

MILJØstyrelsen  
Jord & Affald

28. februar 2006  
3013-0008  
AWD/PGR/LVE

### Høringsnotat

#### Vedr. Lov om ændring om miljøbeskyttelse (producentansvar, udtjente biler) 2. høring

Efter høringen er der foretaget ændringer af lovforslaget, der derfor har været sendt i en ny høring. Udkastet til lovforslaget blev sendt fornyet høring den 24.10. 2005 med høringsfrist den 21.11.2005. I den fornyede høring blev lovforslaget sendt til de høringsparter, som havde svaret på den første høring.

Følgende organisationer har fremsendt skriftlige høringssvar:

- Advokatrådet/Advokat Samfundet
- Bil Genbrug Danmark (BGD)
- Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF)
- Dansk Auto Genbrug (DAG)
- Dansk Industri (DI)
- De Danske Bilimportører (DBI)
- Den Danske Bilbranche
- Erhvervs- og Selskabsstyrelsen – Departementet
- Fagligt Fælles Forbund 3 F
- Forsikring og Pension
- Forbrugerrådet
- Genvindingsindustrien (GI)
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet
- HTS-Arbejdsgiverforeningen
- HTSI Erhvervsorganisationen
- Erhvervs- og Selskabsstyrelsen – Konkurrencestyrelsen

Følgende høringsparter havde ingen bemærkninger til udkastet til lovforslaget: Dansk Industri, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund 3F, Forbrugerrådet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, HTS-Arbejdsgiverforeningen. Erhvervs- og selskabsstyrelsen oplyser, at ændringerne i forslaget ikke giver anledning til ændring af deres oprindelige høringssvar.

BGD har meddelt, at de generelt fastholder bemærkningerne i deres oprindelige høringssvar.

## **Høringssvar fra anden høring og Miljøstyrelsens bemærkninger hertil:**

### **Producentregister – administration af en eventuel tildelingsordning**

HTSI og GI finder det positivt, at man har ladet sig inspirere af reglerne på WEEE- området, og lader en godkendt privat organisation håndtere producent- og importørregisteret.

HTSI, DAG, BGD og GI er tilfredse med, at der er etableret vandtætte skotter mellem ”det private selskab” og ”den kollektive ordning” og Miljøordningen for biler. BGD opfordrer til en tydeliggørelse af denne sondring i bemærkningerne til lovforslaget.

DAF tilbyder sin aktive medvirken i forbindelse med opbygningen af og deltagelse i den private organisation, der skal administrere en tildelingsordning og vurdere forpligtelser mv. på Miljøministerens vegne. DAF oplyser, at de ikke på deres medlemmers vegne har indgået nogen form for aftaler om skrotning af biler, der kan anfægte deres habilitet til aktivt at medvirke til en sådan privat organisation. De vil gerne reflektere på et forventet udbud af opgaven, med at varetage sekretariatsvirksomheden for organisationen.

### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

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. Ændringen er sket bl.a. på baggrund af høringssvar fra den oprindelige høring. I det fremsendte lovforslag var der en fejl i de almindelige bemærkninger på side 7, idet det fremgik at det forventes, at det er Miljøordning for Biler, der skal administrere producentregisteret. Denne fejl er rettet.

### **Etablering af kollektiv ordning - konkurrence**

HTSI og GI finder, at det har været positivt at Konkurrencestyrelsen har været inddraget i processen og mener, at det har haft den konsekvens, at de kritiske punkter i aftalen mellem De Danske Bilimportører og Stena Jern og Metal er håndteret på kompetent vis for så vidt angår de konkurrencemæssige aspekter. HTSI og GI finder det positivt, at bestemmelserne om eksklusivitet er fjernet fra aftalen. Dette giver mulighed for andre aktører at bevare et forretningsgrundlag på området.

Konkurrencestyrelsen foreslår at ”kommercielle vilkår” i § 9 q, stk. 3, nr. 3, udgår og erstattes med ”ikke-diskriminerende vilkår”, da denne formulering er almindelig anvendt i konkurrenceretten. Konkurrencestyrelsen bemærker også, at misbrug af en dominerende stilling, herunder anvendelse af ulige vilkår for ydelser af samme værdi, allerede er forbudt efter konkurrencelovens § 11. Det bør tydeligt fremgå af bemærkningerne til § 9 q, stk. 3, nr. 3, at denne bemyndigelsesbestemmelse ikke har til formål eller hensigt at indføre en dobbeltregulering eller erstatte forbuddet i konkurrencelovens § 11 med en sektorspecifik regulering. Konkurrencestyrelsen foreslår endvidere, at det i bemærkningerne til § 9 q, stk. 3, nr. 3, indføjes, at bemyndigelsen alene kan anvendes til at udfylde rammerne af forbudet i konkurrencelovens § 11.

