

Folketinget
Miljø- og Planlægningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Kirkevej 1-3
2630 Tåstrup
Tlf. 3525 0560
Fax 3525 0566
Post@autogenbrug.dk

Vedr. L214.
09.05.2006
SON/br

Emner til foretræde for Miljø og Planlægningsudvalget onsdag d. 10. maj kl. 09:00

Har du set vores video om moderne miljøbehandling (40 stk. afleveret til FT.til omdeling mellem medlemmer af MPU) – så kan du ikke være i tvivl om, at vi mener det alvorligt, når vi siger, at uden penge til miljøbehandling, så går det galt.

Viljen og lysten til miljørigtig behandling af udtjente køretøjer er direkte proportional med betaling for udført arbejde.

Importørerne forsøger til stadighed, at give udtryk for, at det der skal foregå ved implementeringen af producentansvar er til gavn for samfundet og de implicerede erhvervsvirksomheder.

Dette er imidlertid ikke i overensstemmelse med virkeligheden.

Uanset hvordan DBI - Miljøstyrelsen eller Stena forsøger at formulere sig ud af problemerne, så er virkeligheden ikke til at skjule.

Der fjernes penge fra den praktiske del af miljøbehandling.

Den korte version:

Direktivet siger:

- 1) at sidste ejer skal kunne skille sig af med sit udtjente køretøj, uden omkostninger
- 2) at producenterne/importørerne skal afholde alle eller en betydelig del af omkostningerne
- 3) at genbrug, genvinding og nyttiggørelse skal tilgodeses og fremmes
- 4) at SMV skal tilgodeses ved implementeringen af dette direktiv
- 5) at de frie markedskræfter ikke bør hindres i at fungere
- 6) at Direktivet omhandler biler med kr. 0,- eller negativ værdi

Lovforslagets indhold og påvirkning af markedssituationen:

- 1a) DBI har indgået aftale med Stena, som skal sørge for miljøbehandling til kr. 0,- altså uden udgift for importørerne.

Stena prøver i øjeblikket at "sælge" samme aftale til autoophuggerne - altså miljøbehandling til kr. 0,- (selv om man prøver at flytte rundt på ydelser/køb/salg af andre

fragmenter i ophugningsfødekæden, så tilfører det ikke penge til miljørigtig og lovpligtig miljøbehandling)

2a)

der er 2 modeller i spil..

Direktivet siger, at producenterne skal afholde alle eller en væsentlig del af udgiften til miljøbehandling.

1) **Kommissionen siger/tolker** : Alle miljøbehandlere kan kræve betaling af producenterne/importørerne hvis de har negativ indtjening på miljøbehandling. Har miljøbehandleren indgået kontrakt med importørerne i DK, eller deres samarbejdspartnere, om at udføre dette arbejde, uanset hvad, til kr. 0,- ja, så har han forpligtet sig selv til at arbejde for kr.0,- og kan **IKKE** gøre krav på betaling for udført arbejde, selv ved negativ indkomst.

2) Har miljøbehandleren **IKKE** indgået aftale med importørerne eller deres samarbejdspartnere, kan han stadig sende regningen til importørerne, hvis han har negativ indkomst ved miljøbehandling.

Spørgsmålet er så:

Hvordan beregner man, hvornår et køretøj har 0,- eller negativ værdi ?

Evt. brugbare reservedele er handelsobjekter helt for sig selv og har ikke noget med producentansvar at gøre.

Skal kg - prisen på jernskrottet indgå i beregningen ?

Skal alle administrative omkostninger indgå i beregningen ?

Udskrivning af skrotningsattest

Afmelding af nr. plader

Miljøindberetninger

Skal andre omkostninger, (andele til) som:

Certificeringsomkostninger

maskinomkostninger,

udviklingsomkostninger,

husleje,

løn,

lys,

gas,

vand

og varme

indgå i beregningen ?

Skal alle udgifter til bortskaffelse af fragmenter indgå ?

