Bilägaren får 700 kronor i premie som utbetalas via Vägverket⁸.

Återbetalning av fordonsskatt.

När bilen skrotas återbetalas kvarstående fordonsskatt. Skatten betalas ut till den som stod som ägare av fordonet dagen för avregistrering.

Konkurrenssituationen i Västra Götalands län

Företag på marknaden

Den 1 oktober 2003 fanns det 70 auktoriserade bilskrotningsföretag i länet. Geografiskt är de väl utspridda i länets 49 kommuner men flest företag finns i Göteborg med omnejd. Några av de mindre kommunerna saknar skrotföretag men avståndet till närmsta skrot får överlag ändå anses vara rimligt.

En jämförelse av antalet auktoriserade företag mellan år 2000 och 2003 visar att det år 2000 fanns 110 auktoriserade bilskrotor i Västra Götalands län. Merparten av de 48 företag som inte längre är auktoriserade, hade inga eller endast ett fåtal skrotade bilare under år 2000. Länsstyrelsen kontaktar de företag som under ett kalenderår inte har några utfärdade skrotningsintyg för att undersöka huruvida de bedriver verksamhet och skall behålla auktorisationen. Bedriver företaget ingen skrotningsverksamhet skall inte heller auktorisationen kvarstå.

Inget företag i Västra Götaland har mist sin auktorisation på grund av tillsynsanmärkning mellan år 2000 och år 2003. Sedan år 2000 har 13 nya företag fått auktorisation. Ett företag finns kvar på samma adress men under nytt organisationsnummer.

Antalet skrotade bilar varierar stort mellan företagen men skrotarna i Göteborgsområdet hanterar i allmänhet större volymer. De flesta företag är fristående bolag men Skrotfrag AB har ett par filialer eller dotterbolag ute i länet.

Det går att utskilja två typer av företag som arbetar med skrotbilsverksamhet. Företag som i huvudsak skrotar bilar och inte bedriver vidareförsäljning av delar, dessa företag hanterar i vissa fall även övrigt skrot. Den andra typen av företag är inriktade på att ta emot krockskadade nyare bilar eller bilar där det finns ett värde i att sälja vidare reservdelar.

Mottagningsavgifterna i länet varierar mellan 500 och 1 700 kronor. Mottagningsavgiften för att utfärda skrotningsintyg och miljöbehandla en bil som är mer än 16 år gammal varierar från 500 kronor till 1700 kronor. I priset på 1700 kronor ingår dock hämtning av bilen. Priserna är lägst i Göteborg och högst på de mindre orterna. Men även i Göteborg finns det företag som tar förhållandevis höga avgifter. Medelpriset bland de undersökta företagen ligger på cirka 950 kronor.

⁸ BIL Sweden

Avgiften för att skrota en bil som är under 16 år är hos en del företag ett par hundra kronor lägre än för en bil som är över 16 år. Detta förklarar dock bilskrotningsföretagen med att nyare bilar ofta har delar som kan säljas vidare. Hälften av de tillfrågade företagen tillämpar dock i princip fasta priser och avgiften är i dessa fall densamma oavsett bilens ålder. Den andra hälften anger således att priset är mer eller mindre förhandlingsbart, framförallt gällande nyare bilar, även om företagen har riktpriiser.

Hos ett av företagen påverkas priset av hur mycket kunden tagit bort innan han eller hon lämnar bilen. Det blir billigare om kunden har tömt bilen på miljöfarliga vätskor, plockat ut glas etc.

Prisinformation

Få företag har prisinformation vid entrén eller disken men de uppger alltid priset på telefon och menar att det är sällan någon kommer och lämnar en bil utan att första ha ringt och kontrollerat priser och öppettider. De större företagen har även hemsidor på Internet där de informerar om premier och avgifter.

Hämtning av bilar

17 av de tillfrågade 24 företagen hämtar bilar. Fast pris inom tätortsområdet och timpris vid längre hämtningar är vanligt. Sex av företagen som hämtar bilar uppger att de behåller hela skrotningspremien om de hämtar bilen oavsett ålder. Priset för att få en skrotbil hämtad torde därmed i snitt ligga runt 500 kronor. Mindre firmor saknar ibland utrustning för att hämta bilar och de måste då anlita bärgning vilket normalt är kostsamt. De större firmorna har egna fraktbilar varför de mer regelmässigt kan hämta fordon.

Endast fyra av de tillfrågade företagen deltog i kampanjen Håll Sverige rent och priserna varierade då mellan cirka 400 och 1000 kronor plus kostnader för hämtning.

