

Miljøstyrelsen
Jord og Affald
Att. Mette Baden
Strandgade 29
1401 København K
mst@mst.dk

3. september 2012

Høring af udkast til ændring af bilskrotbekendtgørelsen og autoværkstedsbekendtgørelsen

GenvindingsIndustrien (GI) har modtaget ovenstående høringer, der giver anledning til følgende bemærkninger.

Bemærkninger til ændring af bekendtgørelse nr. 1708 af 20. december 2006 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra.

Almindelige bemærkninger

Som en generel bemærkning er GI af den opfattelse, at tiden må være inde til at samle alle oplysninger om biler (Producentregisteret, Miljøordning for biler og genanvendelsesprocenter) et sted. Vi anbefaler, at det bliver hos Dansk Producentansvarssystem, da de er en konkurrenceneutral organisation som også er underlagt forvaltningsloven. Det vil dog kræve, at DPA ikke kun bliver ”registreringsansvarlig”, men også udstyres med kompetencen til at håndhæve reglerne i forhold til både producenter, importører og registrerede autoophuggere.

Der er i dag ingen eller kun mangelfuld offentliggørelse af de mange data der vedrører biler, og da disse samtidig indberettes til flere instanser, som ikke kommunikerer med hinanden (Miljøordning for biler, Miljøstyrelsen, jord og affald (genanvendelsesprocenter) og Miljøstyrelsen (affaldsdatasystemet) sker det, at flere instanser kræver de samme oplysninger, hvilket gør at oplysninger nogle gange bliver dobbelt indberettet.

Specielle bemærkninger

Nedenfor følger vores bemærkninger til de enkelte paragraffer, disse er fremhævet med kursiv, mens vores kommentarer står med almindelig skrift.

”§ 3 Definitioner:

- 10) Affaldsbehandling: Enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udtjente køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, adskillelse, opskæring, fragmentering, nyttiggørelse eller forberedelse til bortskaffelse af shredderaffald samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse og/eller bortskaffelse af det udtjente køretøj og dets komponenter.*
- 11) Genbrug: Enhver proces hvorved væsker, materialer og komponenter fra udtjente køretøjer anvendes til samme formål, som de oprindeligt er fremstillet til.*
- 12) Nyttiggørelse: De former og metoder, som er anført i bilag 6 B i bekendtgørelse om affald, samt former og metoder som kan ligestilles hermed.*
- 13) Genanvendelse: Nyttiggørelse, bortset fra de former og metoder, som er anført i R 1, R 12 og R 13 i bilag 6 B i bekendtgørelse om affald.*
- 18) Forebyggelse: foranstaltninger, der sigter på at mindske mængden og den miljøskadelige virkning af udtjente køretøjer samt materiale og stoffer heraf”.*

Der er ikke overensstemmelse mellem ovennævnte punkt 10.11,12,13 og 18 og definitionerne i affaldsbekendtgørelsen (nr. 1415 af 12/12/11). Vi vil derfor opfordre til, at dette også bliver ensartet, da det ellers vil være svært at afgøre, hvilken definition der er den gældende. Ligeledes er teksten i bekendtgørelsen ikke konsekvens rettet for ordet impermeabel, selvom den nye definition fremgår af § 3.15. Afsnittet mangler også en definition af ”særskilt behandling”.

§ 4 Afleveringspligt.

§ 4. Stk. 2. Borgere, virksomheder, offentlige og private institutioner skal aflevere andre udtjente køretøjer end de i stk. 1 nævnte (person- og varebiler) til virksomheder, som erhvervsmæssigt foretager særskilt behandling og har godkendelse til at foretage affaldsbehandling af motorkøretøjer i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 33.

