

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

Høringssvar fra 1. høring

Advokatrådet

Miljøstyrelsen
Jord & Affald
Strandgade 29
1401 København K.

joaff@mst.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 21-11-2005
J.NR.: 04-013302-05-2136
REF.: spi/kfe

Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven, j.nr. M 3034-0222

Ved brev af 24. oktober 2005 har Miljøstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

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

Ad § 9 p stk. 1, nr. 6

Det foreslås i udkastet, at den private organisation, der har fået uddelegeret kompetence på området (vedrørende producentansvar for elektronikskrot) ligeledes tillægges kompetence til udstedelse af påbud. Der henvises til, at organisationen herved får mulighed for at håndhæve de afgørelser, som den er tillagt kompetence til at træffe. Advokatrådet finder det retsikkerhedsmæssigt betænkeligt, at kompetencen til at udstede egentlige påbud overføres til en privat organisation - også selv om dennes bestyrelse udpeges af miljøministeren, og selv om miljøministeren skal godkende organisationens vedtægter og godkende retningslinier for organisationens drift og administration, jf. lovens § 9 p stk. 2.

Ad § 9 y stk. 1, nr. 6

I udkastet lægges der også for så vidt angår ordningen for producentansvar for biler op til, at den private organisation, der skal administrere ordningen får overført kompetencen til at udstede påbud, hvis producenter eller importører ikke følger organisationens afgørelser. I lighed med det ovenfor anførte vedrørende udkastet til ændring/ny § 9 p stk. 1, nr. 6, finder Advokatrådet det også her retsikkerhedsmæssigt betænkeligt, at kompetencen til at udstede egentlige påbud overføres til en privat organisation.

Advokatrådet

Der henvises tillige til bestemmelsen i udkastets § 9 z, hvor tilsynsmyndigheden er tillagt påbudskompetencen. Af bemærkninger hertil fremgår det, 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, dog således at den statslige myndighed ikke kan udstede påbud, hvis den private organisation allerede har udstedt et påbud - hvorimod et sådant påbud vil kunne omgøres. En sådan ordning forekommer ikke hensigtsmæssig.

Som anført ovenfor forekommer det mere hensigtsmæssigt og bedst stemmende med retsikkerheden, hvis påbudsadgangen alene tillægges tilsynsmyndigheden. Det må antages, at det vil være muligt at det eventuelle arbejde med håndhævelse af ordningen, herunder udstedelse af påbud, i praksis vil kunne forestås af tilsynsmyndigheden efter indstilling fra og evt. i samarbejde med den private organisation.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad

MODT. I MST.

22 NOV. 2005

Advokatrådet

ADVOKAT



SAMFUNDET

Miljøstyrelsen
Jord & Affald
Strandgade 29
1401 København K.

MILJØMINISTERIET

Miljøministeren-J.NR.: 3013-0008

23 NOV. 2005

BREV NR.: 19 BILAG:

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

DATO: 21-11-2005

J.NR.: 04-013302-05-2136

REF.: spi/kfe

joaff@mst.dk

Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven, j.nr. M 3034-0222

Ved brev af 24. oktober 2005 har Miljøstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

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

Ad § 9 p stk. 1, nr. 6

Det foreslås i udkastet, at den private organisation, der har fået uddelegeret kompetence på området (vedrørende producentansvar for elektronikskrot) ligeledes tillægges kompetence til udstedelse af påbud. Der henvises til, at organisationen herved får mulighed for at håndhæve de afgørelser, som den er tillagt kompetence til at træffe. Advokatrådet finder det retsikkerhedsmæssigt betænkeligt, at kompetencen til at udstede egentlige påbud overføres til en privat organisation - også selv om dennes bestyrelse udpeges af miljøministeren, og selv om miljøministeren skal godkende organisationens vedtægter og godkende retningslinier for organisationens drift og administration, jf. lovens § 9 p stk. 2.

Ad § 9 y stk. 1, nr. 6

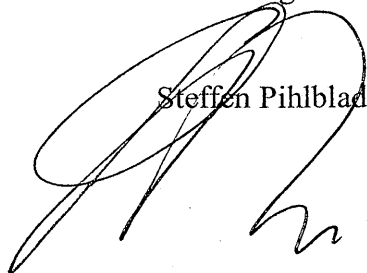
I udkastet lægges der også for så vidt angår ordningen for producentansvar for biler op til, at den private organisation, der skal administrere ordningen får overført kompetencen til at udstede påbud, hvis producenter eller importører ikke følger organisationens afgørelser. I lighed med det ovenfor anførte vedrørende udkastet til ændring/ny § 9 p stk. 1, nr. 6, finder Advokatrådet det også her retsikkerhedsmæssigt betænkeligt, at kompetencen til at udstede egentlige påbud overføres til en privat organisation.



Der henvises tillige til bestemmelsen i udkastets § 9 z, hvor tilsynsmyndigheden er tillagt påbudskompetencen. Af bemærkninger hertil fremgår det, 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, dog således at den statslige myndighed ikke kan udstede påbud, hvis den private organisation allerede har udstedt et påbud - hvorimod et sådant påbud vil kunne omgøres. En sådan ordning forekommer ikke hensigtsmæssig.

Som anført ovenfor forekommer det mere hensigtsmæssigt og bedst stemmende med retsikkerheden, hvis påbudsadgangen alene tillægges tilsynsmyndigheden. Det må antages, at det vil være muligt at det eventuelle arbejde med håndhævelse af ordningen, herunder udstedelse af påbud, i praksis vil kunne forestås af tilsynsmyndigheden efter indstilling fra og evt. i samarbejde med den private organisation.

Med venlig hilsen



Steffen Pihlblad

Sloth, Karen

Fra: Nana Winkler [nw@affalddanmark.dk]
Sendt: 17. november 2005 10:20
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)
Emne: Høring MBL producentansvar biler

Kære Jord og Affald,

Vi takker for modtagelsen af høringsmateriale vedr ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar biler).
affald danmark har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Nana Winkler

affald danmark
Vesterbrogade 74, 3.
1620 København V

T: 32 96 04 30, dir.: 32 64 61 04
E: nw@affalddanmark.dk
W: www.affalddanmark.dk

02 NOV, 2005

BREV NR. ² ~~36~~ BILAG:

Thede, Ena

Fra: Else-Marie Henriksen [EMH@bm.dk]
Sendt: 27. oktober 2005 15:47
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)
Emne: svar på høring

Til miljøstyrelsen

Beskæftigelsesministeriets departement har ingen bemærkninger til udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler).