Återbetalning av skrotningspremie och skatt

Samtliga företag utom tre skriver över bilen på skrotfirman för att sedan utfärda skrotningsintyg i företagets namn. Bilskrotningsfirman betalar ut mellanskillnaden mellan mottagningsavgiften och bilskrotningspremien. Även den eventuella inestående skatten betalas ut kontant. Något företag uppger att de gör avställningen i ägarens namn varför skatten återbetalas till den ursprungliga ägaren. Men en övervägande majoritet betalar ut såväl skatt som premie direkt till kund och man kan säga att bilskrotare förskotterar premien till kund.

Prishöjningar

Merparten av de företag Länsstyrelsen kontaktat kan inte exakt erinra sig om när senaste prishöjningen ägde rum och hos de handlare där priset är förhandlingsbart kan man inte svara på frågan. De flesta företag har dock höjt avgiften de senaste tre åren och nio företag nämner uttryckligen att detta skedde i samband med att kravet på glasåtervinning infördes. Fem företag uppger dock att man höjde i samband med att premien höjdes. Fyra

av dem menar samtidigt att det tidigare var svårt att få ut den verkliga kostnaden att omhänderta bilen eftersom kunden då fick betala för att få bilen skrotad. Ett företag höjde mottagningsavgiften i samband med premiehöjningen för att företaget saknade kapacitet att hantera den ökade volymen utan att bryta mot föreskrifter gällande lagring av fordon etc.

Stora prisskillnader – men det finns delvis naturliga förklaringar

Det förekommer stora prisskillnader mellan företagen i länet, men på i stort sett alla platser kan bilägare lämna uttjänta fordon och erhålla ett överskott när mottagningsavgiften räknats av skrotningspremien. Det råder pris-konkurrens på de flesta platser i länet och företagens möjligheter att missbruka en lokal monopolställning är därmed begränsade.

Utanför Göteborgsområdet kan man skönja en viss prisföljksamhet gentemot premien men företagen uppger att skillnader som kan noteras i mottagningsavgift mellan äldre och nyare bilar i huvudsak hänger ihop med att nyare bilar innehåller delar av värde. En del företag uppger att de höjde priset i samband med att premien höjdes vilket kan tyckas anmärkningsvärt. Dessa företag menar dock att detta skett för att få bättre kostnadstäckning då det är mycket svårt att få kunder att lämna bilen till skrot om avgiften överstiger premien.

Länsstyrelsens uppfattning är även att företag som specialiserat sig på att ta in nyare bilar och bedriva vidareförsäljning av reservdelar, tar ut förhållandevis högre avgifter för att ta emot äldre uttjänta fordon. Det kan delvis vara en medveten strategi för att styra undan äldre fordon men även vara en följd av att verksamheten är uppbyggd kring demontering av nyare fordon varför hanteringen av de rena skrotbilarna är mer kostsam. Flertalet av dessa företag är även medlemmar i BIL Swedens nätverk varför de även kan ha vissa extrakostnader för exempelvis certifiering.

Enligt bilskrotningsförordningen är dessa firmor skyldiga att även ta emot äldre bilar men en hög avgift styr dessa kunder till de företag som är inriktade på ren skrotning. Ett par företag antyder att de helst inte tar emot äldre bilar men de synes vara väl medvetna om att de enligt lag är skyldiga att ta emot bilar som lämnas till dem om aktuell avgift har betalats.

I detta sammanhang är ju även 9 § bilskrotningsförordningen intressant men så vitt Länsstyrelsen kunnat finna har dock frågan om oskäligen mottagningsavgifter aldrig prövats.

Orsaker till variation i mottagningsavgift

- Avstånd till fragmenteringsanläggning och transportkostnader påverkar prissättningen.
- Konkurrensen på marknaden för fragmentering domineras i huvudsak av två aktörer där Stena Gotthard uppger att de i dag har ca 80 % av marknaden.