Hvad menes der med dette? Hvordan defineres andre udtjente køretøjer, når der ikke, som nævnt ovenfor ikke overensstemmelse mellem definitionerne af et motorkøretøj i ”bilskrotningsbekendtgørelsen” og autoværkstedsbekendtgørelsen (hvor et motorkøretøj defineres som i færdselsloven). Hvilke virksomheder er der tale om, hvis det ikke er virksomheder hvis aktivitet(er) er omfattet af ”bilskrotningsbekendtgørelsen”/godkendelse af aktiviteten som listevirksomhed jf. K209 (autoophug) Når det samtidig fremgår, at det i henhold til § 7 ikke er tilladt at modtage udtjente køretøjer, hvis man ikke opfylder kravene i § 6?

§ 9: Det antages at den lov, hvis § 9q. stk.5, der henvises til er miljøbeskyttelsesloven.

§ 10. Den, der erhvervsmæssigt forhandler person- eller varebiler, kan modtage udtjente køretøjer i form af person- eller varebiler på vegne af en affaldsbehandlingsvirksomhed registreret efter § 6, såfremt der er indgået aftale om aflevering af de modtagne køretøjer til særskilt behandling på den registrerede affaldsbehandlingsvirksomhed.

Stk. 2. Antallet af udtjente køretøjer omfattet af stk. 1, der opbevares hos forhandleren, må ikke overstige fem, og køretøjerne skal senest en måned efter modtagelsen afleveres til den registrerede affaldsbehandlingsvirksomhed.

Stk. 3. Udtjente køretøjer, der modtages i henhold til stk. 1, skal opbevares på et impermeabelt areal med afløb til sandfang og olieudskiller. Såfremt opbevaringen sker indendørs, kan dette ske på et impermeabelt areal uden afløb til kloak.

Stk. 4. Den, der modtager udtjente køretøjer i henhold til stk. 1, skal fremsende oplysning om virksomhedens navn og adresse samt dokumentation for, at der er indgået en aftale med en registreret affaldsbehandlingsvirksomhed, til Miljøordning for Biler og til tilsynsmyndigheden.

Stk. 5. Såfremt den registrerede affaldsbehandlingsvirksomhed har sendt oplysning om navn og adresse på virksomheder omfattet af stk. 1 til Miljøordning for Biler, finder stk. 4 ikke anvendelse.

Det virker som en konkurrencebegrænsende foranstaltning, når det kun tillades en bestemt type af virksomheder at kunne modtage udtjente køretøjer på vegne af en registreret ophugger. Og der er ikke sammenhæng mellem dette og godkendelsesbekendtgørelsens afsnit 19.4.2. Standardvilkår for virksomheder, der udelukkende efterbehandler særskilt behandlede køretøjer, og som evt. har oplag af ikke-miljøbehandlede køretøjer med henblik på viderelevering. Hvor det er muligt, for en autoophugger, at få godkendelse til at have et oplag af ikke-miljøbehandlede køretøjer med henblik på viderelevering.

Måtte der være anden begrundelse for ikke at tillade andre virksomheder at kunne tilbyde samme ydelse, kan dette ikke være miljømæssigt begrundet og vi vil derfor gerne bede Miljøstyrelsen redegøre for, hvorfor denne foranstaltning opretholdes.

Der er ikke kommunalt tilsyn med bilforhandlere (hverken ny- eller brugtvognsforhandlere), med mindre aktiviteten er tilknyttet et autoophug, et autoværksted og i nogle kommuner benzinstationer/vaskehaller. Der er altså ingen der fører tilsyn med bilforhandlerne, herunder det modtagne antal biler jf. stk. 2 og om det areal bilerne må opbevares på findes og er indrettet korrekt jf. stk. 3. Det giver derfor heller ingen mening at bede modtageren jf. stk. 4 om at sende dokumentation til tilsynsmyndigheden, da der ikke findes en sådan, med mindre aktiviteten er tilknyttet en aktivitet der er underlagt kommunalt tilsyn.

