

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K.

Att.: Peter Grau

18. november 2005  
Akt.nr. 3508000

#### **Vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven**

Kære Peter Grau

Tak for din henvendelse vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Vi har gennemgået det fremsendte materiale, og vi har bemærket os, at forslaget i § 9 v. indeholder formuleringer om indsamling, bearbejdning og videregivelse af oplysninger vedr. de udtjente køretøjer fra et såkaldt producentregister. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at nogle af oplysningerne vedrører det *antal* person- og varebiler, den pågældende producent har tilbagetaget.

#### **Danmarks Statistiks forslag**

*Danmarks Statistik vil foreslå, at der indsamles/registreres data om det enkelte køretøj (identifikationsnummer og dato), når det afleveres i henhold til ordningen.*

*Disse data viderefremmes til Centralregistret for Motorkøretøjer, CRM, hvor de indgår i datagrundlaget for det pågældende køretøj.*

Rent praktisk vil det simpleste sandsynligvis være at registrere det identifikationsnummer, som køretøjet har i CRM eller eventuelt det seneste registreringsnummer. Hertil kommer en 'skrotningsdato' for køretøjet. Det afgørende er, at data kan tilbageføres til CRM.

#### **Baggrunden for Danmarks Statistiks forslag**

Den danske bilpark er registreret i Centralregistret for Motorkøretøjer, CRM, hvor der for det enkelte køretøj foreligger aktuelle og historiske data. Disse data videregives til Danmarks Statistik, som på baggrund heraf fremstiller opgørelser til belysning af de *aktive* bestande og bevægelser heri i form af ny- og genregistreringer og afmeldinger.

En mangel ved det nuværende datagrundlag er, at det ikke er muligt at se, om et køretøj afmeldes mhp. skrotning eller mhp. videresalg som brugt bil, idet *formålet* med afmeldingen ikke registreres.

Registrering af disse data vil helt eller delvis muliggøre bl.a. følgende opgørelser, der ikke kan udføres i dag:

1. Opgørelse af skrotning af køretøjer.
2. Opgørelser af køretøjernes gennemsnitlige levetid (i dag kendes kun den gennemsnitlige alder og middellevetiden).
3. Opgørelser af den *passive* bestand af køretøjer, dvs. det antal køretøjer, der henstår uregistrerede mhp. videresalg og genregistrering.  
Opgørelserne er bl.a. interessante i miljømæssig og nationalregnskabsmæssig henseende – sidstnævnte bl.a. i form af den såkaldte formueopgørelse.
4. Opgørelser af *det enkelte køretøjs* strømningsmønster over tid, dvs. forløbet fra vugge til grav.
5. Mere præcise opgørelser af *bilparkens* strømningsmønster over tid, dvs. en belysning af bevægelserne fra én bestandsopgørelse til den næste i form af til- og afgang.

Med venlig hilsen

Søren Dalbro

Fuldmægtig  
Landbrug og Transport  
Direkte tlf.: 39 17 34 16  
sda@dst.dk

MODT. I MST.

21 NOV. 2005

Miljøstyrelsen  
Att.: Peter Grau  
Strandgade 29  
1401 København K

18. november 2005

MILJØMINISTERIET  
Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008

21 NOV. 2005

BREV NR.: 6 BILAG:

### **Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (Producentansvar for biler) - J.nr. M 3034-0222**

Tak for det tilsendte udkast til lovforslag.

Dansk Industri, Den Danske Bilbranche og De Danske Bilimportører bakker generelt op om forslaget, som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer artikel 5, stk. 4.

Det er positivt, at tilbagetagning af udtjente køretøjer kan ske via en kollektiv ordning, hvor der er lige adgang for alle. I det fremadrettede perspektiv er det vigtigt, at den kollektive ordning bliver fuldt forståelig og gennemskuelig for alle. Det er vores opfattelse, at lovgivningen i den forbindelse har en passende balance mellem eksplicite krav og mulighed for fleksibilitet i forhold til, hvordan den kollektive ordning konkret opbygges.

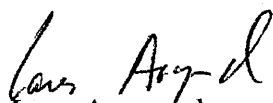
De Danske Bilimportører bekræfter intentionen om at etablere en kollektiv ordning med lige adgang for alle omfattede virksomheder og enkeltpersoner.

Lovforslaget indeholder en bestemmelse om, at miljøministeren kan henlægge kompetencen til at drive producentregisteret til en godkendt privat organisation. I den forbindelse er det væsentligt, at producentregistret nu og i fremtiden placeres i et miljø således, at der ikke opstår tvivl om, at der ikke er adgang til at udveksle data om konkurrenters salg.

I bemærkningerne til loven fremgår, at der, parallelt med den fulde implementering af producentansvaret, skal overvejes eventuelle ændringer af den nuværende godtgørelsesordning.

Vi vil gerne benytte denne anledning til at pege på et af de meget positive elementer ved den nuværende ordning, nemlig måden hvorpå den finansieres. Det sker i dag via et mindre gebyr, som bilejerne betaler i forbindelse med deres lovpligtige forsikring. Den model er administrativt let, giver en fair fordeling af omkostningerne og sikkerhed for at alle bidrager. Styrken ved den nuværende ordning bør også i et fremadrettet perspektiv fastholdes.

Med venlig hilsen



Lars Aagaard  
Miljø- og Energichef



Elly Kjems-Hove  
Branchedirektør



Bent Mikkelsen  
Adm. direktør

AWD/PGR

Sloth, Karen

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008

25 NOV. 2005

BREV NR.: 21 BILAG:

Fra: Preben Kjær [pk@daf.dk]  
Sendt: 22. november 2005 15:26  
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
Cc: Lotte Krambeck  
Emne: Ændring af miljøbeskyttelsesloven

Kære Miljøstyrelse!

Indledningsvis skal vi beklage, at vi ikke har overholdt den angivne tidsfrist for kommentarer til det fremsatte udkast til ændring af Miljøbeskyttelsesloven.

Når det er sagt skal vi tilføje, at Danmarks Automobilforhandler Forening tilsdlutter sig de af Håndværksrådet givne kommentarer.

Med venlig hilsen  
Preben Kjær  
Danmarks Automobilforhandler Forening  
Autobranchens Hus  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup.

35-38/1987

Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K  
**Sendt per email: joaff@mst.dk**

21. november 2005  
Sag 3/1102-0200-0919  
/ ULS  
Deres ref.  
M 3034-0222 PGr/DKC

## **Høring angående ændring af miljøbeskyttelsesloven – Producentansvar for udtjente biler**

Den 7. oktober 2005 sendte Miljøstyrelsen udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring. Lovforslaget angår producentansvar for udtjente biler og gennemfører regler i Direktiv 2000/53/EF.

Det er overladt til medlemsstaterne at sikre en måde, hvormed producenterne (herunder importører) tilbagetager udtjente biler. Som udgangspunkt skal tilbagetagning ske i forhold til markedsandel for producenterne/importørernes egen regning, men det er muligt at opfylde forpligtelsen gennem deltagelse i en kollektiv ordning.

I lovforslagets bemærkninger lægges i praksis op til et system, hvor De Danske Bilimportører (DBI) etablerer en kollektiv ordning omfattende 99 pct. af det danske marked for import af person- og varebiler. Ifølge DBI vil den kollektive ordning blive administreret således, at ordningen vil tage imod alle udtjente biler, uanset at andre importører måtte have en forpligtelse hertil.

