

MILJØstyrelsen  
Jord & Affald

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

### Høringsnotat

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

#### 1. høring

Udkastet til lovforslaget blev sendt i høring den 24.10. 2005 med høringsfrist den 21.11.2005

Efter høringen er der foretaget ændringer af lovforslaget, der derfor har været sendt i en ny høring den 10. februar 2006 med høringsfrist den 24. februar 2006. I den anden høring blev lovforslaget sendt til de høringsspartes, som havde svaret på den første høring.

Følgende organisationer har fremsendt skriftlige høringssvar:

Advokatrådet  
Advokat Samfundet  
affalddanmark  
Beskæftigelsesministeriet  
BGD - Bil Genbrug Danmark  
CO-Industri  
Danmarks Statistik  
DAG, Dansk Auto Genbrug  
DI - Dansk Industri, Bilbranchen  
DBI - De Danske Bilimportører  
Konkurrencestyrelsen  
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen  
3 F - Fagligt Fælles Forbund  
Forbrugerrådet  
Forsikring & Pension  
Forsvarskommandoen  
Genvindingsindustrien - HTS Handel, Transport og Serviceerhvervene  
H. J. Hansen A/S  
Håndværksrådet  
Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Affalddanmark, Beskæftigelsesministeriet, CO-Industri, 3F - Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Forsikring & Pension, Forsvarskommandoen, HTS inte-

resseorganisation, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, og Økonomi og Erhvervsministeriet har meddelt, at de ikke har bemærkninger til udkastet.

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

#### **Tilbagebetalingsforpligtelsen**

Konkurrencestyrelsen noterer, at importørernes markedsandele ikke er konstante i forhold til de markedsførte bilers levetid. For det historiske bilskrøt, vil der ikke nødvendigvis være sammenhæng mellem mængden af markedsførte biler på et givent tidspunkt og den forholdsmæssige tilbagebetalingsforpligtelse opgjort efter markedsandele, som indtræder på et senere tidspunkt. Umiddelbart er det ikke klart, hvordan den kollektive ordning vil udligne disse skævheder. Konkurrencestyrelsen anbefaler, at der etableres en fordelingsnøgle i tildelingsordningen, der tager højde for importørernes markedsandele af de tilbagebetagne biler.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Forpligtelsen til at tilbagebetage udtjente biler, baseres alene på den til enhver tid opgjorte andel af markedet for solgte nye biler. Der er med andre ord ingen forpligtelse, der har relation til tidligere markedsandele. De økonomiske forpligtelser der følger af producentansvaret, kan således alene henføres til den aktuelle andel af markedsførte biler, hvilket er i fuld overensstemmelse med direktivet om udrangerede køretøjer. På den baggrund vurderer Miljøstyrelsen, at der ikke er behov for ændringer af lovforslaget på dette punkt.

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

Dansk Industri (DI) peger på, at miljøministeren kan henlægge kompetencen til at drive producentregisteret til en godkendt privat organisation. I den forbindelse finder DI det væsentligt, at producentregisteret nu og i fremtiden placeres i et miljø, så der ikke opstår tvivl om, at der ikke er adgang til at udveksle data om konkurrerende virksomheders salg.

Konkurrencestyrelsen peger på, at der bør være en klar adskillelse mellem den kollektive ordning og den systemansvarlige organisation. Konkurrencestyrelsen finder det principielt uheldigt, at De Danske Bilimportører (DBI) kan modtage oplysninger fra importører om mængder af markedsførte biler mv. og at lovforslaget, grundet DBI's administration af Miljøordningen for biler, i praksis vil medføre en sammenblanding af den kollektive ordning og den systemansvarlige organisation. Konkurrencestyrelsen anbefaler, at det overvejes, at etablere en systemansvarlig organisation der er adskilt fra og uafhængig af DBI, og hvortil oplysninger om markedsførte mængder og lignende tilgår.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

I høringsskudkastet var der i bemærkningerne anført, at det forventes at den private organisation skal placeres hos Miljøordning for Biler. Miljøordning for biler administrerer udbetalingen af godtgørelse til bilejerne, og har hjemsted hos De Danske Bilimportører (DBI).

Miljøstyrelsen har taget bemærkningerne til efterretning. Det er nu taget ud af bemærkningerne, at den private organisation forventes at blive placeret hos Miljøordning for biler. Ved udmøntningen af loven, vil det blive sikret, at producentregisteret placeres i et miljø, så der ikke bliver adgang til at udveksle data om konkurrerende virksomheder.

