

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (producentansvar for biler)

Høringssvar fra 2. høring



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

E-mail: joaff@mst.dk

KRONPRINSESSEGADE 2  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

DATO: 23-02-2006  
J.NR.: 04-013302-06-0487  
REF.: spi-jac

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (producentansvar for person- og varebiler) (styrelsens j.nr.: M 3013-0008)**

Ved brev af 10. februar 2006 har Miljøstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været forelagt for Advokatrådets Miljø- og Energiudvalg, hvorefter bemærkes, at udkastet giver Advokatrådets anledning til at fremkomme med følgende bemærkninger:

Advokatrådet har den 21. november 2005 afgivet høringssvar på det oprindelige udkast til lovændringen vedrørende producentansvar for biler. Advokatrådet har ikke bemærkninger til de ændringer, der er foretaget i forhold til det tidligere fremsendte og kommenterede udkast til lovforslag.

Advokatrådets 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 § 9 u, stk. 1, nr. 8. Der kan her fortsat henvises til Advokatrådets bemærkninger i høringssvaret af 21. november 2005 vedrørende det daværende udkasts bestemmelser i § 9 p, stk. 1, nr. 6 og § 9 y, stk. 1, nr. 6.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad

v/formand Sune Bøttger, Knudlund Autogenbrug, Esperlundvej 18, 8693 Them

MODT. I MST.

Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K

27 FEB. 2006

Them, den 24. februar 2006

### **Vedr. ændring af miljøbeskyttelsesloven - producentansvar for udtjente biler**

BilGenbrug Danmark er, som brancheorganisation for en række af de miljø-certificerede autoophug i Danmark, blevet bedt om at fremkomme med kommentarer til det af Styrelsen nu ændrede forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. De pågældende ændringer vedrører gennemførelsen af regler om producentansvar for udtjente biler m.v. Vore kommentarer sendes såvel via mail som via almindelig post.

De vil fra vort hidtidige samarbejde omkring spørgsmål vedrørende skrotning af udtjente køretøjer og udbetaling af skrotningspræmie utvivlsomt vide, at vi - både på organisationsplan og på individuelt virksomhedsplan - stedse har arbejdet på den positive og konstruktive linie. Det gælder såvel omkring selve lovgivningsarbejdet, som i forhold til det mere bidrag-ydende arbejde, f.eks. gennem Styrelsens nedsatte arbejdsgrupper og gennem indsendte, konkrete forslag til forbedringer på området.

Indledningsvist vil vi derfor tillade os at udtrykke forundring og skuffelse over det samlede forløb af denne sag, som er ganske vigtig for vore medlemmer, ikke mindst fordi de alle - på baggrund af den hidtidige lovgivning på området - med stor entusiasme har gennemført ganske betydelige investeringer i medarbejderuddannelse, certificeringsordninger og fysiske anlæg m.v. for at leve op til såvel lovgivningens umiddelbare krav, som miljøcertificeringens og EU Direktivets indbyggede forventninger om løbende miljøforbedringer, også ud over de direkte lovkrav. Vi finder endvidere, at lovens ændringer kan få en væsentlig betydning for den fremtidige udvikling af miljøpræstationerne hos aktørerne indenfor området.

Derfor fandt vi anledning til en ganske energisk reaktion på det først fremsendte udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (se vort brev af 20. november 2005) og til den efterfølgende henvendelse vedrørende spørgsmål stillet til Miljøstyrelsen angående konkurrenceforvridning som følge af lovforslagets indhold. Disse spørgsmål står i øvrigt fortsat ubesvarede.

Med det nu fremsendte ændringsforslag til lovgivning på området, er det vor opfattelse, at forslaget i al væsentlighed blot er teknisk omformuleret og neddæmpet på nogle af de mest følsomme områder - særligt i de tilhørende bemærkninger til lovforslaget - men at det væsentlige, nemlig selve

v/formand Sune Bøttger, Knudlund Autogenbrug, Esperlundvej 18, 8693 Them  
implementeringen, endnu har til gode at udmønte sig i konkrete rammer, som senere specificeres gennem Ministerens nærmere bekendtgørelse.

Derfor må vi som udgangspunkt fastholde vore bemærkninger i vort brev af 20. november - også til det nu ændrede lovforslag. Vi ser ganske enkelt ikke ud af det foreliggende, at der er sket realitetsbehandling af mange af de bemærkninger og betænkeligheder, som vi og andre høringsparter har indsendt til Styrelsen på baggrund af første udkast.