DBI har allerede forberedt aftaler med behandlingsvirksomheder, der skal håndtere bilskrot fra den kollektive ordning.

Lovforslaget lægger endvidere op til, at der fastsættes regler om indberetninger om markedsførte og tilbagetagne person- og varebiler m.m. Oplysningspligten kan pålægges den kollektive ordning, i praksis DBI.

Endelig følger det af lovforslaget, at en række administrative beføjelser delegeres eksternt til en privat organisation, der således bliver den systemansvarlige organisation. Forslaget nævner den allerede eksisterende Miljøordning for biler. Ifølge oplysninger på DBI's hjemmeside administreres Miljøordning for biler af DBI.

### **Konkurrencestyrelsens bemærkninger**

En konkurrencemæssig vurdering af lovforslaget vil i overensstemmelse med konkurrencelovgivningen tage afsæt i et ønske om skabelse af mest

**KONKURRENCESTYRELSEN**  
Nyropsgade 30  
1780 København V

Tlf. 72 26 80 00  
Fax 33 32 61 44  
CVR-nr. 64 96 46 15  
ks@ks.dk  
www.ks.dk

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVS MINISTERIET**

mulig konkurrence og effektivitet på de pågældende markeder. Afvejningen af, om lovforslaget lever op til intentionerne i konkurrencelovgivningen, vil blandt andet omfatte følgende: (1) kan forslaget begrænse eller forvride konkurrencen, (2) skaber forslaget tilstrækkelig gennemsigthed og vandtætte skotter mellem forskellige interesser, og (3) er det muligt at udsætte den kollektive ordning for konkurrence.

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 konkurrenceforvridning forhindres. Det samme gælder, for så vidt angår de systemansvarlige organisationer. Gennemsigtig bør sikres ved, at der er en klar adskillelse af den kollektive ordning og den systemansvarlige organisation.

Det er ud fra disse betragtninger principielt uheldigt, at DBI kan modtage oplysninger fra importørerne om mængden af markedsførte biler m.v., og at lovforslaget grundet DBI's administration af Miljøordning for biler i praksis vil medføre en sammenblanding af den kollektive ordning og den systemansvarlige organisation. Konkurrencestyrelsen peger på, at der, for så vidt angår elektriske og elektroniske produkter, er etableret en uafhængig organisation under WEEE System. Konkurrencestyrelsen **anbefaler**, at det derfor overvejes, at der for også for miljøordningen for tilbagetagning af udtjente biler etableres en systemansvarlig organisation, der er afskilt fra og uafhængig af DBI, og hvortil oplysninger om markedsførte mængder og lignende tilgår.

Grundet bilbranchens nuværende struktur og de oplysninger, der allerede i dag udveksles om markedsføring af biler m.v., er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at lovforslaget i sig selv ikke konkret vil begrænse konkurrencen. Men manglende adskillelse af den kollektive ordning og den systemansvarlige organisation vil kunne medføre risiko herfor.

For så vidt angår tilbagetagningspligten, noterer Konkurrencestyrelsen, at importørernes markedsandele ikke er konstante i forhold til de markedsførte bilers levetid. Da der er tale om historisk bilskrot, vil der således ikke nødvendigvis være sammenhæng mellem mængden af markedsførte biler på et givent tidspunkt og den forholdsmæssige tilbagetagningsforpligtelse opgjort efter markedsandele, som indtræder på et senere tidspunkt. Umiddelbart er det ikke klart, hvorledes den kollektive ordning vil udligne disse skævheder, og det er vanskeligt at forestille sig, at skrotordningen hverken vil afstedkomme et økonomisk over- eller underskud. Derfor **anbefaler** Konkurrencestyrelsen at etablere en fordelingsnøgle i tildelingsordningen, der tager højde for importørernes markedsandele af de tilbagetagne udtjente biler.

Konkurrencestyrelsen er enig i, at der til enhver tid skal være adgang til at ind- og udtræde af den kollektive ordning.

Omfanget af den påtænkte kollektive ordning giver DBI 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.

Det fremsendte lovforslag indeholder et ikke ubetydeligt antal bemyndigelsesbestemmelser, der vanskeliggør en fuldstændig konkurrenceretlig bedømmelse af forslaget og dets konsekvenser. Konkurrencestyrelsen **anmoder** om at blive hørt i forbindelse med bemyndigelsernes udmøntning.

Med venlig hilsen

Ulrik Lindow Sørensen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 72268160

uls@ks.dk



MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: ~~3014-0030~~

21 NOV. 2005

3013-0008

Sloth, Karen

Fra: Stephan Kim Jepsen (EOGS) [SKJ@eogs.dk]  
 Sendt: 21. november 2005 09:54  
 Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
 Cc: Bjarke Thorbjørn Petersen (EOGS); Katrine Søndergaard (EOGS); Peter Bay Kirkegaard (EOGS); Flemming Pedersen (EOGS)  
 Emne: Høring vedr. Lov om ændring af Lov om miljøbeskyttelse (producentansvar, udtjente biler)  
 Signeret af: skj@eogs.dk

BREV NR.: ~~6~~ BILAG:

15



21. november 2005

Sag 2005-0003605

btp/skj/kat

### Høring vedr. Lov om ændring af Lov om miljøbeskyttelse (producentansvar, udtjente biler)

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

Forslaget medfører, at producenter og importører af person- og varebiler får pligt til at tilbagetage alle udtjente køretøjer; herunder også biler der er markedsført før lovforslagets ikrafttræden.

Miljøstyrelsen har oplyst, at der etableres en kollektiv ordning af De Danske Bilimportører til tilbagetagning af de udtjente køretøjer. Endvidere er det blevet oplyst, at den kollektive ordning vil tage alle køretøjer tilbage uanset medlemskab af De Danske bilimportører. Under disse forudsætninger vurderes lovforslaget at medføre følgende økonomiske og administrative konsekvenser.

#### Økonomiske konsekvenser:

Forslaget vurderes at være økonomisk neutralt for de omfattede virksomheder. Miljøstyrelsen har oplyst, at de af De Danske Bilimportører indgåede aftaler medfører, at affaldshåndteringen af de udtjente biler bliver uden omkostninger for producenter og importører.

#### Administrative konsekvenser:

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for de omfattede virksomheder. Som den kollektive ordning er udformet, bliver den registreringspligt og indberetningspligt, der gives hjemmel til i forslaget, ikke nødvendig.

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

Tlf. 33 30 77 00  
 Fax 33 30 77 99  
 CVR-nr 10 15 08 17  
 eogs@eogs.dk  
 www.eogs.dk

**ØKONOMI- OG  
 ERHVERVSMINISTERIET**

Hvis hjemlen alligevel udnyttes i den kommende bekendtgørelse eller på et senere tidspunkt, vil forslaget medføre administrative konsekvenser for de omfattede virksomheder. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering vil vurdere konsekvenserne af oplysnings- og indberetningspligt når disse specificeres i bekendtgørelser.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

”Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.”

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Stephan Kim Jepsen  
Fuldmægtig  
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen  
Tlf.: 3330 7676  
Mail: [skj@eogs.dk](mailto:skj@eogs.dk)

*Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) vurderer de erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af nye love og bekendtgørelser. CKR kan teste forslag med væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet i et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.*

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



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K.