- Hög mottagningsavgift på äldre bilar för att i högre grad kunna specialisera sig på nyare bilar och krockskadade bilar som löses in av exempelvis försäkringsbolag. Dessa bilar köps av företag som är specialiserade på demontering och försäljning av delar. Företag inriktade på demontering ingår i allmänhet i ett rikstäckande nätverk för sökning av begagnade reservdelar.
- På mindre orter kan skrothandlare ha denna verksamhet som bisyssla och de har ofta vänner eller bekanta som kommer och lämnar bilar. Priset i dessa fall är ofta förhandlingsbart.
- Långa avstånd till konkurrent. Att lämna en skrotbil till ett företag som ligger långt bort lönar sig kanske inte rent ekonomiskt eftersom transportkostnader då tillkommer.
- Mottagningsavgifterna i Göteborg är betydligt lägre än på andra håll i länet. Detta beror troligen på att Skrotfrag AB håller låga priser eftersom de har stor kapacitet i den egna fragmenteringsanläggningen.

Låga mottagningsavgifter ifrågasätts

Fyra företag har i samband med rundringningen framfört synpunkter gällande de låga mottagningsavgifter som tillämpas i framförallt Göteborgsområdet. Företagen menar att det inte går att få lönsamhet i verksamheten med en avgift på 500 kronor om bilen skall tas om hand på ett miljöriktigt sätt.

Även Sveriges Bilskrotares Riksförbund har uttalat sig om att kostnaden för att omhänderta en uttjänt bil på ett miljöriktigt sätt är runt 1 200 kronor⁹. I utredningen gällande producentansvar anges att det finns många företag inom demonteringsbranschen som inte uppfyller tillräckliga miljö- och kvalitetskrav¹⁰.

Länsstyrelsen kan inte generellt uttala sig om huruvida en högre avgift leder till ett bättre omhändertagande ur miljösynpunkt, men det är rimligt antagande att en hård priskonkurrens kan medföra att företagen tvingas göra avsteg från gällande föreskrifter. En hög avgift skall dock inte ses som en garanti för miljövänligt omhändertagande lika lite som en låg avgift med automatik innebär att bilen inte skrotas på ett miljöriktigt sätt. Prisskillnaderna får som beskrivs ovan även anses ha andra orsaker.

Få aktörer på marknaden för fragmentering

Det finns endast ett fåtal fragmenteringsföretag i Sverige. Dessa företag köper i allmänhet upp karosserna från bilskrotningsfirmorna och pressar samman materialet som sedan återvinns. De bilar som skrotas i länet tas om hand antingen av Skrotfrag i Göteborg eller Stena Gotthard i Halmstad.

⁹ Nordisk bilåtervinning nr 3 2002

¹⁰ SOU 2001:102 sidan 134

Konkurrensen på marknaden för fragmentering kan kanske sägas vara mer begränsad än marknaden för bilskrot.

Mottagningsavgifterna är betydligt lägre i Göteborg vilket delvis torde kunna förklaras med att den i särklass största aktören Skrotfrag AB har mycket låga enhetspriser. Skrotfrag AB är även störst i Sverige gällande antalet skrotade bilar. Företaget i fråga har även en egen fragmenteringsanläggning med hög kapacitet. Den vertikala integrationen har gett företaget en konkurrensfördel som möjliggör mycket låga mottagningsavgifter. Andra företag i Göteborg torde ha svårt att ta mottagningsavgifter som nämnvärt överstiger 500 kronor som Skrotfrag tar.

Regelbunden tillsyn och stabila förutsättningar skulle förbättra konkurrenssituationen

Det faktum att mottagningsavgiften varierar mellan 500 kronor och 1 700 kronor för företag som tillsyns verkar under liknande förutsättningar vittnar om en obalans på marknaden. Länsstyrelsen ser inte företagens eventuella lokala monopolställnings och företagen möjlighet att tillgodogöra sig en premiehöjning som det stora konkurrensproblemet på marknaden. Undersökningen indikerar snarare att det kan vara olika efterlevnad av gällande föreskrifter som snedvrider konkurrensen.

Problemet gällande osund konkurrens på grund av olika hantering av fordonen har uppmärksammats i en rad utredningar. Införandet av Naturvårdsverkets föreskrifter antas dock ge förutsättningar för att minska skillnaderna i miljöprestanda och kostnaden för att skrota en bil således jämnas ut¹¹.

Det kan inte uteslutas att det i en bransch som denna kan finnas företag som ser till kortsiktiga vinster och inte uppfyller gällande kvalitets- och miljökrav. Det är därför viktigt att kommunerna utövar regelbunden tillsyn och att kommunerna uppmärksammar Länsstyrelsen på de företag som inte lever upp till bestämmelserna så att auktorisationen kan återkallas.