DAG finder, at det har været konstruktivt, at Konkurrencestyrelsen sammen med Miljøstyrelsen har sikret, at de konkurrencemæssige forhold lever op til lovgivningen.

BGD finder det positivt, at der er taget initiativ til tiltag der sikrer, at godkendte affaldsbehandlere får adgang til affaldsbehandling af biler. BGD bemærker, at der i lovforslaget er anført at ”denne forpligtelse skal kun pålægges en kollektiv ordning, hvis denne har en dominerende markedsandel”,

BGD ønsker oplyst hvornår der er tale om en dominerende markedsandel. BGD mener, at såfremt at andelen måles i forhold til den samlede antal afregistrerede biler på årsbasis, vil bestemmelsen aldrig få betydning, da andelen af de af loven omfattede "biler uden markedsværdi" ikke vil kunne betegnes som betydelig. Hvis målingen derimod sker i forhold til antallet af skrottede "biler uden markedsværdi" kan bestemmelsen få praktisk betydning i udmøntningen af bekendtgørelsen. BGD foreslår, at bemærkningerne i lovforslaget tydeliggøres på dette punkt.

BGD ønsker offentliggørelse af detaljer i den aftale, der er indgået mellem De Danske Bilimportører og Stena Jern og Metal om f.eks. prisfastsættelsen for miljøbehandlingen og varigheden heraf. BGD finder, at aftalen har betydning for den samlede virkninger af den nye lovgivning, da vil blive stillet krav til en fremtidig konkurrencesituation om, at Stena Jern og Metal er forpligtet til at tilbyde andre eksisterende ophugningsvirksomheder at indgå i ordningen. BGD stiller spørgsmål ved, at forpligtelsen til at den sidste ejer kan få affaldsbehandlet en udtjent bil gratis ligger hos Stena Jern & Metal og ikke hos DBI, som repræsenterer producenterne af biler. BGD mener at lovforslaget er konkurrenceforvridende, og at det ikke tydeligt fremgår af lovforslaget hvad begreberne "gennemsigtige og kommercielle vilkår" i § 9 q, stk. 3 dækker over.

BGD opfordrer Miljøstyrelsen til at fremlægge hovedlinierne i den aftale der er indgået mellem DBI og Stena Jern & Metal, så lovforslagets konsekvenser konkret kan vurderes i forbindelse med fremsættelsen overfor folketinget.

DAG bemærker, at hvis små og mellemstore virksomheder ikke ønsker indgå aftale med DBI om affaldsbehandling af biler og lade sig "presse" til at arbejde for 0 kr. i forbindelse med affaldsbehandling af udtjente køretøjer, så er det DAG's opfattelse, at der sker en hindring af små- og mellemstore virksomheders lige muligheder for adgang til markedet. DAG finder, at der ikke er lige konkurrencevilkår tilstede på markedet. DAG vælger dog at tage Konkurrencestyrelsen ord for pålydende om, at der ikke vil ske konkurrenceforvridning som følge af lovforslaget.

BGD ønsker oplyst hvilken betydning SKAT's afgørelse vedrørende betaling af moms for et skønnet beløb for miljøbehandling af udtjente køretøjer, har fået de i aftalen fastsatte betalingsvilkår. BGD finder, at problemstillingen er aktuel, da den nye lovgivning er baseret på, at DBI forventer at kunne løfte sit ansvar for tilbagetagning af udtjente køretøjer på vilkår som "ikke medfører omkostninger for de tilsluttede producenter og importører". BGD mener, at med afgørelsen fra SKAT, kommer hele lovgivningen til at hvile på en betaling for miljøbehandling, som er negativ med et endnu ikke fastsat beløb, da der ifølge SKAT under alle omstændigheder skal afregnes moms af værdien af en miljøbehandling for hver eneste bil modtaget under den kollektive ordning.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Miljøstyrelsen har taget Konkurrencestyrelsens bemærkninger til efterretning og foretaget ændringerne i lovforslaget. I lovforslaget udgår "kommercielle vilkår" i § 9 q, stk. 3, nr. 3, og erstattes med "ikke-diskriminerende vilkår". Der er sket ændringer til bemærkningerne til lovforslaget således, at det tydeligt fremgår at § 9 q, stk. 3, nr. 3, at bemyndigelsesbestemmelse ikke har til formål eller hensigt at indføre en dobbeltregulering eller erstatte forbuddet i konkurrencelovens § 11 med en sektorspecifik regulering. Der er endvidere indføjet i bemærkningerne til § 9 q, stk. 3, nr. 3, at bemyndigelsen alene kan anvendes til at udfylde rammerne af forbudet i konkurrencelovens § 11. § 9 q, stk. 3 er i den endelige udgave af lovforslaget blevet til § 9 q, stk. 4.

