

Fremsat den xx. januar 2006 af miljøministeren (Connie Hedegaard)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Producentansvar for person- og varebiler)¹⁾

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001, som ændret senest ved lov nr. xx. af xx 2005, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnote 1* til lovens titel indsættes efter ” s. 106”:

”, og dele af Europaparlamentets og Parlamentets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EU-Tidende 2000, L 269, s. 34)”

2. § 9 p, stk. 1 affattes således:

” § 9 p. Miljøministeren kan til en af ministeren godkendt privat organisation henlægge kompetencen til at

- 1) vurdere, om forpligtelsen efter § 9 j og § 9 l, stk. 1 er opfyldt,
- 2) vurdere, om der er stillet passende sikkerhed og til at dispensere over denne, jf. § 9 k, stk. 1,
- 3) vurdere, om en kollektiv ordning repræsenterer en passende sikkerhed, jf. § 9 k, stk. 1,
- 4) oprette og drive et producentregister, jf. § 9 n,
- 5) indhente oplysninger efter § 9 o, stk. 2-5, og
- 6) meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 j og § 9 l, stk. 1, samt meddele påbud og forbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 k, § 9 l, stk. 2 og 3 og §§ 9 m-o.”

3. I § 9 q, stk. 1 indsættes efter ”§§ 9 m-9 o” ”, jf. dog § 9 p, stk. 1, nr. 6)”

4. Efter § 9 r indsættes:

”§ 9 s. I §§ 9 t – 9 z forstås ved:

- 1) Bil: Motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.
- 2) Personbil: Bil indrettet til at benyttes til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.
- 3) Varebil: Bil indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3500 kg.
- 4) Producenter og importører: Enhver der fremstiller person- og varebiler til anvendelse i Danmark eller enhver, der erhvervsmæssigt indfører person- og varebiler i Danmark.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EU-Tidende 2000, L 269, s. 34-42).

5) Udtjent køretøj: Et motordrevet køretøj, der er affald i henhold til reglerne i bekendtgørelse om affald.

§ 9 t. Producenter og importører af person- og varebiler skal forholdsmæssigt i forhold til deres markedsandel for egen regning foranstalte tilbagetagning og særskilt behandling af udtjente person- og varebiler. Markedsandelen fastsættes på grundlag af de mængder, der er registreret i det i § 9 v nævnte producentregister.

Stk. 2. Den sidste ejer eller indehaver har ret til at aflevere en udtjent person- eller varebil til særskilt behandling uden omkostninger, hvis den udtjente person- eller varebil ikke har en markedsværdi, eller hvis denne er negativ.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om den sidste ejer eller indehavers rettigheder, jf. stk. 2, herunder at retten til at aflevere en bil kan begrænses til nærmere bestemte ordninger, og at der af den sidste ejer eller indehaver, uanset stk. 2, kan opkræves et beløb for manglende komponenter, svarende til tilsvarende komponenters værdi på afleveringstidspunktet.

Stk. 4. Forpligtelsen efter stk. 1 kan opfyldes gennem deltagelse i en kollektiv ordning.

Stk. 5. Ministeren kan fastsætte nærmere regler for kollektive ordninger, herunder om alle producenter eller importørers lige adgang til at deltage i en kollektiv ordning, og om etablering af et passende antal modtagepladser i en kollektiv ordning, således at det sikres, at ejeren eller indehaveren af en udtjent person- eller varebil kan aflevere denne til en modtageplads inden for en rimelig geografisk afstand.

§ 9 u. Miljøministeren kan fastsætte regler om en tildelingsordning for udtjente person- og varebiler.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om, at producenter og importører skal redegøre for, hvorledes de har opfyldt deres forpligtelse efter § 9 t, stk. 1, samt regler om, at redegørelsen skal ske over for ministeren eller det i § 9 v nævnte producentregister.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler om, at ministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra pligten til for egen regning at foranstalte tilbagetagning af udtjente person- og varebiler.

§ 9 v. Miljøministeren kan fastsætte regler om oprettelse af et producentregister, om producenters og importørers pligt til at tilmelde sig registeret og om deres pligt til at indgive oplysninger hertil.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om bearbejdning og videregivelse af oplysninger fra producentregisteret, herunder om hvilke oplysninger der skal gives til ministeren eller anden offentlig myndighed samt om, at oplysninger kun må videregives i bearbejdet form.

§ 9 x. Miljøministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at give oplysninger om mængden af person- og varebiler, der er produceret til anvendelse i Danmark eller erhvervsmæssigt indført i Danmark, og om mængden der er tilbagetaget samt om, at forpligtelsen i § 9 t, stk. 1, er overdraget til en kollektiv ordning efter § 9 t, stk. 4.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at tilvejebringe og give oplysninger og dokumentation af enhver art om etablerede tilbagetagningsordninger til brug for kontrollen med overholdelse af reglerne i § 9 t, stk. 1, samt regler fastsat i medfør af stk. 1 og 3, § 9 u, stk. 2, § 9 v.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler, hvorefter oplysningspligten efter stk. 1 og 2 påhviler den kollektive ordning, hvis producenter og importører er tilsluttet en sådan ordning, jf. § 9 t, stk. 4. Oplysninger i medfør af stk. 1 og 2 kan forlanges afgivet i en bestemt form.

§ 9 y. Miljøministeren kan til en af ministeren godkendt privat organisation henlægge kompetencen til at

- 1) administrere en tildelingsordning af udtjente person- og varebiler i henhold til § 9 u, stk. 1,
- 2) vurdere, om forpligtelsen efter § 9 t, stk. 1, er opfyldt, herunder give en producent eller importør, der ikke har tilbagetaget det tildelte antal udtjente person- og varebiler, at producenten eller importøren skal afhente det resterende antal biler fra en anden producent eller importørs modtageplads eller virksomhed,
- 3) vurdere, om den geografiske beliggenhed af en kollektiv ordnings modtagepladser er i overensstemmelse med § 9 t, stk. 5, og regler udstedt i medfør heraf,
- 4) oprette og drive et producentregister, herunder vurdere hvilke importører og producenter, som er omfattet, jf. § 9 v, og
- 5) indhente oplysninger efter § 9 x, stk. 1 og 2.
- 6) meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 t, stk. 1, og § 9 u, stk. 1, samt meddele forbud og påbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 t, stk. 5.