### **Kollektiv ordning - konkurrence**

Genvindingsindustrien, Håndværksrådet, Bilgenbrug Danmark og DAG finder, at de ophugningsvirksomheder, der bliver kontraktparter med de danske bilimportører, vil opnå en væsentlig større markedsandel, hvorimod de øvrige ophugningsvirksomheder samlet set vil miste en tilsvarende markedsandel. Genvindingsindustrien og Håndværksrådet mener, at dette er i strid med betragtning 7 i direktivet, hvor det anføres ”De frie markeds kræfter bør ikke hindres i at fungere”, og også i strid med direktivets betragtning 20 ”Det er vigtigt, at der opstilles krav til oplags- og behandlingsprocesser for at forebygge negative virkninger heraf på miljøet og for at undgå forvriddning af samhandel og konkurrence”, og betragtning 23 ”medlemsstaterne bør ved gennemførelse af direktivet sikre, at konkurrencevilkårene opretholdes, især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genvinding”.

Bil Genbrug Danmark finder, at der ved udarbejdelse af lovforslaget er lagt vægt på kapitalstærke multinationale producenter og ikke på de lokale (danske) aktører i markedet, som i øvrigt gennem det hidtidige lovgivningsarbejde er blevet pålagt betydelig millioninvesteringer i vidensopbygning, styringsværktøjer, organisation og materiel (værktøjer, tankanlæg, modtagepladser mm.).

DAG ønsker at få oplyst, om Miljøstyrelsen vil drage omsorg for, at de frie markeds kræfter ikke hindres således, at branchen kan være i stand til at udvikle metoder og værktøjer til miljøbehandling til gavn for miljøet.

Konkurrencestyrelsen bemærker, at lovforslaget er i overensstemmelse med konkurrencelovgivningen ved at tage afsæt i et ønske om skabelse af mest mulig konkurrence om effektivitet på de gældende markeder. Konkurrencestyrelsen er enig i, at det skal være muligt at etablere kollektive ordninger, såfremt de sammensættes og administreres på åbne og ikke-diskriminerende vilkår, således at konkurrenceforvriddning forhindres.

### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at forslaget til fulde opfylder direktivets målsætninger om at markeds kræfterne frit skal fungere, idet forslaget indebærer, at enhver bilejer kan aflevere en udtjent bil til enhver af de mere end 200 registrerede ophuggere. Det er så bilejerens afgørelse om han vil aflevere bilen til en ”fri ophugger” eller vil aflevere den til en ”producent”, der har pligt til at tilbagetage bilen omkostningsfrit for bilejeren. Dette vil efter Miljøstyrelsens vurdering sikre et frit marked.

I lovbemærkningerne er det anført, at De Danske Bilimportører (DBI) har oplyst, at de vil oprette en kollektiv ordning. DBI repræsenterer på nuværende tidspunkt en markedsandel på 99% af alle importerede biler. DBI har indgået en aftale med en behandlingsvirksomhed (Stena Jern og Metal), der betyder, at DBI fremover kan få affaldsbehandlet alle udtjente biler for 0 kr. Bilejerne kan derfor aflevere en udtjent person- eller varebil gratis til en af de affaldsmodtagere, som DBI har indgået aftale med.

Det er intentionen, at lovforslaget skal sikre, at en kollektiv ordning skal forpligtes til at sikre, at flere godkendte og registrerede affaldsbehandlere får mulighed for at affaldsbehandle biler. Miljøstyrelsen har for at sikre dette indsat en bestemmelse i lovforslaget, der forpligter en kollektiv ordning med stor markedsandel til, helt eller delvis, at sikre eksisterende ophugningsvirksomheders adgang til markedet, herunder især de genbrugelige dele.

### **Producentansvaret**

Genvindingsindustrien bemærker, at den model for producentansvar, som lovudkastet lægger op til, medfører, at Bilimportørerne ikke bærer alle eller en væsentlig del af omkostningerne ved producentansvaret for udtjente biler. Tværtimod bæres en væsentlig del af administrationsomkostningerne af bilejerne, som via miljøbidraget kommer til at finansiere Miljøordningen for Biler's administrationsomkostninger ved driften af det nye producentregister. Genvindingsindustriens finder, at dette er i strid med direktivet.

### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Driften af producentregisteret er ikke en del af producentansvaret. Derudover skal Miljøstyrelsen henvise til direktivets artikel 5.4. hvor det fastsæt, at producenterne, enten skal betale alle eller en væsentlig part af omkostningerne ved den nationale ordning, der sikrer at sidste ejer kan aflevere en udtjent bil omkostningsfrit til ophugning, og/eller etablere en tilbagetagningsordning. Lovforslaget indebærer en pligt for producenter og importører til at etablere tilbagetagningsordninger, hvilket opfylder direktivets krav. Dette vil medføre ubetydelige omkostninger for producenterne, set i forhold til alternativet, og da det samtidig ikke vil have negative miljømæssige konsekvenser, er der ikke grundlag for at pålægge producenterne/importørerne at gennemføre dyrere foranstaltninger.

