

Det kan i øvrigt oplyses, at spildevandssystemerne i Danmark normalt ikke er dimensioneret til at bortskaffe formalet affald. Dertil kommer, at brugen af køkkenkvarne medfører et forøget vandforbrug. Da brugen af køkkenkvarne heller ikke medfører forøget genanvendelse, må Miljøstyrelsen generelt fraråde brugen af køkkenkvarne.«

Jeg kan tilføje, at det er Genanvendelsesrådet, der tager stilling til, om der bør ydes støtte til en ansøgning om tilskud til gennemførelse af et pilotprojekt vedrørende køkkenkvarne, som den spørgeren henviser til i begrundelsen for spørgsmålet. Det er således også rådet, der beslutter, om der på det her foreliggende grundlag er anledning til på ny at vurdere ansøgningen.

Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen, der fungerer som sekretariat for Genanvendelsesrådet, om at orientere rådet om mit svar på dette spørgsmål.

Spm. nr. S 135

Til trafikministeren (28/10 94) af:

H.P. Clausen (KF):

»Vil ministeren kommentere de modeller for organiseringen af periodisk syn af personbiler, som Finansministeriet har opstillet i sin budgetanalyse af Statens Bilinspektion?«

Svar (9/11 94)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I budgetanalysen, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Finansministeriet og Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen og Statens Bilinspektion, er der foretaget en analyse af Statens Bilinspektions fremtidige organisation, administration og produktion med udgangspunkt i L 208, herunder målsætningen om, at det skal tilstræbes, at 50 pct. af de periodiske syn af personbiler skal søges gennemført ved pladssyn. Denne målsætning var overvejet og begrundet i hensyn til den geografiske spredning af synssteder samt til en begrænsning af de offentlige investeringer.

I et bilag til budgetanalysen har arbejdsgruppen foretaget beregninger og i sammenhæng hermed beskrevet fordele og ulemper ved at ændre målsætningen om 50 pct. pladssyn. Der er opstillet to alternativer: Et (model 2), hvor alle periodiske syn forudsættes gennemført i Bilin-

spektionens synshaller – dette alternativ indebærer behov for store investeringer til anlæg af nye synshaller – og et andet alternativ (model 3), hvor målsætningen om 50 pct. pladssyn nedjusteres, således at omfanget af pladssyn fastlægges ud fra en samlet afvejning, omfattende såvel synshallerne som pladssynene, af hensyn til økonomi, service og fleksibilitet.

Budgetanalysen anbefaler model 3. Dette begrundes dels i, at de servicemæssige gevinster ved at opretholde 50 pct.-målsætningen vurderes som begrænsede, og dels i, at budgetanalysen påviser effektiviseringer, der medfører, at der vil kunne afvikles væsentlig flere syn i de eksisterende synshaller end forudsat i L 208, jf. i øvrigt besvarelsen af spørgsmål nr. S 136.

Med disse effektiviseringer vil en opretholdelse af målsætningen om 50 pct. pladssyn indebære, at det vil være nødvendigt at nedlægge eksisterende synshaller, hvilket kan bringe Bilinspektionen i den situation, at man i et byområde må nedlægge en synshal og erstatte den med pladssyn alene for at leve op til 50 pct.-målsætningen.

Som også nævnt i bemærkningerne til L 208 er produktiviteten større i synshaller end ved pladssyn (hvor der bl.a. er spildtid til transport af medarbejdere m.v.). Det er derfor mindre mandskabskrævende og dermed som udgangspunkt mere økonomisk at opretholde og udføre størstedelen af synene i de eksisterende synshaller, hvilket også vil indebære, at prisen på synene alt andet lige vil kunne reduceres.

Ved at nedjustere målsætningen om pladssyn som anbefalet i budgetanalysen vurderes pladssynsandelene at blive af størrelsesordenen 30 pct. Denne andel vil stige i takt med væksten i bilparken.

Spm. nr. S 136

Til trafikministeren (28/10 94) af:

H.P. Clausen (KF):

»Mener ministeren, at en model, der samler synene i Statens Biltilsyn, i tilstrækkeligt omfang tilgodeser publikums krav på let adgang til syn?«

Svar (9/11 94)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det anbefales ikke i budgetanalysen, at alle syn