

Miljø- og Planlægningsudvalget
L 214 - Bilag 9
Offentligt

Lynge den 28. april 2006

Miljø- & planlægningsudvalget

Vedr. lov nr. 214

Jeg har gennem længere tid haft en stor trang til at henvende mig til medierne omkring de åbenlyse urimeligheder min virksomhed har været, er, og snart vil blive udsat for.

Denne skrivelse, som jeg nok mere eller mindre forgæves forsøger at gøre kort, kan give nogle ideer om hvilke spørgsmål medierne inden længe vil søge svar på. Så selv om skrivelser er lang, er tiden med at læse den ikke spildt, men kan betragtes som en investering, der forbereder læseren på at klare sig langt bedre i den kommende debat.

Jeg har med stor interesse og fulgt med i skabelsen af lov nr. 214, og har med stor undren gænsket 1. behandlingen flere gange.

Det er jo ganske rystende så dårligt orienterede ordførerne er, og jeg havde aldrig drømt om at jeg skulle høre så mange usandheder fra Folketingets talerstol.

Flere usande udtalelser skyldes utvivlsomt manglende interesse og forberedelse, men den generelle tendens er en stor ivrighed efter at "få solgt varen" ved en bevist vildledning og overdrivelse af lovens positive forventelige konsekvenser. Det er altid pinefuldt at skulle høre en dårlig sælger stå og forherlige et værdiløst produkt. Men der var da også flere af ordførere der klarede opgaven rimeligt godt.

Jeg kan i særdeleshed tilslutte mig Hr. Steen Gades opfordring til at give branchen et nærmere eftersyn. For jeg er helt sikker på at egenkontrollen i store dele af ophugningsbranchen er mindst ligeså ineffektiv som i fødevarerbranchen.

Blot skal vi huske på at ophugningsbranchen ikke kun består af autoophuggere der ønsker at genbruge så meget som muligt, men også af en genvindingsbranche som, med de historiske høje priser på stålskrot, har vanvittigt travlt med at få bilerne behandlet så jernet kan blive solgt.

Og når vi nu er i gang, kan vi ligeså godt få chekket op på miljøministeriet og få undersøgt om al den lovgivning der vedrører ophugning af biler er hensigtsmæssig

for miljøet og befolkningen.

Steen Gade har igen ret i at autoophugningsbranchen ikke altid har tænkt på miljøet først. Men i dagens Danmark er vi nu en hel del ophuggere som er fuldt bevidste om, at når vores miljøindsats er uangribelig, så har vi et meget stærkt salgsargument som tiltrækker de miljøbevidste bilejere der står og skal vælge hvor de skal afhænde deres biler. Derfor skærer det i hjertet på en hæderlig autoophugger når han ser at der findes steder hvor miljøcertificeringen er gået hen og blevet "Kejserens nye klæder"

Jeg må så give Steen Gade svar på tiltale. Men her drejer det sig ikke om fortiden, men om de senere år og med den øjeblikkelige kulmination, hvor det står helt klart at miljøministeriet ikke tænker på miljøet først.

Miljøministeriet udsteder love og regler som har den kedelige virkning at der skabes mere affald og genbruges mindre.

Firmaer kan kalde sig miljøcertificerede og samtidig helt fravælge muligheden for at nyttiggøre de gode brugbare reservedele som bilerne indeholder, og den største konkurrenceparameter er blevet kunsten at slippe om ved miljøarbejdet så nemt og hurtigt som muligt.

Jo færre gode brugte reservedele der er tilgængelige, jo dyrere bliver det at vedligeholde den danske bilpark og jo kortere levetid får bilerne.

Det er ikke godt for miljøet, men det har uomtvisteligt en god effekt på salget af nye biler og skæpper godt i afgiftskassen.

Det er en dårlig forretning for Danmark at købe nye biler i udlandet, skrotte biler med reservedele for over 100 mio. af kroner for blot så at importere nye reservedele.

Men bilafgifterne er en bekvem måde at opkræve skatter på, fordi ingen protesterer som når man f.eks. taler om at pille ved indkomstskatterne eller efterlønnen.

Forklaringen på det gode og nære forhold som politikerne har til bilimportørerne og genvindingsbranchen må ganske enkelt være at disse ses som samarbejds partnere, hvorimod autoophuggene godt nok nedbringer affaldsmængderne men lægger en dæmper på forbrugsfesten.

1. behandlingen sporadisk gennemgået

Lad os slå fast at størrelsen på skrotpræmien er 1.750 kr. for biler afmeldt efter den 30. Juni 2002. og 1.500 kr. for biler afmeldt før, men ikke tidligere end 1. Juli 2000

Så når nogen omtaler det som en nyhed at bilejerne kan få penge for deres biler er den helt gal.