J.nr.: Social- og miljø

3. november 2005

**Høring – Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven –  
(producentansvar for biler) J.nr. M 3034-0222**

Fagligt Fælles Forbund 3F kan godt støtte forslaget.

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

Venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen

**Sloth, Karen**

---

**Fra:** Pia Hendriksen [PH@fbr.dk]  
**Sendt:** 18. november 2005 11:59  
**Til:** MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
**Emne:** Forbrugerrådets høringssvar om producentansvar for biler

Miljøstyrelsen har den 24. oktober 2005, j.nr. M 3034-0222, sendt udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler) i høring.

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

Med venlig hilsen  
Claus Jørgensen  
Miljøpolitisk medarbejder  
Forbrugerrådet  
Tlf. 77 41 77 22  
cj@fbr.dk

MILJØMINISTERIET 3013-0008  
Miljøstyrelsen J.NR.: ~~3014-0030~~  
18 NOV. 2005  
BREV NR. 2 BILAG:  
9



*Forsikring & Pension*

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Vores ref. hrc /

Journalnr. 1.3.3.9-002

Deres ref. M 3034-0222

Dato 18.11.2005

## Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven

Miljøstyrelsen har den 24. oktober 2005 udsendt udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler) og bedt om F&P's eventuelle bemærkninger.

Det kan hermed meddeles, at F&P ikke har nogen bemærkninger til styrelsens udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Hans Reymann-Carlsen

MODT. I MST.

14 NOV. 2005



MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008 FORSVARSKOMMANDOEN

15 NOV. 2005

BREV NR.: 5 BILAG:

FKO MA11

UM

610.030

0207449-031

2005-11-11

Til  
MILJØSTYRELSEN

Emne:  
**Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven.**

Ref.:  
Deres ref.: j.nr. M.(3034-0222.)

1. Under henvisning til ref. skal det herved oplyses, at Forsvarskommandoen ingen bemærkninger har til udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler).

E.b.

ERIK SCHWENSEN  
Oberstløjtnant  
Chef for Infrastruktur- og Miljøsektionen

Postadresse  
Postboks 202  
2950 Vedbæk

Besøgsadresse  
Henriksholms Allé  
2950 Vedbæk

Telefon  
45 67 45 67  
Gennemvalg: 45 67 40 23

Telefax  
45 89 07 48

Internet  
fko@mil.dk  
Forsvaret.dk

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

København, den 17. november 2005

### **Høringsvar vedrørende udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for biler)**

Genvindingsindustrien (Genvindingsindustrien) har modtaget ovennævnte udkast til ændring pr. post den 25. oktober 2005. Udkastet giver anledning til flere kommentarer fra vores side.

Overordnet vil vi gøre opmærksom på, at ELV direktivet (2000/53/EF) i lighed med WEEE-direktivet (2002/96/EF) adskiller sig fra tidligere affaldsdirektiver ved at pålægge producenterne/irnpportørerne af de relevante produkter et økonomisk ansvar for håndteringen af affaldet.

Dette indebærer jf. betragtning 7. i ELV direktivet, "at Medlemsstaterne bør sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af disse foranstaltninger."

Vores kommentarer til udkastet til lovforslag fordeler sig over følgende fire hovedpunkter, der uddybes i det følgende.

1. 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 administrationsomkostninger af bilejere, som via Miljøordning for Biler skal dække administrationsomkostningerne for det nye producentregister.

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

3. Dernæst er det Genvindingsindustriens opfattelse, at udkastet bærer præg af adskillige direkte forkerte oplysninger og opfattelser, som har været støttende for udformningen af lovforslaget.

4. Endelig er det Genvindingsindustriens opfattelse, at forslaget i sin nuværende udformning kan give reelle bekymringer om en øget miljøbelastning, da det økonomiske incitament for korrekt affaldsbehandling vil forsvinde.

#### **Ad 1. Administrationsomkostninger ved producentansvar for biler.**

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget (s. 6), at "Det forventes, at den nuværende Miljøordning for biler, ..., skal varetage administrationen af producentregistret".

Vi er fra Genvindingsindustriens side tilhængere af den generelle ide med at lade en godkendt privat organisation håndtere dette producentansvar. Men der er et behov for en skarp adskillelse af denne organisation fra Miljøordning for biler, da der i modsat fald vil opstå reel risiko for, at bilimportørernes administrationsomkostninger i realiteten varetages af de midler, som er indbetalt af landets bilejere.

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 skrotningsgodtgørelsesordningen og udbetaling af skrotningsgodtgørelse til sidst registrerede ejer af køretøjet.

De penge, der er i Miljøordningen for biler i dag, er penge indbetalt af private bilejere. Pengene skal kun benyttes til administration af skrotningsgodtgørelsesordningen og udbetaling af skrotningsgodtgørelse til sidst registrerede ejer af køretøjet. En del af disse penge er en forudbetaling for en ydelse, der fra 1. januar 2007 skal afholdes af bilproducenterne – i Danmarks tilfælde bilimportørerne.

Pengene kan derfor ikke benyttes til dække af omkostninger, som bør afholdes af bilimportørerne, jf. ELV direktivet, betragtning 7.

Pengene er bestemt til at give et økonomisk incitament til sidste ejer, således at bilen afleveres til miljømæssig korrekt affaldsbehandling.

Genvindingsindustrien ønsker samtidig svar på, om der efter 1. januar 2007 vil være lovhjemmel til at opretholde Miljøordningen for biler, hvor private forbrugere opkræves penge til at finansiere administrationen af skrotningsgodtgørelsesordningen og udbetaling af skrotningsgodtgørelse, eller om disse omkostninger også retsligt skal afholdes af bilimportørerne, fordi omkostningerne ved affaldshåndteringen ikke som i dag skal afholdes af slutbrugeren, men af bilimportørerne.

## **Ad 2. Skrotningsomkostninger.**

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget (s. 5), at der er indgået aftale med en eller flere behandlingsvirksomheder, godkendt jf. Bek. 480, af 19. juni 2002. Ligeledes fremgår det, at disse aftaler "ikke medfører omkostninger for de tilsluttede producenter og importører". Dette skyldes, "at stordriftsfordele og forøgede skrotpriser, der sikrer, at salgsværdien af genbrugelige dele og genanvendelige materialer, kan opveje omkostninger ved den i bek. 480 foreskrevne håndtering af udtjente køretøjer".

Vi vil her gøre opmærksom på, at prisudviklingen på jernskrot i Danmark var rimeligt stabil frem til lukningen af Stålvalseværket i 2002. Efter lukningen af Stålvalseværket har prisudviklingen haft store udsving, og der kan derfor forekomme perioder (måneder eller år), hvor værdien af jernskrottet ikke vil dække de ovennævnte omkostninger.

Er dette ikke tilfældet, vil affaldsbehandleren ikke have mulighed for at få dækket sine omkostninger for affaldsbehandlingen fra bilimportørerne.

Genvindingsindustrien er af den opfattelse, at denne løsning vil medføre, at importørerne ikke finansierer alle eller en væsentlig del af omkostningerne ved affaldshåndteringen af udtjente køretøjer, men medfører, at omkostningerne overføres til affaldsbehandlerne. Bilimportørerne kan dermed via deres kommende monopollignende status presse affaldsbehandlerne til at indgå en aftale, der kan vise sig at være direkte underskudsgivende for den enkelte affaldsbehandler eller tvinge vedkommende til at lukke eller måske foretage mangelfuld eller ingen affaldsbehandling af køretøjet for at opretholde et eksistensgrundlag.