### **Aftalen mellem DBI og Stena om driften af en kollektiv ordning.**

Konkurrencestyrelsen bemærker, at DBI får en dominerende stilling på markedet for udtjente person- og varebiler til skrotning. Konkurrencestyrelsen anbefaler derfor, at DBI's aftaler med behandlingsvirksomhederne sendes i udbud på rimelige, objektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende vilkår.

Håndværksrådet er af den opfattelse, at den foreliggende aftale mellem DBI og en affaldsbehandlingsvirksomhed er sådan opbygget, at den uvægerligt vil komme et større antal af de ek-

sisterende mindre virksomheder til skade, idet det for mange autoophuggere eller genvindingsvirksomheder vil kunne blive tabsgivende at arbejde på aftalens vilkår jf. pligten til gratis miljøbehandling, som følge af, at bilejerne ifølge aftalen skal kunne komme gratis af med deres udtjente bil. Håndværksrådet mener, at aftalen mellem DBI og affaldsbehandlingsvirksomheden vil medføre, at konkurrencen på markedet risikerer at blive stærkt begrænset, og at konsekvensen heraf på længere sigt vil kunne blive noget der minder om monopol.

Håndværksrådet mener, at der på baggrund af en vurdering af ordningen i relation til konkurrencelovgivningen, må konstateres, at der er tale om en ordning, hvor den indgåede aftale kan indebære misbrug af en dominerende stilling på markedet, jf. konkurrencelovens § 11, hvilket vil kunne påføre andre urimelige købs- eller salgspriser eller andre urimelige forretningsbetingelser.

DAG mener, at det er useriøs konkurrence med 0 kr. på indtægtssiden. De mener, at bilimportørerne også skal deltage i afholdelse af omkostningerne, som bilejerne vil have ved aflevering af udtjente biler til ophugningsvirksomheder, der ikke deltager i den kollektive ordning.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Miljøstyrelsen har efter høringen af lovforslaget haft drøftelser med organisationerne (Genvindingsindustrien, Bil Genbrug Danmark, Dansk Auto Genbrug), DBI, Konkurrencestyrelsen og Justitsministeriet.

Konkurrencestyrelsen vurderede, 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. Konkurrencestyrelsen vurderer nu, at aftalen med ændringer er i overensstemmelse med de konkurrenceretlige regler. Dette vil endvidere sikre, at de eksisterende ophugningsvirksomheder har mulighed for at få adgang til at udtage reserverede.

Miljøstyrelsens mener ikke, at de privatretslige aftaler som DBI indgår i forbindelse med etablering af kollektive ordninger generelt skal reguleres gennem miljølovgivningen, men at det skal sikres via den gældende konkurrencelovgivning. Konkurrencestyrelsen har i høringssvaret oplyst, at det skal være muligt, som lovforslaget lægger op til, at etablere kollektive ordninger. Kollektive ordninger skal dog sammensættes og administreres på åbne og ikke-diskriminerende vilkår, således at konkurrenceforvridning forhindres. Det samme gælder, for så vidt angår de systemansvarlige organisationer.

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

Genvindingsindustrien og H.J.Hansen finder, at når ministeren kan bemyndiges til at fastsætte antallet af modtagepladser jf. § 9 t stk. 5, bør antallet være fastsat på forhånd. Ligesom der

mangler en definition af, hvad en modtageplads er, samt hvilke regler der gælder for etablering af en mellemlagringsplads/modtageplads.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

I lovforslaget bemyndiges ministeren til at stille krav til en kollektiv ordning. Der vil blive stillet krav om, at 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.

Det er Miljøstyrelsens indstilling, at bestemmelserne om geografisk dækning skal fastsættes i bilskrotbekendtgørelsen og at bestemmelserne skal sikre, at følgende 2 betingelser opfyldes:

1. Modtagepladserne skal være etableret tæt på de større byer og
2. 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.

Det er Miljøstyrelsens indstilling, at der i bilskrotbekendtgørelsen skal fastsættes samme krav til modtagepladseres miljøbeskyttende foranstaltninger, som der gælder for en behandlingsvirksomhed svarende til direktivets bestemmelser herom.

Argumentet om at antallet af modtagepladser skal fastsættes i loven virker modsigelsesfyldt, når det anerkendes, at ministeren bemyndiges hertil. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at forslaget om at regulere kravene til geografisk dækning med en bemyndigelsesbestemmelse sikrer en hensigtsmæssig fleksibilitet ved fastsættelsen af kravene til geografisk dækning. Herved sikres mulighed for, at der vil kunne ske tilpasning af kravene, så der opnås en effektiv ordning, uden at der foretages unødvendige investeringer.