De anfører i Deres høringsbrev, at der er "gennemført konkrete ændringer i udkastet, især med henblik på at styrke den fremtidige konkurrence på affaldsbehandlingen af udtjente biler", og henviser i den forbindelse til udkastets §9 q. Vi går ud fra, at De i den forbindelse refererer til bestemmelsens stk. 3).

I det omfang at den kommende bekendtgørelse virkeligt kan sikre, at alle godkendte affaldsbehandlere får adgang til at affaldsbehandle udtjente biler på "gennemsigtige og kommercielle vilkår", skal vi være blandt de første til at hilse ændringen velkommen.

Imidlertid fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at "denne forpligtelse skal kun pålægges en kollektiv ordning, hvis denne har en dominerende markedsandel". Det rejser naturligvis spørgsmålet: Markedsandel målt i forhold til hvad? Såfremt andelen måles i forhold til det samlede antal afregistrerede biler på årsbasis vil bestemmelsen formentligt aldrig få betydning, da andelen af de af loven omfattede "biler uden markedsværdi" i forhold næppe vil kunne betegnes som betydelig. Sker målingen derimod alene i forhold til antallet af skrottede "biler uden markedsværdi", kan bestemmelsen derimod få praktisk betydning i den senere følgende bekendtgørelse. Vi skal derfor foreslå, at bemærkningerne til loven tydeliggøres på dette punkt.

De - og Konkurrencestyrelsen - kunne eller ønskede ikke at oplyse detaljer om f.eks. prisfastsættelsen for miljøbehandlingen og varigheden heraf i den aftale mellem De Danske Bilimportører og Stena Jern og Metal, som i første høringsrunde gav anledning til udbredt kritik, og som det nu foreliggende lovudkast, om end mere indirekte formuleret, fortsat hviler på.

Denne aftale er imidlertid en helt central hjørnesteen i de samlede virkninger af den nye lovgivning, ikke mindst fordi De som led i den fremtidige konkurrencesituation stiller krav om at "Stena Jern og Metal er forpligtet til at tilbyde andre eksisterende ophugningsvirksomheder at indgå i ordningen". Hvorfor egentligt lægge denne forpligtelse på Stena og ikke på DBI, som jo trods alt er den direkte repræsentant for de producenter, som loven drejer sig om? Vi undrer os over, at Styrelsen tilsyneladende fortsat holdes eller vælger at holde sig uvidende om indholdet i den aftale, som kommer til at danne grundlaget for den fremtidige konkurrencesituation på markedet for disse køretøjer. Det er derfor fortsat ubesvaret, hvad De opfatter som "gennemsigtige og kommercielle vilkår" i §9q, stk. 3.

Er aftalen Dem derimod bekendt, skal vi opfordre Dem til at fremlægge hovedlinierne, så lovforslagets konsekvenser rent faktisk kan konkret vurderes i forbindelse med fremsættelsen overfor Folketinget.

v/formand Sune Bøttger, Knudlund Autogenbrug, Esperlundvej 18, 8693 Them

Disse forhold, sammen med den overordentlig korte høringsfrist, som De har fastsat, forhindrer os således effektivt i at kunne forholde os til andet, end de rammer, som tidligere er meddelt os, og som vi allerede har meddelt Dem findes klart konkurrenceforvridende og i strid med intentionerne i det bagved liggende EU-direktiv. Vi skal derfor opfordre Dem til i bemærkningerne til loven at tydeliggøre definitionerne på "gennemsigtige og kommercielle vilkår". Indtil det sker, må vi desværre fastholde vor kritik også på dette punkt.

På mødet den 20. februar udbad vi os i øvrigt Deres eventuelle kommentarer til den nye fortolkning, som Told/Skat for nyligt er fremkommet med vedrørende betaling af moms for et skønnet beløb for miljøbehandling af udtjente køretøjer. Selv om De afviste at forholde Dem til spørgsmålet, må vi fastholde, at problemstillingen er aktuel for Miljøstyrelsen, ikke mindst fordi vi indtil videre må antage, at De baserer den nye lovgivning på det faktum, 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" jvf. Deres bemærkninger til loven - altså at betalingen for miljøbehandling fortsat fastsættes til kr. 0,00.

Med den nye fortolkning fra Told/Skat, kommer hele lovgivningen derfor til at hvile på en betaling for miljøbehandling, som er negativ med et endnu ikke fastsat beløb, da der ifølge T/S under alle omstændigheder skal afregnes moms af værdien af en miljøbehandling for hver eneste bil modtaget under den kollektive ordning.

