

Miljø- og Planlægningsudvalget
L 214 - Bilag 4
Offentligt

Miljø- og Planlægningsudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Børsen
DK-1217 København K
Telefon: (+45) 70 13 12 00
Telefax: (+45) 72 25 55 78
E-mail: gi@genvindingsindustrien.dk
www.genvindingsindustrien.dk

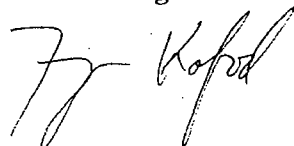
København, den 3. april 2006

Miljø- og Planlægningsudvalgets behandling af ændring af Miljøbeskyttelsesloven – L214
Producentansvar – udtjente biler.

Vedlagt dette brev er spørgsmål til besvarelse vedrørende behandling af ovennævnte lovforslag fra GenvindingsIndustrien. Vi ser meget gerne Miljøministeren besvare disse spørgsmål i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Med venlig hilsen

GenvindingsIndustrien



Jesper Kofod
Sekretariatsleder

I forbindelse med Folketingets behandling af ændring af miljøbeskyttelsesloven (L 214 - Producentansvar, udtjente biler), ønsker Genvindingsindustrien som opfølgning på høringsnotaterne svar fra Miljøministeren på disse uafklarede punkter efter Miljøstyrelsens bemærkninger.

Vedrørende høringsnotat, 1. høring, pkt. "Kollektiv ordning – konkurrence og producentansvaret."

1.

Spørgsmål:

Hvordan vil ministeren sikre, at producenterne/importørerne og ikke den enkelte bilejer reelt afholder alle eller en væsentlig del af de omkostninger, der er forbundet med at affaldsbehandle en bil?

Begrundelse

Den i Miljøstyrelsens svar omtalte "gratis" affaldsbehandling vil kun være aktuel for de bilejere, der vælger at aflevere en bil, der indeholder alle væsentlige komponenter til den virksomhed, der har indgået aftale med De Danske Bilimportører.

Der er i dag ca. 200 virksomheder, som er godkendt til at affaldsbehandle biler.

Det er kun en af disse virksomheder, der har indgået aftale med De Danske Bilimportører og dermed har forpligtet sig til at affaldsbehandle "gratis". De resterende virksomheder vil derfor, også efter 1. januar 2007, formentlig stadig opkræve et beløb til affaldsbehandling i forbindelse med modtagelsen af en bil.

Jævnfør Miljøstyrelsens udmeldinger i forbindelse med høring af lovforslaget, vil det betyde, at en bilejer, der vælger at aflevere sin bil til en af de virksomheder, der ikke har forpligtet sig til at affaldsbehandle "gratis", vil stå tilbage med en regning for en ydelse der ifølge loven skal afholdes af importørerne/producenterne, uden at han reelt har mulighed for at få godtgørelse for beløbet.

NB: Ministeren bedes derfor samtidig redegøre for sammenhængen mellem ovennævnte udmelding og udtalelsen i www.miljonyt.dk, miljønyt nr. 30 af 28. marts 2006: "Bilimportørerne betaler for skrotning af gamle vrage".

2.

Vedrørende høringsnotat, 1. høring, pkt. "Miljø" og "Skrotningsomkostninger."

Spørgsmål:

Når økonomien til en miljømæssig korrekt affaldsbehandling periodisk fjernes, hvordan vil ministeren så sikre, at de godkendte virksomheder i disse perioder ikke foretager mangelfuld eller ingen affaldsbehandling af bilerne?

Hvordan sikres det, at der samtidig ikke sker en stigning i antallet af aktører, der ikke er godkendt til affaldsbehandling foretager affaldsbehandling af biler.

Begrundelse: Det er ikke korrekt, når Miljøstyrelsen udtaler, at høringsparterne undlader at anføre, at der er sket (periodevis) stigninger i værdien af jernskrottet.

GI nævner specifikt, at efter lukningen af Det Danske Stålvalseværk i år 2002, har der været store udsving i prisudviklingen på jernskrot, og der kan derfor også fremover forekomme perioder - måneder eller år - hvor værdien af jernskrottet ikke vil dække omkostningerne ved at affaldsbehandle en bil.

Miljøstyrelsen har i sit svar undladt at anføre de øgede faste omkostninger, som behandlingsvirksomhederne er blevet pålagt ved lov siden ordningens start, samt at de fremtidige krav om øgede genanvendelsesprocenter yderligere vil øge de omkostninger, der er forbundet med at affaldsbehandle en bil.

3.

Begrundelse: Miljøstyrelsens tal viser, at der i perioden 2001 – 2004 er 25.000 biler pr. år, som der ikke kan redegøres for, men som forsvinder.

Spørgsmål: Hvordan vil ministeren sikre, at dette tal ikke vil stige, når økonomien til en miljømæssig korrekt affaldsbehandling fjernes, hvis der ikke afsættes yderligere ressourcer til kontrol.

4.

Vedrørende høringsnotat, 2. høring, pkt. "Etablering af kollektiv ordning – konkurrence."

Begrundelse: Miljøstyrelsen vurderer, at SKAT's afgørelse ikke har momsmæssige konsekvenser for de virksomheder, der foretager miljøbehandling for kr. 0 og skriver samtidig, at de vil tage initiativ til at afklare dette inden lovforslaget fremlægges.

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for resultatet af denne afklaring, herunder specielt om Miljøstyrelsens initiativ til at undersøge, om SKAT's afgørelse har konsekvenser for virksomhederne, samt om afgørelsen har konsekvenser for virksomhederne.

5.

Vedrørende høringsnotat, 2. høring, pkt. "Definitioner."

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for, om prisfastsættelsen for den samlede materialeværdi af motor, gearkasse og karosseri gennemføres - jævnfør styrelsens indstilling i høringsnotat, 1. høring. Pkt. "Skrotningsomkostninger", hvor disse fastsættes til max. Kr. 500). Ligeledes bedes Miljøministeren anføre, hvem der skal foretage en sådan prisfastsættelse og hvor hyppigt en sådan prisfastsættelse skal foretages.

Begrundelse: Denne værdifastsættelse vil have en væsentlig betydning for prisfastsættelsen af en affaldsbehandling og dermed betydning for den enkelte bilejer, da de bilejere der vælger at aflevere deres bil til "gratis" affaldsbehandling i så fald skal betale op til kr. 500 (eks. moms), da bilen mangler væsentlige komponenter.

Afslutningsvis er det GenvindingsIndustriens opfattelse, at der er mange tilfælde i lovgivningen, hvor de omkostninger, der er forbundet med affaldsbehandling af biler vil blive afholdt af bilejerne, hvilket er imod hensigten i ELV-direktivet.

Det er GenvindingsIndustriens opfattelse, at dette må betragtes som en form for afgift på bilejerne. Dertil vil vi nævne, at vi finder det bemærkelsesværdigt, at man kan acceptere en sådan løsning, når regeringen har indført skattestop.