Stk. 2. Ministeren udpeger bestyrelsen for den i stk. 1 nævnte organisation efter indstilling fra interesse- og brancheorganisationer på området. Endvidere godkender ministeren vedtægter samt retningslinjer for organisationens drift og administration.

Stk. 3. Afgørelser truffet af den private organisation i henhold til stk. 1, kan påklages til ministeren.

Stk. 4. Ministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af den af ministeren godkendte private organisations omkostninger ved administration og kontrol, jf. stk. 1.

§ 9 z. Tilsynsmyndigheden kan meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 t, stk. 1, og § 9 u, stk. 1, samt meddele påbud og forbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 t, stk. 5, jf. dog § 9 y, stk. 1, nr. 6).

Stk. 2. Afgørelser efter stk. 1 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.”

5. I § 110, stk. 1, nr. 2 udgår ”, herunder påbud efter § 9 q samt”

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2007.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Lovforslaget skaber de lovgivningsmæssige rammer for gennemførelsen af et producentansvar for alle udtjente person- og varebiler med virkning fra den 1. januar 2007 som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, artikel 5, stk. 4. Direktivet med bilag er trykt i EUT nr. L 269 af 21. oktober 2000 s. 34-42 og er optaget som bilag til dette lovforslag.

Direktivets øvrige bestemmelser er blevet implementeret med Folketingets vedtagelse af L 385 af 6. juni 2002 om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, miljøministerens udstedelse af bekendtgørelse nr. 782 af 17. september 2002 om opkrævning af miljø- og skrotningsbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, bekendtgørelse nr. 480 af 19. juni 2002 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra samt bekendtgørelse nr. 570 af 23. juni 2003 om import og salg af person- og varebiler m.v., der indeholder visse farlige stoffer.

2. Lovforslagets formål og indhold

Direktivet adskiller sig ligesom direktivet om affald af elektrisk og elektronisk udstyr fra tidligere affaldsdirektiver ved i meget høj grad at lægge ansvaret for håndteringen af affaldet samt afholdelse af udgifterne herved på producenterne, defineret som producenter og importører. Det indebærer blandt andet, at danske producenter og importører pålægges et økonomisk ansvar for at tilbagetage udtjente person- og varebiler. På nuværende tidspunkt er der dog ingen producenter i Danmark.

Direktivet om udrangerede køretøjer tager sigte på at forebygge frembringelse af affald i form af udtjente person- og varebiler samt at tilvejebringe et regelgrundlag i medlemslandene, der styrker mulighederne for genbrug, genvinding og andre former for nyttiggørelse af denne affaldsfraktion. Et primært mål med direktivet er desuden at forbedre miljøpræstationer hos de aktører, som er direkte involveret i behandlingen af udtjente person- og varebiler. Det er endvidere direktivets sigte at skabe incitament for producenter, importører, distributører og forbrugere til at interessere sig mere for miljøvenlige produkter. Direktivet finder anvendelse på udtjente, motordrevne køretøjer i form af person- og varebiler samt visse trehjulede motorcykler, der efter den danske lovgivning er klassificeret som person- eller varebiler.

Ved den ovenfor nævnte delvise implementering af direktivet i 2002 blev der indført et økonomisk producentansvar for person- og varebiler markedsført efter 1. juli 2002 og som afleveres til affaldshåndtering inden den 1. januar 2007. Dette økonomiske ansvar er implementeret i lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler samt bekendtgørelse nr. 782 af 17. september 2002 om opkrævning af miljø- og skrotningsbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af person- og varebiler. Producenter og importører betaler frem til 31. december 2006 et skrotningsbidrag, der i 2005 udgør 10 kr. pr. indregistreret motorkøretøj, og som i 2006 stiger til 15 kr. pr. indregistreret motorkøretøj. Skrotningsbidraget udgør en del af den godtgørelse, som sidste ejer eller indehaver får udbetalt i godtgørelse ved indlevering af den udtjente person- eller varebil til affaldsbehandling. Dermed har Danmark opfyldt sin forpligtelse til at indføre et producentansvar i henhold til direktivet for person- og varebiler, der er markedsført efter den 1. juli 2002. Ordningen ophører 1. januar 2007.

Direktivets artikel 5, stk. 4, og artikel 12, foreskriver, at medlemsstaterne fra den 1. januar 2007 skal træffe foranstaltninger for at sikre, at den sidste ejer eller indehaver skal kunne aflevere alle udtjente køretøjer, også køretøjer markedsført før den 1. juli 2002, uden omkostninger til en godkendt affaldsbehandler. Medlemssta-

terne skal endvidere træffe foranstaltninger, som sikrer, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved denne tilbagetagning, eller at producenterne tager disse udtjente køretøjer tilbage.

Direktivet overlader det til medlemslandene at sikre, at aktørerne etablerer ordninger for tilbagetagning af udtjente køretøjer. Man kan gennemføre producentansvaret enten som en kollektiv ordning, hvor flere/alle producenter og importører går sammen om at løfte tilbagetagningsforpligtelsen eller som en række individuelle ordninger, hvor hver producent eller importør tilbagetager en andel, beregnet ud fra antal producerede eller erhvervsmæssigt importerede person- og varebiler og foranstalter særskilt behandling af de tilbagetagne person- og varebiler.

De Danske Bilimportører har foreslået en model, hvor der etableres en kollektiv ordning af De Danske Bilimportører. Denne model indebærer, at der i privatretligt regi oprettes en ordning for modtagelse af udtjente person- og varebiler. De Danske Bilimportører har forberedt indgåelse af aftaler med en eller flere behandlingsvirksomheder, der opfylder de i bekendtgørelse nr. 480 af 19. juni 2002 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra (bilskrotbekendtgørelsen) fastsatte bestemmelser for affaldsbehandlere af person- og varebiler. De Danske Bilimportører forudsætter, at de aftaler, der indgås, ikke medfører omkostninger for de tilsluttede producenter og importører. Dette skyldes, at stordriftsfordele og forøgede skrotpriser, der sikrer at salgsværdien af genbrugelige dele og genanvendelige materialer, kan opveje omkostningerne ved den i bilskrotbekendtgørelsen foreskrevne håndtering af udtjente køretøjer. Importører af person- og varebiler, der ikke tilslutter sig den kollektive ordning, har pligt til at etablere en selvstændig (individuel eller kollektiv) tilbagetagningsordning.