De skriver i Bemærkninger til Lovforslaget punkt 2, bl.a.: "Et primært mål med direktivet er desuden at forbedre miljøpræstationer hos de aktører, som direkte er involveret i behandlingen af udtjente person- og varebiler. Det er endvidere direktivets sigte at skabe incitament for producenter, importører og distributører til at interessere sig mere for miljøvenlige produkter."

Hvor meget forbedring af miljøpræstationerne forventer De realistisk at kunne opnå hos aktører, som faktisk må betale penge for at udføre det arbejde, som lovgivningen pålægger dem? Og hvor stort er incitamentet mon for mere miljøvenlige produkter hos producenter og importører, som det med direkte støtte via lovgivningen er lykkedes at smøre det økonomiske ansvar for tilbagetagelse af udtjente køretøjer over på de, der skal udføre miljøbehandling af affaldet??

Ud fra Deres mundtlige bemærkninger på vort seneste møde har vi forstået, at De nu ønsker en klar adskillelse mellem DBI og den i loven omtalte "private organisation". Vi hilser denne ændring i forhold til første lovudkast velkommen, og skal opfordre Dem til at tydeliggøre denne sondring i bemærkningerne til loven.

For så vidt angår vore øvrige bemærkninger til det foreliggende udkast henviser vi endnu engang til vort brev af 20. november, som således udgør en integreret del af dette høringsvar.

Opsamlende kan vi således konstatere, at det foreliggende udkast fortsat hviler på en model, som i al væsentlighed beror på de p.t. herskende høje markedspriser for schredder-metal, og som - i det mindste indtil De har præciseret definitionerne af "gennemsigtige og kommercielle vilkår" - indeholder betydelige ricisi for konkurrenceforvridning til skade for den langsigtede struktur i denne del af markedet og i klar modstrid med direktivets intentioner. Endelig vurderer vi at lovgivningen medfører væsentlige miljømæssige begrænsninger, dels i form af manglende

v/formand Sune Bøttger, Knudlund Autogenbrug, Esperlundvej 18, 8693 Them  
incitament til videreudvikling hos producenter, importører og affaldsbehandlere, dels en væsentlig risiko for en egentlig forringelse af miljøpræstationerne fordi det i loven forudsatte gratis arbejde skal udføres uanset den fremtidige udvikling i råvarepriserne, udviklingen i omkostninger for deponering af rest-affald, lønudvikling og formentligt også eventuelle ændringer i den fremtidige genvindingsteknologi, som gør det relevant for myndighederne at rejse nye krav til miljøbehandling og/eller sortering af affaldsfraktioner.

Det er en model, som vi stærkt må fraråde at gennemføre i et miljømæssigt foregangsland som Danmark jo egentligt er kendt for at være.

Med venlig hilsen

**BilGenbrug Danmark**

Sune Bøttger

formand



**Sloth, Karen**

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008

**Fra:** Preben Kjær [pk@daf.dk]

26 FEB. 2006

**Sendt:** 15. februar 2006 11:34

BREV NR.: 44 BILAG:

**Til:** MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)**Cc:** Torben Skovgaard; Benny Kirkegaard; Casper Christensen; Erik Hjørpsted; Frank Hansen / Autig; Hans-Georg Nielsen; Michael Nørregaard; Preben Kjær; Søren Sonniksen; Søren Nicolaisen**Emne:** Udskast til ændring af miljøbeskyttelsesloven

Med tak har vi i Danmarks Automobilforhandler Forening modtaget Miljøstyrelsens forslag af 10. februar 2006 til ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Af generelle bemærkninger har vi følgende:

1/ Tidsrammen forekommer lidt kort, når der også skal afventes den af Miljøministeren over for os tidligere lovede evaluering af Miljøordning for biler, brev af 22. september 2004, j.nr. M 3034-0182. (Hvilket også er bemærket i sidste afsnit af Deres høringsbrev)

2/ Det forekommer lidt betænkeligt, set med vore øjne, at Centralforeningen af Autoreparatører, CAD, Dansk Brugtbilforhandler Union, DBFU, og Sammenslutningen af Karrosseribyggere og autooprettere i Danmark, SKAD, ikke er medtaget på Deres høringsliste, der ellers rummer en bred vifte af branche- og interesseorganisationer.

Af specielle bemærkninger vil vi kun hæfte os ved

3/ §9u, hvor vi vil tilbyde D·A·F s 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. Vi har i D·A·F på vore medlemmers vegne ikke indgået nogen form for aftaler om skrotning af biler, der kan anfægte vor habilitet til aktivt at medvirke i en sådan privat organisation. Ligesom vi – som tidligere meddelt Miljøministeren – formentlig gerne vil reflektere på et forventet udbud af opgaven med at varetage sekretariatsvirksomheden for organisationen.