#### **Miljø**

Bil Genbrug Danmark finder, at lovforslaget er til skade for hele genbrugstanken, fordi det vil forringe udtagningen og omsætningen af genbrugelige dele.

Genvindingsindustrien finder, at forslaget i sin nuværende udformning kan give reelle bekymringer om en øget miljøbelastning, da det økonomiske incitament for korrekt affaldsbehandling vil forsvinde. Hvis affaldsbehandlere skal foretage behandlingen for 0 kr. må det påregnes, at der skabes incitament for, at flere virksomheder vil omgå reglerne ved for eksempel ikke at udtage glas eller plast inden shredderbehandling og andre forhold i strid med bilskrotbekendtgørelsen. Genvindingsindustrien forventer, at problemerne med ulovlig affaldsbehandling af biler, bliver et stigende problem, som de ikke mener, at der er taget højde for i lovforslaget.

DAG bemærker, at miljøincitamentet forsvinder, når en ejer der fjerner alle brugbare dele fra en bil, skal betale for de dele der mangler på bilen.

Genvindingsindustrien mener, at det ikke er en realistisk vurdering, at forslaget vil forøge incitament til at antallet aflevere henstillede biler. De mener, at eftersom kommunerne og politiet siden 2002 har kunnet opnå godtgørelse for ”herreløse biler”, så vil et producentansvar ikke ændre på problemet med henstilling af biler.

H.J.Hansen vurderer, at der med lovforslaget vil ske flere transporter af biler over store afstande. De mener, at der mangler bemærkninger om dette.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Miljøstyrelsen er ikke enig i, at miljøbehandlingen af biler til 0 kr. indebærer, at miljøbehandlingen ikke kan ske på forretningsmæssigt acceptable vilkår og derfor vil medføre, at affaldsbehandlingskravene i bilskrotbekendtgørelsen ikke vil blive efterlevet. Høringsparterne undlader at anføre, at betydelige stigninger i skrotpriserne de seneste 2 år har medført, at værdien af en bils jern- og metalindhold er steget med i størrelsesordenen 600 kr., siden bilskrotreglerne trådte i kraft for 5 år siden. Dette er hovedårsagen til, at en ophugningsvirksomhed har kunnet indgå en aftale, som er omkostningsfri for DBI, og at det kan forventes, at flere virksomheder vil indgå tilsvarende aftaler.

I høringsudkastet var det anført, at indførelsen af producentansvaret kan medføre en mindre reduktion i mængden af genbrugte dele fra udtjente biler. Det skyldes, at den ophugningsvirksomhed som DBI har indgået aftale med ikke foretager ophugning af biler med henblik på salg af genbrugelige dele. Imidlertid har DBI efter drøftelser med Konkurrencestyrelsen taget initiativ til at få ændret den aftale de har indgået om affaldsbehandling af de tilbagetagne biler. Aftalen er ændret således, at behandlingsvirksomheden er forpligtet til at tilbyde andre eksisterende ophugningsvirksomheder at indgå i ordningen. Dette vil sikre, at de eksisterende ophugningsvirksomheder har mulighed for at få adgang til at udtage reservedele.

DBI's aftale med en enkelt affaldsbehandlingsvirksomhed vil derfor ikke i sig selv medføre reduktion i mængden af dele der genbruges. Det vil i høj grad være efterspørgslen efter genbrugelige dele der både i dag og fremover vil være afgørende. Derudover vil ophuggernes mulighed for at få adgang til de genbrugelige dele afhænge af, i hvilket omfang de traditionelle ophugningsvirksomheder er interesserede i at indgå i en aftale med den/de virksomheder, der har indgået aftale med DBI. Efter de nugældende regler, er der allerede konkurrence mellem virksomheder, hvis hovedaktivitet er affaldsbehandling og de traditionelle ophugningsvirksomheder, hvis hovedaktivitet er udtagning og salg af genbrugelige dele. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at ophugningsvirksomheder, der udtager og sælger genbrugelige dele fra udtjente biler, som udgangspunkt er konkurrencedygtige, fordi de har væsentlige indtægter fra salget af genbrugelige dele.

Miljøstyrelsen fastholder, at gennemførelsen af producentansvaret vil øge incitamentet til at aflevere henstillede biler, der ikke har været indregistreret efter den 1. juli 2000. Indregistrering efter denne dato er en forudsætning for, at der kan opnås godtgørelse, når bilen afleveres til en registreret ophugningsvirksomhed. De nugældende regler indebærer derfor, at ejeren har en nettoudgift ved aflevering af en sådan bil, fordi han skal betale for affaldsbehandlingen. Når producentansvaret gennemføres, vil en sådan bil kunne afleveres gratis, forudsat at bilen ikke mangler væsentlige bestanddele.

