



Departementet

J.nr. M 3034-0280

Den 24. april 2006

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 (L 214) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 3.april 2006.

Spørgsmål 1:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 2/4-06 fra Dansk Auto-genbrug, jf. L 214 - bilag 2.

Svar:

Dansk Autogenbrug har i deres til udvalget stillet nedenstående 7 spørgsmål som jeg hermed vil besvare.

- A. Hvordan vil ministeren sikre (som der står skrevet i EU-direktivet) at Små og mellem store virksomheder (SMV'er) vil blive tilgodeset ved indførelsen af direktivet?
- B. Hvordan vil ministeren måle/kontrollere de stordriftsfordele, der opnås ved producentansvaret?
- C. Hvorledes vil ministeren sikre SMV'ers adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genbrug/genvinding, når bilimportørerne har indgået en kontrakt, som prisfastsætter den lovpligtige miljøbehandling til 0 kr. ?
- D. Ifølge Miljøstyrelsens beregninger vil de nuværende autoop-huggere miste omsætning for mellem ca. 32 og 37 mio. kr. Disse besparelser vil skabe tab af arbejdspladser hos autoop-huggerne!. Prisen for disse tab er tilsyneladende ikke inden for interesseområdet!.
- E. Hvordan har ministeren tænkt sig, at man kan konkurrere med en pris på 0 kr.?. Når SKAT oven i købet stadig vil have moms af produktionsomkostningerne for en miljøbehandling?.

- F. Hvorledes har ministeren tænkt sig regler udformet, der sikrer, at den kollektive ordning giver godkendte behandlere gennemsigtige og kommercielle vilkår at arbejde på?
- G. Hvorfor har ministeren tænkt sig, at den retmæssige sidste ejer nu skal straffes for at gøre miljøbehandlingen nemmere?. Eller er det udelukkende for at "please" den kollektive ordning?.

Spørgsmål A:

Hvordan vil ministeren sikre (som der står skrevet i EU-direktivet) at Små og mellem store virksomheder (SMVér) vil blive tilgodeset ved indførelsen af direktivet?

Svar:

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der sikrer at de eksisterende ophugningsvirksomheder og hermed små og mellemstore virksomheder tilbydes adgang til at affaldsbehandle biler, der modtages af en kollektiv ordning med store markedsandele på gennemsigtige og ikke diskriminerende vilkår.

Derudover er der et betydeligt marked for affaldsbehandling af total-skadede biler og andre udtjente biler, der indeholder mange genbrugelige dele og som derfor har en positiv værdi. Det vil i høj grad betyde, at langt den største del af ophugningsvirksomhederne også har et marked i fremtiden. Forsikringsbilerne (Biler der er totalskadede, men som har en positiv værdi i form af genbrugelige dele, der kan anvendes som reservedele), og den del af de øvrige udtjente biler, der har en positiv værdi, vil også fremover blive afhændet til ophugningsvirksomheder i åbne "udbud", som det er sket hidtil. Det har altså ingen betydning for muligheden for at få adgang til disse biler om en op-hugger har indgået en aftale med importører. Miljøstyrelsen vurderer, at antallet af biler med en positiv værdi vil udgøre mindst 25.000 biler pr. år. Det er især disse biler, der indeholder genbrugelige dele som ophugningsvirksomhederne fortsat vil opkøbe med henblik på affaldshåndtering, herunder udtagning af dele og salg heraf.

De Danske Bilimportører har indgået en aftale om affaldsbehandling af biler med en større ophugningsvirksomhed. De Danske Bilimportører har efter drøftelser med Miljøstyrelsen og Konkurrencestyrelsen foretaget ændringer af aftalen. Ændringerne vil styrke mulighederne for, at et større antal af de eksisterende ophugningsvirksomheder vil blive parter i tilbagetagningsordningen og dermed indgå i den kollektive ordning. Det er Konkurrencestyrelsen, der er den kompetente myndighed til at vurdere om der er taget de nødvendige konkurren-

cemæssige hensyn, herunder vurdere virkningen for små og mellemstore virksomheder. Konkurrencestyrelsen har vurderet at lovforslaget er i overensstemmelse med konkurrencelovgivningen. Derudover har Konkurrencestyrelsen vurderet den konkrete aftale mellem De Danske Bilimportører og Stena Jern & Metal, og er kommet med nogle anbefalinger. Disse anbefalinger er blevet efterfulgt. På den baggrund konkluderer jeg derfor at der er taget tilstrækkelig hensyn til de små og mellemstore virksomheder.

Spørgsmål B:

Hvordan vil ministeren måle/kontrollere de stordriftsfordele, der opnås ved producentansvaret?

[Begrundelsen for spørgsmål indsat]:

I bemærkningerne til lovforslaget står skrevet, at man opnår stordriftsfordele ved indgåelse af aftale med dette multinationale selskab. (Efter vores opfattelse skal de udtjente køretøjer transporteres lige så mange kilometer som i dag – og måske endda flere – da vi i dag handler med flere udbydere på markedet, med deraf bedre logistik til følge).

Svar:

Efter min vurdering er det stordriftsfordelene der er årsag til at De Danske Bilimportører har kunnet indgå en aftale som betyder, at importørerne ikke får udgifter ved affaldshåndteringen af det store antal biler, der forventes at blive modtaget via tilbagetagningsordningen.

Jeg mener ikke, at producentansvaret umiddelbart vil medføre, at udtjente biler vil blive transporteret over meget større afstande end i dag. Det er mit sigte, at kravene til geografisk dækning af modtagepladserne skal sikre, at der for de fleste bilejere ikke vil ske væsentlige forøgelse af transportafstanden, når en bil skal afleveres til op-hugning. Reglerne om geografisk dækning vil jeg fastsætte i en revideret bilskrotbekendtgørelse. Ved fastsættelsen af bestemmelser herom, vil jeg især lægge vægt på, at der skal være tilbagetagningspladser tæt på alle større byer.

