



Miljøstyrelsen
mst@mst.dk
journalnr. MST-12-00005

KL's høringssvar om autoværksteder

KL takker for muligheden for at kommentere på udkastet til bekendtgørelse om autoværksteder.

Der tages forbehold for politisk behandling af høringssvaret.

Generelle bemærkninger

Det hilses velkommen, at der er sket en gennemskrivning af bekendtgørelsen.

Ændringerne giver bl.a. mulighed for, at kommunerne kan give dispensation for afstandskravet i forhold til sprøjtekabiner for autolakering under forudsætning af, at sprøjtekabinen kun benyttes til reparation af pletvise småskader, og under forudsætning af, at yderligere krav er opfyldt.

Fokus på hvilke produkter der anvendes

I forbindelse med beregning af højde på afkast skal man være opmærksom på, om der bruges blandingsfortyndere eller andre typer af produkter. I nogle tilfælde vil det dimensionerende stof for beregning af spredningsfaktor og afkasthøjde for andre produkter have en væsentlig lavere B-værdi (fx. 0,005 mg/Nm³) end for blandingsfortyndere med B-værdi på 0,15 mg/Nm³.

Det forslås derfor, at bekendtgørelsen guider anmelderen til at overveje, om anlægget skal indrettes til brug af blandingsfortyndere eller ej. Dvs. at anmeldelsen også skal omhandle stillingtagen til dette. Det er dyrt for den etablerede virksomhed, hvis afkast senere skal forhøjes eller der skal etableres rensning – eller at der skal udskiftes produkter. Måske er forhøjelse af afkast ikke muligt jf. lokalplanen.

Når der anmeldes kunne det tilføjes, at man skal svare ja/nej til om der anvendes andre produkter end blandingsfortyndere.

Hvis der anvendes produkter, der ikke opfylder definitionen på blandingsfortyndere bør bilag 1 til beregning af afkasthøjde ikke bruges, da de teoretiske afkasthøjder i Bilag 1 for andre produkter vil give en for lav afkasthøjde.

Detaljerede bemærkninger

Kapitel 1

Definitionen på "pletvise småskader" jf. §§ 7 og 10 bør præciseres.

Dato: 20. marts 2019

Sags ID: SAG-2019-01680
Dok. ID: 2734850

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

Bekendtgørelsen bør nærmere præcisere definitionen på mobile anlæg. Herunder hvilke krav der er til en sådan ift. placering herunder belægning og afløb mv.

Der står ikke anført nogen steder i bekendtgørelsen, at der er tale om mobile sprøjtekabiner. Det fremgår kun af høringsbrevet.

Definitionen på blandingsfortyndere bør tilføjes definitionen af "blandingsfortyndere" jf. luftvejledningen.

I §2 nr. 14 er defineret, at en egnet olieudskiller er en rensemetode, der kan reducere olieindholdet i spildevandet fra vaskehallen.

En udskiller er ikke en metode, men en fysisk enhed, hvorfor definitionen bør omformuleres. En definition kunne være, at det er en udskiller dimensioneret i overensstemmelse med DS/EN 858.

I §2 nr. henvises til §12 stk. 1, dette bør være §12 stk.4.

§3: "Hvor autoværkstedet befinder sig i tilknytning til et benzin- og dieselanlæg, gælder bestemmelserne i denne bekendtgørelse for de samlede aktiviteter på ejendommen". Det betyder, at fordi der er et autoværksted i tilknytning til en benzinstation, så er det Autoværkstedsbekendtgørelsens regler som gælder. Dermed medfører, at der ikke er mulighed for en regulering af tanke og rør, salgspladser etc. Paragraffen bør udgå.

Kapitel 2

§5 stk. 2 der bør tilføjes et nyt pkt. om hvilke oplysninger, anmeldelsen skal indeholde: Oplysninger om der anvendes produkter som ikke overholder definitionen på "blandingsfortyndere".

§ 7 stk. 1, sidste sætning er en gentagelse af §21 "Afstandskravet gælder også for etablering af anlæg eller aktiviteter på bestående autoværksteder, som ikke tidligere har haft autolakering." Dette er overflødigt, når der i § 21 om bestående anlæg står, at "Kravene til etablering og drift i §§ 6-14 gælder i deres helhed, hvis et autoværksted, der er omfattet af § 20, ønskes udvidet eller ændret på en måde, der indebærer forøget forurening."