Miljøstyrelsen er enig i, at gennemførelsen af producentansvaret kan medføre øget transport, idet transporten af ikke-behandlede biler er mere pladskrævende end transport af miljøbehandlede biler. Det skyldes, at behandlede biler kan sammenpresses og stables inden transporten. Det er dog Miljøstyrelsens vurdering, at transporten af biler også vil påvirke de private økonomiske forhold, hvorfor aktørerne vil have et incitament til at begrænse transportudgifterne og dermed også miljøbelastningen herved.

### **Genbrugsprocenter**

Bil Genbrug Danmark bemærker, at de krav der er til markedets nuværende aktører om overholdelse af genbrugsprocenter i forhold til at indsamle, behandle mængder i hver enkelt virksomhed også bør gælde for biler, der er behandlet under den kollektive ordning. BilGenbrug Danmark frygter, at de nuværende aktører skal sikre, at Danmark som helhed kan opfylde kravene i direktivet om genbrug og genanvendelse af mindst 80% af mængden af udrangerede køretøjer. BilGenbrug Danmark vurderer, at DBI's aftale med en stor aktør på markedet vil få som konsekvens, at de små ophugningsvirksomheder tvinges til at demontere flere og flere dele jo større succes den kollektive ordning får, for at det samlede danske resultat lever op til EU kravene.

DAG ønsker at få oplyst, om de nuværende genbrugsprocenter vil være gældende efter 1.1.2007.

Håndværksrådet og DAG mener, at en konkurrencemæssig udvikling som følge af en kollektiv ordning vil kunne betyde, at udbuddet af brugte autoreservedele på det danske marked for reservedele vil falde ganske betragteligt eller næsten helt blive elimineret. Det vil dels kunne betyde, at priserne på reservedele vil stige, dels at der sker mindre genbrug og derfor opstår et større spild af ressourcer end nødvendigt. Samtidigt må forbrugerne imødesee højere reservedelspriser. Håndværksrådet mener at en sådan udvikling er i strid med direktivets hensigt om at prioritere genbrug på forsvarlige, miljømæssige vilkår.

### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Miljøstyrelsen har forudsat, at aftalerne som DBI indgår forudsætter, at de gældende krav i bilskrotbekendtgørelsen opfyldes herunder, at den enkelte ophugningsvirksomhed skal dokumentere genbrug og genanvendelse af mindst 10% af de udtagne stoffer, materialer og komponenter.



Tilføjjelsen i lovforslaget om de nuværende ophugningsvirksomheders adgang til reservedele i biler, der indgår i tilbagetagningsordningen samt ændringen af DBI's aftale herom skaber efter Miljøstyrelsens vurdering den fornødne sikkerhed for at genbrug af dele fra udtjente biler ikke vil blive forringet.

### **Økonomi**

Erhvervs- og selskabsstyrelsen vurderer, at forslaget vil være økonomisk neutralt for de omfattende virksomheder. Erhvervs- og selskabsstyrelsen vurderer endvidere, at lovforslaget ikke vil medføre væsentlige administrative konsekvenser for de omfattende virksomheder. Som den kollektive ordning er udformet, bliver den registreringspligt og indberetningspligt, der gives hjemmel til i forslaget, ikke nødvendig, hvilket vil medføre færre administrative byrder for producenterne og importørerne og for Miljøordning for Biler.

Genvindingsindustrien bemærker endvidere, at omkostningerne i forbindelse med affaldsbehandling af biler overføres til ophugningsvirksomheder, som efter det oplyste om aftalen mellem Bilimportørerne og affaldsbehandleren skal varetage alle omkostninger. Det er sammenfattende Genvindingsindustriens opfattelse, at dette er i strid med direktivet 2000/53 EF.

Genvindingsindustrien mener, at det er nødvendigt, at der er en skarp adskillelse mellem den kollektive ordning og Miljøordningen for biler, da der i modsat fald vil opstå reel risiko for, at bilimportørerne administrationsomkostninger i realiteten varetages af de midler, som er indbetalt af landets bilejere. De finder endvidere, at ved at lade Miljøordningen for Biler varetage administrationen af producentregistret, vil det blive uigennemskueligt, om der benyttes økonomiske midler, som rettelig skulle være benyttet til administration af godtgørelsesordningen og udbetaling af godtgørelse til sidst registrerede ejer af køretøjet.

Genvindingsindustrien mener ikke, at det fremgår tydeligt af forslagets § 9 y stk. 4, at administrations- og kontrolomkostningerne opkræves af bilimportørerne.