Med venlig hilsen  
Danmarks Automobilforhandler Forening  
Preben Kjær  
Adm. Direktør

D·A·F er brancheorganisation for 425 medlemsvirksomheder i autobranschen, hvoraf 400 er nybilforhandlere ( ud af 600 mulige).

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K  
Att: Peter Grau

23.februar 2006  
SON/  
J.nr.M 3034-0222

### **Høringssvar vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven.**

Med udgangspunkt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, skal vi herved afgive vort andet høringssvar til dette, men først vil jeg godt sige tak for et godt og konstruktivt møde i Miljøstyrelsen d. 20. februar 06.

Et møde som gav os en klar fornemmelse af de nye tiltag/ændringer i forhold til det tidligere afholdte orienteringsmøde om samme emne.

Nu er rimelig geografisk afstand blevet specificeret til max. 30-40 km

Sidste ejer kan frit vælge, hvem han ønsker at aflevere sit udtjente køretøj til.

Det er nu også klart, at der vil ske en klar adskillelse af Miljøordning for biler og det private selskab (den kollektive ordning)

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

Men der er, efter vores mening, stadig uafklarede spørgsmål i forbindelse med implementering af EU direktivet.

#### *Pkt. 23*

*Medlemsstaterne bør ved gennemførelsen af direktivet sikre, at konkurrencevilkårene opretholdes, især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet for indsamlings, demontering, behandling og genvinding.*

Hvis små og mellemstore virksomheder ikke ønsker at lade sig "presse" til at arbejde for kr. 0,- ifbm at miljøbehandle udtjente køretøjer under aftalen mellem De Danske Bilimportører og Stena, så hindres smv's lige muligheder for adgang til markedet og herved er, set med vore øjne, lige konkurrencevilkår på markedet ikke tilstede. Vi tager Konkurrencestyrelsen ord for pålydende og så må tiden vise, hvorledes konkurrencevilkårene på dette marked udvikler sig for SMV.



## Artikel 5

*Kommissionen overvåger løbende gennemførelsen af første afsnit for at sikre, at der ikke sker forvriddning af markedet, og forelægger om fornødent Europa parlamentet og Rådet forslag om ændring heraf.*

I Dag har vi bemærket os, at der i denne artikel også er anført (med vor fremhævelse):

*Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af denne foranstaltning **og/eller** tager udrangerede køretøjer tilbage på samme betingelser som omhandlet i første afsnit.*

Vi tolker dette således, at selv om importørerne i medfør af kontrakten med en Stena får oprettet et system, der tager udrangerede køretøjer tilbage uden omkostninger for sidste ejer, ja så kan sidste indehaver og/eller ejer stadig frit vælge at aflevere sit udtjente køretøj til hvilken som helst godkendt behandlingsvirksomhed – uanset om denne er omfattet af ovennævnte kontrakt mellem importørerne og Stena.

Skal der være lige ret for loven, så kan "sidste ejer" pt. komme ud for, at der er mere end 30-40 km til nærmeste ophug, som er med i producenternes/importørernes "ordning" med Stena og således ikke kan aflevere sin bil uden omkostninger.

Hvem sender han regningen for miljøbehandlingen til ?

I bemærkninger til lovforslaget under punktet "En producent har ikke pligt til at tilbagetage en person- eller varebil uden omkostninger for sidste ejer, hvis bilen ikke indeholder de væsentligste komponenter".

Branchen mangler stadig en specifikation af " væsentlige komponenter" og prisfastsættelse af disse manglende komponenter.

Vi bliver desværre nødt til at udtrykke kritik af forløbet af denne sag. Et forløb som har været præget af meget, meget korte svarperioder til høringssvar samt indkaldelser til møder med Miljøstyrelsen helt ned til ca. 18 timers varsel. Vi vil meget gerne deltage i de fremtidige møder m.m. om emner som har indflydelse på vores medlemmers virke, ligesom vi meget gerne stiller ekspertise til rådighed for virkelighedsnære løsningsmodeller, men vi beder på det kraftigste om, at der udvises rimeligt respekt for at bestyrelsesmedlemmer og brancheeksperter m.fl. får tidsmæssig mulighed for at give deres mening og holdninger til kende overfor foreningen, inden møder med Miljøstyrelsen.