Modtagelse af biler, på vegne af en registreret ophugger, bør kunne tillades alle typer af virksomheder. Men kun hvis det kan dokumenteres at der føres journal over modtage- og afhentningstidspunkt af biler og at modtagepladsen er indrettet korrekt. For at fremme miljøhensynet (forebygge forurening af jord og grundvand) bør dette ske ved at lade aktiviteten indgå som en del af den registrerede ophuggers miljø- eller kvalitetsstyringssystem, fordi det vil være den eneste måde hvormed det kan dokumenteres at aktiviteten foregår i overensstemmelse med de vilkår der stilles til de registrerede ophuggere. Oplysninger om indgåede aftaler jf. stk. 5 skal ikke sendes til Miljøordning for biler, som ingen sanktionsmuligheder har, men direkte til Miljøstyrelsen.

§ 11. stk. 9. Den, der opfylder kravene i § 6, kan overføre en udtjent person- eller varebil til en anden virksomhed, der erhvervsmæssigt foretager særskilt behandling af person- og varebiler, såfremt transporten foretages miljømæssigt forsvarligt, og begge virksomheder har samme ejer og opfylder kravene i § 6.

Det er vel ikke kun bilen, men miljøbehandlingen af køretøjet der nu, som noget nyt, tillades overført fra en virksomhed til en anden. Igen må det påpeges at det virker som en konkurrencebegrænsende foranstaltning, når det kun tillades virksomheder med mindst 2 eller flere afdelinger, at overføre miljøbehandlingen. Hvis en virksomhed med kun 1 afdeling kan opfylde alle ovenstående betingelser og modtagervirksomheden også opfylder kravene i § 6, hvad er så den miljømæssige begrundelse for at ovenstående kun er muligt hvis begge virksomheder har samme ejer?

§ 12. Den, der erhvervsmæssigt foretager særskilt behandling af person- eller varebiler, skal føre et register over følgende oplysninger.....

§ 12, punkt 1, 2, 3, 4 og 6. stk. 1 og 2: Forslag til forenklet formulering, så der er overensstemmelse mellem indberetningsskemaet og de oplysninger, der skal indberettes.

- 1) Antallet af modtagne person- og varebiler.
- 2) Antallet af person- og varebiler, der er affaldshåndteret i overensstemmelse med § 11, og om disse er udleveret til et autoværksted, en godkendt ophugningsvirksomhed eller udenlandsk virksomhed, jf. § 13.stk.2, eller afleveret til et shredder anlæg, jf. § 15.
- 3) Fraktion, art, mængde og sammensætning af det producerede affald, jf. bekendtgørelse om affald.
- 4) Navne og CVR-nr. på virksomheder, hvortil de i bilag 1 nævnte væsker, materialer og komponenter er leveret til videre håndtering (genanvendelse, forbrænding med energiudnyttelse eller bortskaffelse), jf. bilag 4. Hvordan sikres dokumentation for afleverede mængder hvis affaldet er afleveret til en kommunal genbrugsplads, hvor der som bekendt kun udstedes kvittering for aflevering af farligt affald?
- 6) (De virksomheder omfattet af § 13, stk. 2, som den har afleveret til - Denne tekst indgår i 2) og bør slettes.

Stk. 2. Den, der erhvervsmæssigt foretager særskilt behandling af udtjente køretøjer, skal en gang årligt, senest den 15. april, indberette oplysninger for det forudgående år, jf. stk. 1, til Miljøstyrelsen. Indberetningen skal ske elektronisk efter Miljøstyrelsens anvisninger.

Kommentarer til § 12, punkt 5 og 6. stk. 3 og 4:

12. 5) Antallet af person- og varebiler, som er afleveret til andre registrerede virksomheder til særskilt behandling, jf. § 11, stk. 9.

12. 6. stk. 3. Den, som overfører person- og varebiler til en anden virksomhed, jf. § 11, stk. 9, skal en gang årligt, senest den 15. april, indberette oplysninger for det forudgående år, jf. stk. 1, nr. 2, til den kommunale tilsynsmyndighed.

