

### Vedrørende høring af bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra

*affald danmark* takker for at have fået bekendtgørelsesforslaget i høring, som vi har enkelte bemærkninger til.

Vi bifalder, at "Bilretur-system" fremadrettet indgår i Dansk Producentansvarssystem (DPA), hvilket vi forventer afspejlet i DPA's bestyrelsessammensætning.

Vi mener ikke, at oplag af dæk skal reguleres i bekendtgørelsen. Oplagsstørrelsen af dæk indgår, som en del af virksomhedernes miljøgodkendelse og i en eventuel godkendelse fra brandmyndighederne. På behandlingsanlæg er det ofte 20 tons, som er det maksimale oplag af dæk. Det fremgår af direktivet, at der skal stilles "tekniske mindstekrav" til "arealer til behandlingsanlæg" om et "passende lager til brugte dæk med brandforebyggende foranstaltninger og foranstaltninger mod for stor ophobning". Hvis EU-Kommissionen ikke accepterer, at sådant reguleres i virksomhedernes miljøgodkendelse i Danmark, mener vi, at grænsen i bekendtgørelsen skal sættes op til fx 25 tons i erhvervsområder, mens en grænse på 3 tons måske er relevant for virksomheder med særligt trange adgangsforhold og hvor der er boliger i umiddelbar nærhed.

Mht. kravet om, at kobber, aluminium og magnesium udsorteres til genvindelse, kan vi bekræfte, at dette er praksis på shredder anlæggene, og at der er et helt naturligt, økonomisk incitament i at genvinde metallerne, frem for at de ender på deponi. Den kommende afgift på deponering af shredderaffald vil give yderligere incitament til fjernelse af disse produkter.

Mht. kravet om udtagelse af større plastkomponenter fremgår det af direktivets "tekniske mindstekrav" til "Behandlingsprocesser for at fremme genvinding", at der skal ske en "fjernelse af dæk og større plastkomponenter (f.eks. kofangere, instrumentbræt, væsketanke osv.), hvis disse materialer ikke adskilles i fragmenteringsprocessen på en sådan måde, at de effektivt kan genvindes som materialer". I det danske udkast er ovennævnte strammet til, at større plastkomponenter skal udtages, herunder som minimum kofangere, spoilere, instrumentbræt og væsketanke, der er fremstillet af plast. Vi mener, at der ikke er grundlag for at ændre direktivets eksempler til minimumskrav.

Vi mener især, at det ikke kan anbefales at udtage instrumentbræt manuelt inden shreddning, da instrumentbrættet er sammensat af forskellige plasttyper, hvoraf nogle er flammehæmmende, samt af ledninger og metaller, som bedst genanvendes såfremt instrumentbrættet fragmenteres sammen med det øvrige karrosseri, sæder, sidebeklædning, loftbeklædning mv. Det vil være meget ressourcekrævende at fjerne instrumentbræt og da de ikke genanvendes i sin oprindelige form, er der efter vor opfattelse ingen særlig begrundelse for at tage det ud inden shreddning. Vi har ikke kendskab til, at sådan et krav bliver stillet i andre EU-lande. Derfor vil vi opfordre Miljøstyrelsen til at ændre minimumskravet til eksempler på plastkomponenter ligesom i direktivet.

Vi bifalder på den anden side ikke, at Miljøstyrelsen kan give tilladelse til, at der foretages shreddning uden at glasruder og de andre plastkomponenter er udtaget, da vi er tvivlende overfor, om det er teknisk muligt, at disse glas og plastfraktioner "effektivt kan genvindes som materialer" efter en shreddning. Dette skyldes, at en meget stor del af glasfraktionen pulveriseres mekanisk i shredderen og derfor ikke kan udsorteres fra shredderaffaldet.

Det bør som minimum fremgå af bekendtgørelsen, hvilke vilkår der stilles til sådan en tilladelse. Herunder bør der af konkurrencehensyn være fokus på de vilkår, der stilles til sådanne tilladelser i andre EU-lande.

Med venlig hilsen

Nana Winkler