Vi vil gerne opfordre til, at der sammen med mødeindkaldelser følger en dagsorden og deltagerliste. Endvidere vil vi opfordre til, at Miljøstyrelsen står for, at der efter hvert møde udfærdiges og tilsendes deltagerne et mødereferat. (gerne elektronisk).

Vi håber på, at det fremtidige samarbejde kan foregå i en god og konstruktiv ånd – til gavn for os alle, både miljømæssigt og erhvervsmæssigt.

Vi håber ligeledes på, at vi, i rimelig tid, bliver inddraget i arbejdet om udfærdigelse af den kommende bekendtgørelse og læsevejledning, at der ikke senere opstår væsentlige fortolkningsproblemer i de virksomheder, som skal efterkomme loven og bekendtgørelsens ordlyd.

Giver ovenstående anledning til yderligere uddybning, spørgsmål eller kommentarer, står vi naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen  
Dansk Autogenbrug

Søren Sonniksen  
Direktør

MODT. I MST.

Miljøstyrelsen  
Jord og Affald  
Att.: Peter Grau  
Strandgade 29  
1401 København K

23 FEB 2006

22. februar 2006

Deres sagsnr.:  
M 3013-0008

MILJØMINISTERIET  
Miljøstyrelsen J NR.: 3013-0008

23 FEB. 2006


Brev NR.: 38 Bilæg:


## Ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler)

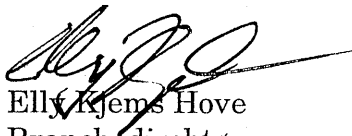
Vi skal meddele, at vi ikke har bemærkninger til det nu foreliggende udkast til lovforslag, som vi kan støtte.

Under hensyn til at lovforslaget indeholder en række bemyndigelser til ministeren, forbeholder vi os vore bemærkninger og eventuelle indvendinger til den kommende bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

  
Bent Mikkelsen  
Adm. direktør  
De Danske Bilimportører

  
Lars Aagaard  
Miljø- og energichef  
Dansk Industri

  
Elly Kjems Hove  
Branchedirektør  
Den Danske Bilbranche

MILJØMINISTERIET  
Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008

26 FEB. 2006

Sloth, Karen

Fra: Bjarke Thorbjørn Petersen [BTP@eogs.dk] BREV NR.: 47 BILAG:  
Sendt: 23. februar 2006 17:05  
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
Cc: Thea Gade-Rasmussen; Flemming Pedersen  
Emne: Høring af forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (producentansvar for biler)  
Signeret af: btp@eogs.dk



23. februar 2006

**ERHVERVS- OG  
SELSKABSSTYRELSEN**Kampmannsgade 1  
1780 København V

/BTP

Sag 2006-0005294

### Høring af forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (producentansvar for biler)

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte forslag i høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Forslaget er en revideret udgave af forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse (producentansvar for biler). Det oprindelige forslag var i høring i perioden den 24. oktober – 21. november 2005. Ændringerne i forslaget giver ikke anledning til ændring af det oprindelige høringssvar af 21. november 2005.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Bjarke Thorbjørn Petersen  
Fuldmægtig  
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen  
Tlf.: 3330 7530  
Mail: btp@eogs.dk

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet [eogs@eogs.dk](mailto:eogs@eogs.dk) - [Læs mere](#).



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K.

J.nr.: Social og miljø JLL/bs

16. februar 2006

**Høring – udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven  
(producentansvar for biler) J. nr. M 3013-0008**

Fagligt Fælles Forbund 3F har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen

FAGLIGT FÆLLES FORBUND  
Kampmannsgade 4  
DK-1790 København V  
tlf. +45 70 300 300  
fax +45 70 300 301  
e-mail: [3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk)  
[www.3f.dk](http://www.3f.dk)



*Forsikring & Pension*

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

*Vores ref. hrc /*

*Journalnr. 1.3.3.9-002*

*Deres ref.*

*Dato 23.02.2006*

### Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven

Med brev af 20. februar 2006 har Miljøstyrelsen fremsendt et revideret udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler).

Forsikring & Pension har ingen bemærkninger til de ændringer, der er foretaget i det reviderede i lovudkast.