§ 7 om afstandskrav til autolakering. Hvorfor skal autolakering både reguleres med afstandskrav til forureningsfølsomt område og opfylde krav om beregning af nødvendig skorstenshøjder. Ingen andre brancher skal overholde både og. Det bør fremgå om der kan dispenseres fra afstandskravet på de 100 meter, hvis der fx indføres rensning.

§ 7,1, sidste sætning:

"Afstandskravet gælder også for etablering af anlæg eller aktiviteter på bestående autoværksteder, som ikke tidligere har haft autolakering." Dobbelt, når der i § 21 om bestående anlæg står, at "Kravene til etablering og drift i §§ 6-14 gælder i deres helhed, hvis et autoværksted, der er omfattet af § 20, ønskes udvidet eller ændret på en måde, der indebærer forøget forurening." Derfor er det overflødigt også at skrive det i § 7,1.

§7 stk. 2 – der mangler en nærmere definition af "pletvise små skader" - er det en hel skærm eller en kofanger?

Dato: 20 marts 2019

Sags ID: SAG-2019-01680

Dok. ID: 2734850

E-mail: CWEB@kl.dk

Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 2 af 4

Når man reparerer lakskader, så er man typisk nødt til at male en større flade (fx en dør, skærm eller en hel side af bilen) for ikke at få forskellige synlige nuancer i lakken. Derfor giver definitionen "pletvise små skader" ikke mening uden en forklaring. Pletvise små skader kan evt. defineres som en bagatelgrænse for maksimal emission af autolak i liter per time.

Kapitel 3

§10 stk. 2. Her bør det tilføjes, at hvis der anvendes produkter som ikke overholder definitionen på "blandingsfortyndere" skal der udføres OML-beregninger til beregning af afkasthøjde eller behov for rensning. Bilag 1 bør IKKE anvendes her.

§ 10 stk.6, punkt 1: Er det meningen at Emissionskoncentrationen er den samme som Immissionskoncentrationen/B-værdien. Findes der løsninger hvor det er muligt?

§ 10 stk. 6 punkt 1 og punkt 4 er kun omtalt blandingsfortyndere, men der kan også anvendes andre produkter. Herunder fx vandbaserede produkter med et ganske lille indhold af VOC eller produkter for hvilke der en B-værdi, som er mere skærpet end for blandingsfortyndere. Det står ikke klart, hvordan det håndteres.

§10 stk. 6, 2) Hvordan skal det dokumenteres, at udledningen af farvepartikler overholder 99,97 % - er det tilstrækkeligt med leverandørens garanti?

I § 10 stk. 6 punkt 4 står anført "og kontinuert måling af koncentrationen af blandingsfortyndere".

Det må antages, at der med denne sætning ikke menes, at der skal ske kontinuert emissionsmåling. Umiddelbart er det svært ud af konteksten at læse, hvad der konkret menes.

§10 stk. 6. nyt punkt 5): der udelukkende anvendes produkter som overholder definitionen på "blandingsfortyndere"

I § 12 stk. 1 står der ikke særskilt noget om vaskehaller. Her gælder det generelt, at spildevand, fra arealer hvor der kan forekomme spild af benzin, andre olieprodukter mm. (herunder også hvis der er afløb fra værksteder), skal passere "egnet" olieudskiller, dvs. en olie- og benzinudskiller.

Egnet olieudskiller og vaskehaller er nævnt i § 12, stk. 4, sammen med sprøjtekabiner. En udskiller til sprøjtekabiner kan ikke dimensioneres som var det til en vaskehal.

§ 18: Betyder den §, at værkstedet skal oplyse til kunden, hvem, der er tilsynsmyndighed, hvis de bliver spurgt? Kan med fordel formuleres mere tydeligt.

KL står til rådighed for uddybning af bemærkningerne, hvis det ønskes.

Med venlig hilsen

Charlotte Weber
Konsulent

Dato: 20. marts 2019

Sags ID: SAG-2019-01680
Dok. ID: 2734850

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4



Dato: 20. marts 2019

Sags ID: SAG-2019-01680
Dok. ID: 2734850

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Davenka ApS
Bygmestervej 10
DK-5600 Faaborg
Tlf. +45 63 61 00 26
Fax +45 63 61 03 16
davenka@davenka.dk
www.davenka.dk
CVR-nr. 27435289
VAT no. DK 27435289
Bank: 3224-10153697
Swift: DABADKKK
IBAN (DKK):
DK8430000010153697
IBAN (EUR):
DK7030003224273975

20.03.2019

MST-12-00005

Høring om udkast til bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen)

Med henvisning til høringsudkast til ovenstående skal vi hermed tillade os at fremsende nedenstående bemærkninger til høringsudkastet.