Desuden nævnes det i bemærkningerne til lovforslaget, at "gennemførelsen af producentansvaret dog vil medføre væsentlige strukturelle ændringer i autoophugningsbranchen. 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."

Det er GenvindingsIndustriens opfattelse, at dette er i direkte modstrid med ELV-direktivets betragtning 7, hvor det anføres, at "De frie markeds kræfter bør ikke hindres i at fungere." Ligeledes er det i strid med ELV-direktivets betragtning 20: "Det er vigtigt, at der opstilles krav til oplagrings- og behandlingsprocesser for at forebygge negative virkninger heraf på miljøet og for at undgå forvridning af samhandel og konkurrence", og betragtning 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."

Det er GenvindingsIndustriens opfattelse, at denne løsning med at overføre omkostningerne ved affaldsbehandlingen til affaldsbehandlere er endnu et brud på direktivets tekst og klart udtrykte formål – at importører (& producenter) skal finansiere alle eller en væsentlig del af omkostningerne ved en national foranstaltning, der sikrer, at en udtjent bil kan afleveres uden omkostninger.

Modtagelsespladser indrettet jf. Bek. 480 pålægger den enkelte affaldsbehandler store lovmæssige omkostninger. Bl.a. krav om en kvalitets- eller miljøcertificering, impermeable underlag og specificerede metoder til udtagning og bortskaffelse af farligt og flydende affald. Desuden stilles der krav om indberetning af affaldsjournaler og opgørelse over genanvendelsesprocenter for affaldsbehandlingen. Det er derfor vores opfattelse, at affaldsbehandlingen ikke kan udføres til kr. 0,-.

Vi vil indskærpe, at vi finder det rimeligt og fornuftigt, at der stilles de i Bek. 480 nævnte krav til affaldsbehandlingen, men at dette har en pris for affaldsbehandleren.

At det tilsyneladende også er Miljøstyrelsens opfattelse, at der er konkrete ophugningsomkostninger, fremgår efter GenvindingsIndustriens opfattelse af bemærkningerne til lovforslaget (s. 5), hvor håndteringsomkostninger er eksplicit nævnt. Man er med andre ord klar over, at det medfører omkostninger at skulle affaldsbehandle biler korrekt jf. Bek. 480. Ikke desto mindre bæres disse væsentlige omkostninger ikke af bilimportørerne, men derimod af affaldsbehandlere.

Der er i bemærkningerne til lovforslaget under afsnittet økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet (s. 5 & 6) omtalt en af Miljøstyrelsen skønnet omkostning på kr. 300 per importeret person- og varebil for de uafhængige importører. Disse kr. 300 nævnes ikke en eneste gang i forbindelse med den kollektive ordning.

GenvindingsIndustrien vil gerne bede om en redegørelse for hvad en af Miljøstyrelsen skønnet omkostning på kr. 300 per importeret person- og varebil for de uafhængige importører præcist omfatter, eftersom disse kr. 300 ikke nævnes en eneste gang i forbindelse med den kollektive ordning.

### **Ad 3. Forkerte oplysninger eller misforståelser**

Det er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget (s. 6), at kommunerne vil kunne imødesee besparelser på 0,25 – 1,2 mio. kr. om året. Det er vores opfattelse, at lovforslaget i stedet vil medføre faldende indtægter for kommunerne, som i dag kan indkassere skrotningspræmie for henstillede biler afmeldt af bilregisteret efter 1. juli 2000. Af forslaget fremgår det ikke, hvordan

besparelsen opnås, og derfor vil vi gerne modtage de bagvedliggende beregninger for besparelsen.

Det er anført i bemærkningerne (s. 6), at lovforslaget ikke har væsentlige økonomiske konsekvenser for stat, kommuner eller amtskommuner.

Det er vores opfattelse, at en fjernelse af al betaling til behandlingsvirksomheder medfører et tab af moms for staten. Det skyldes, at der indbetales moms for ca. 30.000 biler i relation til differencen mellem købsprisen for en skrottet bil for den enkelte affaldsbehandler og beløbet, der udbetales fra Mijjørdning for Biler. Med et forsigtigt skøn for gennemsnit for momsbeløb anslået til kr. 150,- pr. bil, vil der være tale om et tab på kr. 4.500.000 for staten.

Det er ikke korrekt, når Miljøstyrelsen anfører (s. 7), at "de ophugningsvirksomheder, der ikke bliver kontraktpartner med de Danske Bilimportører, vil miste markedsandele svarende til en omsætning i størrelsesorden 32,5 - 37,5 mio. kr. pr. år". Alene på forsikringsbiler vil autoophuggere miste kr. 52,5 - 70 mio. kr. pr. år. For resten af bilerne vil tabet ikke være på under kr. 10 mio.

**Stordriftsfordele:**

Det er Genvindingsindustrien opfattelse, at det er forkert at tale om stordriftsfordele vedr. tilbagetagning af udtjente biler. Der er ca. 20.000 biler omfattet af forslaget § 9s, pkt. 5. Det kræver, at der maksimalt er en eller to aktører på markedet, hvis der på nogen måde skal kunne tales om stordriftsfordele. Hvis blot 5-10 virksomheder tilslutter sig bilimportørernes aftale, svarer det til ca. 2000 - 4000 biler pr. behandlingsvirksomhed. Det er som sagt vores opfattelse, at dette ikke berettiger til en betegnelse som "stordrift", og dermed tale om besparelser som følge af stordriftsfordele.

Det er efter vores opfattelse ikke realistisk at tro, at forslaget skulle have nogen indflydelse på henstilling af biler. I de sidste 2½ år har politi og kommuner kunnet hæve skrotningspræmie. Det er svært at se, at et producentansvar i sig selv skulle kunne ændre på problemet med henstilling af biler.

#### **Ad 4. Miljøhensyn.**

Vi har fra Genvindingsindustrien's side flere gange gjort Miljøministeriet og Miljøstyrelsen opmærksom på, at det er vores klare opfattelse, at reglerne for miljømæssig korrekt behandling biler af flere affaldsbehandlere ikke overholdes i dag, og at vi har adskillige eksempler herpå.

Dette har principielt ikke noget at gøre med denne høringssag. Men det burde være væsentligt element for Miljøstyrelsen, da en gennemførelse af det fremlagte lovforslag efter vores opfattelse vil fjerne det økonomiske incitament til at udføre en miljømæssig korrekt affaldsbehandling.

Skal affaldsbehandlerne foretage behandlingen til kr. 0,-, som aftalen med bilimportørerne lægger op til, må det påregnes, at der skabes incitament for flere virksomheder til at omgå reglerne, fx ved ikke at udtage glas eller plast inden shredderbehandling og andre forhold i strid med Bek. 480. Det må med andre ord forventes, at problemerne med ulovlig affaldsbehandling af biler vil blive et stigende problem. Dette problem ser vi slet ikke adresseret i nærværende lovforslag.

Det må desuden anses for minimalt, hvad der gives af incitamenter til at udvikle nye og bedre behandlingsformer af biler, når alle omkostninger ved affaldsbehandlingen skal bæres af affaldsbehandleren.