Med venlig hilsen

Hans Reymann-Carlsen

Sloth, Karen

VS: AWD

Fra: Pia Henriksen [PH@fbr.dk]  
Sendt: 24. februar 2006 16:20  
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
Emne: Svar: Ændringer i udsendt høringsmateriale om producentansvar for biler

BREV NR.: 58 BILAG:

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til høringen om producentansvar for biler. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen  
Claus Jørgensen  
Miljøpolitisk medarbejder  
Forbrugerrådet  
Tlf. 77 41 77 22

>>> "Vedel, Lis" <lve@MST.DK> 20-02-2006 16:57 >>>

Kære Høringsparter

I høringsbrevet, som blev udsendt den 10. februar, er der i 2. afsnit nogle ikke korrekte henvisninger til ændringerne i lovforslaget. Af hensyn til lovens systematik er de bestemmelser, der skal gælde både for producentansvar for udtjente køretøjer og affald fra elektrisk og elektronisk udstyr samlet. Dette betyder, at nummereringen af nogle af de eksisterende bestemmelser skal ændres. Hvis en § skal ændre nr. skal den gentages i sin fulde ordlyd. Dette gælder for ændringsforslag nr. 2-4 og dele af nr. 5-6.

Høringsfristen er, som I tidligere er blevet orienteret om, udskudt til fredag den 24. marts 2006 kl. 12.

Jeg vedlægger et høringsbrev, hvor disse rettelser er foretaget.

<<Høringsbrev200206.doc>>

Der er sket en ændring i lovforslaget således, at placeringen af "Den private organisation", omtalt i § 9 u, skal placeres et sted, hvor der ikke er mulighed for habilitetsproblemer. Ændringen er sket bl.a. på baggrund af høringsvar fra den oprindelige høring. Det er derfor ikke korrekt, når der i de almindelige bemærkninger på side 7 i lovforslaget står, at det er forventes, at det er Miljøordning for Biler, der skal administrere et producentregister. Jeg vedlægger en udgave, hvor konsekvensrettelsen er foretaget.

<<200206 Lovforslag-høringsudgave.doc>>

Med venlig hilsen

Lis Vedel



Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K

København, den 23. februar 2006

### **Høringssvar ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler)**

**J.nr. M 3013-0008**

**Deres ref: PGR**

Genvindingsindustrien har den 13. februar 2006 modtaget ovennævnte udkast. Ligeledes har vi deltaget i flere møder om ovennævnte – senest den 20. februar 2006.

Indledningsvist vil vi gerne kvittere for et godt møde den 20. februar. Det har efter vores opfattelse stor værdi, at der er mulighed for at få præsenteret ændringer i et lovforslag på den måde. Ligeledes giver det mulighed for at kunne stille spørgsmål til uklarheder. Det er vores opfattelse, at mødet blev afholdt i en konstruktiv ånd med åben dialog. De spørgsmål som trængte sig på inden mødet, blev besvaret tilfredsstillende på mødet.

Vi tillader os at håbe på, at denne positive dialog kan fortsætte fremover. Under alle omstændigheder ser vi frem til et godt og tæt samarbejde i forbindelse med den yderligere detaljering af lovgivningen, når der skal udarbejdes nye bekendtgørelser. Det vil efter vores opfattelse være fordelagtigt for alle parter at indgå i dialog tidligt i forløbet – gerne inden bekendtgørelsen er skrevet.

Vi går ud fra – jf. det nævnte på mødet den 20. februar 2006 - at det nævnte i udkastet til loven udsendt i mail den 20. februar 2006, s. 16, ” ad § 9t”, om at ”Miljøordning for biler” skal håndtere et producent- og importørregister samt håndtere en tildelingsordning er at betragte som en fejl, hvilket er blevet bekræftet af Lis Vedel i telefonsamtale den 21. februar 2006.

Vi nævner det blot for en god ordens skyld.

I Genvindingsindustriens høringssvar til første udkast til lovændring kritiserede vi, at der var risiko for, at Miljøordning for Biler ville bære en væsentlig del af administrationsomkostningerne ved producent- og importørregisteret.

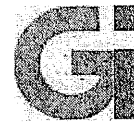
Vi har noteret os med tilfredshed, at der er taget hensyn til dette aspekt i det nyeste udkast. Det er positivt, at der er etableret vandtætte skotter mellem ”det private selskab”, ”den kollektive ordning” og Miljøordning for Biler. Ligeledes finder vi det positivt, at man har ladet sig inspirere af reglerne på WEEE-området og lader en godkendt privat organisation håndtere producent- og importørregisteret.

Det har efter vores mening været positivt, at Konkurrencestyrelsen har været så tæt involveret i sagen.

Det har haft den konsekvens, at de punkter i aftalen mellem De Danske Bilimportører og STENA Jern og Metal er blevet håndteret på kompetent vis for så vidt angår de konkurrencemæssige aspekter.

Vi finder det positivt, at de bestemmelser om eksklusivitet, som tilsyneladende har været i aftalen, er fjernet fra aftalen. Det giver mulighed for andre aktører at bevare et forretningsgrundlag på området.