I bestemmelserne til i lovforslaget er der indsat en bestemmelse, som bemyndiger ministeren til at forpligte en kollektiv ordning til, helt eller delvis, at sikre eksisterende virksomheders adgang til genbrugelige dele og til at affaldsbehandlere biler. Det er tanken, at denne bestemmelse kun skal gælde for en kollektiv ordning, som har en dominerende markedsandel. Hvorvidt en kollektiv ordning har en dominerende markedsandel skal vurderes på baggrund af antallet af biler, de er ansvarlige for at tilbagetage i forhold til antallet af biler uden markedsværdi. Miljøstyrelsen er således enig med BGD, og denne fortolk er efterfølgende blevet præciseret i bemærkningerne.

Konkurrencestyrelsen har vurderet, at den aftale som DBI i første omgang havde indgået med en behandlingsvirksomhed var problematisk og konkurrencehæmmende. DBI har efter drøftelser med Konkurrencestyrelsen taget initiativ til få ændret den indgåede aftale. Aftalen er ændret således, at behandlingsvirksomheden er forpligtet til at tilbyde andre eksisterende ophugningsvirksomheder at indgå i ordningen. Dette vil endvidere sikre, at de eksisterende ophugningsvirksomheder har mulighed for at få adgang til at udtage reservedele.

BGD har i deres høringssvar givet udtryk for, at de ønsker, at hovedlinierne i den privatsretlige aftale der er indgået mellem Stena Jern & Metal og DBI bør gøres offentlig tilgængelig. Miljøstyrelsen vurderer, at det ikke er muligt at ikke fremlægge en eller dele af en fortrolig privatsretlig aftale, og kan derfor ikke efterkomme høringssparternes ønske om, at hovedlinierne i aftalen bliver offentlig tilgængelig. Miljøstyrelsen er bekendt med aftalens indhold. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at DBI kan indhente tilbud og indgå aftaler om behandlingen af de udtjente biler, som regelsættet pålægger dem at tilbagetage og affaldshåndtere biler for egen regning, forudsat at dette sker i overensstemmelse med lovgivningen herunder også konkurrencelovgivningen.

BGD har stillet spørgsmål ved om SKAT's afgørelse om betaling af moms for et skønnet beløb for affaldsbehandling af udtjente biler får betydning for ophugningsvirksomhedernes momsbetaling såfremt der modtages biler til miljøbehandling for 0 kr.

Det er Miljøstyrelsens vurdering at SKAT's afgørelse ikke har momsmæssige konsekvenser for de virksomheder, der foretager "miljøbehandling" for 0 kr. Miljøstyrelsen vil tage initiativ til at afklare dette med SKAT med sigte på at dette er afklaret inden lovforslaget fremlægges.

#### **Antal behandlingssteder/modtagepladser**

DAG oplyser, at det nu på baggrund af høringssmødet, er klart at en geografisk afstand er specificeret til max. 30-40 km, og at den sidste ejer frit kan vælge, hvem han ønsker at aflevere sit udtjente køretøj til.

DAG finder også, at selvom importørerne i medfør af deres kontrakt med Stena Jern og Metal får oprettet et system, der tager udrangerede køretøjer tilbage uden omkostninger for sidste ejer, er det stadig muligt for, at den sidste indehaver og/eller ejer af en udtjent bil, frit at vælge at aflevere sit udtjente køretøj til enhver af de registrerede behandlingsvirksomheder. DAG mener, at hvis der skal være lige ret for loven, så kan "sidste ejer" p.t. komme ud for, at der er mere end 30-40 km til nærmeste ophugningsvirksomhed, som er med i producenternes/importørernes "ordning" med Stena Jern og Metal. Bilejeren kan således ikke aflevere sin bil uden omkostninger.