Det er nyt, at der skal føres register over disse biler. Hvis en bil fraføres en virksomhed/afdeling vil den (og de tilhørende affaldsfraktioner) blive registreret som modtaget på den virksomhed/afdeling der modtager bilen Jf. § 12, punkt 1, 2, 3, 4 og 6. stk. 1 og 2 og disse oplysninger skal indberettes til Miljøstyrelsen. Det forekommer derfor som en unødvendig dobbelt administration og indberetning. En registreret ophugger har miljøgodkendelse til et givent oplag af biler og affaldsfraktioner fra disse og efterleves vilkårene i miljøgodkendelsen kan der stilles spørgsmålstegn ved værdien af en isoleret oplysning om fraførte biler i et givent kalenderår.

Danske virksomheder er i forvejen svært belastet af administrative byrder, har oplysningen reel værdi? Hvis ikke, skal der ikke stilles krav om det.

12.6 stk. 4. Den, som modtager person- og varebiler, som er særskilt behandlet, jf. § 13, stk. 2, skal føre et register over følgende oplysninger:

1) Antallet af modtagne person- og varebiler.

2) Antallet af person- og varebiler, der er afleveret til et shredder anlæg, jf. § 15.

3) Fraktion, art, mængde og sammensætning af det producerede affald, jf. bekendtgørelse om affald.

Stk. 5. Den, som modtager person- og varebiler, som er særskilt behandlet, jf. § 13, stk. 2, skal en gang årligt, senest den 15. april, indberette oplysninger for det forudgående år, jf. stk. 4, til Miljøstyrelsen. Indberetningen skal ske elektronisk efter Miljøstyrelsens anvisninger.

Dette er også en ny bestemmelse. Det kan anbefales at ensrette kravene med, vilkår 33 (om driftsjournal) fra godkendelsesbekendtgørelsens afsnit 19.4.2. Standardvilkår for virksomheder, der udelukkende efterbehandler særskilt behandlede køretøjer, og som evt. har oplag af ikke-miljøbehandlede køretøjer med henblik på viderelevering.

Samtidig giver det ingen mening at indhente de oplysninger, der kræves jf. punkt 2) og 3). En miljøbehandlet bil er i princippet jern (grønt affald med baselkode B 1250/B1010) og derfor ikke længere en bil. Oplysninger om bilen (og affaldsfraktionerne fra denne) vil allerede være indberettet til miljøstyrelsen (jf. § 12) via den registrerede ophugger der videresolgte/leverede bilen (og indberettes mængden igen, vil medføre en dobbeltregistrering). Oplysninger om bilen når den forlader virksomheden som jernskrot, vil fremgå af modtagerens indberetning til affaldsdatasystemet.

Vi vil igen henvise til det faktum at danske virksomheder i forvejen er svært belastet af administrative byrder.

§ 16, stk. 3. Med virkning fra den 1. januar 2015 skal den, der erhvervsmæssigt foretager særskilt behandling af udtjente køretøjer i form af person- og varebiler udover forpligtelsen i stk. 1 sikre, at mængden af væsker, materialer og komponenter, der udtages til genbrug, genanvendelse eller nyttiggørelse, udgør mindst 15 % af de behandlede bilers egenvægt beregnet pr. kalenderår.

Det fremgår, at væsker skal indgå i de mængder, der skal indberettes fra 1. januar 2015.

Det oprindelige skema til indberetninger af genanvendelsesprocenter blev udarbejdet i samarbejde mellem Miljøstyrelsen, DAG, DBG og GI i år 2002, og det blev dengang aftalt, at skemaet skulle revideres i år 2003, men der skulle gå 9 år før den lovede revision blev igangsat.

Arbejdet blev igangsat i februar 2012 og blev afsluttet i maj 2012, hvor det reviderede skema blev udsendt. Vi vil derfor opfordre til, at der allerede nu i Miljøstyrelsen afsættes ressourcer, så arbejdet med det skema der skal benyttes fra 1. januar 2015, kan startes op. Processen i forbindelse med revisionen af skemaet tidligere i år var meget ikke optimal, da den var forceret pga. tidspres.

§ 17. og § 19.5. Stk. 2. Om modtagerpladser og afstandskrav.