Der henvises til høring af 25. oktober 2005 under j.nr. 3034-0222.

Med venlig hilsen

Else-Marie Henriksen
Chefkonsulent
Politisk Sekretariat

MODT. I MST.

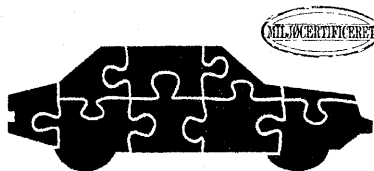
22 NOV. 2005



BGD

BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Miljøministeriet
Att. Peter Grau
Strandgade 29
1401 København K

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008

23 NOV. 2005

BREV NR. 17 BILAG:

Them, den 20. november 2005

BilGenbrug Danmark er, som brancheorganisation for en række af de miljø-certificerede autoophug i Danmark, blevet bedt om at fremkomme med kommentarer til 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.

Det er derfor med beklagelse, at vi ser os nødsaget til at meddele Dem, at vi på mange områder finder det udsendte høringsmateriale et slag i ansigtet på den seriøse del af ophugger-branchen og den samarbejdslinie, som vi har forsøgt at fastholde hele vejen igennem. Vi finder, at lovforslaget i sin nuværende form risikerer at blive til alvorlig skade for hele genbrugstanken, for den frie konkurrence mellem aktørerne i markedet, for det ide-koncept, der ligger bag Europa-Parlamentets direktiv på området og dermed i sidste ende for det miljø, som vel er målet for hele lovgivningskomplekset vedrørende udtjente køretøjer.

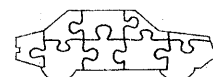
At forslaget tillige - både på kort og lang sigt - vil få negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser, kan vi med beklagelse konstatere end ikke er opregnet i Deres oversigt over lovforslagets virkninger.

De beklager i Deres fremsendelsesbrev den korte høringsfrist. Det kan vi kun tilslutte os. Vi finder, at et lovgivningsinitiativ som dette - som har været kendt lige siden EU-direktivets fremkomst for mere end 5 år siden - med fordel kunne have inddraget de berørte parter i det egentligt lovforberedende arbejde og dermed langt tidligere, end det er tilfældet her. Vi føler ganske enkelt at vægten tilsyneladende alene har været lagt i en hensyntagen til kapitalstærke, multinationale producenter og ikke til de lokale (danske) aktører i markedet, som i øvrigt gennem den hidtidige lovgivningsarbejde er blevet pålagt betydelige million-investeringer i viden-opbygning, styringsværktøjer, organisation og materiel (værktøjer, tankanlæg, modtagepladser m.m.).



BIL GENBRUG DANMARK

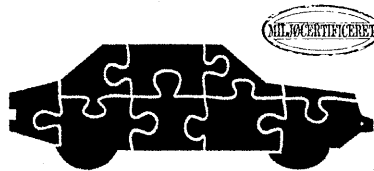
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail: knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Udgangspunktet for lovforslaget - og for al anden tilhørende lovgivning - er, som De selv skriver Europa-Parlamentets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.

I direktivet er indledningsvist beskrevet de politiske målsætninger, der ligger bag initiativet. På baggrund af det foreliggende forslag, finder vi det hensigtsmæssigt specielt at henlede Deres opmærksomhed på betragtningerne om særlige, konkurrencemæssige hensyn til SMV'er og på de klare målsætninger om genbrug af dele fra de udrangerede biler m.v.

Vi henviser således til Direktivets indledende betragtninger pkt. 23 om opretholdelse af konkurrencevilkårene, *'især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet'*, samt punkt 7's understregning af at *'de frie markedskræfter bør ikke hindres i at fungere'*.

Endvidere hæfter vi os ved Direktivets ubetingede og klare målsætning om genbrug af dele og komponenter, jvfr. bl.a. indledende betragtninger, pkt. 5; *'der bør gives forrang til genbrug ...'*, pkt. 14; *'markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes'*, og artikel 7, 1. pkt. *'medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til genbrug af komponenter'*

Strukturen og genbrugs-målsætningen for de nuværende, danske ophugger-virksomheder kan således siges at være smukt afspejlet i Direktivets definitioner og mål.

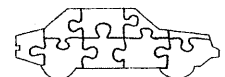
Ser vi derimod på det konkrete indhold i det foreliggende lovforslag og de tilhørende bemærkninger, tager det samlet sigte mod en ganske anderledes verden: I kommentarerne til lovforslaget tales om stordriftsfordelene ved en ordning, der oven i købet udformes på en sådan måde, at den bliver styret og kontrolleret af bilproducenterne selv, repræsenteret ved foreningen for De Danske Bilimportører (DBI).

De skriver endvidere, at der er sikret mulighed for, at DBI kan indgå aftaler med andre autoophuggere, end den aftale der er indgået med Stena Metal som, os bekendt, p.t. eneste modtager af køretøjerne.

Vi går naturligvis ud fra, at De i forvejen har gjort Dem bekendt med de rammer, som DBI har lagt for indgåelse af aftaler omkring dette. Vi har udbedt os aftaleudkast fra DBI, som imidlertid har oplyst, at man endnu ikke råder over et juridisk bindende dokument herom, men dog har fremsendt hovedlinierne for en sådan aftale.

Det fremgår heraf bl.a. at Stena - og eventuelle andre aftalepartnere - skal forpligte sig til at modtage og miljøbehandle indleverede køretøjer uden omkostninger for DBI. Det fremgår endvidere at aftalen skal være bindende frem til 1. januar 2015, og at der ikke i denne periode kan være klausuler om regulering efter udsving i materialepriserne.

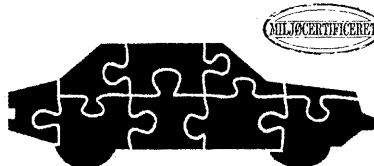
Endelig fremgår det, at eventuelle aftalepartnere skal sikre overholdelse af direktivet både med hensyn til genanvendelse, genbrug og behandling af den udtjente bil.





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Bøtger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Oversat til konkrete forhold betyder det altså, at DBI - med støtte fra den nye, danske lovgivning - stiller krav om, at modtagerne af udtjente biler under disse bestemmelser (formentligt flere end 20.000 køretøjer om året) skal forpligte sig til at udføre miljøbehandling af biler aldeles gratis de næste godt 9 år. Dette 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.

Vi er ganske enkelt ikke bekendt med seriøst drevne danske virksomheder, som vil kunne leve op til sådanne krav - og da slet ikke de SMV'ere, som direktivet udtrykkeligt tager sigte på at vise hensyn overfor.

