

Det er forslagsstillernes opfattelse, at beslutningsforslaget klart er i overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens princip om renere teknologi samt lovens formål om at fremme genanvendelse og begrænse problemerne i forbindelse med affaldsbortskaffelse.

Bemærkninger til de enkelte punkter

Ad 1

Miljøstyrelsen har siden 1989 ført forhandlinger med repræsentanter for mejerierne og detailhandelen om gennemførelse af et forsøgsprojekt i fuld skala for vurdering af mulighederne for indførelse af et returflaskesystem for mælk.

Der er i miljøprojekt nr. 168 – udgivet af Miljøministeriet i 1991 – gennemført en teoretisk vurdering af de samlede miljømæssige konsekvenser ved markedsføring af mælk i enten de kendte papkarter eller i plastreturflasker. Undersøgelsen viser, at der vil være en miljømæssig gevinst ved indførelse af en plastreturflaske, hvilket især begrundes i et samlet set formindsket energiforbrug.

Udenlandske erfaringer sandsynliggør et triptal på mindst 100 for en returflaske af høj kvalitet i et effektivt system, hvilket medfører en energibesparelse på knap 40 pct. i forhold til det samlede energiforbrug ved anvendelse af papkarter.

Imidlertid har detailhandelen afvist at medvirke til gennemførelsen af det ovenfor omtalte forsøg med den begrundelse, at de praktiske ulemper er for store sammenholdt med den miljømæssige gevinst.

Derfor gennemføres der for tiden en vurdering af de miljømæssige effekter ved alternativt at foranstalte en ordning til indsamling og oparbejdning af brugte mælkekarter.

Imidlertid viser erfaringerne fra PVC-aftalen, at først når der sættes politisk vilje bag de miljømæssigt begrundede krav, kan der opnås gennembrud i forhandlingerne med de berørte brancher.

Forslagsstillerne mener derfor, at Folketinget skal fastsætte målvoter for den minimale genanvendelse af de i forslaget veldefinerede produkter, der samtidig udgør en væsentlig del af den samlede affaldsmængde.

Derfor er det nødvendigt at tage miljøbeskyttelseslovens § 9 i anvendelse og fastsætte regler om en pantordning for drikkevareemballager.

Erfaringerne fra det danske pantsystem til øl og sodavand har vist, at pant er et effektivt styringsmiddel til sikring af høj returprocent i systemet.

Pantens størrelse bestemmes af salgsprisen på returemballagen. Panten skal være tilstrækkelig høj

for at virke som et kraftigt incitament for forbrugerne til at aflevere den tomme emballage efter brug og ikke anvende den til andre formål.

Ad 2

Hvert år afmonteres ca. 2 mio. dæk fra person- og varevogne samt ca. 1/3 mio. dæk fra lastvogne. Ca. 16 pct. af dækkene fra person- og varevogne regummieres, mens det tilsvarende tal for lastbildæk er 44 pct. Det er altså kun godt 300.000 person- og varevognsdæk og ca. 150.000 lastvognsdæk, der anvendes som egentlige genbrugsdæk. Resten af dækkene – i alt godt 1,8 mio. – oplagres og destrueres på forskellig vis, idet kun en ganske lille del genanvendes på anden måde. Således anslås, at i alt 20-30 pct. (1988) af person- og varevognsdækkene bliver nyttiggjort enten ved regummiering, som gummipulver eller som erhvervsmæssigt brændsel, mens det tilsvarende tal for lastbildæk er i størrelsesordenen 50 pct.

At der afmonteres ca. 2,3 mio. dæk, er ensbetydende med, at der sælges et antal dæk i samme størrelsesorden. Af de ca. 2 mio. solgte person- og varevognsdæk er ca. 1/2 mio. – svarende til 15 pct. – genbrugsdæk. Da der kun regummieres godt 300.000 dæk i Danmark, haves altså en nettoimport af genbrugsdæk på knap 200.000.

Selv om det altså er langt størstedelen af dækkene, der ikke nyttiggøres, anslås potentialet til regummiering dog at være relativt beskedent. Således anslås, at en ligevægtssituation vil opstå, hvis ca. 23 pct. af person- og varevognsdækkene regummieres, mens den tilsvarende andel af lastvognsdækkene menes at være 100 pct. Selv hvis regummiering i maksimalt omfang finder sted, er der således en »rest« på mere end 1,5 mio. bil- og varevognsdæk.

For så vidt angår de miljømæssige aspekter indeholder dæk ikke egentlig farligt miljømæssigt affald. Derfor burde det ikke være forbundet med problemer at opbevare og destruere dækkene.

Opbevaring af dæk er imidlertid forbundet med fysiske problemer; dæk fylder, og hele dæk »bevæger« sig i affaldsbunkerne (arbejder sig op til overfladen). Hertil kommer, at dæk ikke formulder, men er ca. 60 år om at forgå af sig selv. Endvidere er en betydelig brandfare forbundet med opbevaring af mange dæk. På lossepladser er dæk desuden fortrinlige som rotte-reder.

Destruktion er også forbundet med problemer, selv om dækkene er brandbare og der ved afbrænding ikke udskilles farlige røggasser. Afbrænding af store dæk er forbundet med fysiske problemer på grund af dækkenes størrelse. Små dæk antændes