DAG bemærker, at ministeren jf. § 9 y, stk. 4 kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af den af ministeren godkendte private organisations omkostninger ved administration og kontrol. DAG ønsker at få oplyst, om ministeren også vil fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af administrationsomkostningerne ved miljøbehandling af køretøjer og administration af dokumentation for korrekt bortskaffelse af affaldsfraktioner ved skrotning af disse. DAG bemærker, at i bemærkninger til lovforslaget pkt. 5 er nævnt, at lovforslaget ikke har administrative konsekvenser for borgerne. DAG mener, at når producenterne ikke ser på ophugningsvirksomhedernes administrative omkostninger, som en del af producentansvaret, så "vælttes" byrden over på sidste ejer. Denne konsekvens bortfalder, hvis ministeren fastsætter regler om gebyrer til dækning af administrationsomkostninger.

DAG, Genvindingsindustrien og H.J. Hansen har til punkt 4 under bemærkningerne til lovforslaget bemærket at ”nye bilimportører” som ikke er medlem af DBI samt for biler importeret af sådanne importører vil der være en udgift på 300 kr. pr. bil til miljøbehandling. H.J. Hansen ønsker oplyst, hvem pengene skal indbetales til. Hvordan vil Miljøstyrelsen vide, at det netop er en bestemt bil der er importeret af en ”uafhængig importør” ved skrotning.

Genvindingsindustrien bemærker, at der fremgår af lovforslagets bemærkninger, at kommunerne vil kunne imødesee besparelser på 0,25-1,2 mio. kr. om året. Genvindingsindustrien finder, at lovforslaget i stedet vil medføre faldende indtægter for kommunerne, som i dag kan indkassere godtgørelse for henstillede biler afmeldt af bilregisteret efter 1. juli 2000. Genvindingsindustrien mener ikke, at det fremgår af lovforslaget, hvordan de økonomiske besparelser opnås.

Genvindingsindustrien mener ikke det er korrekt, når Miljøstyrelsen anfører i bemærkningerne til lovforslaget at ophugningsvirksomheder, der ikke bliver kontraktparter med De Danske Bilimportører, vil miste markedsandele svarende til en omsætning i størrelsesordenen 32,5-37,5 mio. kr. pr. år. Alene på totalskadede biler som overtages fra forsikringselskaberne, mener de, at autoophuggere vil miste 52,5-70 mio. kr. pr. år. For resten af bilerne vil tabet ikke være på under 10 mio. kr.

Håndværksrådet mener, at det er i strid med direktivet såfremt en kollektiv ordning baseres på en aftalemodel, der vil medføre at et større antal små og mellemstore danske ophugningsvirksomheder elimineres og derved i høj grad vil resultere i at markedet begrænses.

Genvindingsindustrien finder, at det er forkert at tale om stordriftsfordele ved tilbagetagning af udtjente biler. Der er 20.000 biler omfattet af lovforslagets § 9 s pkt. 5. De finder, at det kræver maksimalt en eller to aktører på markedet, hvis der skal kunne tales om stordriftsfordele. Hvis blot 5-10 virksomheder tilslutter sig bilimportørernes aftale svarer det til 2.000-4.000 biler pr. behandlingsvirksomhed. Dette finder de ikke berettiger til betegnelsen stordriftsfordel og mener dermed, ikke der er tale om besparelser som følge af stordriftsfordele.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Indledningsvist skal det bemærkes, at oplysningerne om de økonomiske konsekvenser for det offentlige er slettet i lovforslaget. Dette skyldes, at forhandlingerne med de kommunale parter om de økonomiske konsekvenser er udskudt til høringen af de efterfølgende ændringer af bilskrotbekendtgørelsen og bekendtgørelsen om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

De forventede besparelser for kommunerne skyldes, at kommunerne vil have færre omkostninger til ophugning af egne biler og ”herreløse” biler.

Miljøstyrelsen har ændret bemærkningerne, således at der ikke længere i bemærkningerne står, hvor stor en omsætningsnedgang de eksisterende ophugningsvirksomheder forventes at få. Baggrunden for at ændre bemærkningerne er, at med revision af den aftale som DBI har indgået vil der blive større åbenhed end først forventet.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at såfremt producenter og importører pålægges en tilbage-tagningspligt, så er producenternes og importørernes økonomiske forpligtelse til at afholde omkostningerne ved modtagelse, transport og behandling af de tilbagetagne biler samt administrationen heraf. Derimod følger det ikke af direktivet, at de har pligt til at finansiere de administrative omkostninger, der knytter sig til Miljøordning for Biler's administration af godtgørelsesordningen og driften af producentregisteret og tildelingsordningen m.v.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at ophugningsvirksomhederne på nuværende tidspunkt leverer serviceydelser overfor bilejere som ikke er eller vil blive lovbestemte. Det gælder afmelding af de modtagne biler, aflevering af nummerplader, indsendelse af skrotningsattester m.v. Ophugningsvirksomhederne, herunder også dem der indgår aftaler med DBI om varetagelse af tilbagetagningsordningen har mulighed for at tage betaling for disse ydelser.