Olie

Bremse- og koblingsvæske

Kølervæske

CFC-kølemidler

Olie- og brændstoffiltre

Akkumulator

Ni-Cd batterier

Blyklodser

Kviksølvkontakter
Asbestholdige dele
Dæk
Opbevaring af pyrotekniske artikler i special-rum
Elektronisk udstyr
Glas
Plastikkofangere, 2 stk.
Andre fraktioner
Div. Affald i bilerne

Branchen ønsker gerne en klar tilkendegivelse af, om et evt. regneark med ovennævnte indhold kan godkendes som gyldig dokumentation for beregning af 0,- eller negativ værdi for et udtjent køretøj.

- 3a) **Genbrug skal tilgodeses.** Ved behandling i en shreddervirksomhed – genbruges komponenter normalt ikke, men genvindes efter bedst mulig procesbehandling. Den allerbedste og mindst ressourcekrævende proces, nemlig genbrug, tilgodeses **IKKE** ved en "shredder-ordning".
Genbrugsprocenten – opgørelsen til Miljøstyrelsen kan **IKKE** overholdes ved en shredderordning. (eller skal vi andre dække Stena`s ordning ? - **gennemsnitsberegning af alle skrottede biler ?**)
- 4a) Den skitserede ordning DBI og Stena imellem, tilgodeser ikke SMV. Dokumentation fra DBI til Miljøstyrelsen fortæller, at ophuggerbranchen mister 32-37,5 mio. i omsætning. Dette kan og vil vi ikke stiltiende acceptere. **Vi trues jo direkte på vort levebrød.** Og vi har bedt om at se dokumentationen, men dette har ikke været muligt...
- 5a) De frie markeds kræfter hindres i at fungere, når Miljøordning for biler på deres hjemmeside vil særligt markere de autoophug, som er med i DBI – ordningen – gratis tilbagetagning og miljøbehandling.
Konkurrenceforvridding ? (svar på spm. 4 fra ministeren – er kommet til efter Konkurrencestyrelsens håndtering af "sagen")

Ingen kender jernprisen på verdensmarkedet om et par måneder - og endnu mindre om nogle år, så duer det jo ikke at binde sin virksomhed til et samarbejdsaftale frem til 2015.

Samtidigt arbejder producenterne voldsomt på at fremstille køretøjer af lette plast og kulfibermaterialer, som gør det endnu mindre attraktivt at drive virksomhed som ophugger - især på længere sigt.

Igennem vort medlemskab af den internationale forening EGARA ved vi, at Kommissionen nøje overvåger implementeringerne rundt om i Europa og især England og Irland, som delvist har implementeret ordninger, som ligner den danske model.

Afslutning.

Som brancheforening føler vi os rigtigt dårligt behandlet i denne sag.

Vi har indsendt hørings svar i to omgange, været til flere orienteringsmøder om emnet, men desværre uden et eneste målbart resultat fsa. miljølovgivningen på området. Til trods for at hele branchen højlydt har givet udtryk for utilfredshed med håndteringen og tolkning af lovforslaget.

Vi har gennem snart mange år samarbejdet med miljøstyrelsen – vi er blevet hørt, men aldrig tilgodeset.

Vi har stillet spørgsmål og udarbejdet skemaer – alt sammen uden konkret handling til følge.
Vi har forsøgt at få indført bedre kontrol – ikke af de certificerede, men af dem som IKKE er det.
Men de lever stadig i bedste velgående – uden kontrol.
Det er ikke fair konkurrencebetingelser.

I øjeblikket hvor råvareprisen er høj – popper der midlertidige virksomheder op, som forsøger at lave en god handel. Det kan de gøre, fordi de ikke søger om godkendelse, og derved ikke har de samme omkostninger, som os andre.

Og det værste er, at de slipper godt fra det.

Den mest ægte og reelle løsning er, at forureneren skal betale.
Dvs. at importørerne i Danmark gør det muligt at forurene (producentansvar)- og brugerne af køretøjerne udfører forureningen.

Skulle du ønske yderligere oplysninger eller specifikke tolkninger af lovforslaget og dets virkninger på markedet, så står vi meget gerne til rådighed med alle tilgængelige oplysninger.

Med venlig hilsen
Dansk AutoGenbrug

Søren Sonniksen
Direktør