Det fremgår af § 10, stk. 6, at de ændrede regler skal gælde for sprøjtekabiner til autolakering, som kun benyttes til pletvise små skader. Anlæg af denne type vil teknisk og fysisk også kunne benyttes til lakering, som ikke falder inden for autolakering, og vil inden for autolakering kunne benyttes til betydeligt større lakeringsarbejder end pletvise små skader. Det vil i praksis være vanskeligt at kontrollere, om anlæggene benyttes til andre opgaver end autolakering, og om de til autolakering benyttes til andre opgaver end pletvise små skader.

Af § 10, stk. 6, 1) fremgår, at sprøjtekabinen skal indrettes og ventileres sådan, at emissionskoncentrationen i ventilationsafkastet ikke overstiger 0,001 mg/m³ for partikler. Hvis man skal sikre maksimalt 0,001 mg/m³, skal det specificeres, hvilken partikelstørrelse der skal regnes med, eller i henhold til hvilke normer, dette skal dokumenteres. Generelt er 0,001 mg/m³ en meget lav partikelemissionskoncentration, som ikke kan genkendes fra krav til ventilationsafkast fra andre processer og industrier.

Af § 10, stk. 6, 2) fremgår, at der skal ske rensning af farvepartikler på mindst 99,97 % af partiklerne i luften. Det er uklart, i henhold til hvilke normer dette skal dokumenteres. Det kunne ligne en henvisning til normen BS EN1822, standard for bl.a. HEPA-filter. Hvis efterlevelse skal sikres efter konkrete forhold, skal man have viden om antal og størrelse af farvepartikler, hvilket i praksis vil være vanskeligt eller umuligt at fastsætte og kontrollere.

Tilsyneladende har én dansk virksomhed for relativt nyligt udviklet en teknisk løsning, som kan opfylde betingelserne nævnt i § 10, stk. 6. Vi har ikke kendskab til, at andre virksomheder kan levere sprøjtekabiner, som lever op til kravene i § 10, stk. 6. Dette formodes at indebære, at denne ene virksomhed reelt vil få monopol på dette marked.

Davenka ApS
Bygmestervej 10
DK-5600 Faaborg

Tlf. +45 63 61 00 26
Fax +45 63 61 03 16

davenka@davenka.dk
www.davenka.dk

CVR-nr. 27435289
VAT no. DK 27435289

Bank: 3224-10153697
Swift: DABADKKK

IBAN (DKK):
DK8430000010153697
IBAN (EUR):
DK7030003224273975

Ovenstående virksomhed har tilsyneladende udtaget patent i relation til en løsning, som vil kunne opfylde betingelserne i § 10, stk. 6. Dette vil yderligere vanskeliggøre andre virksomheders muligheder for at udvikle og sælge produkter efter de nye regler, hvilket yderligere forstærker risikoen for monopol på dette område.

Af § 24 fremgår den 1. juli 2019 som ikrafttrædelsesdato. Denne ikrafttrædelsesdato meget tæt på datoen for vedtagelse vil ikke give tilstrækkelig tid til andre producenter til om muligt at udvikle lignende teknologier til efterlevelse af § 10 stk. 6. Dette vil reelt give én virksomhed monopol i det mindste i en vis og betydelig periode.

Hvis der er spørgsmål til ovenstående, er De velkommen til at kontakte undertegnede på telefon 22441715.

Med venlig hilsen

Davenka ApS



Tommy Kirkegaard



20. marts 2019

MOLO

DI-2019-00924

Deres sagsnr.: MST-12-00005

Miljøstyrelsen - Erhverv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Sendt elektronisk til mst@mst.dk
cc. Zohal Bakhtari Masood, zobak@mst.dk

Autoværkstedsbekendtgørelsen høringssvar fra DI, MST-12-00005

DI har modtaget materialet om forslag til ændring af autoværkstedsbekendtgørelsen i høring og takker for muligheden for at give bemærkninger.