Skulle enkelte af de nuværende aktører i markedet vælge at indgå i sådanne vilkår - tvunget af den af Miljøstyrelsen påtænkte lovgivning og af frygt for at blive presset ud af sit nuværende marked - vil det være forbundet med ganske betydelige risici. Ikke blot for virksomhedens egen økonomi, såfremt omkostningsstrukturer eller råvarepriser udvikler sig anderledes end håbet (og hvem kan reelt se 9 år frem??), men også for miljøet, hvis virksomhedens økonomi bliver så klemmt, at den føler sig tvunget til at være 'kreativ' i sin behandling af biler og affald for blot at overleve. Nøgternt set kan kun meget store aktører med en betydelig egenkapital og en klar strategi om omfordeling af markedspositioner uanset omkostningsrisici være parate til at indgå i sådanne aftaler.

Vi er ganske overraskede over, at en dansk myndighed kan acceptere en sådan udmøntning af den kommende lovgivning. Denne overraskelse bliver ikke mindre med tanke på, at både Miljøstyrelsen selv og Konkurrencestyrelsen ved tidligere lejligheder i ord og handling har udtrykt stor bekymring for den frie konkurrence i dette marked. Den her foreslåede løsning - som tilsyneladende får Miljøstyrelsens fulde opbakning - er efter vor bedste opfattelse en ganske ensidig og for os helt uacceptabel støtte til en kapitalstærk, multinational aktørs forsøg på at trænge ind i og kontrollere en væsentlig del af det fremtidige danske marked for shredder-metal.

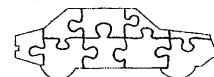
Af Deres egne bemærkninger fremgår det, at De selv påregner, at løsningen vil få ganske væsentlig indflydelse på den fremtidige markedsstruktur i form af flytning af markedsandele for et betydeligt millionbeløb fra de eksisterende markedsdeltagere til et fåtal af aktører (måske endda kun en enkelt). Denne konkurrenceforvriddning sker således tilsyneladende med Deres fulde billigelse og helt uden eftertanke på de tidligere nævnte betydelige investeringer, som den eksisterende lovgivning allerede har pålagt de nuværende aktører.

Der kan heller ikke hos Dem være tvivl om, at en så voldsom omlægning af en del af markedet vil få ikke ubetydelige beskæftigelsesmæssige effekter, ikke mindst fordi strukturen i det udførte arbejde ændres fra noget håndværkspræget til, hvad De selv betegner som stordrift:



BIL GENBRUG DANMARK

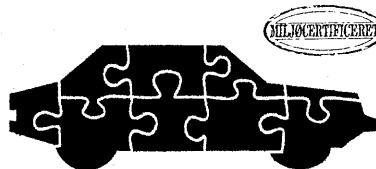
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail : knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



De kan næppe undgå at være vidende om, at Stena Metal i sin nuværende form er en udpræget shredder-virksomhed. Stena må derfor forventes at have en klar målsætning for anvendelsen af indleverede køretøjer, nemlig en findeling og sortering med henblik på salg som shredder-metal. Det kræver næppe heller dyb eftertanke at nå frem til, at denne målsætning formentlig ligger i smuk forlængelse af bilproducenternes naturlige tankegang: nemlig at jo flere brugte biler, der knuses i shredder-anlæggene, jo færre dele bliver der alt andet lige til at konkurrere med i forholdet til salg af fabriksnye dele. (Både de brugte og de nye dele er jo netop originale og derfor ofte mere attraktive end en tilsvarende uoriginal del f.s.v. angår pasform og funktionalitet).

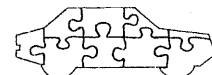
De bør være opmærksom på, at der ikke findes en klar skillelinie mellem den sondring, som lovforslaget lægger op til i forholdet 'værdiløse køretøjer' kontra 'køretøjer med en positiv markedsværdi'. Denne rationalitet, som De dermed tilskriver sidste ejer af bilen, er ikke så udpræget, som De tilsyneladende forudsætter. Biler med nogle eller mange genanvendelige dele vil derfor ofte ende i shredder-bunken til skade for den overordnede målsætning om forrang til genbrug. Vi forventer ikke, at en shredder-virksomhed har den markedsmæssige indsigt og købmandsmæssige erfaring, der skal til for at vurdere værdien af det enkelte køretøj og evt. henvise til en ophugger i stedet - til gavn for miljøet og til gavn for ejers økonomi - og vi ser heller ikke, at lovforslaget har gjort sig tanker herom.

Vi har forstået, at Miljøstyrelsen p.t. forholder sig åbent til spørgsmålet om, hvorvidt det nuværende krav til markedets aktører om overholdelse af genbrugsprocenter i forhold til samlede, behandlede mængder i hver enkelt virksomhed, også skal gælde Stena Metal (og evt. andre som deltager i denne ordning). Alternativt om der kan bevilges dispensation fra dette krav, så længe genbrugsprocenten for det danske marked som helhed ligger indenfor de rammer, der er fastsat af EU gennem direktivet.

Det betyder med andre ord, at de nuværende aktører risikerer at skulle 'lægge genbrugsprocenter til' for den virksomhed, der i kraft af størrelse og økonomisk formåen opnår en særlig konkurrencemæssig - og af Miljøstyrelsen lovmæssigt understøttet - position på markedet for shredder-metal. Vi tror egentligt, at De selv kan se det urimelige heri. I sin konsekvens medfører det, at de små ophuggervirksomheder i realiteten tvinges til at demontere flere og flere dele jo større 'succes' DBI og Stena Metal har med den nye ordning for at det samlede danske resultat lever op til EU kravene. Det går ganske enkelt ikke!! Hvis De i øvrigt er enig heri, efterlyser vi konkrete bestemmelser herom i det påtænkte lovgrundlag.

Vi anser med andre ord lovforslaget i sin nuværende udformning direkte skadeligt for konkurrencesituationen og for de erklærede politiske målsætninger i direktivet.

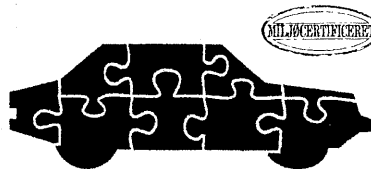
Vi skal derfor meddele Dem, at vi anser konkurrenceforvridningen så alvorlig, at vi allerede nu ønsker at Konkurrencestyrelsen ser nærmere på sagen. Derfor agter vi at indsende kopi af vore kommentarer dertil med anmodning om en vurdering af forholdet.