Lovforslaget lægger op til, at der kan etableres flere og konkurrerende kollektive ordninger, men dette anses dog ikke for sandsynligt på nuværende tidspunkt, idet mere end 99 % af den nuværende import af person- og varebiler foretages af virksomheder, der er medlemmer af De Danske Bilimportører.

Miljøstyrelsen er opmærksom på, at der i løbet af de kommende år muligvis vil finde en liberalisering af bilimportmarkedet sted. Dette vil sandsynligvis resultere i, at der vil opstå nye og mindre importørvirksomheder af person- og varebiler, herunder også virksomheder, der importerer person- og varebiler til eget brug. Disse ønsker ikke nødvendigvis at være medlem af De Danske Bilimportører. I givet fald skal de frit kunne vælge, om de ønsker at tilslutte sig den af De Danske Bilimportører etablerede kollektive ordning, at tilbagetage deres andel af de udtjente biler individuelt eller at gå sammen med andre og oprette endnu en kollektiv ordning.

Det forventes, at de samlede omkostninger til håndtering af udtjente person- og varebiler efter indførelse af producentansvaret vil blive reduceret væsentligt i forhold til de nuværende omkostninger. Årsagen skal primært findes i de stordriftsfordele for affaldsbehandling, der kan opnås ved en kollektiv tilbagetagningsordning, som forventes etableret af De Danske Bilimportører, og de konsekvenser for prisfastsættelsen, der følger heraf.

Producentansvar for udtjente biler

Miljøbeskyttelseslovens nuværende bestemmelser om producentansvar giver ikke mulighed for i fuldt omfang at gennemføre regler om producentansvar for bilskrot. Derfor foreslås en række nye bestemmelser i § 9 t, hvorved der indføres en pligt for producenter og importører til for egen regning at tilbagetage udtjente person- og varebiler. Producenterne og importørerne kan vælge at deltage i en kollektiv ordning og derigennem opfylde deres producentansvar.

Tilbagetagningspligten

Alle producenter og importører forpligtes til for egen regning at foranstalte tilbagetagning af udtjente person- og varebiler, der har en negativ eller ingen markedsværdi. Pligten omfatter tilbagetagning af person- og

varebiler uanset mærke, dog således, at producenter og importører, der f.eks. indfører varebiler, kun skal tilbagetage varebiler etc.

En producent eller importør har ikke pligt til at tilbagetage en person- eller varebil uden omkostninger for sidste ejer eller indehaver, hvis bilen ikke indeholder de væsentligste komponenter.

Forpligtelsen kan varetages af en kollektiv ordning, der dog forpligtes til at etablere et passende antal modtagepladser således, at der sikres mulighed for at ejer eller indehaveren af en udtjent bil kan aflevere bilen til en modtageplads inden for en rimelig geografisk afstand.

Producenter og importørers pligt til at lade sig registrere og til at afgive oplysninger

Lovforslaget indebærer, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at producenter og importører forpligtes til at lade sig registrere. I en kommende bekendtgørelse vil det blive fastsat, at registreringen bl.a. skal omfatte oplysninger om navn, adresse, CVR-nummer samt oplysninger om antallet af producerede eller importerede person- og varebiler, den pågældende har bragt på markedet i Danmark samt antallet af udtjente person- og varebiler, den pågældende har tilbagetaget. Endvidere skal det oplyses, om producenten eller importøren er med i en kollektiv ordning eller vil tilbagetage individuelt.

Lovforslaget gør det desuden muligt, at oplysningerne i stedet kan gives af en eventuelt oprettet kollektiv ordning, som producenten eller importøren er en del af.

Producentregister

Det foreslås, at der oprettes et register omfattende alle producenter og importører, der fremstiller person- og varebiler til anvendelse i Danmark eller indfører person- og varebiler i Danmark. Lovforslaget indeholder en bestemmelse, hvorefter miljøministeren kan henlægge kompetencen til at drive dette producentregister til en godkendt privat organisation. Det forventes, at den nuværende Miljøordning for biler, der i dag bl.a. varetager udbetaling af miljøgodtgørelse til den sidste ejer eller indehaver, der afleverer en udtjent person- eller varebil til en ophugningsvirksomhed, skal varetage administrationen af producentregistret.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke væsentlige økonomiske konsekvenser for stat, kommuner eller amtskommuner.

Indførelse af producentansvaret vil dog medføre besparelser for kommunerne anslået til i størrelsesordenen 0,25-1,2 mio. kr. om året.

Lovforslaget og de ændringer, der efter lovens vedtagelse vil blive gennemført af det samlede regelsæt, har ikke nævneværdige administrative konsekvenser for stat, kommuner eller amtskommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har ikke i sig selv direkte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Udmøntningen af lovforslaget ved udstedelse af en bekendtgørelse vil derimod have væsentlige konsekvenser for erhvervslivet, fordi gennemførelsen af producentansvaret indebærer, at omkostningerne for affaldshåndteringen ikke som hidtil skal afholdes af slutbrugeren men af producenterne og importørerne..

Udmøntningen af direktivets bestemmelser om producentansvar for alle udtjente person- og varebiler forventes ikke at medføre en forøgelse af omkostningerne for erhvervslivet som helhed. Gennemførelsen af producentansvaret vil dog medføre væsentlige strukturelle ændringer i autoophugningsbranchen. De ophugningsvirksomheder, der bliver kontraktpartner med De Danske Bilimportører, vil opnå en væsentligt større markedsandel, hvorimod de øvrige ophugningsvirksomheder samlet set vil miste en tilsvarende markedsandel.