Fra DI hilser vi tiltaget om at muliggøre mindre autolakeringsopgaver mere fleksibelt velkomment og er glade for, at styrelsen vil lade reglerne åbne for forretningsudvikling i branchen. Dog vil det foreslåede ændringer næppe skabe baggrund for større ændringer i branchen, som kan realisere et forretningspotentiale fuldt ud. Dette begrundes nedenfor, ligesom vi giver forslag til forbedringer af forslaget.

Det er vigtigt for DI, at der til stadighed opretholdes konkurrencemæssigt jævnbyrdige vilkår i branchen. Det er derfor vigtigt, at ændringen af håndhævelsen af ændringen af bekendtgørelsen kan håndhæves, så der ikke opstår et rum for mindre seriøse, nomaderende autolakerere, som kan undergrave branchens miljøprofil. Vi forudsætter derfor, at de kommunale tilsyn følger op på de virksomheder, som starter disse aktiviteter, på samme niveau som det i dag sker for stationære autolakeringsanlæg.

Vi forudsætter på tilsvarende vis også, at de relevante arbejdsmiljøregler for disse anlæg på tilsvarende vis håndhæves.

Bekendtgørelsen slår ikke fast, om der er tale om stationære anlæg, midlertidige anlæg på en bestemt lokalitet, eller om det drejer sig om små, mobile anlæg til udførelse af mindre autolakeringsopgaver. Dette kan med fordel gøres tydeligere for at hjælpe læseren med at identificere, hvem og hvilke aktiviteter, der er omfattet.

Udkastet til bekendtgørelse tillægger kommunalbestyrelsen på det pågældende sted, hvor arbejdet skal gennemføres, kompetence til at dispensere fra afstandskravet (§ 7) og de generelle krav til sprøjtekabiner i § 10, idet kravene i § 10, stk. 6 i stedet skal overholdes.

DI finder, at dispensationsordningen i § 7 er en forkert måde at håndtere myndighedsbehandlingen af sager efter disse dele af autoværkstedsbekendtgørelsen. Autoværkstedsbekendtgørelsens grundkoncept er lavet ud fra anvendelse af stationære



autolakeringsværksteder, der anvendes til mange lakeringsopgaver det samme sted. Udviklingen i branchen går i retning af også at håndtere mindre lakskader ude hos kunden – ligesom vi dag kender det fra reparation og udskiftning af autoruder.

Her vil man typisk udføre en lille og kortvarig operation i nærheden af kundens parkeringsplads. Servicen vil sandsynligvis ofte blive bestilt via en hjemmeside. Det betyder, at virksomheden ikke på forhånd ved, hvor der skal udføres arbejder. Det vil derfor være praktisk umuligt at ansøge den pågældende kommunalbestyrelse, hvor arbejdet skal udføres, hver gang en kunde henvender sig, før arbejdet kan udføres og med op til fire ugers behandlingstid. Man vil typisk også være aktiv i et større antal kommuner samtidig. Operationstiden på hvert sted vil desuden være så kort, at der næppe vil kunne tales om en væsentlig miljøpåvirkning på stedet, som det vil være relevant at regulere yderligere.

Alternativt må man ansøge et antal kommuner om dispensation på forhånd til at udføre aktiviteten uspecifikke steder i et uvist tidsrum, f.eks. et til fire år efter § 10, stk. 6. I denne situation vil dispensationer efter § 7 næppe kunne realitetsbehandles. Dette vil være en urimelig administrativ procedure og byrde for både virksomheder og kommunalbestyrelser.

Resultatet kan være, at nogle kommunalbestyrelser ikke udsteder dispensationer, og biler derfor køres til en p-plads i nabokommunen, hvor arbejdet kan udføres. Dette vil ikke på nogen måde sikre en bedre håndtering af miljøforholdene omkring disse aktiviteter.

DI vil derfor foreslå, at der i stedet tages udgangspunkt i styrelsens - i øvrigt udmærkede - forslag i § 10 om krav til sprøjtekabiner, samt hvordan der med procedurer og dokumenterede egenindsatser i virksomhederne kan sikres, at miljøbelastningen de steder, hvor aktiviteter foregår som mobil autolakering, holdes under kontrol – det nuværende forslags § 10, stk. 6, punkt 3 og 4.

Dette kan etableres som en anmeldeordning for virksomheder med udgangspunkt i den kommune, hvor virksomheden har sit lager, garage med udkørende biler, værkstede m.v. Her kan det kommunale miljøtilsyn sikre, at virksomhedens procedurer og retningslinjer overholdes.

