



SÅDAN ER REGLERNE

Når en bil har været involveret i for eksempel et færdselsuheld, beregner forsikringsselskabet, hvad det skal koste at reparere bilen. I skadesopgørelsen må kun indgå nye reservedele.

Hvis en bil skades for mere end 75 procent af dens handelsværdi, skal bilen hugges op, uanset hvor ny eller gammel den er. I 2010 besluttede regeringen at nedsætte grænsen for, hvad en bil måtte repareres for, fra 75 procent til 65 procent af bilens handelsværdi. Det skete som led i et politisk forlig.

Tabet af arbejds- og lærepladser var så betydeligt, at en samlet autobranche – både arbejdsgivere og lønmodtagere – fik et folketingsflertal til at sætte grænsen op igen, men kun for 2014 og 2015.

HVEM ER DANSK AUTOGENBRUG?

Dansk Autogenbrug er brancheorganisation for landets autoophuggere. Vi er godt 50 miljø- og ISO-certificerede medlemsvirksomheder, der er godkendt af myndighederne til tage imod din skrotningsmodne bil. Vi kan udfærdige en skrotningsattest og sørge for, at du får udbetalt den såkaldte skrotpræmie, som du bidrager til, når du køber en ny bil.

Fra de skrottede biler udtager vi gode, velfungerende reservedele, der sælges til genbrug: Skrot godt – det betaler sig! Besøg os på www.autogenbrug.dk – og se filmen om en fin, rød Suzukis lange vej væk fra de danske veje, gennem shredder anlægget, over verdenshavene ... og tilbage igen.

DAG **DANSK AUTOGENBRUG**
Vi skåner miljø og økonomi

Kirkevej 1-3 · 2630 Taastrup
Tel 3525 0560 · www.autogenbrug.dk

REPARÉR OG GENBRUG?
ELLER
KØB OG SMID VÆK?



NOGET OM –
REPARATIONS
GRÆNSEN

I DANMARK SMIDER VI GODE, BRUGTE BILER UD

I Danmark har vi en lovbestemt grænse for, hvor meget det må koste at reparere en bil, der er blevet skadet i for eksempel en færdselsulykke. Reparationsgrænsen betyder, at der ofte skal meget lidt til, førend nyere og miljøvenlige biler erklæres totalskadet; biler, der nemt ville kunne have tjent deres ejere mange år endnu.

Reparationsgrænsen betyder, at vi producerer mere affald end nødvendigt; affald, der skal forarbejdes eller genvindes, inden det kan indgå i produktionen igen. Noget af affaldet kan ikke genvindes og må forbrændes.

Danske autoværksteder, pladesmede og autolakerier mister arbejdspladser og får ringere mulighed for at ansætte lærlinge. I stedet må vi importere flere nye biler.

Brugte reservedele hober sig op på lagre og bliver svære at afsætte, fordi bilerne ikke må repareres.



EN LANG, CO2-BELASTENDE VEJ

Når en bil er erklæret totalskadet, skal den skrottes. Det er en lang miljøbelastende proces. Først bliver bilen miljøbehandlet, hvorunder farlige væsker bliver tappet af og en række komponenter bestemt i lovgivningen afmonteret. Derefter bliver bilen gennemgået for brugbare reservedele. Når miljøbehandlingen er tilendebragt, bliver bilen mast i en bilpresse, inden den pr. lastbil bliver transporteret til en genvindingsvirksomhed, der forarbejder jern- og metalkrot.

Affaldsfragmenterne bliver transporteret videre pr. skib til lande over hele verden. Her bliver affaldet forarbejdet, så det kan indgå i fremstillingen af nye biler, der igen bliver eksporteret og for eksempel importeret til Danmark.

Produktionen af en ny bil udleder i gennemsnit 10-12 tons CO₂.

NEJ TIL KØB-OG-SMID-VÆK

En samlet autobranche – fra bilforhandlere til autogenbrugere og fra værksteder til autolakerere og pladesmede – har igennem flere år forsøgt at skabe forståelse for, at reparationsgrænsen leder til et ufatteligt resourcespil.

Vi kæmper stadig for at få en ændret en lovgivning, der hverken tilgodeser miljøet eller danske arbejdspladser.

En lovgivning, der offentligt blåstempler en køb-og-smid-vækkultur.