Det fremgår af høringsbrevet at den eksisterende bekendtgørelse indeholder regler om, hvordan producenter og importører skal sikre, at den sidste ejer af alle person- og varebiler - inden for en vis reguleret afstand – kan aflevere sin udtjente bil gratis til ophugning, at de Danske Bilimportører har sikret en tilbagetagning af alle biler indtil nu i henhold til de gældende regler og at de nye regler gør det muligt fremadrettet at håndhæve overfor producenter og importører, at de skal efterleve reglerne.

Hvis de Danske Bilimportører har sikret tilbagetagning af alle biler indtil nu i henhold til de gældende regler, vil vi gerne bede Miljøstyrelsen oplyse, hvor dokumentation om dette kan findes, samt om Miljøstyrelsen har benyttet sig af dispensationsreglerne i ovennævnte paragraffer. Det fremgår også at de nye regler gør det muligt fremadrettet at håndhæve overfor producenter og importører, at de skal efterleve reglerne. Vi vil derfor gerne have oplyst, hvem der har ansvaret for at håndhæve regelefterlevelsen og vil opfordre til at denne kompetence tillægges DPA, da det er en konkurrenceneutral organisation, som også skal registrere producenterne.

§ 26. Dansk Producentansvarssystem fører som registeransvarlig et elektronisk producentregister over producenter og importører af nye og brugte person- og varebiler og kollektive ordninger.

Det fremgår ligeledes af høringsbrevet, at ” Den største ændring er den praktiske iværksættelse af et producentregister hos DPA-System, som allerede i dag varetager producentregister, vejledning m.v. på elektronik- og batteriområdet. Det er en ændring der burde have været gennemført tilbage i år 2006 og det fremgår at registrering hos DPA system først skal ske fra 2013. Vi er tilfredse med, at der endelig sker noget, men synes at 7 års behandlingstid langt fra er tilfredsstillende.

GI havde i 2006 i forbindelse høringen af den nuværende bilskrotningsbekendtgørelse følgende kommentarer. ”Da lovgrundlaget for denne bekendtgørelse blev vedtaget blev det i hørings svarene bemærket fra flere sider, at en klar adskillelse mellem det dengang omtalte ”private selskab”/Bilretursystem, miljøordningen og DBI er nødvendig”.

Miljøstyrelsen nævnte selv i svarene til 2. høring at ”ved udmøntningen af loven, vil det, i overensstemmelse med de justerede bemærkninger i lovforslaget, blive sikret, at producentregisteret placeres i et miljø, så der ikke bliver adgang til at udveksle data om konkurrerende virksomheder”. Men det blev ikke gennemført ved vedtagelsen af den eksisterende bilskrotningsbekendtgørelse, og derfor har DBI siden år 2006 varetaget administrationen af både miljøordningen og det dengang kommende Bilretursystem.

I forhold til Bilretursystem har DBI siden 2006, modtaget alle importør oplysninger og herefter egenrådigt kunne varetage fordelingen, i forhold til producentansvaret, selv om ansvaret reelt overgik til Dansk producentansvarssystem 1. januar 2010. (se ændringsbekendtgørelse 1538 af 15.12.2009)

Ligeledes vil vi gerne have oplyst, hvornår den selvstændige proces der skal vurdere konsekvensen af producentansvarets ikrafttræden for ”den eksisterende godtgørelsesordning” vil blive gennemført. Producentansvaret har siden 1. januar været finansieret 100 % af bilejerne (via en årlig indbetaling på kr. 60,-) og ikke af producenterne. Der henvises til udsendelsen af revideret udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler) 10. februar 2006, J.nr.M 3013-0008. Hvor følgende fremgik af høringsbrevet:

Kommentarer til Bilag 1:

Biobrændsler:

Der kommer forventeligt til at gå mange år, før der kommer biler, der kører på 100 % biobrændsel. Som det er i dag tillader EU's brændstofdirektiv max. 5 % tilsætning af ethanol i benzin og samme grænseværdi indgår også i den standard for autodiesel, som er udarbejdet af den europæiske standardiseringsorganisation (CEN).