Udover det ovenfor nævnte, er det vores opfattelse, at der er adskillige løse ender i forslaget i sin nuværende udformning, hvoraf vi vil nævne nogle enkelte.

Der bør i loven efter vores mening være en definition af hvad "væsentlige komponenter" er. Samtidig ønsker vi at vide, hvem der skal udstikke retningslinierne for materialeværdien af disse, og om denne materialeværdi reguleres månedsvis i forhold til den generelle prisudvikling på jernskrot.

Ligeledes er det nævnt, at der skal oprettes et passende antal modtagepladser, så køretøjet kan afleveres indenfor "rimelig geografisk afstand". Det fremgår dog ingen steder, hvad "rimelig geografisk afstand" er.

Endvidere er ministeren bemyndiget til at fastsætte antallet af modtagepladser. Det er efter vores opfattelse særdeles relevant for behandlingsvirksomheder at kende dette antal. Dette burde være fastsat på forhånd.

I forslagets § 9y, stk. 4 er det anført, at der kan fastsættes regler for gebyrer til administrations- og kontrolomkostninger for den godkendte private organisation. Efter vores opfattelse af direktivet skal importørerne dække alle væsentlige omkostninger. De nævnte gebyrer skal vel således opkræves af bilimportørerne. Dette fremgår ikke tydeligt af forslaget.

Afslutningsvis må vi konkludere, at lovforslaget efter vores opfattelse er langt fra at leve op til ELV-direktivet. Ligeledes er der væsentlig risiko for, at forslaget – såfremt det vedtages i dets nuværende form – væsentlig vil forøge de allerede i dag eksisterende problemer med utilstrækkelig og ulovlig affaldsbehandling af biler.

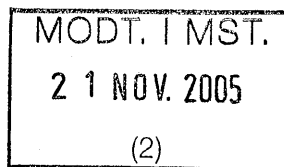
Umiddelbart forstår vi ikke, at man fra Miljøstyrelsens side ikke lader sig inspirere af reglerne omkring implementeringen af WEEE-direktivet i dansk lovgivning, når reglerne vedrørende producentansvar for biler skal implementeres i Danmark.

Da Genvindingsindustrien har haft et mangeårigt samarbejde med Miljøstyrelsen og branchens øvrige aktører, vil vi til slut udtrykke vor undren over ikke at være inddraget i udarbejdelsen af lovforslaget, således at alle parter blev hørt. Det er vor opfattelse, at lovforslaget i sin nuværende form er udarbejdet, så det alene tilgodeser bilimportørerne uden hensyntagen til branchens øvrige aktører.

Vi ser frem til et hurtigt svar og vil følge sagen med stor interesse.

Med venlig hilsen  
Genvindingsindustrien

Jesper Kofod  
Sekretariatsleder



H.J. HANSEN

1

Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K

Odense, den 21. november 2005

**Høringssvar vedrørende "Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse  
(Producentansvar for person- og varebiler)**

H.J.Hansen Genvindingsindustri A/S har modtaget ovennævnte udkast til ændring pr. post den 25. oktober 2005.

Udkastet giver anledning til flere kommentarer fra vor side. Vi er samtidigt vidende om, at Genvindingsindustrien har fremsendt bemærkninger til lovforslaget, - bemærkninger, som vi til fulde deler. Vi vil derfor i det følgende nøjes med supplerende bemærkninger til udvalgte punkter i lovforslaget:

1. "Manglende komponenter"
2. Modtagepladser og miljømæssige konsekvenser
3. Monopol
4. Miljøordning for Biler / ny ordning
5. "Frie Importører"

**Ad 1: "Manglende komponenter"**

I § 9 t, stk 3 nævnes det bl.a., at der kan opkræves et beløb for manglende komponenter. Hvis man vil fastholde dette, må Styrelsen snarest muligt – og inden nærværende forslag sendes ud til fornyet høring – melde ud med, hvordan man har tænkt sig at håndtere "listen over manglende komponents værdi". For en sådan liste må jo nødvendigvis udsendes og være gældende for samtlige aktører på markedet. Endvidere må listen opdateres hver gang der sker væsentlige ændringer af verdensmarkedspriserne på jern og metaller.

Ifølge § 9t stk 5 kan Ministeren fastsætte regler om etablering af et "passende antal modtagepladser".

Der savnes imidlertid en forklaring på, hvad en "modtageplads" er. Er det en plads udelukkende til **mellemlagring** af biler eller tænkes der på en plads for **behandling** af biler?



## Ad 2: Modtagepladser og miljømæssige konsekvenser.

Hvis pladsen kun er til mellemlagring af biler, hvor mange sådanne pladser skal der så etableres, og efter hvilke regler ?

Man må gå ud fra, at pladserne skal være forsynet med impermeabel belægning og med olieudskiller m.v.. Hvem skal afholde udgifterne til etableringen ?

Hvor mange pladser skal der etableres ? Eller med andre ord, - hvor stor afstand er det rimeligt, at den sidste ejer af et køretøj skal tilbagelægge for at aflevere sin bil ?

Bliver afstanden for stor, er der en udtalt risiko for, at bilen blot efterlades på offentlig vej eller lignende med deraf følgende risiko for forurening og øgede omkostninger til sagsbehandling hos kommunerne og politiet.

Man må derfor gå ud fra, at der skal etableres rimeligt mange "modtagepladser", så afleveringsafstanden ikke bliver for stor. Men skal de meget omtalte "stordriftsfordele" virkelig udmøntes, så skal der højst være tre behandlingslokationer i Danmark.

Dette vil imidlertid indebære, at et meget stort antal udtjente biler skal transporteres over ganske store afstande med autotransportere. Ved brug af autotransporter vil der kun kunne transporteres 8 biler pr. træk, dette må anses for at være en øget belastning både af vejnettet og rent miljømæssigt. I dag afhentes der ca. 20-25 biler pr. træk ved container transport. Det vil altså betyde en tredobling af vejtransporten. Miljøstyrelsens bemærkninger / beregninger herom savnes helt !

Hvis Styrelsen derimod definerer en "modtageplads" som et behandlingsanlæg, ja, så taler vi pludseligt om mange behandlingsanlæg -- vi vurderer det til ikke under 25 stk. -, og så er der absolut ikke tale om "stordrift"

Hermed falder samtidigt Miljøstyrelsens argumentation for, at biler kan miljøbehandles til kr 0:- som følge af "stordriftsfordele", til jorden med et brag !

En klar udmelding / forklaring fra Miljøstyrelsen vedr. ovenstående udbedes !

## Ad 3: Monopol

Med dette forslag mener vi, at Miljøstyrelsen i høj grad medvirker til, at der vil opstå en monopollignende tilstand, - hvilket man for øvrigt direkte fremhæver i bemærkningerne til lovforslaget.

Videre skinner det tydeligt igennem - flere steder i bemærkningerne - at Miljøstyrelsen bifalder, at branchen monopoliseres og at et stort antal miljøbehandler- virksomheder mister sit eksistensgrundlag. Seriøse virksomheder, som i tillid til en reel og stabil lovgivning på området, har investeret store summer i korrekt og tidssvarende indretning af moderne behandlingsanlæg, samt brugt megen energi og penge på at opnå den nødvendige ISO-certificering.



Man kunne fristes til at tro, at Miljøstyrelsen har vurderet, at der er for mange aktører i miljøbehandlingsbranchen, og derfor gerne ser antallet reduceret.

