



Folketinget
Miljø og Planlægningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Kirkevej 1-3
2630 Tåstrup
Tlf. 3525 0560
Fax 3525 0566
Post@autogenbrug.dk

J.nr. 3034-0280
24.05.2006
SON/br

Svar til Miljøministerens svar på spørgsmål 20 (L214)

Vi har i dag modtaget Ministerens svar på spørgsmål 20 (L214) og skal herved give udtryk for vores holdning til dette.

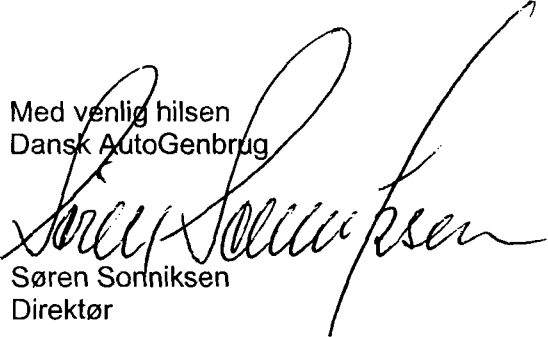
Vi har naturligvis bedt om EGARAs kommentarer til dette.
Disse kommentarer kan læses i vedlagte brev af d.d.

Vi i DAG, er præcis af samme holdning, at der iflg. Direktivet skal være tale om et parallelsystem, hvor De Danske Bilimportørers ordning med Stena Jern og Metal er den ene del og de fritstående og godkendte autoophuggere kan være den anden del. Kombinationer kan naturligvis forekomme.

Med Ministerens svar på vore tidligere spørgsmål om at give godkendte behandlere, gennemsigtige og kommercielle vilkår at arbejde på, vil vi, som Direktivet foreskriver, fastholde, at såfremt omkostninger er højere en bilens markedsværdi, så skal producenterne afholde alle eller en væsentlig del af omkostningerne.

Vi agter at bede EGARA om at indbringe sagen for Kommissionen.

Med venlig hilsen
Dansk AutoGenbrug



Søren Sonniksen
Direktør

./i. kopi sendt til Miljøminister Connie Hedegaard



Søren Sonniksen
Dansk Autogenbrug
Kirkevej 1
2630 Taastrup

2006.05.24

Vedr. J.nr. 3034-0280 – spørgsmål nr. 20 (L 214)

Kære Søren

Tak for kopi af Ministerens svar på ovennævnte, og som du beder om, sender jeg dig hermed mine kommentarer.

Indledningsvis skal jeg bemærke, at som sekretær for EGARA er det mig der, baldnt andre, har deltaget i nævnte møde med Kommissionen – DG ENV og mig der har forfattet nævnte summary. Det skal dog nævnes, at inden summary udsendtes til EGARA's medlemmer – herunder Dansk Autogenbrug – har Kommissionens repræsentanter haft det til gennemsyn og korrektur.

Til Ministerens svar har EGARA følgende bemærkninger:

1. Tilbagebetalingsordning

Til tilbagebetalingsordning skal nævnes, at ifølge Direktivet og Kommissionens tolkningsnotat, se: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/guidance_doc.pdf specielt for så vidt angår Artikel 5.4 (side 23-24)

og:

at det i Artikel 5.1 i Direktivet (2000/53/EC) er anført – med min fremhævelse)

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at 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.



Dette betyder, som vi og Kommissionen ser det, at der i realiteten kan være tale om minimum to systemer:

- ét system organiseret af producenterne, hvad der nu synes at være tilfældet gennem aftalen mellem DBI og Stena Jern & Metal
- ét system baseret på eksisterende modtagepladser – hvilket i Danmark vil sige godkendte og hos Miljøstyrelsen registrerede autoophug.

Det er endvidere vor opfattelse, at begge systemer kan eksisterer parallelt, ligesom DBI selvfølgelig kan oprette aftaler med andre netværker.

2. Afholdelse af omkostninger

Af ovennævnte tolkningsdokument fremgår ligeledes, at producenternes ”pligt” til af afholde alle eller en væsentlig del af omkostningerne hvis bilen har ingen eller en negativ værdi, er uafhængig af hvorvidt behandlingsvirksomheden er ”medlem” af producenternes system eller ej.

3. Adgang til markedet

Vi henviser her til Spm. 1F i Udvalgsbehandlingen, hvor det er anført:

Spørgsmål F:

Hvorledes har ministeren tænkt sig regler udformet, der sikrer, at den kollektive ordning giver godkendte behandlere gennemsigtige og kommercielle vilkår at arbejde på?

Svar:

Jeg vil henvise til bemærkningerne til lovforslaget, hvoraf det fremgår, at intentionen med bestemmelsen er at sikre, at der ikke bliver et monopol på markedet for affaldsbehandling af biler. Ved udmøntningen af reglerne kan der f. eks. stilles krav om, at alle godkendte registrerede affaldsbehandlere skal have adgang til at affaldsbehandle udtjente køretøjer på samme vilkår som den eller de affaldsbehandlere, som en kollektiv ordning har indgået aftale med. Det er meningen, at denne forpligtelse kun skal pålægges en kollektiv ordning, hvis denne har en dominerende markedsandel.

Vi kan kun tolke dette svar som, at:

Ministeren er indforstået med vor tolkning vedrørende parallelle systemer, og at det i den forbindelse må gælde – som Kommissionen også tolker det – at såfremt



omkostninger er højere en bilens markedsværdi, ja så skal producenterne afholde alle eller en væsentlig del af omkostningerne.

Konklusion:

Set i lyse af ovenstående må vi konstatere, at der er en åbenlys modstrid mellem ovenstående og hvad Ministeren har svaret i svarets to sidste linier, hvor det er anført:

”Med lovforslaget vælges den model, hvor producenter og importører pålægges at tage udtjente biler tilbage”

Vi mener at der – også efter 01.01.2007 – SKAL være tale om to systemer:

- ét system hvor godkendte behandlingsvirksomheder ved kontrakt indgår i producenternes/importørernes system
- ét system af fritstående, godkendte behandlingssystemer – et eksisterende system - der fortsat kan modtage udtjente biler og miljøbehandle disse efter forskrifterne, og såfremt omkostningerne hertil er højere end blens markedsværdig, så skal producenter/importører afhold alle eller en væsentlig del af omkostningerne.

Sidstnævnte synspunkt støttes og så af Kommissionen, idet det i omtalte summary er anført – med min kursivering:

Based on this, the Commission officials expressed a view that:

- The Draft Irish legislation contains provisions which may lead to unfair competition between contracted ATFs and non-contracted ATFs
- *That if the cost of receiving and treating an ELV are higher than the market value of the ELV and if a significant part of these costs were not be borne by the producer, that may constitute a case of non-conformity with the Directive.*
- A binding interpretation of the provisions of the Directive is ultimately the matter for the European Court of Justice

Med venlige hilsner

Lennart Scharff
EGARA-sekretær