

**Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 2 (L 214) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 4.april 2006.**

**Spørgsmål 2:**

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 3/4-06 fra Genvindingsindustrien jf. L 214 - bilag 4?

**Svar:**

Genvindingsindustrien har i deres brev stillet nedenstående 5 spørgsmål, som jeg hermed vil besvare.

- A. 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 biler?
- B. Når økonomien til en miljømæssig korrekt behandling 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?
- C. Miljøstyrelsens tal viser, at der i perioden 2001-2004 er 25.000 biler pr. år, som der ikke kan redegøres for, men som forsvinder.  
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?
- D. Miljøstyrelsen vurderer, at SKAT's afgørelse ikke har momsmæssige konsekvenser for de virksomheder, der foretager miljøbehandling for 0 kr. og skriver samtidig, at de vil tage initiativ til at afklare dette inden lovforslaget fremsættes. Ministeren bedes redegøre for 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?

- E. Ministeren bedes redegøre for, om prisfastsættelsen for den samlede materialeværdi af motor, gearkasse og karosseri gennemføres – jævnfør styrelsens indstilling i høringsnotatet 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?

**Spørgsmål A:**

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 biler?

**Svar:**

I bilskrottdirektivets artikel 5.4. er det fastsat, at producenterne enten skal betale alle eller en væsentlig part af omkostningerne ved den nationale ordning, der sikrer, at sidste ejer kan aflevere en udtjent bil omkostningsfrit til ophugning, og/eller etablere en tilbagetagningsordning. Implementeringen af producentansvaret kan således ske ved enten at pålægge importørerne at betale en væsentlig del af omkostningerne ved godtgørelsesordningen eller ved at pålægge dem at etablere en tilbagetagningsordning. Ved lovforslaget bliver direktivet implementeret ved en tilbagetagningsordning.

**Spørgsmål B:**

Når økonomien til en miljømæssig korrekt behandling 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?

**Svar:**

Kravene til affaldsbehandling af biler ændres ikke med lovforslaget. Der vil derfor fortsat gælde de samme krav for affaldsbehandlingen, og der vil fortsat blive gennemført den samme kontrol med, at reglerne bliver overholdt. Hver enkelt ophugningsvirksomhed kontrolleres af den kommunale tilsynsmyndighed og af et akkrediteret certificeringsselskab.

Bilimportørernes pligt til at tilbagetage udtjente biler og bilejernes ret til at aflevere deres udtjente bil til importørernes tilbagetagningsordning vil ikke medføre ændringer af behandlingskravene. Kravene er fastsat i bilskrøtbekendtgørelsen. Kravene skal overholdes af **alle** autoophugningsvirksomheder.

Jeg er derudover overbevist om, at producentansvaret vil bidrage til, at behandlingskravene overholdes, fordi bilimportørerne som aftal-part har en interesse i at sikre, at behandlingskravene overholdes af de virksomheder, der indgår i aftalen med dem. Det er derfor min vurdering, at gennemførelsen af producentansvaret vil mindske og ikke forøge risikoen for mangelfuld affaldsbehandling.

### **Spørgsmål C:**

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

### **Svar:**

Miljøstyrelsen oplyser, at den væsentligste årsag til, at der er ca. 25.000 biler pr. år, der ikke afleveres til ophugning er, at de fleste af disse biler eksporteres legalt som brugte biler til udlandet.

I øvrigt har godtgørelsesordningen den positive effekt, at det ikke vil være rentabelt at eksportere biler med en handelsværdi, der er lavere end godtgørelsen.

Såfremt der eksporteres udtjente biler, skal reglerne for eksport af affald overholdes. Det er kommunerne, der fører kontrol med eksport af affald, ligesom det er kommunerne, der fører miljøtilsyn med ophugningsvirksomheder. Jeg forventer at kommunerne afsætter de ressourcer, der er nødvendige for at kontrollere de virksomheder, der affaldshåndterer biler. Jeg har en klar forventning om, at ophugningsvirksomhederne vil overholde reglerne for affaldsbehandling og håndtering af udtjente biler. Hvis der bliver konstateret ulovlige forhold, lægger jeg vægt på at ulovlighederne politianmeldes, sådan som det for nyligt er sket med 18 ophugningsvirksomheder, der ulovligt har eksporteret biler, hvor der er blevet udbetalt skrotningsgodtgørelse.

### **Spørgsmål D:**

Miljøstyrelsen vurderer, at SKAT's afgørelse ikke har momsmæssige konsekvenser for de virksomheder, der foretager miljøbehandling for

0 kr. og skriver samtidig, at de vil tage initiativ til at afklare dette inden lovforslaget fremsættes. Ministeren bedes redegøre for 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?

**Svar:**

SKAT har overfor Miljøstyrelsen oplyst, at ydelsen for affaldsbehandling af biler er momspligtig, også selvom denne udføres for 0 kr. Hvis ikke virksomheden har faktureret omkostningerne, så vil momsen blive fastsat ud fra den pris som en affaldsbehandling må forventes at koste. Det betyder altså, at ophugningsvirksomheder der affaldsbehandler biler for 0 kr. skal betale moms.

**Spørgsmål E:**

Ministeren bedes redegøre for, om prisfastsættelsen for den samlede materialeværdi af motor, gearkasse og karosseri gennemføres – jævnfør styrelsens indstilling i høringsnotatet 1. høring. Pkt. "skrotningensomkostninger", 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?

**Svar:**

Virksomhederne må kun tage et beløb svarende til materialeværdien af en manglende motor, gearkasse og karosseri. Fastsættelsen af den maksimale omkostning, der kan pålægges bilejeren som følge af manglende motor, gearkasse og karosseri vil ske i en revideret bilskrotbekendtgørelse, der udarbejdes senere på året. Den maksimale samlede pris for manglende dele er altså endnu ikke fastsat, men må forventes at ville blive fastsat til højst 500 kr. Det er ikke intentionen at regulere denne sats. Men da den faktiske værdi vil svinge med priserne på skrotmarkedet, påtænker jeg at fastsætte en bestemmelse i bekendtgørelsen, der pålægger parterne i den kollektive tilbagetagningsordning løbende at fastsætte og offentliggøre den pris en bilejer skal betale for manglende motor, gearkasse og karosseri.