Alle importører er i henhold til 9 q, stk. 1 forpligtet til at tage en forholdsmæssig andel af de udtjente biler retur og sikre særskilt håndtering. Der bliver derfor ikke tale om, at der skal indbetales et beløb. Såfremt det bliver aktuelt vil de via tildelingsordningen få tildelt det antal biler, de er forpligtet til at tilbagetage. Det beløb, som er nævnt i bemærkningerne i lovforslaget som blev sendt i høring bygger på, at i øjeblikket er gennemsnitsprisen for affaldshåndteringen af en bil er anslået til 500 kr. Da der, på nuværende tidspunkt skrottes færre biler end der tilføres til markedet, betyder det, at en producent/importør kun skal tilbagetage 0,6 udtjent bil pr. ny bil, svarende til 60% i stedet for tilbagetage biler i forholdet en-til-en. Dette indebærer at gennemsnitsomkostningerne til miljøbehandling per bil udgør 60% af behandlingsprisen for en udtjent bil, hvilket vil svare til ca. 300 kr. Bemærkningerne er ændret til, at det er op til en evt. uafhængig importør at forhandle en pris med en autoophugger. Endvidere oplyses det, at niveauet i øjeblikket er mellem 200 kr. og 800 kr.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at kommunernes udgifter til affaldsbehandling af egne biler og "herreløse biler" alt andet lige bliver reduceret, fordi de som hovedregel kan afleveres omkostningsfrit til de etablerede tilbagetagningsordninger.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at gennemførelsen af producentansvaret ikke vil påvirke omsætningen af "forsikringsbiler" (forsikringsbiler er biler, som er totalskadede, og hvor forsikringselskaberne har overtaget bilerne). Totalskadede biler har i langt de fleste tilfælde en positiv værdi, da mange dele fra karosseriet eller lignende kan genbruges). "Forsikringsbiler" udbydes til alle ophuggere, og der er derfor sikkerhed for, at biler med positiv værdi vil blive købt med henblik på ophugning og genbrug af dele.

Som nævnt i det tidligere har DBI, efter at lovforslaget har været i høring, indgået en tillægsaftale med affaldsbehandlingsvirksomheden 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. Tillægsaftalen sikrer endvidere, at DBI og deres medlemsvirksomheder kan indgå aftaler med flere forskellige affaldsbehandlere på forskellige vilkår herunder pris.

### **Skrotningsomkostninger**

Genvindingsindustrien gør opmærksom på, at prisudviklingen på jernskrot i Danmark har været rimelig stabil frem til lukningen af stålvalseværket i Frederiksværk 2002. Efter lukningen har prisudviklingen haft store udsving, og de forudser, at der vil komme perioder hvor værdien af jernskrottet ikke vil dække de omkostninger, der er for håndteringen af udtjente køretøjer. Genvindingsindustrien finder, at importørerne ikke finansierer alle eller en væsentlig del af de omkostninger, der er ved affaldshåndteringen af udtjente køretøjer, men overfører omkostningerne til affaldsbehandlerne. Bilimportørerne kan dermed via deres store markedsandele presse affaldsbehandlerne til at indgå aftaler, der kan vise sig at være direkte under-skudsgivende for den enkelte affaldsbehandler, få affaldsbehandleren til at lukke eller til måske at foretage mangelfuld eller ingen affaldsbehandling af køretøjet for at opretholde eksistensgrundlag. Genvindingsindustrien finder ikke, at affaldsbehandling kan udføres for 0 kr., da håndteringen af biler kræver store investeringer, ligesom der er store administrationsomkostninger.

Håndværksrådet mener, at priserne på jernskrot varierer meget over tid. Undertiden er de meget lave, og såfremt at autoophuggerne i kraft af den aftale som DBI har indgået med Stena Metal A/s, er nødt til at foretage gratis miljøbehandling, vil det kunne betyde at det bliver tabsgivende at modtage en bil til ophugning. Håndværksrådet mener også, at såfremt at autoophuggerne udtager del af et køretøj, vil resten af køretøjet ikke kunne opfylde kravet om, at et udtjent køretøj skal være helt, og der vil derfor ske en yderligere reduktion i ophugningsvirksomhedernes indtjening ved salg til genvinding.