Vi finder det u hensigtsmæssigt at "væsentlige komponenter" fortsat ikke er mere præcist defineret, ligesom vi savner oplysninger om, hvem der skal udstikke retningslinier for materialeværdien af disse. Men vi vil foreslå, at parterne i sagen drøfter bl.a. dette i forbindelse med udarbejdelse af den nødvendige bekendtgørelse.

Vi finder det nødvendigt at udtrykke vores kritik med forløbet af hele sagen.

I første høringsvar nævnte vi vores forundring over ikke at være inddraget i udarbejdelsen af lovforslaget på et tidligere stadie på trods af mange års godt og konstruktivt samarbejde. Denne forundring har ikke fortaget sig.

Ydermere medførte de mange særdeles kritiske høringsvar et hasteindkaldt møde i Miljøstyrelsen onsdag den 7. december 2005. Genvindingsindustrien modtog indkaldelse til dette møde den 6. december sidst på eftermiddagen! Det giver vel sig selv, at dette kombineret med den manglende dagsorden for mødet medførte en særdeles begrænset mulighed for forberedelse til mødet fra vores side.

Endelig vil vi gøre opmærksom på høringsfristen for så vidt angår dette lovudkast. Udkastet er modtaget den 13. februar med en oprindelig høringsfrist til den 22. februar 2006 – siden forlænget til den 24. februar 2006. Når man samtidig tager med i betragtning, at denne periode er en vinterferieperiode, er mulighederne for et grundigt høringsvar besværliggjort for parterne mere end rimeligt er.

Vi har naturligvis forståelse for, at Miljøstyrelsen er underlagt lovmæssige og lovtekniske deadlines. Ikke desto mindre er det dog vores opfattelse, at det må være muligt at give en mere rimelig frist til afgivelse af høringsfrist.

Skulle ovennævnte give anledning spørgsmål eller kommentarer, er vi naturligvis indstillede på dialog. Ligeledes ser vi frem til det videre arbejde med området – herunder arbejdet med den kommende bekendtgørelse, ligesom vi gerne deltager i det videre arbejde med Miljøordning for biler, der som omtalt på mødet den 20. februar 2006 vil håndteres i en selvstændig proces.

Med venlig hilsen  
Genvindingsindustrien

Jesper Kofod

Sloth, Karen

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 3013 0008

26 FEB. 2006

Fra: Uffe Rasmussen [ura@im.dk]

Sendt: 14. februar 2006 13:57

Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)

Emne: Anmodning om bemærkninger til revideret høring vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven

BREV NR.: 41 BILAG:

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har ingen bemærkninger til revideret høring vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler).

Med venlig hilsen

Uffe B. Rasmussen

Indenrigs- og Sundhedsministeriet  
Forvaltningsjuridisk Kontor  
Slotsholmsgade 10-12, 1216 København K  
Tlf.: 72 26 95 56  
E-mail: [ura@im.dk](mailto:ura@im.dk)

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København

Dato: 14. februar 2006  
Deres ref.: M 3013-0008  
Vores ref.:

## **Ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler)**

Tak for det tilsendte udkast, som vi ingen bemærkninger har til.

Vi har ændret postadresse fra Børsen til  
**HTS - Arbejdsgiverforeningen**  
Sundkrogskaj 20, 2100 København Ø

Vi vil gerne have alt fremtidig post sendt dertil.

Med venlig hilsen

Gitte Budtz

185368

*HTS - Handel, Transport  
og Serviceerhvervene*  
Sundkrogskaj 20  
Postboks 2698  
2100 København Ø  
Telefon 70 13 12 00  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

**MODT. I MST.****27 FEB. 2006**

Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K

Sendt pr. e-mail: joaff@mst.dk

Dato: 24. februar 2006  
Deres ref.: M 3013-0008/PGR  
Vores ref.: KAO/JEK/ABR

**HTSI**  
**Børsen**  
DK-1217 København K

Danish Chamber  
of Commerce

T +45 7013 1200  
F +45 7013 1201  
E htsi@htsi.dk  
I www.htsi.dk

### **Ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler)**

HTSI har den 13. februar 2006 modtaget ovennævnte udkast til lovændring. Ligeledes har vi deltaget i møde om ovennævnte den 20. februar 2006.

Indledningsvist vil vi gerne kvittere for et godt møde den 20. februar. Det har efter vores opfattelse stor værdi, at der er mulighed for at få præsenteret ændringer i et lovforslag på den måde. Ligeledes giver det mulighed for at kunne stille spørgsmål om uklarheder. Det er vores opfattelse, at mødet blev afholdt i en konstruktiv ånd med åben dialog. De spørgsmål, som trængte sig på inden mødet, blev besvaret tilfredsstillende på mødet.