Miljøstyrelsen skønner, at de ophugningsvirksomheder, der ikke bliver kontraktparter med De Danske Bilimportører, vil miste markedsandele svarende til en omsætning i størrelsesordenen 32,5-37,5 mio. kr. per år. Disse 32,5-37,5 mio. kr. per år udtrykker samtidig den besparelse, der forventes opnået som følge af stordriftsfordele, hvilket indebærer, at gennemførelsen af producentansvaret ikke vil medføre væsentlige omkostninger for de importører, der er medlem af De Danske Bilimportører. Det forventes, at et friere marked for handel med nye person- og varebiler vil medføre, at der i fremtiden vil opstå nye bilimportører, der ikke vil være medlem af De Danske Bilimportører. Det kan blandt andet være biludlejningsvirksomheder, der anskaffer person- og varebiler til eget brug. Miljøstyrelsen skønner, at disse virksomheder vil få øgede omkostninger som følge af producentansvaret, fordi de ikke kan opnå de samme stordriftsfordele som en kollektiv ordning oprettet af De Danske Bilimportører. Omkostningerne for disse uafhængige importører skønnes at ville udgøre i størrelsesordenen 300 kr. per importeret person- eller varebil.

Lovforslaget vil ikke i sig selv medføre øget administration for erhvervslivet. Udmøntningen af lovforslaget ved udstedelse af en ny bilskrotbekendtgørelse, der regulerer producentansvaret, vil indebære øget administration for erhvervslivet til organisering af affaldshåndteringen og finansieringen heraf. Det forventes, at en kollektiv organisation vil forestå den administration, der er nødvendig for at sikre tilbagetagningen og affaldsbehandlingen, og som på vegne af de tilsluttede producenter og importører indgår aftaler med affaldsbehandlingsvirksomhederne om behandlingen af de modtagne person- og varebiler. Virksomheder, der ikke deltager i den kollektive ordning, skal etablere egne tilbagetagningsordninger. De skal desuden foretage periodiske indberetninger om antallet af person- og varebiler, der er bragt på markedet samt angive antallet af udtjente person- og varebiler, der er tilbagetaget og afleveret til særskilt behandling på registrerede ophugningsvirksomheder.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe lovgrundlaget for gennemførelse af det producentansvar, som er fastsat i direktivet om udrangerede køretøjer. Gennemførelsen af regler om producentansvar for udtjente person- og varebiler vil indebære, at sidste ejer eller indehaver af en person- eller varebil vil få udbetalt den fulde godtgørelse, jf. bekendtgørelse om betaling af miljø- og skrotningsbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. Godtgørelsesordningen omfatter imidlertid kun person- og varebiler, der er eller har været indregistreret i Danmark efter ordningens ikrafttræden den 1. juli 2000. Selvom godtgørelsesordningen nu har eksisteret i mere end 5 år, og selvom opbevaringen af disse udtjente person- og varebiler er i strid med reglerne i bilskrotbekendtgørelsen, henstår der stadig udtjente person- og varebiler på private ejendomme, som er afmeldt før godtgørelsesordningen trådte i kraft. Med indførelsen af producentansvaret kan en ejer eller indehaver af en udtjent person- eller varebil, der ikke har været indregistreret efter den 1. juli 2000, aflevere bilen til affaldsbehandling uden omkostninger, forudsat denne ikke mangler væsentlige komponenter, som f.eks. motor eller karrosseri og forudsat at den ikke har en markedsværdi eller at denne er negativ. Det vil betyde, at den økonomiske barriere for ejer eller indehaverens beslutning om at aflevere en udtjent person- eller varebil reduceres væsentligt. Gennemførelsen af producentansvaret forventes derfor at medføre, at antallet af henstillede, udtjente person- og varebiler vil blive reduceret, og at risikoen for forurening af jorden dermed vil blive reduceret. Derudover forventes lovforslaget ikke at medføre væsentlige miljømæssige fordele, fordi de primære miljømæssige fordele ved gennemførelsen af direktivet allerede er opnået ved den delvise implementering af direktivet i 2002 og 2003.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget implementerer sidste del af direktivet om udtjente køretøjer (2000/53/EF). Lovforslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

9. Kommunikationsplan

xxx

10. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive Konsekvenser/mindreudgifter	Negative Konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser. Udmøntningen af lovforslaget, forventes at medføre besparelser for kommunerne. Besparelserne er anslået til at ville udgøre 0,25-1,2 mio. kr. pr. år.	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser. Udmøntningen af lovforslaget vil medføre mindre administrative konsekvenser for kommunerne.	
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser. Udmøntningen af lovforslaget i en bekendtgørelse vil medføre, at affaldshåndteringsomkostningerne reduceres væsentligt. Besparelsen er en følge af stordriftsfordelene ved gennemførelse af en kollektiv ordning. Det skønnes, at denne besparelse vil udgøre i størrelsesordenen 40 mio. kr. per. år.	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser. Udmøntningen af lovforslaget i en bekendtgørelse vil medføre, at ophugningsbranchen som helhed vil miste en omsætning på 32,5-37,5 mio. kr. per år, som følge af de stordriftsfordele, der vil blive opnået ved gennemførelse af en kollektiv ordning, der vil dække en betydelig del af markedet for ophugning af udtjente køretøjer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser. Udmøntningen af lovforslaget i en bekendtgørelse vil

		medføre, at producenterne og importørerne skal etablere ordninger for affaldshåndtering af udtjente køretøjer og for finansieringen af affaldshåndteringen. Det forventes, at producenterne og importørerne vil etablere en organisation til varetage af de administrative opgaver vedr. finansiering og organisering af affaldsbehandlingen.
Miljømæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser.</p> <p>Udmøntningen af lovforslaget forventes at styrke grundlaget for aflevering af udtjente biler, der henstår på private ejendomme og dermed en nedsat risiko for jordforurening. Derudover forventes forslaget ikke at medføre nævneværdige miljømæssige konsekvenser, da de positive miljøeffekter, der følger af direktivets implementering er opnået allerede ved den primære implementering af direktivet i 2002 og 2003.</p>	
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget eller udmøntningen heraf vil ikke have administrative konsekvenser for borgerne.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget viderefører implementeringen af direktiv om udtjente køretøjer (2000/53/EF). Lovforslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1.

Af lovtekniske grunde indsættes noten til titlen til lovforslaget også som note til titlen til selve loven.

Til nr. 2.