Spørgsmål C:

Hvorledes vil ministeren sikre SMV'ers adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genbrug/genvinding, når bilimportørerne har indgået en kontrakt, som prisfastsætter den lovpligtige miljøbehandling til 0 kr.?

Svar:

Som følge af den kritik, der blev rejst af ophuggerorganisationerne ved høringen af lovforslaget, er der indsat en bestemmelse § 9 q, stk. 4, nr. 3 som forpligter en kollektiv ordning med stor markedsandel til, helt eller delvis, at sikre ophugningsvirksomheder, der ikke har indgået en aftale med den kollektive ordning, adgang til genbrugelige dele og til at affaldsbehandle biler. Ophugningsvirksomhederne må selv forhandle prisen for affaldsbehandlingen med De Danske Bilimportører eller den/de virksomheder som har indgået aftale med De Danske Bilimportører.

Konkurrencestyrelsen har mulighed for løbende at vurdere om de aftaler, der indgås er i overensstemmelse med konkurrenceretten. Konkurrencestyrelsen kan også se på om parterne også praktisk agerer i overensstemmelse med konkurrenceretten.

Spørgsmål D:

Ifølge Miljøstyrelsens beregninger vil de nuværende autoophuggere miste omsætning for mellem ca. 32 og 37 mio. kr. Disse besparelser vil skabe tab af arbejdspladser hos autoophuggerne! Prisen for disse tab er tilsyneladende ikke inden for interesseområdet!

Svar:

Den besparelse som Miljøstyrelsen har beregnet, at der vil kunne opnås ved indførelse af en tilbagetagningsordning, er baseret på oplysninger som styrelsen modtog fra De Danske Bilimportører inden lovforslaget blev udarbejdet. De Danske Bilimportører orienterede i sommeren 2005 Miljøstyrelsen om, at man var langt fremme i forhandlingerne om en aftale, som ville indebære, at gennemførelse af tilbagetagningspligten vil blive omkostningsfri for importørerne.

På dette grundlag blev det i bemærkningerne til lovforslaget oplyst, at en tilbagetagningsordning ville medføre besparelser i den angivne størrelsesorden, og at disse besparelser ville medføre tilsvarende omsætningstab for ophugningsbranchen.

Ved beregningen af de økonomiske konsekvenser er der taget udgangspunkt i følgende nøgletal:

- at der i gennemsnit sælges 140.000 nye biler per år
- at der i gennemsnit afleveres 100.000 udtjente biler per år til affaldshåndtering
- Heraf er der mindst 25.000 totalskadede biler, der afhændes af forsikringssselskaberne til de traditionelle ophugningsvirksomheder til en positiv pris

Fordelene ved implementering af en tilbagetagningsordning er, at det overlades til de aktører (importørerne) der skal betale for producent-

ansvaret, at tilvejebringe den ordning, der er den billigste løsning for importørerne og dermed også for forbrugere, der køber ny bil. Den samlede besparelse opnås ved, at ansvaret for at affaldsbehandle køretøjer flyttes fra den sidste ejer til importørerne. Importørerne vil i kraft af deres volumen have mulighed for at forhandle nogle lavere priser hos affaldsbehandlerne. Producentansvaret forventes at medføre effektiviseringer og rationaliseringer i ophugningsbranchen.

Spørgsmål E:

Hvordan har ministeren tænkt sig, at man kan konkurrere med en pris på 0 kr.?. Når SKAT oven i købet stadig vil have moms af produktionsomkostningerne for en miljøbehandling?

Svar:

Jeg formoder, at en ophugningsvirksomhed, der indgår en aftale om affaldsbehandling for 0 kr. nøje har beregnet, at det er rentabelt at affaldsbehandle biler for 0 kr. Jeg har fået oplyst at baggrunden for, at det er muligt er fordi indtægterne ved salg af genbrugelige dele og genanvendelige materialer kan dække udgifterne ved affaldsbehandlingen.

Det er korrekt at lovforslaget skal sikre, at bilejere kan aflevere deres bil gratis, men lovforslaget sikrer ikke importørerne ret til at få foretaget affaldsbehandlingen gratis.. Prisen for affaldsbehandling af biler bliver ligesom andre priser fastsat af markedet baseret på udbud og efterspørgsel. Det er Konkurrencestyrelsens kompetence at vurdere om de konkrete aftaler er i overensstemmelse med konkurrenceretten.

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.

Spørgsmål G:

G: Hvorfor har ministeren tænkt sig, at den retmæssige sidste ejer nu skal straffes for at gøre miljøbehandlingen nemmere? Eller er det udelukkende for at "please" den kollektive ordening?

[Begrundelse: Hvis sidste ejer afleverer et køretøj, som har "væsentlige" mangler – skal han fremover straffes for dette!]

Svar:

I direktivet er det fastsat, at producenterne/importørerne kun er forpligtet til at tilbagetage biler omkostningsfrit for bilejeren, såfremt bilen ikke mangler væsentlige bestanddele.

Baggrunden herfor er at motor, gearkasse og karosseri repræsenterer væsentlige værdier i form af genanvendelige metaller. Det er det, som der i direktivet er taget højde for.

Jeg mener derfor ikke, at den sidste ejer bliver straffet for at aflevere en bil, der mangler væsentlige bestanddele. Det må antages, at de manglende dele repræsenterer en væsentlig større værdi for den bilejer, der har afmonteret dem, idet det må forudsættes, at han har afmonteret delene med henblik på genbrug.

Endelig skal det bemærkes, at parterne i den kollektive ordening ikke er tvunget til at opkræve penge for manglerne, men den har muligheden for det.