Hvis dette skulle være tilfældet, ville det være mere passende at Miljøstyrelsen levede op til sit ansvar, og først og fremmest rensede ud i den useriøse del af branchen.

Gennem de seneste tre år er Styrelsen ved utallige henvendelser fra flere sider blevet gjort opmærksom på gentagne og dokumenterede uregelmæssigheder hos adskillige useriøse aktører i branchen, - dog hidtil uden resultat.

#### **Ad 4: Miljøordning for Biler ( MOB ) / Ny ordning**

MOB er en organisation med meget tætte bånd til De Danske Bilimportører. Miljøbehandlingsbranchen og genvindingsindustriene har ikke plads i MOB's bestyrelse. MOB har hidtil bl.a. stået for udbetaling af skrotningspræmie til den seneste ejer.

Man kan derfor konkludere, at MOB's opgaver fremover vil blive at udstede skrotningsattester og i øvrigt gennemføre de opgaver, der vil blive pålagt MOB i henhold til dette lovforslags § 9 x og 9 y. De penge, som i dag ligger i MOB, og som er indbetalt af de Danske bilejere, skal derfor fraføres MOB.

Vi vil forslå, at pengene overføres til en ny organisation, som oprettes til lejligheden, og hvis bestyrelse skal bestå af repræsentanter for **samtlig**e aktører, interesseorganisationer og myndigheder på området. Vi kan for nemheds skyld kalde organisationen for BilFonden ( BF ).

BF's to hovedformål skal være:

1. Udbetaling af skrotningspræmie til den seneste ejer af en kasseret bil.
2. Kontrolorganisation for miljøbehandlingsaktører.

BF skal finansieres gennem opkrævning af et passende beløb via ansvarsforikringen ( som det sker i dag )

Vedr. punkt 1:

Vi finder, at en bibeholdelse af en skrotningspræmie i høj grad vil medvirke til, at udrangerede køretøjer afleveres til en godkendt behandler. Risikoen for forurening fra ulovligt henstillede biler vil dermed væsentligt blive reduceret og offentlige myndigheder vil samtidigt spare både tid og penge.



Vedr. punkt 2:

Den i dag krævede ISO-certificering for at kunne miljøbehandle biler er dyr at opretholde, og en meget væsentlig udgift for mange små og mellemstore miljøbehandlingsvirksomheder.

Samtidigt har de seneste års erfaringer vist, at de certificerende organisationer i praksis tolker reglerne om miljøbehandling af biler yderst forskelligt. Dette er naturligvis stærkt konkurrenceforvridende.

En del af årsagen hertil er formentlig det kundeafhængighedsforhold, der uvægerligt er mellem parterne som det fungerer i dag.

Vi vil derfor foreslå, at kravet om ISO-certificering fjernes.

I stedet for skal BF oprette og drive en kontrolorganisation, som gennem uanmeldte kontrolbesøg skal sikre, at bekendtgørelsen følges således, at der fremover ikke vil kunne forekomme konkurrenceforvridning i branchen for miljøbehandling af biler. Kontrolordningen skal være gratis for aktørerne i branchen og finansieres via de af bilejerne indbetalt penge.

#### Ad 4: "Frie Importører"

Under punkt 4 på side 7 i bemærkningerne til lovforslaget tales der bl.a. om "nye bilimportører" som ikke vil være medlem af De Danske Bilimportører, samt at der for biler importeret af sådanne importører vil være en udgift på kr 300:- pr bil til miljøbehandling.

De 300 kroner, som det åbenbart koster at miljøbehandle en bil ved **manglende "stordriftsfordele"**, bliver de betalt af importøren i forbindelse med importen ?

I bekræftende fald, til hvem indbetales pengene, som jo skal udbetales til miljøbehandleren ca. 17 år senere ??

Egentligt bliver det så noget under halvdelen af beløbet som skal indbetales, for de 300 kroner står jo og trækker renter de ca. 17 år !

Hvordan vil man for øvrigt holde styr på, at netop **den bil** er importeret af en "uafhængig importør", når bilen ca. 17 år senere skal skrottes, og i mellemtiden har skiftet ejer måske både to og tre gange.

Man kan selvfølgelig knytte pengene til stelnummeret, men hvem skal holde styr på dette, for det bliver vel ikke MOB, som jo er De Danske Bilimportører's organisation. Miljøstyrelsen bedes melde klart ud herom.

Hvis de 300 kroner ikke skal indbetales ved importen, hvordan vil Miljøstyrelsen så sikre sig, at det pågældende beløb er til stede på skrotningstidspunktet ?

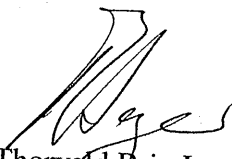


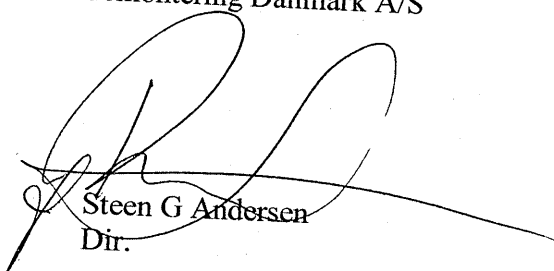
Afslutningsvis skal det bemærkes, at vi finder det aktuelle lovforslag lidet gennearbejdet og uanvendeligt i sin nuværende form.

Samtidigt vil vi gerne tilbyde, at indgå i den arbejdsgruppe, som vi går ud fra herefter vil blive nedsat med det formål, at udarbejde et brugbart lovforslag.

Med venlig hilsen

H.J.Hansen Genvindingsindustri A/S / Bildemontering Danmark A/S

  
Thorvald Brix Isager  
Miljøchef

  
Steen G Andersen  
Dir.



MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 3013-0008

12 DEC. 2005

BREV NR.: 24 BILAG:



Miljøstyrelsen

Telefax 32660230

Att. Anja Dalberg

Den 9. december 2005

**Høring vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven – j.nr. M 3034-0222****Indledende bemærkninger**

Håndværksrådets skal ikke kommentere de enkelte, i lovforslaget foreslåede, bestemmelser, men holde sig til nogle overordnede bemærkninger vedrørende den potentielle virkning af den kollektive ordning, der er lagt op til.

Det fremgår, at etablering af en kollektiv ordning for tilbagetagning af udtjente biler især vil blive baseret på en af foreningen De Danske Bilimportører udformet aftalemodel, der indebærer, at forbrugerne altid vil kunne aflevere deres udtjente køretøjer uden omkostninger for dem.

Den pågældende aftale er efter det oplyste indgået med en eller flere aftaleparter. En af disse er en stor virksomhed, der opkøber udtjente biler med henblik på såkaldt shredding. Det fremgår af miljøstyrelsens skrivelse af 24. oktober, at foreningen De Danske Bilimportører kan indgå tilsvarende aftaler med andre, f.eks. med autoophuggere. Det her omtalte aftalekompleks minder om offentligt godkendte ordninger på andre områder, hvor en branche i fællesskab etablerer en ordning for bortskaffelse og genvinding o.l. af produkter (jf. f.eks. bildæk).