Indsættelse af nr. 6) i § 9 p, stk. 1 er en tydeliggørelse af, at en organisation, der har fået uddelegeret kompetence, har mulighed for at udstede påbud og dermed håndhæve de afgørelser, den har fået henlagt kompetence til at træffe. Hvis der først er sket overdragelse af kompetencen til den private organisation, så forudsættes det, at ministeren ikke kan udstede påbud med hjemmel i § 9q.

Til nr. 3.

Tilføjelsen i § 9 q, stk. 1 er en konsekvens af ændringen af § 9 p, stk. 1.

Til nr. 4.

Ad § 9 s

Definitionen i direktivet på bil, personbil, varebil, og udtjente køretøjer er allerede implementeret i bekendtgørelse nr. 480 af 19. juni 2002 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra.

Definitionen i direktivet på producenter og importører adskiller sig fra den gængse danske definition, hvorfor det er fundet nødvendigt at medtage definitionerne.

Ad § 9 t

Med § 9 t pålægges producenter, der fremstiller person- og varebiler til anvendelse i Danmark, og importører, der erhvervsmæssigt indfører person- og varebiler i Danmark en pligt til at sikre tilbagetagning og særskilt behandling af udtjente person- og varebiler samt pligt til at afholde de hermed forbundne udgifter. Forpligtelsen gælder kun udtjente person- og varebiler, der ikke har en positiv markedsværdi. Ejere eller indehavere af udtjente biler har hermed en ret til at kunne aflevere en udtjent bil omkostningsfrit til en af de af producenterne og importørerne etablerede modtagepladser for udtjente biler. Producentansvaret er, i forhold til direktivets krav, i lovforslaget udvidet, til også at gælde for motorkøretøjer på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Ejere eller indehavere af udtjente biler har i henhold til den gældende bekendtgørelse nr. 480 af 19. juni 2002 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra en pligt til at aflevere en udtjent bil til en registreret ophugningsvirksomhed eller til en forhandler, der har indgået aftale med en registreret ophugningsvirksomhed. Pligten til at aflevere en udtjent bil kan efter gennemførelsen af reglerne om producentansvar tillige opfyldes ved aflevering til en af de af producenterne og importørerne etablerede modtagepladser. Ejere eller indehavere, der kan opnå en positiv værdi for en udtjent bil ved overdragelsen af bilen til en registreret ophugningsvirksomhed, vil også fremover kunne opfylde afleveringspligten ved at aflevere en udtjent bil til en registreret

ophugningsvirksomhed og herved eventuelt opnå en eventuel positiv værdi af en udtjent bil. Producenter og importører har dermed ikke en pligt til at tilbagetage disse person- og varebiler, der har en positiv værdi.

Producenter og importører er forpligtede til forholdsmæssigt at tilbagetage en andel af alle udtjente person- og varebiler beregnet ud fra deres markedsandel af nye biler bragt på markedet. Tilbage-tagningspligten omfatter alle biler, der har været indregistreret i Danmark, uanset om de er fremstillet eller indført før eller efter lovens ikrafttræden.

Forpligtelsen opfyldes ved tilbagetagning af tilsvarende person- og varebiler, dvs. tilbagetagning af person- eller varebiler, uanset hvem der oprindeligt har fremstillet eller indført bilerne og uanset om der ikke er tale om biler af samme mærke som producenten eller importøren fremstiller eller indfører. Den sidste ejer eller indehaver skal dermed som udgangspunkt kunne aflevere sin udtjente bil omkostningsfrit til enhver importør eller producent. Ejeren eller indehaveren står dog selv for transporten til det pågældende forhandlersted eller den pågældende modtageplads.

Det påtænkes at skabe en regulering i bekendtgørelsesform, således at problemstillingen vedrørende hvorledes en producent eller importør, der har tilbagetaget sin pligtige andel af de udtjente person- og varebiler, kan nægte at tilbagetage flere udtjente person- og varebiler. Den anførte problemstilling vil medføre, at den sidste ejer risikerer at skulle køre langt for at få afleveret sin bil uden omkostninger.

Der er således en sammenhæng mellem den enkelte importørs eller producents markedsandel af nye person- og varebiler og det antal udtjente person- og varebiler producenten eller importøren forpligtes til at tilbagetage.

På nuværende tidspunkt udgør antallet af udtjente person- og varebiler ca. 60 % af det samlede antal solgte nye person- og varebiler. Den gennemsnitlige årlige tilvækst i bestanden af biler udgør ca. 20 % af nye biler, der markedsføres. De resterende 20 % omfatter brugte biler, der eksporteres til videre brug i udlandet, og som derfor ikke vil tilgå det danske affaldssystem.

Hvis en person- eller varebil ikke indeholder dets væsentligste dele, som f.eks. motor, karosseri mv., har den sidste ejer eller indehaver ikke krav på at kunne aflevere person- eller varebil uden omkostninger i henhold til den foreslåede § 9 t, stk. 3. Hvis f.eks. en udtjent varebil mangler en motor, kan miljøministeren fastsætte regler om, at importøren, producenten eller en eventuel affaldsbehandler, der har indgået aftale med producent eller importør, kan kræve et beløb for affaldsbehandlingen, som svarer til materialeværdien af den manglende motor. Det vil sige, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at producenten, importøren eller affaldsbehandleren kan opkræve et beløb af ejeren eller indehaveren af en udtjent bil for affaldshåndteringen svarende til materialeværdien af de manglende dele. Beløbet, som producenten, importøren eller affaldsbehandleren vil kunne opkræve, kan efter sådanne kommende regler modregnes i godtgørelsen, der udbetales til den sidste ejer eller indehaver. Der vil således blive fastsat objektive grænser for, hvor meget der kan opkræves for affaldsbehandlingen. Inden for disse objektive grænser kan det blive nødvendigt at udøve et vist skøn.

