

Manglende behandlingskapacitet i afsenderlandet, lempeligere behandlingsregler i modtagerlandet og/eller forskelle i omkostningsniveauet.

Af besvarelsen af spørgsmål 8 fremgår det, at forskellen i omkostningsniveauet – i form af honorarsatser ved indførelse af miljø- og kvalitetsstyringssystemer – i henholdsvis tyske og danske autoophugningsvirksomheder ligger på 5-10 pct., dyrest i Danmark.

Denne forskel vil have marginal indflydelse på omkostningsniveauet pr. bil og vurderes ikke at få indflydelse på handelen med bilskrot hen over den tyske grænse.

Tilbage er kravene til affaldshåndteringen. Den foreslåede regulering vil betyde, at kravene til affaldsbehandlingen af udtjente biler i Danmark og Tyskland vil komme til at ligge på samme niveau.

Certificeringsordningen vil sammen med bekendtgørelsen om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra og den i L 216 foreslåede godtgørelsesordning indebære, at udtjente køretøjer skal indleveres til affaldsbehandling til en virksomhed, der opfylder behandlingskravene. Med den samlede »bilpakke« må det derfor anses for overvejende sandsynligt, at udtjente køretøjer vil blive affaldsbehandlet i Danmark.

Jeg skal i den forbindelse bemærke, at én af flere begrundelser for forslaget om fælles EU-regler om udrangerede køretøjer er at sikre mere ensartede krav til affaldshåndteringen for derved at undgå overførsel af affald foranlediget af store forskelle i kravene til håndteringen af udtjente biler.

I forlængelse heraf og besvarelsen af spørgsmål 8 har jeg bedt Miljøstyrelsen om at kontakte de relevante akkrediterede selskaber med henblik på en nærmere begrundelse for det uens omkostningsniveau i Danmark og Tyskland og om muligt med henblik på at få et ensartet omkostningsniveau.

Spørgsmål 10:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 12. maj 1999 fra Dansk Autogenbrug og Genvindings Industrien, jf. L 217 - bilag 18.

Svar:

Dansk Autogenbrug (DAG) og Genvindings Industrien (GI) anfører i deres henvendelse til Miljø- og Planlægningsudvalget, at det kun er

delvis korrekt, når det i besvarelsen af spørgsmål 7 er oplyst, at autoophugningsvirksomhederne i Tyskland er stillet over for krav, der svarer til de foreslåede danske krav om etablering af akkrediteret certificeret kvalitets- eller miljøstyring.

Jeg har derfor anmodet Miljøstyrelsen om at udbyde besvarelsen af spørgsmål 7, idet jeg i den forbindelse tillige henviser til mine besvarelser af dags dato af spørgsmål 8 og 9.

Miljøstyrelsen har oplyst følgende:

»I henhold til de tyske regler (Altauto-Verordnung) skal en sagkyndig udpeget efter regler i den tyske erhvervslovgivning dokumentere og attestere, at virksomhederne efterlever behandlingskravene. Som led i denne dokumentation skal der tages hensyn til den kontrol, der er gennemført som led i virksomhedens frivillige deltagelse i EMAS-ordningen eller som led i, at virksomheden har etableret akkrediteret kvalitetsstyring.

Ved akkreditering forstås godkendelse af virksomheder, personer m.v., der certificerer kvalitets- og miljøstyringssystemer m.v. Ved akkreditering sikres det således, at den virksomhed, der skal certificere – og dermed kontrollere, at virksomhedernes miljø- og kvalitetsstyringssystemer er i overensstemmelse med gældende standarder og specifikationer – har de fornødne kvalifikationer og er uvildig.

DANAK, som er den myndighed, der akkrediterer i Danmark, oplyser, at der i henhold til erhvervslovgivningen i Danmark er mulighed for at akkreditere virksomheder eller personer, der foretager certificering på et specifikt område som for eksempel affaldshåndtering af motordrevne køretøjer. Dette betyder, at virksomheder og personer, som har de fornødne kvalifikationer inden for dette specifikke fagområde, vil kunne søge om at blive akkrediteret.

Dette er måden, hvorpå vi i Danmark udpeger sagkyndige, der kan attestere, at virksomhederne inden for specifikke fagområder efterlever gældende behandlingskrav.

DAG og GI peger på, at medlemmerne af de to brancheorganisationer benytter ATI (Automobil Teknisk Institut) som »verificeringsorgan«, og at ATI er certificeret efter ISO 9002.

En ISO 9002-certificering tjener imidlertid ikke som dokumentation for, at en virksomhed har de fornødne kvalifikationer til at certificere.

Det gør derimod akkrediteringen.