At der er forskel på hvor stor en andel af de 1.750 kr. som bilejeren kan få udbetalt hænger bl.a. også sammen med kvaliteten af den miljøbehandling der ydes. I de første par år var der ikke de store forskelle på hvad der blev udbetalt på en bil. Der var en dyb respekt om det at være miljøcertificeret. Men så begyndte nogle at blive modigere. Det var blevet almen viden at certificering drejede sig om papirer og en pæn og ryddelig plads en enkelt gang om året. Og pladsen kunne for den sags skyld godt være totalt ryddet.

Senere begyndte råvarepriserne at svinge, hvilket også fik flere til at satse på at komme af med skrottet på de rigtige tidspunkter. I dag er råvarepriserne så høje og tilsyneladende stabile at mange nu er tæt på at udbetale hele præmien til ejeren. Men det er kvaliteten af behandlingen der er den helt afgørende faktor.

At folk skulle efterlade deres biler i naturen, fordi de KUN kan få 1.000 - 1.600 kr. for at skrotte den er helt ude i skoven ! Og hvis det virkelig var rigtigt - hvor stor en forskel i adfærd ville restbeløbet så skabe.

Nej, efterladte biler skyldes hovedsageligt mangel på orden i papirerne. Ejeren kan ikke finde sin registreringsattest eller har ikke et stykke papir på at han har købt bilen, eller kan ikke blive enig med den registrerede ejer om hvordan pengene skal deles. Eller ejeren er godt klar over at den registreringsattest og de nummerplader han har, slet ikke stemmer overens med bilens stelnummer.

Siden 1. Juli 2002 har politi og kommuner kunnet disponere over skrotpræmien, når bilens registrerede ejer var uden for pædagogisk rækkevidde. Det forudsætter blot at bilen kan identificeres, og at politiet er samarbejdsvillige. Dette ændrer loven heller ikke ved.

Hvis gamle biler virkelig var "farligt affald" kan det undre at myndighederne ikke rykker ud med fuld udrykning, når der findes en forladt bil. Når biler kan henstå i mange måneder skyldes det først og fremmest at der kan opstå problemer med at få udløst skrotpræmien og det bliver kommunen eller amtet der skal betale af egen kasse. Politiet har dårlig tid og der er eksempler på at politiet ikke har kunnet identificere biler, hvor ophuggeren på forhånd har fået udleveret en afmeldingskvittering fra et motorkontor, blot ved at oplyse bilens stelnummer.

Siden den 23-11 2005 har bilejere kunnet få skrotpræmie selv om de ikke er den registrerede ejer. Der skal blot være dokumentation for købet.

Det eneste der bliver bedre, er at biler afmeldt før 1. juli 2000 kan udløse skrotpræmie, hvis ellers ejeren kan finde de nødvendige papirer. Spørgsmålet er så også om det giver nogen særlig effekt i betragtning af hvor få af disse der må være tilbage efter snart 6 år.

Der er ikke noget i lovforslaget der kan styrke miljøet og hvis det virkelig var sandt at autoophugning er en stor miljøbelastning, kunne vi jo bare lade være med at hugge bilerne op. Men biler skal hugges op - akkurat ligesom affaldsspanden der hjemme skal tømmes. Og hvis skraldemanden er et miljøsvin, så må det alene være pga. den måde hvorpå han håndterer affaldet. Alt vil før eller senere blive til en blanding af råmaterialer og affald, det ved alle. Det er jo her at producentansvaret kommer ind.

Forestillingen om at producenterne vil tænke sig bedre om i designfasen er grundliggende rigtig. Men i Danmark hvor opgaven med miljøbehandling bliver udliciteret, bliver afstanden mellem miljøbehandler og designer ikke kortere og den økonomiske

sammenhæng glider også helt ud i sandet. Der er i forvejen mange år mellem produktion og skrotning.

Hvis man virkelig ønsker forbedringer kan man blot spørge autoophuggene om hvad der kunne gøres bedre og så få vedtaget nogle krav i EU.

F.eks. mangler der fuldstændigt aftapningsmuligheder på mange komponenter som f.eks. bremsecalipre, gearkasser, servosystemer, affjedringssystemer, benzintanke, køler, motorblok mv. og mange ting kan ikke skilles ordentligt fordi de bolte og møtrikker er konstruerede af elendige materialer der gror sammen eller sidder fast pga. for snævre tolerancer.

At der skulle blive tale om noget egentlig genbrug eller miljømæssige forbedringer i Stenas afdelinger kan vel nærmest totalt udelukkes.

Når DBI netop har valgt en samarbejdspartner der kun interesserer sig for genvinding af materialer er det næppe en tilfældighed. Hvorfor skulle DBI også have nogen interesse i at øge genbruget af reservedele og konkurrere med sig selv.

Meningen med et producentansvar kan vel ikke være, at forhindre genbrug, begrænse konkurrencen på reservedelssiden og dermed fordyre vedligeholdelsen af vognparken så endnu flere bilejere må vælge at opgive den bil de har og købe en ny.