I medfør af § 9 t, stk. 4, kan tilbagetagningspligten opfyldes gennem deltagelse i en kollektiv ordning, som løfter forpligtelsen på de tilsluttede producenter og importørers vegne. En kollektiv ordning vil skulle etablere modtagepladser, hvor den sidste ejer eller indehaver kan aflevere sin udtjente person- eller varebil, og dermed bliver producenter og importører, der er medlemmer af en kollektiv ordning, som udgangspunkt fri for at etablere tilbagetagningsmuligheder på sine egne forhandlersteder. Miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for antallet af modtagepladser, som skal oprettes af en kollektiv ordning således, at den geografiske placering af modtagepladser ikke gør det væsentligt vanskeligere for den sidste ejer eller indehaver at aflevere den udtjente person- eller varebil, end hvis der havde været tale om individuel tilbagetagning. Ved fastsættelsen af en sådan regel skal antallet af modtagepladser afspejle det geografiske område, som den kollektive ordning dækker, herunder befolkningstætheden i de områder, som den kollektive

ordning dækker over. Ministeren bemyndiges endvidere til at udstede om, at alle skal have lige adgang til at deltage i en sådan ordning.

Ad § 9 u

Der gives i stk. 1 hjemmel til, at Miljøministeren kan fastsætte regler om en tildelingsordning. Med tildelingsordningen skal det sikres, at der sker en udligning af tilbagetagningen mellem producenter og importører, og ordningen indebærer, at et overskydende antal udtjente person- og varebiler modtaget af en producent/importør eller den kollektive ordning kan tildeles den producent/importør, der i foregående kvartal ikke har tilbagetaget sin pligtige mængde. For at sikre tildelingsordningens overholdelse, tænkes bestemmelsen endvidere anvendt til at fastsætte regler i bekendtgørelsesform således, at hvis en producent eller importør ikke afhenter et tildelt antal biler fra en anden producents modtageplads, vil organisationen lade tredjemand udføre opgaven for producentens regning.

Bemyndigelsesbestemmelsen i stk. 2 gør det muligt at kontrollere, at reglerne overholdes.

De Danske Bilimportører har meddelt, at den kollektive tilbagetagningsordning, som etableres af brancheorganisationen, vil tilbyde at tage imod alle udtjente biler, uanset at andre importører måtte have en forpligtelse hertil, ligesom man vil tilbyde andre importørvirksomheder, der ikke er medlem af De Danske Bilimportører, at de kan tilmelde sig den kollektive ordning. Det forudsættes ved en eventuel liberalisering af importmarkedet for biler, at dispensationsadgangen vil blive anvendt i vidt omfang, så længe tilsagnet fra De Danske Bilimportører er gældende.

Ad § 9 v

Med bestemmelsen etableres hjemmel til oprettelse af et register over producenter og importører af person- eller varebiler, herunder til at pålægge producenter og importører at tilmelde sig dette og til at videregive oplysninger til registret. Det forventes, at Miljøordning for biler skal stå for at administrere registret.

Oplysningerne i registret skal bruges til at administrere tildelingsordningen. Således kan Miljøordning for biler bl.a. ud fra de indhentede oplysninger beregne, hvor mange person- eller varebiler hver enkelt producent skal tilbagetage.

Bestemmelsen i § 9 v, stk. 2, indeholder hjemmel til at pålægge registret at videregive oplysninger til ministeren eller anden offentlig myndighed. Bestemmelsen tænkes anvendt til at tilvejebringe de oplysninger, som de danske myndigheder skal indrapportere til EU-kommissionen i form af rapporter i henhold til direktivets artikel 9.

Ad § 9 x

I § 9 x, stk. 1, bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om producenter og importørers pligt til at give oplysninger om mængden af person- og varebiler, der er markedsført og tilbagetaget.

I § 9 x, stk. 2, foreslås ministeren bemyndiget til at fastsætte regler om oplysningspligt for producenter og importører til brug for kontrol med, at producenter og importører opfylder deres forpligtelser efter lovens regler om affald af udtjente person- og varebiler samt regler herom fastsat med hjemmel i loven. Med hjemmel i denne bestemmelse kan der således fastsættes regler om, at producenterne og importørerne skal oplyse, hvilke tilbagetagningsordninger de har etableret, herunder hvor sidste ejer eller indehaver kan aflevere deres udtjente person- og varebiler. Der kan endvidere fastsættes krav om, at oplysningerne skal dokumenteres.

Efter § 9 x, stk. 3, kan ministeren bestemme, at oplysningspligten overgår til den kollektive ordning, hvis en producent eller importør er tilsluttet en sådan. Endvidere kan oplysninger efter § 9 x, stk. 1 og 2, forlanges afgivet i en bestemt form, f.eks. elektronisk, ved udfyldelse af blanketter mv.

Ad § 9 y

Med denne bestemmelse gives ministeren adgang til at henlægge en række administrative beføjelser i forbindelse med tilbagetagning af udtjente person- og varebiler til en af ministeren godkendt privat organisation. Det forventes, at den private organisation skal have kompetence til at stå for tildelingen af tilbagetagningspligtige, udtjente person- og varebiler, jf. § 9 u, stk. 1, samt til at vurdere, om producenter og importører har opfyldt deres forpligtelse efter § 9 t, stk. 1, til for egen regning at tilbagetage alle udtjente person- og varebiler beregnet ud fra deres markedsandel. Dette indebærer, at organisationen, hvis en producent eller importør i en nærmere fastsat periode ikke tilbagetager det antal person- og varebiler, som han er forpligtet til i henhold til § 9 t, stk. 1, kan meddele producenten eller importøren, at der efterfølgende skal hentes det resterende antal udtjente person- og varebiler, som er modtaget af andre producenter eller importører. Det skal i den efterfølgende bekendtgørelse sikres, at producenten eller importøren kun skal afhente person- og varebiler fra de områder, hvor han fremstiller eller forhandler person- og varebiler, hvis dette er muligt, eller i modsat fald så tæt på som muligt. Endvidere skal der være tale om samme type af biler (person- eller varebiler).

Det må forventes, at tildelingsordningen ikke får større betydning, såfremt skrotpriserne forbliver høje, og affaldsbehandleren dermed kan opnå et positivt afkast ved ophugning og skrotning af person- og varebiler. Således forventes det, at deltagerne i en kollektiv ordning, oprettet af De Danske Bilimportører, ikke skal betale til affaldsbehandlingen pga. de høje skrotpriser, og at den kollektive ordning, der etableres af De Danske Bilimportører, vil tilbagetage alle de person- og varebiler, der bliver afleveret på modtagepladserne, uanset at der afleveres mere end den andel, som disse samlet er forpligtet til at tilbagetage. I modsat fald, dvs. hvis skrotpriserne skulle falde, vil de producenter og importører, der modtager for mange udtjente person- og varebiler, have en økonomisk interesse i, at tildelingsordningen fungerer.