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Afhængigt af Miljøstyrelsens konkrete udspil til vore bemærkninger til lovforslaget, ønsker vi allerede nu også at gøre opmærksom på, at vi kan føle os presset til meget nøje at overveje en henvendelse til de relevante EU myndigheder angående tolkningen af de politiske forudsætninger i direktivet.

Vi efterlyser endvidere, at de nye bestemmelser i mere konkret omfang bidrager med definitioner og bestemmelser til tydeliggørelse af kravene til antallet af og afstanden mellem afleveringssteder for udtjente køretøjer, herunder indretningskrav m.m., ligesom en nærmere definition af begrebet 'væsentligste komponenter'. Begge områder bør i det mindste være mere konkret omtalt i bemærkningerne til loven, så virkningerne kan reelt vurderes inden ændringerne vedtages.

Da vi således endnu ikke kender Styrelsens nærmere tanker, forbeholder vi os yderligere kommentarer på begge områder. Vi har derfor tillid til, at Styrelsen giver plads til endnu en høringsrunde herom. Vi er her forberedte på, at denne høring efter omstændighederne bliver med kort frist.

Som det sikker er Dem bekendt stiller flertallet af danske ophugningsvirksomheder særlige betalingsgarantier overfor de kommunale myndigheder til sikkerhed for bl.a. miljøbehandling af modtagne, endnu ikke behandlede køretøjer samt for rydning af behandlede, oplagrede biler på udendørs arealer f.eks. i tilfælde af virksomhedsophør i forbindelse med konkurs. Afhængigt af den endelige løsning i det foreliggende lovforslag går vi ud fra, at Miljøstyrelsen vil se positivt på at medvirke til en sanering af disse særlige krav om sikkerhedsstillelse, da de berørte køretøjer jo - i det omfang de vurderes som værdiløse - fremover bliver direkte omfattet af bilproducenternes tilbagetagingspligt.

Som afsluttende bemærkning vil vi tilføje, at vi hilser det velkomment, at Miljøstyrelsen og ministeren - som udtrykt overfor dagspressen - er enige i, at ordningen med skrotpræmie bør fortsætte. Vi tillader os i den forbindelse at minde om Styrelsens tidligere afgivne løfte om udsendelse af reviderede regler for overdragelse af køretøjer og kvittering for skrotpræmie. Også efter en ændring af Miljøloven vil der være brug for disse tilpasninger, som vi på nuværende tidspunkt har afventet i ca. 1 år.

Vi stiller os gerne til rådighed for en uddybning og kommentering af nærværende, ligesom vi gerne deltager i et eventuelt supplerende lovforberedende arbejde på området.

Med venlig hilsen

BilGenbrug Danmark
Sune Böttger
formand



BIL GENBRUG DANMARK

Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail : knudlund@autoophug.org





BGD

BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Miljøstyrelsen
Jord & Affald
Strandgade 29
1401 København K

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0002

- 7 DEC. 2005

BREV NR.: 76 BILAG:

MODT. I MST.

- 7 DEC. 2005

Them, den 6. december 2005

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

I fortsættelse af vort brev af 20. november d.å. angående ovennævnte skal vi herved orientere Dem om, at vi har forelagt vort hørings svar for Konkurrencestyrelsen. Styrelsen har nu fremsendt vedlagte svar sammen med en kopi af sine kommentarer til lovforslaget, sendt til Dem i brev af 21. november d.å.

Der synes at herske ganske stor usikkerhed omkring spørgsmålet om, i hvilket omfang der faktisk eksisterer en aftale eller et udkast til en aftale mellem De Danske Bilimportører og Stena Metal, som andre interesserede kan indgå i på tilsvarende vilkår.

Stena Metal har overfor os (kort før høringsfristens udløb) telefonisk tilkendegivet, at en aftale forelå. DBI oplyste derimod, at der ikke var indgået en endelig aftale, men at der blot forelå et tilbud fra SM, som DBI på daværende tidspunkt endnu ikke havde accepteret. På opfordring fremsendte DBI imidlertid hovedlinierne i det aftalekompleks, som også andre interesserede skulle acceptere, såfremt man måtte ønske at indgå en aftale.

Vi vedlagde kopi heraf i vort oprindelige hørings svar og henviser derfor blot til kommentarerne heri.

Af Miljøstyrelsens oprindelige høringsbrev, dateret den 24. oktober, fremgik det bl.a.:

Som led i etableringen af den kollektive ordning har De Danske Bilimportører indgået aftale med en eller flere ophugningsvirksomheder, der skal stå for ophugningen af de modtagne udtjente biler. Det skal i den forbindelse nævnes, at De Danske Bilimportører har oplyst, at aftalen sikrer mulighed for at De Danske Bilimportører kan indgå tilsvarende aftaler med andre autoophuggere.

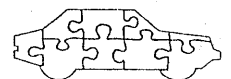
Vi var derfor af den opfattelse, at også Miljøstyrelsen mente, at en aftale faktisk forelå.

Det fremgår imidlertid af Konkurrencestyrelsens brev til os, at Miljøstyrelsen - formentligt efterfølgende - er blevet bekendt med, at den pågældende aftale endnu ikke er endeligt udarbejdet.

Vi tillader os at gå ud fra, at De er meget opmærksom på, at de specifikke detaljer i dette aftalekompleks, som jo i realiteten bliver 'cementeret' gennem den påtænkte lovgivning, i meget høj

 **BGD**
BIL GENBRUG DANMARK

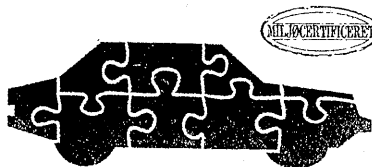
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail : knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Bøttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



grad har betydning for den fremtidige konkurrencesituation i det berørte marked. Dermed får aftalen også væsentlig betydning for de allerede eksisterende aktører i markedet, herunder vore medlemmer. De beskriver således selv en række markedsmæssige konsekvenser af lovgivningen i Deres brev af 24. oktober, og flere fremgår af de forskellige høringssvar, som er tilstillet Dem af en række aktører.

Ud fra de foreliggende hovedlinier i aftalen - som er udfærdiget af DBI, der via lovgivningen placeres i en ganske central og stærk position - forekommer det os hverken tilrådeligt eller hensigtsmæssigt at fremsætte hverken det foreliggende eller et eventuelt tilrettet lovforslag før de konkrete detaljer i aftalegrundlaget er kendt.

Vi beder Dem derfor besvare følgende:

Kan Miljøstyrelsen bekræfte, at lovforslag vedrørende producentansvar for biler først vil blive fremsat overfor Folketinget, når grundprincipperne i aftalegrundlaget mellem De Danske Bilimportører og eventuelle modtagere af udtjente køretøjer foreligger og nærmere er vurderet?