Det er ond cirkel, som absolut ikke animerer til at producenterne, skulle have nogen interesse i at fremstille produkter der er nemme at adskille eller reparere og vedligeholde.

At der skal være et producentansvar er allerede besluttet i EU og det er også ganske glimrende. Men den fremlagte model dur ganske enkelt ikke fordi bilerne indeholder alt for store værdier.

Hverken samfundet, miljøet eller borgerne vil få nogen glæde af at ændre den bil-skrotningsmodel der nu har kørt rimeligt i snart 7 år.

Folk kender den efterhånden og den giver en total fri konkurrence - også i importleddet, når man blot vedtager, at enhver der importerer en bil lægger X kroner i kassen hos Miljøordning for Biler.

Det kan spare en frygtelig masse bureaukrati. Og bekymringerne om hvilke importører og affaldsbehandlere der eksisterer om 10-20 år falder bort.

Ingen kan med sikkerhed forudse hvordan råvarepriserne vil være til den tid, og det er helt sikkert, at kravene til miljøbehandling vil vokse kolossalt, hvis vi skal nå de EU-mål vi har tilsluttet os.

Men da alt dette ligger ude i fremtiden, vil den langt bedste og nemmeste metode være blot at sikre at der er penge nok i kassen hos Miljøordning for Biler.

Her har vi muligheden for hele tiden - og i god tid - at lave de justeringer der skal til.

At bilejerne selv løbende skal spare sammen til den skrotningspræmie der udgør det egentlige sikkerhedsnet, har ikke noget at gøre med producentansvar.

Sikkerheden for at et kompliceret produkt kan bortskaffes om mange år skal sikres når produktet forlader fabrikken eller når det importeres til landet.

Hvis ikke DBI ønsker at spytte i kassen for den enkelte bil, må de implicerede parter

stille økonomisk sikkerhed for deres eksistens 25 år frem i tiden, ellers er ansvaret flyttet til bilejeren.

Jeg tror, at politikerne får meget svært ved med at forklare befolkningen, hvorfor der skal laves et yderst kompliceret regelsæt, blot fordi DBI vil undgå at prisen på en ny bil skal stige lidt over 1.000 kr. og at et gigantfirma som Stena ønsker at købe dominans på det danske skrotmarked.

Der er jo i forvejen store afgifter på biler, og det positive er jo, at også afgifterne udgør en del af bilernes værdi i hele deres levetid.

At der skal strammes op på kontrollen med den nuværende ordning er på den ene side en anden sag, men jeg tror på den anden side, at interessen for at miljøbehandle biler vil dale i genvindingsbranchen når vi får en bedre kontrol.

Mine argumentationer vil inden længe fortsætte på <http://www.autogenbrug.info> hvor en række emner vil blive behandlet.

Som f.eks.:

Hvorfor skal der være afgift på brugte dæk ?

Hvorfor skal autoophuggerne betale moms af penge de har givet til bilejeren ?

Hvorfor må autoophuggerne ikke udnytte deres impermeable arealer ?

Hvornår er en bil affald ?

Skal negre have lov til at reparere biler og bruge benzin ?

Hvorfor må genvindingsbranchen overlade miljøbehandlingen til enhver ?

Jeg vil også her foreslå en model hvor ophuggeren skal opbevare bilen indtil der er kommet penge fra MFB.

Skrotattesterne må først underskrives når behandlingen har fundet sted. Modellen skal sikre at ophuggeren aldrig kan vide om der kommer penge eller kontrol.

Jeg har stadig en naiv drøm om at der kan skabes love og regler der sikrer at et autoophug kan drives som en sund og lovformelig forretning, hvor der kan skabes det fornødne overskud til at sikre miljøinvesteringer og gode arbejdsforhold.

Jeg bryder mig ikke om princippet:

Jo mindre vi laver, jo mere får vi ud af det.

Og hvis de fremtidige spilleregler fortsat tilgodeser dem der vil snyde, kan jeg blive nødt til at sælge forretningen – hvis nogen altså vil købe den – og finde mig en anden levevej.

I år fylder jeg 50 år og har netop drevet autoophug i 25 år – heraf netop 20 år i Allerød. Men der er alligevel ikke meget at fejre. Jeg er ikke interesseret i de slaveagtige samarbejdsaftaler som Stena tilbyder og vil næppe kunne klare mig i konkurrencen, hvis ikke lovgivningen klart forbedres.

Blot udsigten til at måske at skulle opgive sit livsværk føles som et deprimerende nederlag.

Men i stedet for at hænge mig, vil jeg informere alt og alle om hvorfor det efterhånden er umuligt at drive et autoophug.

Med venlig hilsen



Bjarne Holm
Allerød Autoophug
holm@aa-hug.dk

Bjørn Medum Nielsen: "Skrotpræmien er væk for de private" ???????

Der er stadig meget at kommentere på !!!!