### *Miljøstyrelsens Bemærkninger*

I lovforslaget bemyndiges ministeren til at stille krav til en kollektiv ordning. En kollektiv ordning forpligtes til, at etablere et passende antal modtagepladser således, at der sikres mulighed for at ejeren eller indehaveren af en udtjent bil kan aflevere den udtjente bil til en modtageplads inden for en rimelig geografisk afstand.

Miljøstyrelsens indstilling er, at bestemmelserne om geografisk dækning skal fastsættes i bilskrotbekendtgørelsen, og at bestemmelserne skal sikre at:

- Modtagepladserne skal være etableret tæt på de større byer og
- Der må maksimalt være en afstand på 50 km til en modtageplads.

Herved sikres, at hovedparten af befolkningen vil have korte afstande til en modtageplads, samtidig med, at der ikke stilles uhensigtsmæssige krav om dækning i tyndt befolkede områder.

Bilejeren kan aflevere en udtjent bil til gratis til en ophugningsvirksomhed eller en modtageplads, der indgår i den kollektive ordning. Transportomkostninger er ikke en del af producentansvaret og bilejeren skal selv betale de omkostninger der er ved transport af bilen til affaldsbehandling. Transportomkostninger er ikke omfattet af ELV-direktivet.

### **Definitioner**

GI og DAG finder det uhensigtsmæssigt, at ”væsentlige komponenter” ikke er mere præcist defineret, ligesom at der i lovforslaget mangler oplysninger om, hvem der skal udstikke retningslinier for materialeværdien af disse.

BGD mener at, lovforslaget fortsat hviler på en model, som i al væsentlighed beror på de p.t. herskende høje markedspriser for shredder-metal, og som - i det mindste indtil der er sket en præcisering af definitionerne af "gennemsigtige og kommercielle vilkår" - indeholder betydelige risici for konkurrenceforvridning til skade for den langsigtede struktur i denne del af markedet og i klar modstrid med direktivets intentioner. BGD finder, at lovforslaget er konkurrenceforvridende og opfordrer til, at der i bemærkningerne til lovforslaget tydeliggøres definitionerne for ”gennemsigtige og kommercielle vilkår”.

### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Det er Miljøstyrelsens indstilling, at det i bekendtgørelsen fastsættes at væsentlige komponenter alene er karosseri, motor og gearkasse. Motor og gearkasse vil ofte være fremstillet af aluminium og repræsenterer derfor væsentlige materialeværdier for den affaldsbehandlende virksomhed. Det er Miljøstyrelsens indstilling, at der i en bekendtgørelse skal fastsættes en maksimal pris for modtagelse af en bil med manglende komponenter og at denne skal prisfastsættes. Prisen skal baseres på en vurdering af den samlede materialeværdi af motor, gearkasse og karosseri.

Høringsparterne ønsker at ”gennemsigtige og kommercielle vilkår” bliver defineret i bemærkningerne til lovforslaget. Miljøstyrelsen har som tidligere nævnt taget Konkurrencestyrelsens bemærkninger til efterretning og foretaget ændringerne i lovforslaget. I lovforslaget udgår ”kommercielle vilkår” i § 9 q, stk. 3, nr. 3, og erstattes med ”ikke-diskriminerende vilkår”.

### **Overføre kompetencen til at udstede påbud til privat organisation**

Advokatrådet har ikke bemærkninger til ændringerne i lovforslaget, men finder det fortsat ikke retssikkerhedsmæssigt formålstjenligt, at forslaget giver ministeren hjemmel til, at tillægge en godkendt privat organisation kompetencen til at udstede påbud, jf. lovforslagets § 9u, stk. 1 nr. 8. Advokatrådet henviser til deres bemærkninger i den tidligere høring vedr. daværende udkast bestemmelser i § 9 p, stk. 1 nr. 6 og § 9 y, stk. 1, nr. 6

*Miljøstyrelsens bemærkninger*

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at det med udgangspunkt i Justitsministeriets mundtlige kommentarer ikke findes betænkeligt, at delegere kompetence til meddelelse af påbud til den systemansvarlige organisation. Baggrunden for dette er, at offentlighedsloven og forvaltningsloven skal sættes i kraft for den private organisation.