Forslagets § 10, stk. 6, pkt. 4 indeholder krav om kontinuert måling af koncentrationen af blandingsfortyndere. Kontinuert måling af blandingsfortyndere er næppe teknisk muligt for nuværende. Ved i stedet at anvende registrering af anvendt mængde materiale på stedet kan formålet med måling af blandingsfortyndere over tid løftes, idet operationstiden vil være relativt kort. I praksis vil tiden, hvor der håndterer blandingsfortyndere ikke være mere end op til en halv time ud af den samlede operationstid på stedet. Kontinuet måling over et så kort tidsrum vil næppe give et

repræsentativt billede af situationen. Ved registrering af medgået materiale kan VOC-bekendtgørelsens regler også håndteres.

Det giver ikke mening at foretage dispensation for hvert aktivitetssted, hvor der udføres mobil autolakering, da dette kun er aktivt i få timer – typisk 2-6 timer.

DI og Bilbranchen vil eventuelt foreslå supplerende vilkår til § 10, stk. 6, punkt 4:

- Identifikation af den udførende virksomhed på "åstedet", f.eks. med navn og CVR-nummer, som i dag også skal findes på erhvervsregistrerede biler.
- Registrering i logbog/driftsjournal/kunderegister af udførte opgaver, med sted og tidsangivelse.

DI foreslår et møde med styrelsen, hvor eksisterende forslag til ændringen af bekendtgørelsen og vores foreslåede korrektioner kan diskuteres, idet vi ikke har været inddraget i det forberedende arbejde til styrelsen forslag. Endvidere kan der præsenteres eksempler på praksis i andre lande.

I øvrigt undrer det DI, at Miljøbeskyttelseslovens § 35, stk. 2 angives som hjemmelsparagraf al den stund, at autoværksted ikke er på godkendelsesbekendtgørelsens bilag. Denne hjemmel anvendes i øvrigt heller ikke i det nye forslag til bekendtgørelse om miljøkrav til affaldshåndteringsvirksomhed. Dette punkt bør opdateres i en endelig version af bekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Morten Løber
Chefkonsulent

Tina Selma Wedel Bjerregaard

Fra: Helle Munch Sørensen <hmus@syddjurs.dk>
Sendt: 18. marts 2019 11:32
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Zohal Bakhtari Masood
Emne: MST-12-00005

Til Miljøstyrelsen.

Hermed høringsvar til udkast til autoværkstedsbekendtgørelsen.

I høringsbrevet er det beskrevet, at ændringerne giver mulighed for at etablere små anlæg til autolakering af små skader i "mobile sprøjtekabiner".

I udkast til bekendtgørelse er kun benævnelsen "sprøjtekabine" brugt.

Jeg er i tvivl om, hvorvidt der menes, at der kun kan dispenseres fra afstandskravene, hvis lakering sker i en mobil sprøjtekabine, eller om meningen er, at der skal gives mulighed for også at bruge en mobil sprøjtekabine ud over en almindelig sprøjtekabine.

Der bør evt. være en definition af "sprøjtekabine" i § 2.

Syddjurs Kommune har en aktuel sag, hvor en virksomhed indenfor 100 m til forureningsfølsomt område ønsker at kunne tilbyde lakering af pletvise skader med dispensation efter § 7, stk. 2 i udkastet, men han vil gerne kunne udføre arbejdet i en tradition sprøjtekabine iht. arbejdsmiljøet.

Jf. ovenstående, er jeg i tvivl om, hvorvidt de nye dispensationsmuligheder vil give mulighed for at meddele dispensation i dette tilfælde.

Venlig hilsen



Helle Munch Sørensen
Miljøteknolog
Miljø og Klima

Direkte +4587535243
Mobil +4551649561
hmus@syddjurs.dk

Syddjurs Kommune • Miljø og Klima • Lundbergsvej 2 • 8400 Ebeltøft • Tlf +4587535000 • www.syddjurs.dk • CVR: 29189978

Tina Selma Wedel Bjerregaard

Fra: Kenneth Johnsen <info@bulespecialisten.dk>
Sendt: 17. marts 2019 12:28
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Zohal Bakhtari Masood
Emne: MST-12-00005 - ændring af autobekendtgørelsen

Hej

Det er med glæde at se at der endelig er udsigt til at der kommer en ændring på dette område.
Jeg er selv fagmand indenfor "smart Repair" hvilket vil sige småskader, buleudretning og små lakreparationer.
Jeg kan sige dette til forslaget:

Reparation af småskader og autolakering er to forskellige ting som der ikke kan sammenlignes da der er to forskellige reparationsmetoder.