Vi forstår, at det telefonisk er nævnt overfor Konkurrencestyrelsen, at DBI på præsentationsmødet den 4. november blev anbefalet at lade Konkurrencestyrelsen nærmere vurdere indholdet af aftalegrundlaget netop med henblik på eventuelle spørgsmål om konkurrencesituation m.v. Det fremgår endvidere af Konkurrencestyrelsens høringssvar til Dem, at Styrelsen anbefaler

at DBI's aftaler med behandlingsvirksomhederne sendes i udbud på rimelige, objektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende vilkår.

Vi skal på den baggrund bede Dem besvare følgende:

Vil Miljøstyrelsen tage skridt til at sikre, at grundprincipperne i aftalegrundlaget mellem De Danske Bilimportører og eventuelle modtagere af udtjente køretøjer forelægges Konkurrencestyrelsen til udtalelse før lovforslaget fremsættes overfor Folketinget?

Af hensyn til sagens vigtighed for alle berørte parter beder vi Dem tilkendegive Miljøstyrelsens holdning til disse 2 spørgsmål så hurtigt som muligt, gerne inden 8 dage.

Vi fremsender kopi af dette brev til orientering for Konkurrencestyrelsen.

Med venlig hilsen

BilGenbrug Danmark
Sune Bøttger
formand



BIL GENBRUG DANMARK

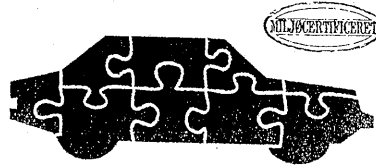
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail: knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Miljøministeriet
Att. Peter Grau
Strandgade 29
1401 København K

Them, den 20. november 2005

BilGenbrug Danmark er, som brancheorganisation for en række af de miljø-certificerede autoophug i Danmark, blevet bedt om at fremkomme med kommentarer til 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.

Det er derfor med beklagelse, at vi ser os nødsaget til at meddele Dem, at vi på mange områder finder det udsendte høringsmateriale et slag i ansigtet på den seriøse del af ophugger-branchen og den samarbejdslinie, som vi har forsøgt at fastholde hele vejen igennem. Vi finder, at lovforslaget i sin nuværende form risikerer at blive til alvorlig skade for hele genbrugstanken, for den frie konkurrence mellem aktørerne i markedet, for det ide-koncept, der ligger bag Europa-Parlamentets direktiv på området og dermed i sidste ende for det miljø, som vel er målet for hele lovgivningskomplekset vedrørende udtjente køretøjer.

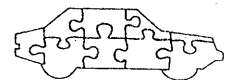
At forslaget tillige - både på kort og lang sigt - vil få negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser, kan vi med beklagelse konstatere end ikke er opregnet i Deres oversigt over lovforslagets virkninger.

De beklager i Deres fremsendelsesbrev den korte høringsfrist. Det kan vi kun tilslutte os. Vi finder, at et lovgivningsinitiativ som dette - som har været kendt lige siden EU-direktivets fremkomst for mere end 5 år siden - med fordel kunne have inddraget de berørte parter i det egentligt lovforberedende arbejde og dermed langt tidligere, end det er tilfældet her. Vi føler ganske enkelt at vægten tilsyneladende alene har været lagt i en hensyntagen til kapitalstærke, multinationale producenter og ikke til de lokale (danske) aktører i markedet, som i øvrigt gennem den hidtidige lovgivningsarbejde er blevet pålagt betydelige million-investeringer i viden-opbygning, styringsværktøjer, organisation og materiel (værktøjer, tankanlæg, modtagepladser m.m.).



BIL GENBRUG DANMARK

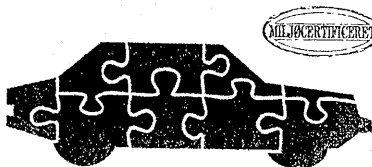
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail: knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Bøttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Udgangspunktet for lovforslaget - og for al anden tilhørende lovgivning - er, som De selv skriver Europa-Parlamentets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.

I direktivet er indledningsvist beskrevet de politiske målsætninger, der ligger bag initiativet. På baggrund af det foreliggende forslag, finder vi det hensigtsmæssigt specielt at henlede Deres opmærksomhed på betragtningerne om særlige, konkurrencemæssige hensyn til SMV'er og på de klare målsætninger om genbrug af dele fra de udrangerede biler m.v.

Vi henviser således til Direktivets indledende betragtninger pkt. 23 om opretholdelse af konkurrencevilkårene, *'især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet'*, samt punkt 7's understregning af at *'de frie markedskræfter bør ikke hindres i at fungere'*.

Endvidere hæfter vi os ved Direktivets ubetingede og klare målsætning om genbrug af dele og komponenter, jvfr. bl.a. indledende betragtninger, pkt. 5; *'der bør gives forrang til genbrug ...'*, pkt. 14; *'markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes'*, og artikel 7, 1. pkt. *'medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til genbrug af komponenter'*

Strukturen og genbrugs-målsætningen for de nuværende, danske ophugger-virksomheder kan således siges at være smukt afspejlet i Direktivets definitioner og mål.

Ser vi derimod på det konkrete indhold i det foreliggende lovforslag og de tilhørende bemærkninger, tager det samlet sigte mod en ganske anderledes verden: I kommentarerne til lovforslaget tales om stordriftsfordelene ved en ordning, der oven i købet udformes på en sådan måde, at den bliver styret og kontrolleret af bilproducenterne selv, repræsenteret ved foreningen for De Danske Bilimportører (DBI).

De skriver endvidere, at der er sikret mulighed for, at DBI kan indgå aftaler med andre autoophuggere, end den aftale der er indgået med Stena Metal som, os bekendt, p.t. eneste modtager af køretøjerne.

Vi går naturligvis ud fra, at De i forvejen har gjort Dem bekendt med de rammer, som DBI har lagt for indgåelse af aftaler omkring dette. Vi har udbedt os aftaleudkast fra DBI, som imidlertid har oplyst, at man endnu ikke råder over et juridisk bindende dokument herom, men dog har fremsendt hovedlinierne for en sådan aftale.

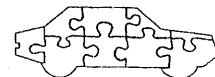
Det fremgår heraf bl.a. at Stena - og eventuelle andre aftalepartnere - skal forpligte sig til at modtage og miljøbehandle indleverede køretøjer uden omkostninger for DBI. Det fremgår endvidere at aftalen skal være bindende frem til 1. januar 2015, og at der ikke i denne periode kan være klausuler om regulering efter udsving i materialepriserne.