Andre væsker, som ikke er anført ovenfor:

Vi vil gerne opfordre Miljøstyrelsen til at indgå i dialog med de Danske bilimportører, så ”andre væsker, som ikke er anført ovenfor” bliver defineret.

Vi ser især gerne, at Miljøstyrelsen tager stilling til alle væskernes farlighed, og at der medfølger et produktblad til hver enkelt væske, uanset dennes farlighed, så det sikres at omgangen med disse væsker sker både miljø- og arbejdsmiljømæssigt forsvarligt.

Batterier, herunder driftsbatterier:

Så kom der endnu en definition på batterier ”driftsbatterier”.

Vi vil opfordre Miljøstyrelsen til at ensarte definitionerne, i stedet for selv at opfinde nye begreber. Jf. skema til indberetning af genanvendelsesprocenter skal der indberettes oplysninger og blyakkumulatorer og NiCd akkumulatorer og jf. standardvilkår for K 209 skal der oplyses om Blyakkumulatorer og Ni-Cd akkumulatorer (herunder apparater med akkumulator).

Samtidig refereres der i bilskrotningsbekendtgørelsens § 2 til bekendtgørelse om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer. I denne bekendtgørelse defineres batterier og akkumulatorer som: Bilbatteri eller –akkumulator, Bærbart batteri eller bærbar akkumulator og Industribatteri eller –akkumulator, de såkaldte driftsbatterier er ikke nævnt andre steder end i bilag 1 til bilskrotningsbekendtgørelsen.

Kommentarer til bilag 2:

Det fremgår at følgende materialer skal udtages.

Potentielt eksplosionsfarlige komponenter f.eks. airbags:

Det fremgår af mail fra Miljøstyrelsen af 17.04.2012, at ”det afslutningsvis skal det nævnes at vi påtænker, at der i den nye bilskrotbek. bl.a. kommer bestemmelser om udløsning og demontering af airbags skal foregå ved miljøbehandling. Det har vi hjemmel til i direktivet”.

Vi har i den forbindelse gjort opmærksom på at det af Direktiv 2000/53/EF af 18.09.2000 – om udrangerede køretøjer. I Bilag 1 ”Tekniske mindstekrav til behandling i henhold til artikel 6, stk. 1 og 3”, afsnit 3 fremgår: - fjernelse eller neutralisering af potentielt eksplosionsfarlige komponenter (f.eks. airbags). Vi vil derfor gerne bede Miljøstyrelsen forklare, hvor i direktivet det fremgår, at der er hjemmel til at kræve alle airbags udtaget.

Større ledningsnet i motorrum mv.:

Dette er en ny fraktion, der ikke tidligere har været omtalt, og den bør fjernes fra bilaget. Igen henvises til Direktiv 2000/53/EF af 18.09.2000 – om udrangerede køretøjer. I Bilag 1 ”Tekniske mindstekrav til behandling i henhold til artikel 6, stk. 1 og 3”, denne gang afsnit 4, hvoraf det fremgår: -” fjernelse af metalkomponenter, der indeholder kobber, aluminium og magnesium, hvis disse metaller ikke adskilles i fragmenteringsprocessen”

Kobber er et af de metaller der udsorteres til genanvendelse ved shreddning. Og der stilles i § 15. stk. 3. Krav til shredder anlægget om at de ved neddeling af restfraktionen, jf. stk. 1, ved håndteringen af restfraktionen skal sikre, at kobber, aluminium og magnesium udsorteres til genanvendelse.

Plastkomponenter:

Teksten bør rettes til genanvendelige plastkomponenter.

