

[Miljøministeren.]

at interessen for at genanvende materialer i kasserede biler retter sig både mod bilernes indhold af reservedele og mod metalskrottet i det rensede bilvrag.

Det anslås, at der for tiden kasseres mellem 80.-100.000 biler årligt. Går man ud fra, at alle bliver til skrot, vil det svare til ca. 60.000 tons, som Det danske Stålvalseværk vil kunne aftage. På Stålvalseværket omdannes skrot til stål; herved opnås en valutabesparelse, da stål i øvrigt må importeres. Stålvalseværket er under udbygning og kan også i fremtiden aftage alt dansk bilskrot.

Da der ikke synes at være problemer ved afsætning og transport af øgede skrotmængder til Stålvalseværket, må overvejelserne koncentreres om indsamling, rensning og transport til ophugning.

Når ejeren af en kassabel bil vil skille sig af med den, kan han for det første aflevere bilen på en erhvervsmæssigt drevet bilophugningsplads. Efter at brugbare reservedele er fjernet, sendes det rensede bilvrag normalt til skrotning hos et skrotfirma.

Ejeren kan for det andet aflevere bilen til en af de ophuggere, som har ophugning som bierhverv, ofte i forbindelse med en ejendom ude på landet. Ophuggeren sørger i et vist omfang for at fjerne de reservedele, der kan sælges, men får ikke altid vraget sendt til skrotning. Derfor står der ofte en del bilvrag hos en sådan ophugger.

Endelig kan ejeren „tilfældigt“ henstille bilen ude i naturen. Her er der ingen mulighed for genanvendelse. Vraget vil ruste op.

Oplysninger fra fredningsplanudvalgenes registrering i de senere år tyder på, at der findes over 300 pladser med 3-25 biler, næsten 200 pladser med 25-100 biler og godt over 100 pladser med mere end 100 bilvrag. Hertil kommer et meget stort antal enkeltstående bilvrag. Ikke alle registreringer har dog medtaget pladser i byer og bymæssige bebyggelser.

Rentabiliteten for de erhvervsmæssigt drevne ophugningspladser har hidtil været god, især på grund af indtægterne ved salg af reservedele. Den almindelige afmatning i Europa synes at medføre, at bilejerne beholder bilerne længere, hvorfor der fortsat må forventes en betydelig reservedelshandel.

Problemerne med hensyn til øget genanvendelse af kasserede biler er især følgende. For det første: Hvorledes får man den enkelte bilejer til at aflevere den udtjente bil til ophugning? For det andet: Hvorledes sikrer man, at ophuggeren sender bilvraget til skrotning, når de brugbare reservedele er taget ud?

Miljøministeriet vil i samarbejde med de berørte myndigheder og organisationer, herunder FDM og forsikringsbranchen, undersøge, om det fornødne antal bilophugningspladser og bilskrotfirmaer af tilstrækkelig kvalitet findes, og om man med den eksisterende erhvervsstruktur kan forøge produktionen af skrot. Man vil herunder overveje det hensigtsmæssige ved pladser, hvis indehavere ikke gennemfører en forsvarlig ophugning og ikke sikrer skrotning af de rensede bilvrag. Det vil ligeledes blive overvejet, hvor mange ophugningspladser der er nødvendige for at give bilejeren let adgang til at komme af med den udtjente bil og bilophuggeren en rimelig reservedelshandel. Endelig må det undersøges, om der er transportproblemer fra ophugningspladserne til de forholdsvis få skrotningsfirmaer, og om der er behov for mere avancerede skrotningsmetoder her i landet.

Jeg vil understrege, at det er et vanskeligt område at tage fat på, og vi må nok være forberedt på, at frivillige ordninger måske ikke vil være tilstrækkelige i denne sammenhæng.

Olieaffald.

Kommunekemis undersøgelser af det olieaffald, der fremkommer i Danmark, viser, at den største mængde stammer fra smøreolie m.v. og udgør mellem 45.000 og 50.000 tons om året.

Brændselolieaffald er, med mindre end 5.000 tons om året, af begrænset omfang. Olieaffald, der er udskilt fra spildevand, er også af begrænset omfang, nemlig ca. 1.000 tons vandfri olie-benzin om året.

En uforsvarlig bortskaffelse af olieaffald indebærer risiko for forurening af grund- og overfladevand. Folketinget vedtog derfor i maj 1972 en lov om bortskaffelse m.v. af olie- og kemikalieaffald. Med hjemmel i denne lov er der fastsat regler om bortskaffelse af olieaffald for at sikre, at olieaffaldet