Organisationen skal også have kompetence til at vurdere, om de modtagepladser, som en eventuel kollektiv ordning etablerer, er i overensstemmelse med reglerne udstedt i medfør af § 9 t, stk. 5, om geografisk nærhed til sidste ejer eller indehaver. Endvidere forventes organisationen at få henlagt kompetence til administrationen af producentregistret efter § 9 v, herunder at vurdere hvornår en producent eller importør er omfattet af producentregistret og til at indhente en række oplysninger for producenter og importører efter § 9 x.

Den private organisation har endvidere kompetence til at udstede påbud, hvis producenterne eller importørerne ikke følger organisationens afgørelser. Således tydeliggøres denne kompetenceoverførsel med stk. 1, nr. 6. Ved overdragelse af kompetencen, kan ministeren ikke udstede påbud.

Der er herved tale om, at offentligretlig kompetence henlægges til et privat organ. I almindelighed bør der udvises tilbageholdenhed med en sådan henlæggelse. De retssikkerhedsmæssige betænkkeligheder ved henlæggelsen søges imødegået med, at ministeren godkender vedtægter og fastsætter retningslinjer for administrationen, og at ministeren i henhold til forvaltningslovens § 1, stk. 2, og offentlighedslovens § 1, stk. 3, efter forhandling med justitsministeren fastsætter regler om, at de pågældende love finder anvendelse for den private organisation. Yderligere vil organisationens afgørelser kunne påklages til en offentlig myndighed, jf. bestemmelsens stk. 3.

Det forventes, at kompetencen henlægges til Miljøordning for biler. Miljøordning for biler er en selvstændig organisation, der allerede er etableret med hjemmel i lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. Sekretariatet er geografisk placeret hos De Danske Bilimportører.

Det forudsættes i den allerede eksisterende bestemmelse i lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, at organisationens bestyrelse består af repræsentanter for De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilforhandler Forening, Forsikring og Pension, Forenede Danske Motorejere og andre forbrugerorganisationer. Dette forudsættes også i forslagens § 9 y, stk. 2.

Formålet med bestemmelsens 1. pkt. er at sikre, at der er lovhjemmel til at udpege organisationens bestyrelse, såfremt Folketinget ophæver eller ændrer lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. Det er ikke nødvendigt at genudpege bestyrelsen i forbindelse med lovforslagets vedtagelse.

Bestemmelsens 2. pkt. giver ministeren bemyndigelse til at godkende organisationens vedtægter og retningslinjer for drift og administration, hvilket ikke er tilfældet i den nugældende bestemmelse i lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, men vil være nødvendig, hvis offentligt kompetence i henhold til den foreslåede § 9 y, stk. 1, henlægges til en privat organisation.

I § 9 y, stk. 4, kan ministeren fastsætte regler om organisationens opkrævning af gebyrer. Det forventes, at der i bekendtgørelsesform vil blive fastsat et maksimum beløb for, hvad organisationen kan kræve. Organisationens opkrævning af gebyrer begrænses til dækning af omkostninger ved administration og kontrol. Det forudsættes, at miljøministeren udnytter bemyndigelsen i lovens § 88, stk. 1 til at opkræve gebyr hos den private organisation til dækning af statens udgifter i forbindelse med tilsyn og administration mv.

Ad. § 9 z

Det er tanken, at tilsynet med reglerne om affald i form af udtjente biler helt eller delvist skal føres af en statslig myndighed. Hjemlen hertil findes i § 67 i miljøbeskyttelsesloven, hvorefter miljøministeren kan bestemme, at tilsyn med reglerne i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat med hjemmel i denne skal føres af en anden end kommunalbestyrelsen og amtsrådet. Det er tanken, at henlægge kompetencen til Miljøstyrelsen.

De foreslåede § 9 t, stk. 1, indeholder bestemmelser, der direkte forpligter producenter og importører. Imidlertid kan indholdet af forpligtelsen i disse bestemmelser ikke generelt beskrives så præcist, at miljøbeskyttelseslovens § 69 – om adgangen til at meddele påbud eller forbud overfor ulovlige forhold – er anvendelig. Derfor foreslås der med § 9 z indført en hjemmel til at udstede påbud. Endvidere vil der i den bekendtgørelse, hvorved hjemmelsbestemmelserne udnyttes, blive fastsat regler om tilsyn.

Adgangen til at udstede påbud tænkes udnyttet til at præcisere producenters og importørers forpligtelser efter § 9 t, stk. 1. Som grundlag for vurderingen af forpligtelsens størrelse for den enkelte producent eller importør vil tilsynsmyndigheden kunne benytte oplysninger fra producentregistret om, hvor store mængder den enkelte producent eller importør har markedsført og de samlede mængder af markedsførte biler sammenholdt med den enkelte producents eller importørs antal tilbagetagne udtjente biler og det samlede antal tilbagetagne biler. Et påbud vil dog ikke kunne udstedes, hvis den private organisation i henhold til § 9 y, stk. 1, nr. 6) allerede har udstedt et påbud men vil eventuelt kunne omgøres.

Tilsynsmyndighedens afgørelse vil ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Det anses for vigtigt, at der gives mulighed for at straffe producenter og importører, som ikke lever op til deres forpligtelser. Forpligtelserne efter § 9 t, stk. 1, er imidlertid ikke beskrevet tilstrækkeligt klart til, at det er hensigtsmæssigt at strafbelægge de to bestemmelser. Forudsætningen for en straffesag er derfor, at forpligtelsen for den enkelte producent eller importør først er præciseret gennem et påbud. Herefter vil manglende efterkommelse af påbudet kunne straffes i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 2.

I den gældende § 110, stk. 3, er der hjemmel til, at fastsætte regler om at straffe overtrædelse af regler udstedt i medfør af §§ 9 s – 9 z.

Til nr. 5.