Endelig fremgår det, at eventuelle aftalepartnere skal sikre overholdelse af direktivet både med hensyn til genanvendelse, genbrug og behandling af den udtjente bil.



BIL GENBRUG DANMARK

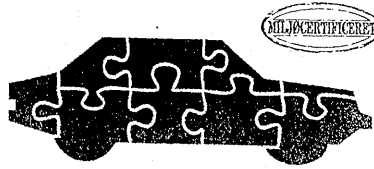
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail : knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Oversat til konkrete forhold betyder det altså, at DBI - med støtte fra den nye, danske lovgivning - stiller krav om, at modtagerne af udtjente biler under disse bestemmelser (formentligt flere end 20.000 køretøjer om året) skal forpligte sig til at udføre miljøbehandling af biler aldeles gratis de næste godt 9 år. Dette 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.

Vi er ganske enkelt ikke bekendt med seriøst drevne danske virksomheder, som vil kunne leve op til sådanne krav - og da slet ikke de SMV'ere, som direktivet udtrykkeligt tager sigte på at vise hensyn overfor.

Skulle enkelte af de nuværende aktører i markedet vælge at indgå i sådanne vilkår - tvunget af den af Miljøstyrelsen påtænkte lovgivning og af frygt for at blive presset ud af sit nuværende marked - vil det være forbundet med ganske betydelige risici. Ikke blot for virksomhedens egen økonomi, såfremt omkostningsstrukturer eller råvarepriser udvikler sig anderledes end håbet (og hvem kan reelt se 9 år frem??), men også for miljøet, hvis virksomhedens økonomi bliver så klemt, at den føler sig tvunget til at være 'kreativ' i sin behandling af biler og affald for blot at overleve. Nøgternt set kan kun meget store aktører med en betydelig egenkapital og en klar strategi om omfordeling af markedspositioner uanset omkostningsrisici være parate til at indgå i sådanne aftaler.

Vi er ganske overraskede over, at en dansk myndighed kan acceptere en sådan udmøntning af den kommende lovgivning. Denne overraskelse bliver ikke mindre med tanke på, at både Miljøstyrelsen selv og Konkurrencestyrelsen ved tidligere lejligheder i ord og handling har udtrykt stor bekymring for den frie konkurrence i dette marked. Den her foreslåede løsning - som tilsyneladende får Miljøstyrelsens fulde opbakning - er efter vor bedste opfattelse en ganske ensidig og for os helt uacceptabel støtte til en kapitalstærk, multinational aktørs forsøg på at trænge ind i og kontrollere en væsentlig del af det fremtidige danske marked for shredder-metal.

Af Deres egne bemærkninger fremgår det, at De selv påregner, at løsningen vil få ganske væsentlig indflydelse på den fremtidige markedsstruktur i form af flytning af markedsandele for et betydeligt millionbeløb fra de eksisterende markedsdeltagere til et fåtal af aktører (måske endda kun en enkelt). Denne konkurrenceforvridning sker således tilsyneladende med Deres fulde billigelse og helt uden eftertanke på de tidligere nævnte betydelige investeringer, som den eksisterende lovgivning allerede har pålagt de nuværende aktører.

Der kan heller ikke hos Dem være tvivl om, at en så voldsom omlægning af en del af markedet vil få ikke ubetydelige beskæftigelsesmæssige effekter, ikke mindst fordi strukturen i det udførte arbejde ændres fra noget håndværkspræget til, hvad De selv betegner som stordrift:



BIL GENBRUG DANMARK

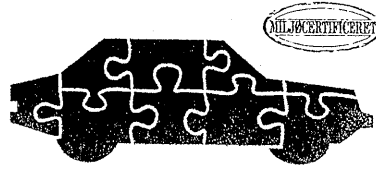
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail : knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



De kan næppe undgå at være vidende om, at Stena Metal i sin nuværende form er en udpræget shredder-virksomhed. Stena må derfor forventes at have en klar målsætning for anvendelsen af indleverede køretøjer, nemlig en findeling og sortering med henblik på salg som shredder-metal. Det kræver næppe heller dyb eftertanke at nå frem til, at denne målsætning formentligt ligger i smuk forlængelse af bilproducenternes naturlige tankegang: nemlig at jo flere brugte biler, der knuses i shredder-anlæggene, jo færre dele bliver der alt andet lige til at konkurrere med i forholdet til salg af fabriksnye dele. (Både de brugte og de nye dele er jo netop originale og derfor ofte mere attraktive end en tilsvarende uoriginal del f.s.v. angår pasform og funktionalitet).

De bør være opmærksom på, at der ikke findes en klar skillelinie mellem den sontring, som lovforslaget lægger op til i forholdet 'værdiløse køretøjer' kontra 'køretøjer med en positiv markedsværdi'. Denne rationalitet, som De dermed tilskriver sidste ejer af bilen, er ikke så udpræget, som De tilsyneladende forudsætter. Biler med nogle eller mange genanvendelige dele vil derfor ofte ende i shredder-bunken til skade for den overordnede målsætning om forrang til genbrug. Vi forventer ikke, at en shredder-virksomhed har den markedsmæssige indsigt og købmandsmæssige erfaring, der skal til for at vurdere værdien af det enkelte køretøj og evt. henvise til en ophugger i stedet - til gavn for miljøet og til gavn for ejers økonomi - og vi ser heller ikke, at lovforslaget har gjort sig tanker herom.

Vi har forstået, at Miljøstyrelsen p.t. forholder sig åbent til spørgsmålet om, hvorvidt det nuværende krav til markedets aktører om overholdelse af genbrugsprocenter i forhold til samlede, behandlede mængder i hver enkelt virksomhed, også skal gælde Stena Metal (og evt. andre som deltager i denne ordning). Alternativt om der kan bevilges dispensation fra dette krav, så længe genbrugsprocenten for det danske marked som helhed ligger indenfor de rammer, der er fastsat af EU gennem direktivet.

Det betyder med andre ord, at de nuværende aktører risikerer at skulle 'lægge genbrugsprocenter til' for den virksomhed, der i kraft af størrelse og økonomisk formåen opnår en særlig konkurrencemæssig - og af Miljøstyrelsen lovmæssigt understøttet - position på markedet for shredder-metal. Vi tror egentligt, at De selv kan se det urimelige heri. I sin konsekvens medfører det, at de små ophuggervirksomheder i realiteten tvinges til at demontere flere og flere dele jo større 'succes' DBI og Stena Metal har med den nye ordning for at det samlede danske resultat lever op til EU kravene. Det går ganske enkelt ikke!! Hvis De i øvrigt er enig heri, efterlyser vi konkrete bestemmelser herom i det påtænkte lovgrundlag.