Når jeg f.eks. maler en ridse i en kofanger eller lignende
Bruger jeg 90% af gangene under 10ml maling og 25ml klarlak – det er så lille et forbrug.
Udstyret til at male disse småskader er heller ikke at sammenligne da dette minder om en "airbrush", sprøjtestøvet ved disse lakpistoler er minimalt, dysen er 0.8 mm – autolakere bruger 1.4 – 1.4 mm.

Sammenlignet med en autolaker vil have malet hele kofangeren, og der vil skulle bruges meget mere maling og klarlak, vi snakker om 300-400ml klarlak til en kofanger.

Hvis vi sammenligner forbruger af blandingsfortyndere ved en autolaker og når man laver småskader så er forbruget måske 5% eller mindre af hvad en autolaker bruger på samme skade.

Med et kulfilter på udsugningen gør denne kabine mere miljøvenlig end de etablerende autolakeringsværksteder, og når vi nu snakker om miljø og klima i den her tid.

Da luften som kommer ud er 99,9% ren, det er det ikke hos traditionel autolakere.

Jeg mener også skal at det skal gælde alm. Malerkabiner hvor samme funktion og filter kan blive installeret så den lever op til de krav der bliver sat - da en almindelig malerkabine suger luften bedre og giver bedre arbejdsmiljø.
En alm. Malerkabine suger luften nedefra - en mobil kabine suger i siden. Det er bedst at suge sprøjtestøv nedfra.

Ved at kunne undgå 100meter reglen med sådan en kabine vil mange småskader blive lavet på denne måde og helt sikkert sænke udlukning af blandingsfortyndere i luften da det vil sætte sig i et kulfilter.

Til slut kan i prøve at se denne her video hvor jeg reparerer en alufælg med en kantstensskade.
I videoen bliver brugt maks. 5 ml maling og 15 ml klarlak hvis ikke mindre... - dette er ikke er at sammenligne med autolakering som i øvrigt også kræver uddannelse for at udføre Korrekt reparation.

Sprøjtestøvet er nærmest ikke eksisterende ved denne reparationstype som i kan se på videoen.

<https://www.youtube.com/watch?v=6-hUldmZwc4>

Med venlig hilsen
Kenneth Askov Johnsen
Indehaver



Bulespecialisten.dk, cvr 28209878 - Tlf. +45 30 13 18 55 - Facebook : www.facebook.com/Bulespecialisten

NYHED

You Tube Channel

www.youtube.com/channel/UC5yOPdVdG4iWY_Wqpoiqv6Q

Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen
mst@mst.dk zobak@mst.dk



Autoskade og Køretøjsbygger
Branchen i Danmark
Est. 1907

11. marts 2019

Vedr.: journalnummer MST-12-00005

Høring om udkast til bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen).

Med reference til ovennævnte høring, tillader vi os at svare på høringen.

SKAD er brancheforening for blandt andet autolakerere og karrosseriværksteder i Danmark. Derfor svarer vi på høringen med håb om at vores bidrag kan medvirke til bekendtgørelsens udformning.

Generelt hilser vi nye tiltag velkommen. Vi har dog væsentlige miljømæssige betænkeligheder ved at udføre lakering med sprøjetlak (maling) på offentlige steder (Spot repair paint), så som parkeringspladser og steder hvor personer og dyr færdes.

I høringen § 10, Stk. 6 stilles der konkrete krav om afkast af udsugning og forurening ved åbning af døre, samt filterskifte og dokumentation.

Man glemmer dog fuldstændigt, at malingspartikler falder til bunds på grund af tyngdekraften og ligger løse på bunden/underlaget. Det betyder at de partikler, der ikke bliver udsuget eller sætter sig fast på køretøjer falder til bunds og efterlades derved på parkeringspladsen, såfremt der ikke er monteret en fast bund i kabinen. Desuden kan der ved kraftig vind blæses partikler fra bunden af kabinen ud i det fri.

Ved regn kan dette også betyde at partikler vaskes ud i naturen. Også malingsrester på sko kan efterlades på offentligt sted. Da det drejer sig om små lakeringer, så må man antage en hyppig transfer af biler ind og ud af stedet, hvilket øger muligheden betydeligt for at et stort antal partikler forlader kabinen.