Tilbageknævningsordningen hviler på et EU-direktiv, jf. dir. 2000/53, der pålægger medlemslandene med virkning fra 1. januar 2007 at sikre, at bilproducenter og -importører enten finansierer alle eller en væsentlig del af omkostningerne ved en national foranstaltning, der sikrer, at den sidste ejer eller ihænde-haver af en udtjent bil kan aflevere bilen uden omkostninger, eller at etablere en tilbageknævningsordning for udtjente biler.

Det fremgår af lovforslagets § 9 t, stk. 4, at bilproducenters/-importørers pligt til for egen regning at tilbagetage udtjente biler kan opfyldes gennem deltagelse i en kollektiv ordning.

For Danmarks vedkommende fremgår det af miljøstyrelsens skrivelse af 24. oktober 2005, at Danske Bilimportører vil etablere en tilbagetagingsordning, der baseres på en aftale, som foreløbig er indgået med en eller flere ophugningsvirksomheder. Det er kommet frem, at en af disse er en meget stor shredder-virksomhed, som angiveligt forventer at forestå bortskaffelse af ca. 80.000 biler pr. år i Danmark..

Den konstruktion, der er lagt op til, indebærer dels, at der foreligger en offentlig regulering som anført i forslaget, dels at der etableres en ordning som den ovenfor nævnte under medvirken af foreningen De Danske Bilimportører.

#### Konkurrencemæssige følger – små og mellemstore virksomheder

Hvad enten den pågældende aftale anskues som en del af offentlig regulering og derfor falder i et vist omfang uden for konkurrencelovens almindelige regler, eller den opfattes som en rent privatretlig aftale, kan det være nærliggende at vurdere den i forhold til bestemmelserne i konkurrenceloven. Det bør samtidig erindres, at det ovennævnte direktiv i præambelens pkt. 23 henviser til, at ordninger, der etableres i den hensigt at opfylde direktivets mål, **skal opbygges sådan, at de sikrer, at konkurrencevilkårene opretholdes, især for små og mellemstore virksomheders adgang til markedet** for indsamling, demontering, behandling og genvinding, ligesom det i præambelens pkt. 7 anføres, at de frie markeds kræfter ikke bør hindres i at fungere.

Der fremgår endvidere af direktivets art. 5, stk. 4, at Kommissionen skal overvåge løbende gennemførelse af direktivets art. 5, stk. 4, for at sikre, at der ikke sker forvridning af markedet.

Det fremgår desuden af direktivet, at markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes, jf. præambelens pkt. 14, at der skal opstilles kvantitative mål for det omfang af genbrug, genvinding og nyttiggørelse, som aktørerne skal nå, jf. præambelens pkt. 21 og 22, og at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til genbrug af komponenter, der er egnede til genbrug m.v., jf. direktivets art. 7, stk. 1. En samlet læsning af direktivets bestemmelser vedrørende genbrug efterlader den opfattelse, at genbrug er et mål, der selvstændigt skal sikres mest muligt og ikke kan ofres ud fra andre hensyn som f.eks. stordriftsfordele.

Det er Håndværksrådets opfattelse, at den foreliggende aftalemodel er sådan opbygget, at den uvægerligt vil komme et større antal mindre virksomheder på det pågældende erhvervsområde til skade, idet det for mange autoophuggere eller genvindingsvirksomheder vil kunne blive tabgivende at arbejde på aftalens vilkår, jf. pligten til gratis miljøbehandling, som er en følge af, at bilejerne ifølge aftalen skal kunne komme gratis af med deres udtjente bil.

Under de gældende vilkår forholder det sig sådan, at bilejere, der endegyldigt vil afhænde deres bil til skrotning, typisk kommer til at betale for den obligatoriske miljøbehandling på den måde, at omkostningen ved miljøbehandlingen modregnes i den skrotningspræmie, de modtager. Nettoresultatet vil ofte være omkring 1.000 kr. Skrotningspræmien udgør som bekendt p.t. 1.750 kr.

I modsætning til den, ovenfor omtalte, store shredder-virksomhed, der har vist sig rede til at indgå den omhandlede aftale, og som simpelthen bringer en hel bil til genvinding via sammenpresning og senere omsmelting, går autoophuggere typisk frem på den måde, at de udtager de dele af en udtjent bil, der måtte være egnede til genbrug. Resten sælges til genvinding.

Priserne på jernskrot varierer meget over tid. Undertiden er de meget lave, og, såfremt en autoophugger i kraft af den ovennævnte aftale, er nødt til at foretage gratis miljøbehandling, vil det ganske enkelt kunne vise sig at være tabsgivende at modtage en bil til ophugning.

Såfremt autoophuggere udtager dele af et køretøj, vil resten af køretøjet i øvrigt ikke kunne opfylde kravet om, at et udtjent køretøj skal være helt, og der vil derfor yderligere ske en reduktion i deres potentielle indtjening ved salg til genvinding.

Det forekommer Håndværksrådet, at en ordning som den, der ligger i ovennævnte aftale, såfremt det bliver det endegyldige resultat, vil medføre, at konkurrencen på det her omhandlede marked risikerer at blive stærkt begrænset, og at følgen på længere sigt vil kunne blive noget, der minder om et monopol hvad angår bortskaffelse af udtjente biler. Det er i bemærkningerne til lovforslaget, jf. skemaet over konsekvenser (pkt.10), således også angivet, at der vil kunne imødeses et fald i ophugningsbranchens omsætning på 32,5-37,5 mio. kr. per år som følge af stordriftsfordele i forbindelse med etablering af en kollektiv ordning. En sådan udvikling strider åbenlyst med præambelens pkt. 23 og direktivets § 5, stk. 4, idet den kollektive ordning er baseret på en aftalemodel, der uden tvivl vil eliminere et større antal små og mellemstore danske autoophugningsvirksomheder og derved i høj grad begrænse konkurrencen på det pågældende marked, jf. hertil også art. 9 i direktivet, der for-

pligter medlemsstaterne til hvert tredje år at indberette ændringer i virksomhedsstrukturen, der kan medføre konkurrenceforvridning mellem eller inden for medlemsstaterne.

#### Mindsket genbrug

Samtidig vil en konkurrencemæssig udvikling som følge af en kollektiv ordning som den ovenfor anførte, og som prioriterer stordriftsfordele, risikere at medføre, at udbuddet af brugte autoreservedele på det danske marked for reservedele vil falde ganske betragteligt eller næsten blive elimineret. Det vil dels kunne ventes at få til følge, at prisen på reservedele vil stige, dels at der sker mindre genbrug og derfor opstår et større spild af ressourcer end nødvendigt. Samtidig må forbrugerne imødeses højere reservedelspriser.

En sådan udvikling synes i klar strid med direktivets hensigt om at prioritere genbrug på forsvarlige, miljømæssige vilkår, jf. dertil præambelens pkt. 14, 21, 22 samt art. 7, stk. 1 og art. 7, stk. 5.

#### Konklusion vedrørende den foreslåede kollektive model

Alt i alt forekommer det nærliggende at antage, at den skitserede kollektive ordning alene vil indebære fordele for bilproducenter/-importører, der slipper for en række omkostninger, og for en eller nogle få meget store autoophugningsvirksomheder, mens ordningen til gengæld vil medføre risiko for en stærk begrænsning af konkurrencen ved at eliminere et væsentligt antal små og mellemstore autoophugningsvirksomheder og måske medføre monopol- eller duopol-lignende tilstande, medføre mindsket udbud af brugte autodeler og dermed et vist miljøbelastende ressource-spild samt - til skade for forbrugerne - højere priser for autoreservedele.