Bemærkninger til ændring af bekendtgørelse nr. 699 af 24. juni 2011 om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, stk. 8 at et motorkøretøj defineres som i færdselsloven. Men definitionerne stemmer ikke overens med definitionerne i "bilskrotningsbekendtgørelsen". Det ville være til fordel for alle hvis definitionerne, af et motorkøretøj, i både autoværkstedsbekendtgørelsen og "bilskrotningsbekendtgørelsen" blev ensrettet, så der var sammenhæng mellem disse og definitionerne i færdselsloven.

Vi er tilfredse med, at der er sket en afgrænsning i forhold til både benzinstationsbekendtgørelsen og olietanksbekendtgørelsen. Ligeledes er det positivt, at definitionen impermeabel belægning ændret til tæt belægning, så der er sket en ensartethed i forhold til godkendelsesbekendtgørelsens bilag for K209 (autoophug).

Desværre ses der ikke at være sket en ensretning af vilkårene af afkasthøjden.

Af ændringen til autoværkstedsbekendtgørelsen fremgår det af punkt 4: "*§ 11, stk. 2, affattes således:*

*"Stk. 2. Koncentrationen af støv i den afkastede luft (emissionskoncentrationen) må ikke overstige 20 mg/m³ (0oC, 1013 hPa, tør gas) målt som 1 times middelværdi. Afkast skal føres **mindst to meter** over det højeste punkt på taget af den bygning, som afkastet er etableret på, og mindst højden af den højeste eksisterende eller planlagte bygning, hvori mennesker opholder sig mere end 6 timer dagligt, inden for en afstand af 50 meter fra afkastet og være opadrettet. Lufthastigheden i afkastet må ikke være mindre end 8 m/sek. ved mindste praktiske belastning af udsugningsanlægget".*

Af godkendelsesbekendtgørelsens bilag 5, afsnit 19.4.1. Standardvilkår for virksomheder, der foretager særskilt behandling af udtjente motordrevne køretøjer. Fremgår det af afsnittet om luftforurening:

*"13. Afkast fra rumudsug, udsug af svejserøg, udsug af udstødningsgas og udsug af resemiddeldampe skal være opadrettede og føres **mindst 1 meter** over tagryg på det tag, hvor afkastet er placeret.*

*14. Maskinel skæring og andre støvfrembringende aktiviteter må kun foregå indendørs og med etableret udsugning. Afkast fra støvfrembringende aktiviteter skal være opadrettede og føres **mindst 1 meter** over tagryg på det tag, hvor afkastet er placeret. Koncentrationen af total støv i den afkastede luft må ikke overstige 20 mg/normal m³.*

*15. Afkast fra udsugningsanlæg ved arbejdspladser, hvor der håndteres asbestholdige dele, skal være forsynet med absolutfilter dimensioneret med en udskilningsgrad på mindst 99,97 %. Afkast skal være opadrettede og føres **mindst 1 meter** over tagryg på det tag, hvor afkastet er placeret".*

Vi vil derfor opfordre til, at dette punkt også bliver ensartet. Da det ellers vil være svært at afgøre, hvilket af de 2 der er det gældende.

Det er ligeledes positivt, at der i § 3 indsættes som stk. 2 indsættes "at virksomheder omfattet af denne bekendtgørelse og som frembringer de stoffer, materialer og komponenter, som fremgår i bilag 1 eller bilag 2 i bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra, skal sikre, at disse stoffer, materialer og komponenter håndteres efter forskrifterne i samme bekendtgørelsens bilag 4." Samtidig ses det gerne, at det fremhæves, at det ikke er tilladt at modtage udtjente køretøjer, hvis man ikke er registreret hos Miljøstyrelsen. Jf. § 6 i bilskrotningsbekendtgørelsen.

Som afsluttende bemærkning til denne bekendtgørelse har vi bemærket, at det i høringsbrevet fremgår, at bekendtgørelsen forventes at træde i kraft den 1. september 2012. Vi antager at dette er en fejl og forventer, at der skulle have stået 1. oktober 2012?

Giver ovenstående anledning til kommentarer, er I meget velkomne til at tage kontakt.

Med venlig hilsen

GenvindingsIndustrien

Josefine Thrane Sletten

Sekretariatschef