

pelvis konsulenter, er det min vurdering, at isbryderordningen kun i et meget begrænset omfang har været årsag til tab af arbejdspladser.

Endvidere må det antages, at ansættelse af højtuddannede i de mindre virksomheder end- og kan virke fremmende på anvendelse af rådgivningsfirmaer m.v. i virksomhedernes videre udvikling.

Spm. nr. S 1372

Til miljø- og energiministeren (6/4 95) af:
Lene Espersen (KF):

»Vil ministeren redegøre for, hvor stor en andel af »Stavadbilerne« (de tilskudsberettigede skrotbiler) i 1994, der ikke er blevet miljøbehandlet?«

Begrundelse

Ifølge Dansk AutoGenbrugs opgørelse for perioden 1. januar 1994 til 30. juni 1994 har firmaer uden for Dansk AutoGenbrug modtaget 57.735 biler, hvor olie, akkumulatører samt bremsevæske er helt eller delvis skrottet til skade for miljøet.

Svar (24/4 95)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har oplyst følgende:

»Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt lovgivningsmæssige krav om, at biler, der skrotes, skal miljøbehandles. Virksomhederne, der ophugger biler, er underlagt miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 om godkendelse af forurenende virksomheder samt tilsynsmyndighedernes kontrol, hvilket efter Miljøstyrelsens vurdering sikrer, at bortskaffelsen af kasserede biler foregår miljømæssigt forsvarligt.

Miljøstyrelsen har i 1993 udsendt en brancheorientering for autoophugningsbranchen (Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 5 1993). I denne brancheorientering anføres som eksempel på vilkår, der kan forventes i miljøgodkendelser, at ophugning af bilerne ikke må påbegyndes, før alle væsker er aftappet og akkumulatører er afmonteret. Det skal bemærkes, at branche-

orienteringen er vejledende, og at det derfor er de lokale godkendelsesmyndigheders beslutning, om et sådant vilkår skal indgå i miljøgodkendelserne.

Danmarks Automobilforhandler Forening og Centralforeningen for Autoreparatører i Danmark har i forbindelse med etableringen af skrotpræmieringsordningen indgået en aftale med Dansk AutoGenbrug og Genvindingsbrancherådet om, at skrotbiler, der omsættes mellem virksomheder, der er medlem af disse organisationer, skal miljøbehandles, en behandling, som går ud over det, som er beskrevet i ovennævnte brancheorientering.

Selv om der ikke foreligger dokumentation for, hvor store andele der er miljøbehandlet, og hvor store mængder olie- og kemikalieaffald der faktisk er afleveret, er det Miljøstyrelsens vurdering, at den aftale, der er indgået mellem brancheorganisationerne sammen med de lovbundne krav om bortskaffelse af olie- og kemikalieaffald er så velfungerende, at det er rimeligt at antage, at der i betydeligt omfang sker en miljøbehandling, der som minimum omfatter de miljømæssigt tungeste fraktioner, det vil sige blyakkumulatører og olie.

Miljøstyrelsen skønner på baggrund af oplysninger fra Dansk AutoGenbrug og Genvindingsbrancherådet, at den indgåede branchefatle efterleves for de biler, som er omfattet af aftalen. Miljøstyrelsen skønner, at det drejer sig om halvdelen af de biler, som skrotes.

Den resterende del behandles efter miljøbeskyttelseslovens regler som beskrevet ovenfor.«

Spm. nr. S 1373

Til miljø- og energiministeren (6/4 95) af:
Lene Espersen (KF):

»Vil ministeren redegøre for, hvad der er sket med de miljøskadelige dele af de skrottede »Stavadbiler«, siden skrotningspræmien blev indført?«

Begrundelse

Der henvises til spørgsmål nr. S 1372.