Vi anser med andre ord lovforslaget i sin nuværende udformning direkte skadeligt for konkurrencesituationen og for de erklærede politiske målsætninger i direktivet.

Vi skal derfor meddele Dem, at vi anser konkurrenceforvridningen så alvorlig, at vi allerede nu ønsker at Konkurrencestyrelsen ser nærmere på sagen. Derfor agter vi at indsende kopi af vore kommentarer dertil med anmodning om en vurdering af forholdet.



BIL GENBRUG DANMARK

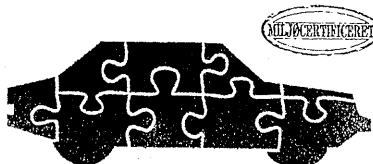
Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail: knudlund@autoophug.org





BIL GENBRUG DANMARK

V/Formand Sune Böttger Knudlund Autogenbrug Esperlundvej 18 8693 Them



Afhængigt af Miljøstyrelsens konkrete udspil til vore bemærkninger til lovforslaget, ønsker vi allerede nu også at gøre opmærksom på, at vi kan føle os presset til meget nøje at overveje en henvendelse til de relevante EU myndigheder angående tolkningen af de politiske forudsætninger i direktivet.

Vi efterlyser endvidere, at de nye bestemmelser i mere konkret omfang bidrager med definitioner og bestemmelser til tydeliggørelse af kravene til antallet af og afstanden mellem afleveringssteder for udtjente køretøjer, herunder indretningskrav m.m., ligesom en nærmere definition af begrebet 'væsentligste komponenter'. Begge områder bør i det mindste være mere konkret omtalt i bemærkningerne til loven, så virkningerne kan reelt vurderes inden ændringerne vedtages.

Da vi således endnu ikke kender Styrelsens nærmere tanker, forbeholder vi os yderligere kommentarer på begge områder. Vi har derfor tillid til, at Styrelsen giver plads til endnu en høringsrunde herom. Vi er her forberedte på, at denne høring efter omstændighederne bliver med kort frist.

Som det sikker er Dem bekendt stiller flertallet af danske ophugningsvirksomheder særlige betalingsgarantier overfor de kommunale myndigheder til sikkerhed for bl.a. miljøbehandling af modtagne, endnu ikke behandlede køretøjer samt for rydning af behandlede, oplagrede biler på udendørs arealer f.eks. i tilfælde af virksomhedsophør i forbindelse med konkurs. Afhængigt af den endelige løsning i det foreliggende lovforslag går vi ud fra, at Miljøstyrelsen vil se positivt på at medvirke til en sanering af disse særlige krav om sikkerhedsstillelse, da de berørte køretøjer jo - i det omfang de vurderes som værdiløse - fremover bliver direkte omfattet af bilproducenternes tilbagebetalingspligt.

Som afsluttende bemærkning vil vi tilføje, at vi hilser det velkomment, at Miljøstyrelsen og ministeren - som udtrykt overfor dagspressen - er enige i, at ordningen med skrotpræmie bør fortsætte. Vi tillader os i den forbindelse at minde om Styrelsens tidligere afgivne løfte om udsendelse af reviderede regler for overdragelse af køretøjer og kvittering for skrotpræmie. Også efter en ændring af Miljøloven vil der være brug for disse tilpasninger, som vi på nuværende tidspunkt har afventet i ca. 1 år.

Vi stiller os gerne til rådighed for en uddybning og kommentering af nærværende, ligesom vi gerne deltager i et eventuelt supplerende lovforberedende arbejde på området.

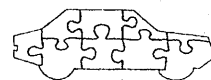
Med venlig hilsen

Bil Genbrug Danmark
Sune Böttger
formand



BIL GENBRUG DANMARK

Telefon: 86848022 Fax: 86848681 Mail: knudlund@autoophug.org



Sloth, Karen

Fra: Arne Jensen Forbundshus [Arne@danskmatal.dk]
Sendt: 9. november 2005 14:25
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)
Cc: MJ@co-industri.dk
Emne: høring - udrangerede køretøjer

3013-0008

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.:

14 NOV. 2005

BREV NR.: 4/ BILAG:

Jeg skal hermed meddele at CO-industri ikke har bemærkninger til den foreslåede ændring i miljølovgivningen som følge af implementeringen af direktivet om udrangerede køretøjer.

med venlig hilsen

Arne Jensen

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
Att: Peter Grau

16.oktober 2005
SON/
J.nr.M 3034-0222

Hørings svar 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 stille følgende spørgsmål og udbede os svar på samme.

Pkt. 5 omhandler:

Som et yderligere grundlæggende princip bør affald genbruges og nyttiggøres, og der bør gives forrang til genbrug og genvinding.

Vil de tidligere regler om genbrugsprocenter stadig være gældende efter 01.01.2007?

Pkt 7. 2.punktum.

Medlemsstaterne bør sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af disse foranstaltninger.

De frie markeds kræfter bør ikke hindres i at fungere.

Så vidt det er os oplyst, er der indgået kontrakt mellem De Danske Bilimportører og en større shreddervirksomhed, et aftalegrundlag som er baseret på, at en miljøbehandling skal udføres for kr. 0,- uden muligheder for regulering frem til år 2015.

Efter vor mening har det altid været og er stadig umuligt at udføre seriøs konkurrence med kr. 0,- på indtægtssiden. Alle er vel enige om, at det er forbundet med omkostninger at udføre en korrekt miljøbehandling efter gældende forskrifter !

Derfor bør producenterne (Bilimportørerne) også deltage i afholdelse af disse omkostninger, som det står skrevet i pkt. 7 i ovennævnte direktiv.

Vil miljøstyrelsen drage omsorg for at de frie markeds kræfter ikke hindres i at fungere, således at virksomhederne i branchen er i stand til at udvikle metoder og værktøjer til endnu bedre miljøbehandling i fremtiden til gavn for nationens miljøvelværd ?

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 indsamling, demontering, behandling og genvinding.

Når aftalegrundlaget er baseret på kr. 0,- i en årrække helt frem til 2015, ja så er konkurrencevilkårene for en stor del af branchens virksomheder sat helt ud af kraft.

Vil Miljøstyrelsen sikre, at konkurrencevilkårene for små og mellemstore virksomheder opretholdes ?

