

tages hånd om de skadelige stoffer i de køleskabe og fryserne, der kasseres.

Spm. nr. S 1375

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

»Vil ministeren redegøre for, hvorfor indholdet i importerede biler, eksempelvis karrosseri og akkumulatører, klassificeres som henholdsvis grønt og orange affald, hvorimod hele biler klassificeres som rødt og dermed farligere affald?«

Svar (24/4 95)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Bilvrug tømt for væsker er ifølge forordningen grønt affald. Med væsker menes benzin, olie, sprinklervæske og lignende. Når væskerne er fjernet, skulle bilvraget ikke kunne give anledning til spild under transport og opbevaring.

Akkumulatører og lignende er på den orange liste, blandt andet fordi de kan give anledning til udsivning af syrer og tungmetaller.

Listerne er ikke udtømmende. For eksempel er bilvrug med væsker ikke nævnt på listerne. De affaldstyper, der ikke er nævnt i bilagene, skal følge den røde procedure. Dette er ikke nødvendigvis det samme som, at affaldstypen derved er klassificeret på linje med de få, men meget farlige affaldstyper, der er nævnt på den røde liste.

At bilvrug med væsker ikke er nævnt specifikt, skyldes alene, at ingen af deltagerne i den komité under OECD, der løbende tilpasser listerne, har taget affaldstypen op med henblik på indpasning på listerne. Ud fra en miljømæssig vurdering burde bilvrug med væsker formelt klassificeres som orange affald.

Eftersom den danske administration af det orange affald som hovedregel sker efter de regler, der gælder for rødt affald, ville det ikke ændre ved den danske praksis, såfremt bilvrug med væsker blev anført på den orange liste.

Biler, der importeres med henblik på at blive istandsat for derefter at skulle ud at køre igen, anses ikke for at være affald. Det har imidlertid vist sig at være praktisk meget vanskeligt for myndighederne at skelne mellem bilvrug og biler til genindregistrering før og under transporten til f.eks. et autoværksted. Ofte bliver afgørelsen om, hvorvidt en bil skal repareres eller skrottes, først truffet af modtageren efter en gennemgang af bilen.

Miljøstyrelsen har rejst problemet over for de øvrige EU-medlemslande. En første drøftelse heraf fandt sted på et møde den 19. april 1995 med henblik på at finde en fælles administrativ fortolkning af forordningens bilag.«

Spm. nr. S 1376

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

»Vil ministeren redegøre for, hvad ministeren agter at foretage sig for at sikre en lempelse i importreglerne for totalskadede biler, således at biler ikke længere skal klassificeres som farlige på linje med atomaffald?«

Begrundelse

Der henvises til spørgsmål nr. S 1375.

Svar (24/4 95)

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

»Totalskadede biler, der eksporteres til nytiggørelse, skal, hvis de er tømt for væsker, følge proceduren for grønt affald. Andre former for bilvrug er ikke nævnt i bilagene og skal af denne grund følge proceduren for rødt affald. At proceduren for rødt affald skal følges, er ikke en klassificering af bilvrug som farligt affald på linje med atomaffald. Det betyder, at der skal ske en anmeldelse til Miljøstyrelsen, som kan gøre indsigelse efter EU-forordningen.«

Der er efter min opfattelse ikke behov for en lempelse, men for en afklaring af, hvad der skal opfattes som biler til genindregistrering, og