Uanset om man anskuer alle elementer af den samlede regulering, indbefattet den nævnte aftale, som en samlet offentlig regulering eller ikke, vil det efter Håndværksrådets mening være rigtigt at vurdere ordningen i relation til Konkurrenceloven og nå til den slutning, at der vil være tale om en ordning, hvor aftalen på samme måde som aftaler, der indebærer et misbrug af en dominerende stilling på markedet, jf. konkurrencelovens § 11, vil kunne påføre andre urimelige købs- eller salgspriser eller andre urimelige forretningsbetingelser.

En ordning som den her omtalte er ikke en nødvendig følge af EU-reguleringen, idet det ikke står skrevet noget sted, at bilproducenter/importører/forhandlere skal have mulighed for at undgå at finansiere eller medfinansiere bortskaffelse af udtjen-

te biler. Det er tværtimod sådan, at hovedprincippet i EU's lovgivning ifølge unionstraktaten er, at det er forureneren, der skal betale. Følgen af den ordning, der er lagt op til, vil blive, at bilfabrikanter/-importører og bilejere, der er dem, der i første række må tilskrives ansvaret for forurening som følge af bilproduktion og brug af biler, vil stå til at få fordele, mens en række små og mellemstore virksomheder, der udfylder en miljøgavnlig opgave, kommer til at betale. De sidstnævnte risikerer tilmed måske i stort tal at måtte ophøre med at være aktive på markedet, og det ønsker direktivet netop at undgå.

#### Alternative løsningsmodeller

En aftalebaseret kollektiv ordning ville uden problemer og i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, kunne opbygges på basis af en aftalemodel, hvor bilejerne som i dag selv betaler for miljøbehandlingen, men til gengæld opnår skrotningspræmie.

Som en tredje mulighed kan foreslås en ordning, hvor man fastholder en aftalebaseret kollektiv ordning, men kombinerer den med en ordning med et særligt gebyr, der af bilimportørerne (læs: bilkøberne) betales til det offentlige for hvert solgt køretøj, og som så anvendes til at betale autoophuggere, shreddere m.v. et fast beløb for at foretage dels miljøbehandling dels sikre forsvarlig bortskaffelse af udtjente køretøjer til genvinding, samtidig med at skrotpræmien bevares. På dækområdet findes der som bekendt en ordning med betaling af tilskud.

På den måde vil man på én og samme tid kunne sikre omkostningsfri bortskaffelse af udtjente biler, rimeligt genbrug af bildele og forsvarlig bortskaffelse til genvinding samt overholde princippet om, at det er forurenerne, der skal betale..

#### Andre forhold

Hvad særligt angår aftalen bør det i givet fald sikres, at der bliver pligt for Danske Bilimportører til at lade andre få ret til at tilslutte sig aftalen eller indgå tilsvarende aftale på samme vilkår som dem, der anvendes over for alle andre aftaleparter. Aftalen, der etablerer en kollektiv ordning, bør heller ikke udelukke, at der Danske Bilimportører kan indgå aftaler med autoophuggere på vilkår, der er mere lempelige for den modstående part, dvs. virksomheder, der vil påtage sig at sikre miljømæssigt forsvarlig bortskaffelse af biler til genbrug/genvinding.

Under alle omstændigheder ønsker Håndværksrådet, at det, såfremt en kollektiv ordning baseret på en aftalemodel ad modum den nævnte bliver en realitet, bliver

pålagt bilforhandlere og -importører at oplyse personer, der henvender sig til dem eller til særligt etablerede oplagspladser, om, at de pågældende biler kan leveres til en række forskellige aftagere og ikke kun til dem, der har valgt at tilslutte sig aftalen, og at der eventuelt kan være fordele i at rette henvendelse til flere.

Med venlig hilsen

  
Peter L. Vesterdorf

Miljøstyrelsen  
[joaaf@mst.dk](mailto:joaaf@mst.dk)

Dato: 1. november 2005  
Kontor: Sekr.  
J.nr.: 2004-090/12-137

Sagsbeh.: PSE  
Fil-navn: svar-ændr af miljøbeskyt

**Høringssvar vedrørende Miljøstyrelsens udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (Producentansvar for biler)**

Miljøstyrelsen har i brev af 24. oktober 2005 anmodet Indenrigs- og Sundhedsministeriet om eventuelle bemærkninger til Miljøstyrelsens lovudkast om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Producentansvar for person- og varebiler).

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har ingen bemærkninger til udkastet til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Med venlig hilsen

Pernille Seaton

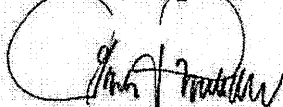
■ Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Dato: 17. november 2005  
Deres ref: Journal nr. M 3034-0222  
Vores ref: 21-08-10-05-meh

■ Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven

Vi skal hermed meddele, at HTS Interesseorganisationen ikke har nogen bemærkninger til ovennævnte.

Med venlig hilsen



Lars Krobæk  
Adm. direktør



Mette Herget  
Miljøchef



Grau, Peter

MILJØMINISTERIET  
Miljøstyrelsen . I NR.: 3013-0008

12 DEC. 2005

Fra: Sloth, Karen  
Sendt: 2. december 2005 09:43  
Til: Grau, Peter  
Emne: VS: H135-05 -Høringssvar fra FSR - Ændring af miljøbeskyttelsesloven

BREV NR.: 23 BILAG: →

hej Peter,

Mail til dig fra vores postkasse.

Vh  
karen

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse  
Sendt: 1. december 2005 15:29  
Til: MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
Emne: VS: H135-05 -Høringssvar fra FSR - Ændring af miljøbeskyttelsesloven

Videresendelse af mail modtaget via den officielle postkasse

Venlig hilsen  
Jette Jerup

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Dorrit Reppien [mailto:dor@fsr.dk]  
Sendt: 1. december 2005 14:59  
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse  
Emne: H135-05 -Høringssvar fra FSR - Ændring af miljøbeskyttelsesloven

Kære Peter Grau

Under henvisning til Miljøstyrelsens skrivelse af 24. oktober, Deres j.nr. M 3034-0222, med udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven skal vi meddele, at foreningen ikke finder anledning til kommentarer.

Vi beklager den sene fremsendelse.

Med venlig hilsen

Dorrit Reppien  
sekretær

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR)  
Revisorernes Hus  
Kronprinsessegade 8  
1306 København K  
\* Tel.: +45 3393 9191  
\* Fax: +45 3311 0913  
\* E-mail: fsr@fsr.dk  
\* Web address: <http://www.fsr.dk/>

**Sloth, Karen**

**Fra:** Mette Olsen (DEP) [MEO@OEM.DK]  
**Sendt:** 18. november 2005 13:19  
**Til:** MST - Jord & Affald (Enhedens postkasse)  
**Emne:** Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven

MILJØMINISTERIET  
Miljøstyrelsen J.NR.: ~~3014-003~~  
21 NOV. 2005 3013-0001

BREV NR.: 4 BILAG:

Økonomi- og Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven.

14

Med Venlig Hilsen

Mette Olsen  
Kontorfuldmægtig  
Økonomi- og Erhvervsministeriet  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf. dir.: 33 92 36 92  
E-mail: [meo@oem.dk](mailto:meo@oem.dk)  
Fax dir.: 33 92 30 04

18-11-2005