Denne kontaminering kan bidrage til forgiftning af jorden, grundvand, skade børn der leger i nærheden og dyr der træder i malingspartikler. Dette gælder også vandbaseret maling!



SMVdanmark
- det nye Håndværksråd



Da det ikke er muligt at udøve on-spot kontrol af hvor vidt at porte/døre/teltduer åbnes i utide, kan for eksempel børn og dyr komme for tæt på det sted, hvor der lakeres, hvorved dampe og lakstøv kan indåndes.

Såfremt sådant anlæg sættes i drift, så skal sådant et anlæg have en fastmonteret bund, så som en container, der er specielt indrettet til formålet, samt en sluse, så partikler ikke kan komme ud i det fri når porte åbnes.

Der skal også sikres filtersystemer i bund med sugefunktion, så lak og maling, der ligger i bunden, bliver opsamlet og ikke kan nå ud i det fri. I fastmonterede malerkabiner skiftes disse filtre typisk en gang hver 14 dage og op til en måned, hvilket viser at faldende partikler skal tages alvorlige.

Man kunne forestilles sig at rigtig mange påbegynder med lakering af små skader ved for eksempel store shoppingcentre, koncertsteder, strandnærhed og andre steder hvor mange biler parkeres. Dermed kan forureningsmuligheden øges betydeligt, hvilket vil kræve store ressourcer for myndighederne at holde styr med.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD

thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523

Godkendt syns- og skønsmand under Teknologisk Institut.

Godkendt sagkyndig for Domstolsstyrelsen iht. retsplejeloven § 404, Stk. 3.



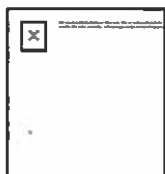
Tina Selma Wedel Bjerregaard

Fra: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sendt: 5. marts 2019 14:56
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Zohal Bakhtari Masood
Emne: J. nr. MST-12-00005; Høring over udkast til autoværkstedsbekendtgørelsen

Sag: MST-12-00005
Sagsdokument: 8754468

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring og kan kun bifalde, at lovgivningen følger tiden, herunder behovet på værkstederne for at opstille små, mobile sprøjtekabiner til håndtering af mindre sprøjte- og lakeringsarbejde.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Juridisk chef, advokat (L)

Mobil +45 8877 2264

Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

*Sikker e-mail kan sendes til cvr.
nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se
[her](#).*

Miljøstyrelsen

Valby den 04-03-2019

ATT: Zohal Bakhtari Masood
Deres journalnummer MST-12-00005

ANG: Bemærkning til høringsudkast til bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen)

AMS-Miljø v/ Johnny Lauridsen (Tidligere Autobranchen Danmark) samt R-Cell Energy v/Bjarke Marcell, har i tæt samarbejde med Miljøstyrelsen og Force Technology, igennem de sidste 2 år arbejdet på at få ændret autobekendtgørelsen, således at bekendtgørelsen giver mulighed for at renere teknologi kan indføres i autolakeringsindustrien.

Vi ser med glæde, at man næsten har fulgt vores anvisninger og intentioner med ændringen af ovennævnte bekendtgørelse, men på nogle ganske få punkter må vi dog gøre en indsigelse, såfremt vi ikke igen om et år skal ud i endnu ændringer af bekendtgørelsen.

Nedenstående passus med rødt, beskriver at kabinerne kun må benyttes til "pletvise små skader"

§ 7. Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter ansøgning, i forbindelse med behandling af en anmeldelse, træffe afgørelse om at dispensere fra afstandskravet i stk. 1 for sprøjtekabiner til Autolakering, hvis dette er begrundet i sprøjtekabinens særlige indretning, jf. § 10, stk. 6, og som kun benyttes til pletvise små skader.

§ 10. Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan efter ansøgning, i forbindelse med behandling af en anmeldelse, træffe afgørelse om at dispensere fra kravene i stk. 1-3 ved etablering af sprøjtekabiner til Autolakering, som kun benyttes til pletvise små skader, hvis

Indenfor ca. 1 år har vi kabiner på marked i fuld skala, forstået som almindelig størrelse på kabiner, til alle former for lakering, med præcis samme teknologi som de små kabiner der pt. er på marked, dette i anerkendelse af, at det simpelt hen er nødvendig med renere teknologi, /rensningssystemer der kan erstatte afkast af en ikke ubetydelig højde, på grund af at de lakmaterialer der i dag er på vej ind på marked, og som indeholder stoffer med en utrolig lav b-værdi, der vil volde de fleste autolakeringsværksteder i Danmark problemer med afkasthøjderne.



