



**DE DANSKE BILIMPORTØRER**

Miljø- og Planlægningsudvalget  
L 214 - Bilag 7 DBI 06:055  
Offentligt

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Bragt med bud

MODTAGET

18 APR. 2006 // 30

Den Centrale Indlevering

18. april 2006  
BM/ejo

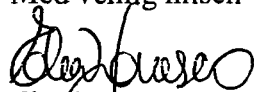
Vedr.: Foretræde for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 19/4-06

Vedlagt fremsendes notat til Miljø- og Planlægningsudvalget i forbindelse med vort foretræde den 19/4-06 kl. 8.45.

P.v.a.

Bent Mikkelsen  
Adm. direktør

Med venlig hilsen

  
Elsa Jonesco  
Direktionssekretær

Bilag



***DE DANSKE BILIMPORTØRER***

**Foretræde**

**for**

**Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg**

**den 19. april 2006**

## **Indførelse af producentansvar for udtjente biler (L 214)**

### **DBI's aftale med Stena Jern & Metal – kollektiv ordning:**

De Danske Bilimportører har indgået en rammeaftale med Stena Jern & Metal om håndteringen af de udtjente biler i forbindelse med, at der pr. 1. januar 2007 indføres producentansvar for udtjente biler (ELV). Dette producentansvar er en følge af det såkaldte ELV direktiv.

Rammeaftalen med Stena Jern & Metal indeholder ingen form for eksklusivitet. Alle organisationer eller virksomheder, der ønsker en samarbejdsaftale med DBI vil kunne få en sådan aftale, forudsat at den sikrer opfyldelsen af producentansvaret for udtjente biler.

Hovedelementerne i aftalen er følgende:

1. Aftalen sikrer en omkostningsfri tilbagetagelse af de udtjente biler frem til udgangen af 2014 svarende til den periode, ELV direktivet dækker.
2. Stena Jern & Metal har forpligtet sig til at overholde alle regler, der regulerer producentansvaret. Det gælder direktivet, national lovgivning, nationale bekendtgørelser og øvrige nationale forpligtelser.
3. Rammeaftalen er dækket af lovforslagets mulighed for at etablere en kollektiv ordning. DBI er indforstået med, at alle importører af nye biler kan tilslutte sig DBI's kollektive ordning. Det gælder virksomheder, f. eks. parallelimportører, samt private personer. En sådan tilslutning er gratis og kræver ikke medlemskab af DBI. Da registreringen af importerede nye biler sker i den såkaldte private organisation, vil der ikke hos DBI ske nogen registrering af import af nye biler, der vil kunne opfattes som konkurrencebegrænsende.
4. I et tillæg til rammeaftalen har Stena Jern & Metal i forhold til DBI forpligtet sig til at tilbyde samtlige godkendte ophuggervirksomheder arbejdet med at modtage og miljøbehandle de udtjente biler. Det er dermed sikret, at ophuggervirksomhederne får betaling for de opgaver, de har udført på dette område siden 2000, men aftalerne om betaling for opgaverne vil være undergivet almindelig fri konkurrence.

Rammeaftalen med tillæg er godkendt af Konkurrencestyrelsen.

### **Virksomheden for bilejerne**

Med indførelse af producentansvaret sikres bilejerne, at de omkostningsfrit vil kunne aflevere den udtjente bil til den foreskrevne miljøbehandling. Dermed sikres det også, at bilejerne får den andel af godtgørelsen fra Miljøordning for Biler, som modsvarer værdien af deres bil.

I forbindelse med indførelsen af producentansvaret vil Stena Jern & Metal og DBI gennemføre en informationskampagne, der vi fortælle bilejerne, hvad de nye regler betyder, og hvorledes man skal

forholde sig, hvis man er ejer af en udtjent bil, som man skal skille sig af med på den foreskrevne måde.

De miljømæssige fordele ved producentansvaret vil også blive fremhævet.

Den kollektive ordning vil ikke medføre økonomiske belastninger for køberne af de nye biler i og med at ordningen er omkostningsneutral for importørerne af den nye bil. Det gælder i hele aftaleperioden, i det den økonomiske risiko for bl.a. udsving i råvarepriser ligger hos Stena Jern & Metal.

### **Mulighed for genbrug af komponenter og reservedele**

Lovforslaget og DBI's rammeaftale med Stena Jern & Metal medfører ingen indskrænkning eller begrænsning i mulighederne for at genbruge brugte komponenter og reservedele. Alle biler, der har en positiv værdi vil fortsat kunne købes af ophuggerne til bilens reelle pris, og indførelsen af producentansvaret ændrer ikke herved.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at ud af det samlede antal ophuggede biler på ca. 100.000 enheder årligt, er mellem 25.000 og 30.000 biler totalskadede biler, som forsikringsselskaberne sælger til ophuggerne med henblik på udtagning af brugte reservedele. Dette marked vil ikke blive påvirket af producentansvaret.

Herudover er det DBI's opfattelse, at markedet for brugte reservedele er og vil blive præget af større konkurrence, hvilket vil være til fordel for bilejerne, der vil kunne få en højere pris for den udtjente bil.

### **Virkning for miljøet**

Efter DBI's opfattelse har den lovgivning, der blev gennemført i 2000 med krav til miljøbehandling af de udtjente biler samt med godtgørelse til bilejerne, virket særdeles tilfredsstillende. Alle oplysninger tyder på, at der i dag er væsentlig færre hensatte biler på gader og veje samt i naturen end før 2000, og med indførelse af producentansvaret for de udtjente biler vil disse miljømæssige fordele blive yderligere forstærket, i og med at det økonomiske incitament for bilejerne bliver større efter 1. januar 2007 til at udvise en korrekt miljømæssig adfærd.

De lovændringer, der blev gennemført i 2002, og hvorefter offentlige myndigheder kan oppebære godtgørelsen mod at sørge for en miljømæssig korrekt behandling af den udtjente bil, har ligeledes haft en positiv effekt.

Der har været rejst spørgsmål om, hvorvidt bilproducenterne gør nok for at fremstille de nye biler på en sådan måde, at genbrug og genanvendelse sikres, når bilerne skal skrottes. Hertil skal bemærkes, at ELV direktivet siden 2000 har pålagt bilproducenterne en lang række miljøkrav til produktionen af nye biler. Det gælder bl.a. forbud mod anvendelse af bly og andre tungmetaller samt kviksølv.

For Danmarks vedkommende er problemet imidlertid, at nye miljøvenlige biler er belastet af en ekstrem høj registreringsafgift, som bremser udbredelsen af de miljømæssige fordele, der er knyttet til den nye bil, herunder også de miljøvenlige produkter, der indgår i produktionen af nye biler.

### **Konklusion**

Efter DBI's opfattelse har Danmark siden 2000 været et Europæisk foregangsland, når det drejer sig om en miljømæssig forsvarlig behandling af de udtjente biler. Baggrunden herfor er den lovgivning, der blev gennemført i 2000 med følgende hovedelementer: 1) Krav til de virksomheder, der lovligt kunne modtage de udtjente biler, 2) Krav til miljøbehandlingen af bilerne samt 3) En fornuftig godtgørelsesordning.

Det lovforslag, der nu er fremsat, vil efter DBI's opfattelse føre til en yderligere styrkelse af denne positive udvikling og DBI håber derfor, at forslaget vil kunne vedtages, således som det er fremsat. I det omfang, det måtte ønskes, står foreningen gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

København, den 18. april 2006.