Artikel 2

Definitioner

Pkt. 6

"Genbrug": enhver proces, hvorved komponenter fra udrangerede køretøjer anvendes til samme formål, som de er udformet til.

Ved behandling i en shreddervirksomhed – genbruges komponenter normalt ikke, men genvindes efter bedst mulig procesbehandling.

Vil Miljøstyrelsen sikre at den allerbedste og mindst ressourcekrævende proces, nemlig genbrug, bevares som nævnt i ovenstående artikel ?

Artikel 5

Pkt 5.4

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre sikre, at afleveringen af køretøjet til en godkendt behandlingsvirksomhed i overensstemmelse med stk. 3 kan ske uden omkostninger for den sidste indehaver og/eller ejer, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi, eller denne er negativ. 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. Medlemsstaterne kan bestemme, at det ikke er fuldstændig omkostningsfrit at aflevere udrangerede køretøjer, hvis det udrangerede køretøj ikke indeholder et køretøjs vigtigste komponenter, herunder motoren og karrosseriet, eller hvis det indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

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 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 shreddervirksomhed 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 shreddervirksomheden, f.eks. et medlem af Dansk Autogenbrug.

Det er ligeledes vor opfattelse, at såfremt sidste indehaver og/eller ejer vælger denne mulighed og det i forbindelse hermed konstateres at det udrangerede køretøj ikke har markedsværdi eller negativ værdi, så skal producenten – i Danmark: Importøren – afholde alle eller en betydelig del af udgifterne til den krævede miljøbehandling.

Vi beder venligst Miljøstyrelsen bekræfte at denne tolkning er korrekt.

Vil Miljøstyrelsen også påtage sig ansvaret og overvåge om der sker forvridninger i markedet – og i tilfælde af - indbringe det for Kommissionen for yderligere behandling i Parlamentet og Rådet, med forslag om ændring heraf ?

Under afsnittet om ændring af bekendtgørelse 480 samt §9 t. stk 5., nævnes:
"endvidere påtænkes gennemførelse af regler i bekendtgørelsen, der sikrer at den sidste ejer af en udtjent bil kan aflevere denne indenfor en rimelig geografisk afstand".

Spm: Hvad forstås med rimelig geografisk afstand ? km ? postnr ? region ? landsdel ?

I forslag til lov om ændring...§9 y.stk.4. Ministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af den af ministeren godkendte private organisations omkostninger ved administration og kontrol.

Spm: Vil ministeren også fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af administrationsomkostninger ved miljøbehandling af køretøjer og administration af og dokumentation for korrekt bortskaffelse af affaldsfraktioner ved skrotning af disse køretøjer ?

I bemærkninger til lovforslaget under punktet "væsentligt reducerede omkostninger til håndtering af udtjente køretøjer. Årsagen skal primært findes i stordriftsfordele."

Spm: Hvordan kan man foretage beregninger på stordriftsfordele, når der endnu ikke er foretaget specifikation af "rimelig geografisk afstand" for sidste ejer ?

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".

Spm: Således kan sidste ejer "ribbe" et køretøj for væsentlige dele og henstille det i naturen, da det måske ellers vil påføre ham omkostninger? Hvor blev miljøincitamentet af?

Under punktet som omhandler omsætningstab for de ophugningsvirksomheder, der ikke bliver kontraktparter med De Danske Bilimportører, i størrelsesorden 32,5 til 37,5 mio. kr. nævnes tillige, at disse millioner er udtryk for den besparelse, som De Danske Bilimportører vil opnå.

Spm: Uanset hvordan man udtrykker sig, så vil besparelsen give sig til kende som tab på bundlinien hos ophugningsvirksomhederne. Dette er ikke i overensstemmelse med EU direktivet, hvor der i pkt 7. står angivet at omkostningerne bør betales af producenterne og de frie markeds kræfter ikke bør hindres i at fungere, samt at SMV'ere skal sikres adgang til markedet.

Vore beregninger på omsætningstab, ser noget anderledes ud.
Må vi udbede os beregningsmetoden?

I samme punkt står nævnt at de importører som ikke tilslutter sig den kollektive ordning vil påføre sig en udgift på kr. 300,- pr. importeret bil !!

**Spm: Er disse kr. 300,- et udtryk for omkostninger ved en miljøbehandling?
Beregningsgrundlag ønskes oplyst**

I punkt 5. er nævnt at lovforslaget ikke har administrative konsekvenser for borgerne.

Kommentar: Når producenterne ikke ser de på ophugningsvirksomheden administrative omkostninger som en del af producentansvaret, så "vælttes" byrden over på sidste ejer og derved får det konsekvenser for borgerne.

Dette er naturligvis en konsekvens som bortfalder hvis ministeren fastsætter regler om gebyrer til dækning af administrationsomkostninger i ophugningsvirksomhederne. (se venligst punktet § 9 y. stk. 4.)

Andre services, såsom afmelding af køretøjet, sidste transport m.m. vil der ikke være økonomisk råderum for, hvis forslaget til ændring af miljøbeskyttelsesloven gennemføres i sin nuværende form.

På det økonomiske område virker det som der er opfattelsesforskelle mellem producenternes ansvar og myndighedernes ansvar. Producenterne ser ikke, håndtering af et ELV køretøj, administrative opgaver i forbindelse med udfyldelse af attester, indrapporteringer og bortskaffelse af fragmenter som producentansvar, men som myndighedsansvar.

Vil der være omkostningsdækning for disse udgifter ?

Vort resumé:

Set med vore øjne, så virker det, som om man vil indføre lovgivning som er konkurrenceforvridende, konkurrencebegrænsende og som vil åbne for kreativ tænkning i forbindelse med "sorte" ophug og sort arbejde, da lysten til at udføre miljørigtig behandling er direkte proportional med betaling for udført arbejde.

De "grønne" ophugningsvirksomheder, som gennem lang tid har brugt mange penge på at tilpasse produktionen efter forskrifterne, føler sig, hvis dette lovforslag gennemføres i sin nuværende form, økonomisk presset i en sådan grad, at overvejelser om at lukke denne del af virksomheden, kan komme på tale.

Alt sammen til skade for vort nationale miljø og til fordel for én privat ansvarshavende virksomhed – stik imod EU direktivet 2000/53's intentioner.

Da en stor del af vore medlemmers økonomiske stilling er sat "i spil" ved dette forslag, vil vi følge sagen meget nøje og håber på, at vi hurtigt vil modtage respons på dette hørings svar.

Med venlig hilsen
Dansk Autogenbrug

Søren Sonniksen
Direktør