Vi vil derfor foreslå, at den passus og som kun benyttes til pletvise små skader.
Undlades,

Dette vil automatisk medføre at de nye store kabiner kan få dispensation, uden at skulle ud i en diskussion om, at der i bekendtgørelsen står som kun benyttes til pletvise små skader.

Vi håber at de vil tage denne indsigelse og forslag til ændring med i bekendtgørelsen

Venlig hilsen

Johnny Lauridsen
Chefkonsulent
Autoriseret arbejdsmiljø & Miljørådgiver

AMS-Miljø
Gerdasgade 2, 2500 Valby
Tlf: 2724 0651 / 2080 5562
Mail: jla@amsmiljo.dk



AMS-MILJØ

Arbejdsmiljø - Miljø & Sikkerhed

Samarbejdspartner Nørskov Miljøteknik ApS
& R-Cell Energy ApS.

Tina Selma Wedel Bjerregaard

Fra: Marianne Bentsen DK <Sekretariat@danskekloakmestre.dk>
Sendt: 14. marts 2019 09:16
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Zohal Bakhtari Masood
Emne: MST-12-00005: Miljøstyrelsens høring om ændringer i bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen) , j.nr. MST-12-00005

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Danske Kloakmestre takker for muligheden for af afgive høringssvar vedrørende Miljøstyrelsens høring om ændringer i bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen) , j.nr. MST-12-00005.

Danske Kloakmestre har ingen kommentarer til høringen.

Venlig hilsen
Marianne Bentsen
Sekretær, Danske Kloakmestre
Tlf. direkte: 72 16 02 07



Sekretariat:
Nørre Voldgade 106 · 1358 København K
www.danskekloakmestre.dk

Tina Selma Wedel Bjerregaard

Fra: Eurolab Danmark <info@eurolabdanmark.dk>
Sendt: 26. februar 2019 11:02
Til: Zohal Bakhtari Masood
Emne: RE: MST-12-00005: Miljøstyrelsens høring om ændringer i bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen)

Kære Zohal Bakhtari Masood,

På vegne af Eurolab Danmark takker jeg for det fremsendte høringsmateriale. Efter gennemgang af materialet, har jeg dog vurderet, at det ikke indeholder elementer med relevans for nogen af vores medlemmer. Det vil således ikke blive udsendt i medlemskredsen (hvoraf enkelte allerede står på høringslisten).

Eurolab Danmark vil dog fortsat gerne stå på Miljøstyrelsens høringslister.

Med venlig hilsen

Lorens P. Sibbesen

Faglig sekretær

Eurolab Danmark

Tlf. 47 72 17 07 / Mob. 20 24 03 07

info@eurolabdanmark.dk

www.eurolabdanmark.dk

From: Zohal Bakhtari Masood [mailto:zobak@mst.dk]

Sent: 20. februar 2019 11:31

Cc: Hans Erling Jensen <haeje@mst.dk>; Ulla Ringbæk <UR@MST.DK>; Lasse Tellerup Møller <latha@mst.dk>; Kristine Raunkjær Stubdrup <krst@mfv.dk>

Subject: MST-12-00005: Miljøstyrelsens høring om ændringer i bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen)

Miljøstyrelsen sender hermed udkast til ændringer i bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (autoværkstedsbekendtgørelsen) i høring.

Høringsmaterialet er offentliggjort på [høringsportalen.dk](https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62758): <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62758>

Miljøstyrelsen skal anmode berørte myndigheder, virksomheder, organisationer og andre interessenter om at indsende bemærkninger til høringsudkastet **senest onsdag 20. marts 2019**.

Høringssvaret bedes sendt til Miljøstyrelsen på e-mailadressen mst@mst.dk med angivelse af journalnummer MST-12-00005 i emnefeltet, og med kopi til zobak@mst.dk.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på Høringsportalen. Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og mailadresse.

Bekendtgørelsesudkastet er sendt i høring hos de parter, der fremgår af høringslisten, som er lagt på Høringsportalen.

Eventuelle spørgsmål til bekendtgørelsesudkastet kan rettes til:

- Miljøtekniker Hans Erling Jensen, haeje@mst.dk, 41 96 94 97
- AC-fuldmægtig Zohal Bakhtari Masood, zobak@mst.dk, 30 55 14 81

Venlig hilsen