H.J. Hansen bemærker, at der i § 9, stk. 3 nævnes beløb for manglende komponenter, H.J. Hansen mener, at Miljøstyrelsen må melde ud, hvordan ”listen over manglende komponenters værdi” håndteres, samt om listen opdateres hver gang der sker væsentlig ændring af verdensmarkedspriserne på jern og metaller.

### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at Genvindingsindustriens og Håndværksrådets synspunkter om at omkostningerne overvæltet på behandlingsvirksomhederne alene kan relateres til, at en eller flere behandlingsvirksomheder er indstillet på at indgå aftaler på disse vilkår, og dette er muligt som følge af de øgede skrotpriser og forventningen om, at priserne vil stabilisere sig på det nye højere niveau, sådan som det har været tilfældet igennem de seneste to år.

Det er Miljøstyrelsens indstilling, at der i bekendtgørelsen skal fastsættes en maksimal pris for modtagelse af en bil med manglende komponenter og at denne skal fastsættes til ca. 500 kr., baseret på en vurdering af den samlede materialeleværdi af motor, gearkasse og karrosseri.

### **Definitioner**

Bil Genbrug Danmark, DAG og Genvindingsindustrien ønsker, at der i lovforslaget eller i bemærkninger til lovforslaget i større omfang bliver lagt vægt på definitioner og bestemmelser, der tydeliggør kravet til antallet af og afstanden mellem afleveringssteder. Det fremgår heller ikke hvad en rimelig geografisk afstand er. De mener, at der i lovforslaget mangler definition på udtjente køretøjer herunder indretningskrav mm. Ligesom en nærmere definition af begrebet ”væsentligste komponenter” ønskes tydeliggjort. Genvindingsindustrien ønsker, at det af lovforslaget fremgår, hvem der skal udstikke retningslinierne for materialeleværdien, og om materialeleværdien reguleres månedsvis i forhold til den prisudvikling, der er på jernskrot.

DAG ønsker at få oplyst, om Miljøstyrelsen vil sikre, at den allerbedste og mindst ressourcekrævende proces, genbrug, bevares jf. artikel 2, punkt.6 i direktivet.

#### *Miljøstyrelsens bemærkninger*

Det er Miljøstyrelsens indstilling, at det i bekendtgørelsen fastsættes at væsentlige komponenter alene er motor og gearkasse, der ofte vil være fremstillet af aluminium og derfor repræsenterer væsentlige materialeleværdier for den affaldsbehandlende virksomhed.

Derudover henvises til ovenstående for så vidt angår værdien heraf.

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

Ad § 9 p 1, nr. 6. Advokatsamfundet og Advokatrådet finder det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at kompetencen til at udstede påbud overføres til en privat organisation – også selv om dennes bestyrelse udpeges af miljøministeren, og selv om miljøministeren skal godkende organisationens vedtægter og godkende retningslister for organisations drift og administration, jf. lovens § 9 p stk. 2.

Advokatsamfundet og Advokatrådet finder det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at kompetencen til at udstede egentlige påbud overføres til en privat organisation, der henvises til bestemmelsen i udkastets § 9 z hvor tilsynsmyndigheden er tillagt påbudskompetencen. Advokatrådet finder det ikke hensigtsmæssigt, at der lægges op til en dobbeltkompetence vedrørende udstedelse af påbud, således at påbud kan udstedes af såvel den statslige tilsynsmyndighed efter § 9 z som af den private organisation efter § 9 y stk. 1 nr. 6 således, at den statslige myndighed ikke kan udstede påbud, hvis den private organisation allerede har udstedt påbud, hvorimod et sådan påbud vil kunne omgøres. De finder, at det er mere hensigtsmæssigt og bedst stemmende med retssikkerheden hvis påbudsadgangen alene tillægges tilsynsmyndigheden.

#### *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. Dette underbygges yderligere af, at offentlighedsloven og forvaltningsloven skal sættes i kraft for den private organisation.

**Ad. § 9 v viderefremidling af data**

Danmarks Statistik foreslår, at der indsamles/registreres data om det enkelte køretøj (identifikationsnummer og dato), når det afleveres i henhold til ordningen. Disse data viderefremidles til Centralregisteret for Motorkøretøjer, CRM, hvor de indgår i datagrundlaget for det pågældende køretøj. Til registreringen kan anvendes identifikationsnummer eller eventuelt registreringsnummer og skrotningsdato. Det afgørende er, at data kan tilbageføres til CRM.

*Miljøstyrelsens bemærkninger*

Miljøstyrelsen kan hertil bemærke, at disse data allerede indgår i Miljøordning for bilers database.

Miljøstyrelsen vil i samarbejde med Centralregisteret for Motorkøretøjer vurdere behovet og mulighederne for at overføre disse data til Centralregisteret.