Vi tillader os at håbe på, at denne positive dialog kan fortsætte fremover – herunder særligt i forbindelse med udarbejdelsen af de nødvendige bekendtgørelser.

Vi går ud fra – jf. det nævnte på mødet den 20. februar 2006 – at det nævnte i udkastet til loven udsendt i mail den 20. februar 2006, s. 16, ”ad § 9t” om, at ”Miljøordning for biler” skal håndtere et producent- og importørregister samt håndtere en tildelingsordning er at betragte som en fejl, hvilket er blevet bekræftet af Lis Vedel i telefonsamtale den 21. februar 2006. Vi nævner det blot for en god ordens skyld.

Vi har noteret os med tilfredshed, at der er etableret vandtætte skotter mellem ”det private selskab”, ”den kollektive ordning” og Miljøordning for Biler. Ligeledes finder vi det positivt, at man har ladet sig inspirere af reglerne på WEEE-området og lader en godkendt privat organisation håndtere producent- og importørregisteret.


Det har efter vores mening været positivt, at Konkurrencestyrelsen har været så tæt involveret i sagen. Det har haft den konsekvens, at de punkter i aftalen mellem De Danske Bilimportører og STENA Jern & Metal er blevet håndteret på kompetent vis for så vidt angår de konkurrencemæssige aspekter.

Vi finder det positivt, at de bestemmelser om eksklusivitet, som til syneladende har været i aftalen, er fjernet fra aftalen. Det giver mulighed for andre aktører at bevare et forretningsgrundlag på området.

Vi finder det uhensigtsmæssigt at ”væsentlige komponenter” fortsat ikke er mere præcist defineret, ligesom vi savner oplysninger om, hvem der skal udstikke retningslinier for materialeværdien af disse. Men vi vil foreslå, at parterne i sagen drøfter bl.a. dette i forbindelse med udarbejdelse af den nødvendige bekendtgørelse.

Afslutningvis vil vi gøre opmærksom på høringsfristen for så vidt angår dette lovudkast. Udkastet er modtaget den 13. februar med en oprindelig høringsfrist til den 22. februar 2006 – siden forlænget til den 24. februar 2006. Når man samtidig tager med i betragtning, at denne periode er en vinterferieperiode, er mulighederne for et grundigt høringssvar besværliggjort for parterne, mere end rimeligt er. Vi har naturligvis forståelse for, at Miljøstyrelsen er underlagt lovmæssige og lovtekniske deadlines. Ikke desto mindre er det dog vores opfattelse, at det må være muligt at give en mere rimelig frist til afgivelse af høringsfrist.

Med venlig hilsen



Katri K. Østergaard  
direktør



Jesper Kofod  
miljøkonsulent

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K  
Sendt pr. e-mail: [joaff@mst.dk](mailto:joaff@mst.dk)

24. februar 2006  
Sag 4/0102-0200-0041  
/ ULS  
Deres ref.  
M 3013-0008 PGr

### Høringssvar til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler)

Konkurrencestyrelsen har modtaget ovennævnte, reviderede udkast i høring og skal hermed fremkomme med sine kommentarer. Styrelsens kommentarer retter sig udelukkende mod forslaget § 9 q, stk. 3, nr. 3, samt denne bestemmelses bemærkninger.

For det første foreslår Konkurrencestyrelsen, 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.

For det andet bemærker Konkurrencestyrelsen, 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 sektor-specifik regulering. Konkurrencestyrelsen foreslår endvidere, at det i bemærkningerne til § 9 q, stk. 3, nr. 3, indføres, at bemyndigelsen alene kan anvendes til at udfylde rammerne af forbudet i konkurrencelovens § 11.

Med venlig hilsen

Ulrik Lindow Sørensen  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte 72268160  
[uls@ks.dk](mailto:uls@ks.dk)

**KONKURRENCESTYRELSEN**  
Nyropsgade 30  
1780 København V

Tlf. 72 26 80 00  
Fax 33 32 61 44  
CVR-nr. 64 96 46 15  
[ks@ks.dk](mailto:ks@ks.dk)  
[www.ks.dk](http://www.ks.dk)

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET**

Konkurrencestyrelsen har udarbejdet en række mål med relevans for vores kunder. Målene kan ses på styrelsens hjemmeside [www.ks.dk](http://www.ks.dk) under Om KS \ Mål og styring