

Bilskrotning ett miljöproblem

■ I en statlig utredning (Avfall, del II. Skrotbilar) föreslås en hel del åtgärder i syfte att komma till rätta med bilskrotningens problem. Utöver förslag om auktorisation för bilskrotare och begränsning av avställningstiden vill utredningen införa en ny avgift på 400:— på alla nya bilar. Pengarna skulle bilägaren få tillbaka när bilen så småningom inlämnas för skrotning.

MHF:s arbetsprogram omfattar bl a uppgiften att främja en bättre miljö. Förbundets olika organ är idag starkt engagerade i kampanjen Miljö—Hälsa—Framtid, där såväl de yttre miljöfrågorna som giftproblemen i stort tas upp till debatt. Det är därför inte svårt för MHF att ställa sig positiv till utredningens syfte att söka åstadkomma en renare natur.

Förslaget om införandet av auktorisation för bilskrotare synes vara godtagbart. Här måste man dock förutsätta att systemet utformas så att det inte kommer att innebära konkurrensbegränsande verkningar

eller andra för konsumenterna ogynnsamma effekter. För att auktorisationssystemet inte skall bli till förfång för näringsfrihets- och konsumentintressena krävs kontinuerlig prisövervakning, eventuellt fastställande av riktpriiser för transport och skrotning, etableringsfrihet samt en tillfredsställande lösning av transportkostnadsproblem som uppstår i glesbygderna. Sistnämnda fråga kan lösas t ex genom att auktorisation förbindes med skyldighet dels att anordna mottagningsställen på lämpliga orter och dels att avhämta skrotbilar inom visst närmare angivet område.

Utredningens förslag om att försvåra förlängning av avställning efter den första 6-månadersperioden synes också välmotiverat. Fordonsägaren får efter avställningstidens slut, om skrotningssintyg inte företes, skyldighet att hålla fordonet skattat, försäkrat och besiktigt. Den föreslagna åtgärden bör i hög grad medföra att ägaren inte kör ut skrotningsfärdigt fordon i naturen eller uppställer det på an-

nat olämpligt sätt. Här måste dock vissa dispenser från längre avställningsförbud kunna medges om t ex ägaren bevisligen samlar äldre bilar av musealt intresse.

Förslaget om avgifts- och premiesystem kan däremot inte tillstyrkas. Redan införandet av auktorisation och försvärandet av avställning torde medföra att de problem som sammanhänger med bilskrotning minskas högst avsevärt. Det föreslagna avgiftssystemet förefaller också administrativt tungrott och för nybilsköparna, som ofta inte behåller bilen tills den skall skrotas, prisfördrande och orättvist. Nuvarande problem med olämplig uppställning av skrotbilar sammanhänger i stor utsträckning med brister i samhällets service på detta område. Det är inte rimligt att ålägga den enskilde nybilsköparen alla kostnaderna för avhjälpande av dessa brister. Det är också principiellt tveksamt att införa en helt ny avgiftsuppbörd vid sidan av den ordinarie bilskatten.

Alkotesten borde utvidgas

■ Nu har försöksverksamheten med alkotest kommit igång. Att polisen äntligen i sin övervakning av efterlevnaden av trafiknykterhetsbestämmelserna får använda sig av tillgängliga hjälpmedel är bra. Men det är svårt att förstå varför försöksverksamheten med alkotest begränsats så hårt geografiskt. Som skäl för detta har åberopats att man därigenom skulle få fram bättre statistiskt underlag för trafiknykterhetens omfattning. Argumentet faller på sin egen orimlighet. Förutsättningen för att man skall få fram rättvisande siffror är naturligtvis att verksamheten blir så omfattande som möjligt.

Blotta vetskapen om att kunna råka ut för en alkotestkontroll utgör en starkt förebyggande effekt när det gäller körning i alkoholpåverkat tillstånd. Ur trafiksäkerhetssynpunkt vore det därför riktigare att verksamheten omfattade hela landet. Även från vetenskapliga utgångspunkter framstår det som önskvärt med ett bredare material än vad de nu bestämda undersökningsområdena medger. Det finns ändock rätt stora geografiska variationer såväl när det gäller alkoholkonsumtion som körmonster. Det är mycket tveksamt om de utvalda försöksområdena kan återspegla

dessa förhållanden till fullo.

Att polisen startade verksamheten med alkotest med viss försiktighet kan vara förstäligt. Man inriktade sig bl a på att undersöka trafikanterna i första hand under den ljusa delen av dygnet. Av utländska undersökningar framgår, som också bekräftas av svenska rön, att förekomsten av alkoholbetingade olyckor är störst under natten. Den vidare försöksverksamheten bör därför också omfatta trafiken under natten liksom överhuvudtaget situationer där man kan vänta sig en hög frekvens av alkoholpåverkade förare.