Nuvarande system kan missgynna företag som arbetar aktivt med miljöfrågor

Systemet med sin nuvarande utformning kan i viss mån sägas missgynna företag som satsar på att utveckla miljömässigt omhändertagande av fordon i den meningen att kunden sällan torde väga in miljöaspekter vid val av skrotningsföretag. Kunden kan antas i första hand se till den avgift som företaget tar ut. De företag som valt att bli miljöcertifierade har även kostnader för själva certifieringen, en kostnad som kan vara svår att ta ut i form av högre mottagningsavgift från kund. Privatkunder vill oftast bara bli av med bilen så fort som möjligt till lägsta kostnad.

¹¹ SOU 2001:102 sidan 153

Konkurrens motverkar prispölsamhet

Det har i bland annat Länsstyrelsen i Västra Götaland läns utredning om miljö kvalitetsnormer framförts förslag på höjda skrotprämier inom vissa geografiska områden för att påskynda skrotning av äldre bilar utan katalysator. I samband med detta har diskussion förts kring risken av att en höjd mottagningsavgift äts upp av höjda mottagningskostnader och att miljöeffekterna därmed uteblir. Denna undersökning stödjer dock inte ett sådant resonemang överlag, men det kan inte uteslutas att enskilda handlare skulle utnyttja möjligheten att höja mottagningsavgiften. Länsstyrelsen gör dock bedömningen att det stora antal företag som i dagsläget är verksamma i länet torde motverka sådana tendenser. Åtminstone i de områden där kunden har ett flertal företag att välja emellan.

Intressant att notera är dock att 10 av länets bilskrotningsföretag av olika anledningar valt att inte ansöka om förnyad auktorisation vid halvårsskiftet 2004. Detta innebär att det antalet verksamma företag som är verksamma i länet kommer att vara cirka 60 från och med den 1 juli 2004.

Bilskrotningslagens 9 § ger även möjlighet för myndigheterna att tydligare uppmärksamma företagens avgifter. I den mån efterlevnaden av gällande föreskrifter kontrolleras synes det därför finnas möjlighet att genom en premiehöjning öka incitamenten att lämna gamla bilar till skrotning.

De långsiktiga miljömässiga vinsterna av en höjd premie bör dock analyseras ytterligare, eftersom tidigare höjning medförde en kraftig nedgång i antalet skrotade bilar från det att höjningen aviserades till dess att den infördes. Kapaciteten hos bilskrotningsföretagen bör även beaktas mot bakgrund av gällande regler för lagring av bilar m.m. Naturvårdverkets rapport om styrmedel för ökad utskrotning av gamla bilar kommer troligen att beröra detta utförligare.

Eventuella inträdeshinder

Reglerna gällande auktorisation kan till viss del klassas som inträdeshinder men detta kan inte på nämnvärt sätt sägas påverka ett företags möjligheter att etablera sig på marknaden för bilskrot. Verksamheten kan dock innehålla naturliga stordriftsfördelar då det krävs investeringar i utrustning för att bedriva skrotningsverksamhet.

Andra inträdeshinder eller konkurrensfördelar som kan föreligga i denna bransch kan handla om kontakter med bilhandlare, försäkringsbolag och andra intressenter inom bilbranschen. Eventuellt kan även tillgång till lämplig mark att etablera verksamheten på utgöra ett inträdeshinder.

Goda möjligheter till likvärdig bedömning när tillsvidare- auktorisationerna löper ut den 1 juli 2004

Samtliga auktorisationer som beviljats tillsvidare löper ut den 1 juli 2004. När sista datumet för inlämnande av ansökan för förnyad auktorisation har förfallit har cirka 60 av länets 70 företag inkommit med ansökningar. Detta

har inneburit en bra möjlighet att göra en samlad bedömning av företagens förutsättningar att bedriva skrotningsverksamhet enligt gällande föreskrifter.

Miljösamverkan Västra Götaland, som är ett samarbetsprojekt mellan Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen, kommunförbunden i länet och de 49 kommunernas miljökontor har under våren 2004 genomfört en tillsynskampanj gällande bilskrotor. Syftet var just att förbereda såväl kommuner som Länsstyrelsen inför de förnyade auktorisationerna och bidra till en likvärdig bedömning i samtliga kommuner i länet.

De förändringar i bilskrotninglagen som trädde i kraft den 1 april 2004 innebär en stärkt tillsynsroll för kommunerna genom att tillsynsansvaret förs in i lagen. Miljökontorens uppgift är att utöva tillsyn över bilskrotarna med stöd av miljöbalken och Naturvårdsverkets föreskrifter om bilskrotningsverksamhet. Kampanjen har troligen bidragit till att tydliggöra länsstyrelsens respektive kommunens roll.

Producentansvaret förändrar förutsättningarna för branschen

Bilar som registrerats i Sverige efter den 1 januari 1998 omfattas av ekonomiskt producentansvar. Det innebär att producenten tar hand om kostnaden för bilens återvinning. Skrotningspremien på 700 kronor utbetalas till den sista registrerade ägaren. Från och med 2007 skall samtliga bilar kunna lämnas till skrot utan kostnad för ägaren i enlighet med EG direktivet 2000/53/EG.

BIL Producentansvar Sverige AB är helägt av billtillverkare och bildades i maj 1999 för att stödja medlemmarna inom området producentansvar och återvinning. BIL Producentansvar Sverige har byggt upp ett nätverk av mottagningsstationer för uttjänta bilar, dit bilägaren kostnadsfritt skall kunna bilar som omfattas av producentansvaret. Företagen som ingår i nätverket måste vara auktoriserade av länsstyrelsen, men bilindustrin ställer även egna krav gällande miljö och kvalitet. Totalt i landet ingår 80 företag i nätverket och i Västra Götalands län har man avtal med 11 företag¹². År 2002 stod företagen inom nätverket för cirka 23 % av de utfärdade skrotningsintygen i landet. Enligt Naturvårdsverket kan en orsak till den relativt låga andelen vara att de bildemonterare som demonterar på förskrivet sätt och som är knutna till nätverket tar ut högre avgifter för bildemonteringen än de som inte följer föreskrifterna¹³.

Om en bil som omfattas av producentansvaret lämnas till en auktoriserad skrotare som inte har avtal med producenten måste bilägaren själv betala demonteringskostnaden¹⁴. De nya reglerna gällande producentansvar för bilar kommer därmed på sikt att medföra ändrade förutsättningar för många bilskrotningsföretag. Om samtliga fordon skall tas om hand av företag inom BIL Producentansvar Sveriges nätverk vill Länsstyrelsen understryka att den geografiska lokaliseringen är mycket viktigt. Stora avstånd till närmsta

¹² BIL Swedens hemsida

¹³ Naturvårdsverkets hemsida

¹⁴ Sveriges Bilskrotares Riksförbund

bilskrot kan medföra att uttjänta bilar inte lämnas till skrot även om bilen kan lämnas utan kostnad för kunden.

Osäkerhet gällande framtida reglering kan hämma branschens utveckling

Den svenska lagstiftningen bygger på EG direktivet 2000/53EG om uttjänta fordon och i förordningen betonas att medlemsstaterna vid genomförandet av bestämmelserna skall tillse att konkurrensen bevaras, särskilt när det gäller små och medelstora företags tillträde till marknaden för insamling, demontering, behandling och materialåtervinning. Detta är positivt och något som fortsatt bör uppmärksammas i samband med de förändringar som är att vänta på marknaden.

Slutligen kan Länsstyrelsen konstatera att den osäkerhet gällande hur en kostnadsfri inlämning av uttjänta bilar, som direktimporterats eller är registrerade före 1998 skall garanteras, skapar en osäkerhet på marknaden. Detta påverkar sannolikt företagets benägenhet att investera och anpassa verksamheten till ökade krav miljökrav och nya föreskrifter.

Frågor till länets bilskrotare

1. Vad är er mottagningsavgift för att ta emot, utfärda skrotningsintyg och miljöbehandla en bil som är
 - a) mer än 16 år gammal?
 - b) högst 16 år gammal?
 - c) påverkas mottagningsavgiften av om den mottagna bilen är i bra skick och innehåller användbara reservdelar?
 - d) Tillämpar ni fasta priser? Om ”JA”: vilket pris? Finns tydlig information (t.ex vid entrén) om detta?
 - e) Vilken mottagningsavgift debiterade ni kommunen/Håll Sverige Rent i bilskrotningskampanjen?
(Obs! endast ett fåtal bilskrotare i varje län fick sådana avtal)
2. Vad är er hämtningsavgift inom det område som angetts i auktorisationsbeslutet (normalt kommunen)?
3. Görs avställning och ägarbyte från kunden till er? Om ja, får kunden ersättning för bilen? Eller utfärdas skrotningsintyg omedelbart? I så fall i kundens eller ert namn?
4. Redogör för den senaste prishöjningen (mottagningsavgifter); när de ägde rum, och med vilka belopp (pris och höjning).



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

www.o.lst.se