Den nuværende § 110, stk. 1, nr. 2 ændres, da det er konstateret, at en henvisning ikke er nødvendig. Der vil i hht. § 9 q, stk. 1, kunne udstedes påbud, hvorefter et påbud i hht. § 110, stk. 1, nr. 2 vil kunne straffes, og det anses derfor ikke for nødvendigt at præcisere, at et påbud efter § 9 q kan straffes.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2007, og at producentansvaret træder i kraft samme dato. Dermed overholdes implementeringsfristen i direktivet.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 9 p. Miljøministeren kan til en af ministeren godkendt privat organisation henlægge kompetencen til at

- 1) vurdere, om forpligtelsen efter § 9 j og § 9 l, stk. 1 er opfyldt,
- 2) vurdere, om der er stillet passende sikkerhed og til at dispensere over denne, jf. § 9 k, stk. 1,
- 3) vurdere, om en kollektiv ordning repræsenterer en passende sikkerhed, jf. § 9 k, stk. 1,
- 4) oprette og drive et producentregister, jf. § 9 n og
- 5) indhente oplysninger efter § 9 o, stk. 2-5.

§ 9 q Miljøministeren kan meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 j og § 9 l, stk. 1, samt meddele påbud og forbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 k og § 9 l, stk. 2 og 3, og §§ 9 m-9 o.

Lovforslaget

§ 1

1.

2. § 9 p, stk. 1 affattes således:

” **§ 9 p.** Miljøministeren kan til en af ministeren godkendt privat organisation henlægge kompetencen til at

- 1) vurdere, om forpligtelsen efter § 9 j og § 9 l, stk. 1 er opfyldt,
- 2) vurdere, om der er stillet passende sikkerhed og til at dispensere over denne, jf. § 9 k, stk. 1,
- 3) vurdere, om en kollektiv ordning repræsenterer en passende sikkerhed, jf. § 9 k, stk. 1,
- 4) oprette og drive et producentregister, jf. § 9 n,
- 5) indhente oplysninger efter § 9 o, stk. 2-5, og
- 6) meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 j og § 9 l, stk. 1, samt meddele påbud og forbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 k, § 9 l, stk. 2 og 3 og §§ 9 m-o.”

3. I § 9 q, stk. 1 indsættes efter ”§§ 9 m-9 o” ”, jf. dog § 9 p, stk. 1, nr. 6)”

4. Efter § 9 q indsættes:

”§ 9 s I §§ 9 t – 9 z forstås ved:

- 1) Bil: Motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bæltter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.
- 2) Personbil: Bil indrettet til at benyttes til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

- 3) Varebil: Bil indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en til-ladt totalvægt på ikke over 3500 kg.
- 4) Producenter og importører: Enhver der fremstiller person- og varebiler til anvendelse i Danmark eller enhver, der erhvervsmæssigt indfører person- og varebiler i Danmark.
- 5) Udtjent køretøj: Et motordrevet køretøj, der er affald i henhold til reglerne i bekendtgørelse om affald.

§ 9 t. Producenter og importører af person- og varebiler skal forholdsmæssigt i forhold til deres markedsandel for egen regning foranstalte tilbagetagning og særskilt behandling af udtjente person- og varebiler. Markedsandelen fastsættes på grundlag af de mængder, der er registreret i det i § 9 v nævnte producentregister.

Stk. 2. Den sidste ejer eller indehaver har ret til at aflevere en udtjent person- eller varebil til særskilt behandling uden omkostninger, hvis den udtjente person- eller varebil ikke har en markedsværdi, eller hvis denne er negativ.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om den sidste ejer eller indehavers rettigheder, jf. stk. 2, herunder at retten til at aflevere en bil kan begrænses til nærmere bestemte ordninger, og at der af den sidste ejer eller indehaver, uanset stk. 2, kan opkræves et beløb for manglende komponenter, svarende til tilsvarende komponenters værdi på afleveringstidspunktet.

Stk. 4. Forpligtelsen efter stk. 1 kan opfyldes gennem deltagelse i en kollektiv ordning.

Stk. 5. Ministeren kan fastsætte nærmere regler for kollektive ordninger, herunder om alle producenter eller importørers lige adgang til at deltage i en kollektiv ordning, og om etablering af et passende antal modtagepladser i en kollektiv ordning, således at det sikres, at ejeren eller indehaveren af en udtjent person- eller varebil kan aflevere denne

til en modtageplads inden for en rimelig geografisk afstand.

§ 9 u. Miljøministeren kan fastsætte regler om en tildelingsordning for ud-tjente person- og varebiler.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om, at producenter og importører skal redegøre for, hvorledes de har opfyldt deres forpligtelse efter § 9 t, stk. 1, samt regler om, at redegørelsen skal ske over for ministeren eller det i § 9 v nævnte producentregister.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler om, at ministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra pligten til for egen regning at foranstalte tilbagetagning af ud-tjente person- og varebiler.

§ 9 v. Miljøministeren kan fastsætte regler om oprettelse af et producentregister, om producenters og importørers pligt til at tilmelde sig registeret og om deres pligt til at indgive oplysninger hertil.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om bearbejdning og videregivelse af oplysninger fra producentregistret, herunder om hvilke oplysninger der skal gives til ministeren eller anden offentlig myndighed samt om, at oplysninger kun må videregives i bearbejdet form.

§ 9 x. Miljøministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at give oplysninger om mængden af person- og varebiler, der er produceret til anvendelse i Danmark eller erhvervsmæssigt indført i Danmark, og om mængden der er tilbagetaget samt om, at forpligtelsen i § 9 t, stk. 1, er overdraget til en kollektiv ordning efter § 9 t, stk. 4.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at tilvejebringe og give oplysninger og dokumentation af enhver art om etablerede tilbagetagningsordninger til brug

for kontrollen med overholdelse af reglerne i § 9 t, stk. 1, samt regler fastsat i medfør af stk. 1 og 3, § 9 u, stk. 2, § 9 v.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler, hvorefter oplysningspligten efter stk. 1 og 2 påhviler den kollektive ordning, hvis producenter og importører er tilsluttet en sådan ordning, jf. § 9 t, stk. 4. Oplysninger i medfør af stk. 1 og 2 kan forlanges afgivet i en bestemt form.

§ 9 x. Miljøministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at give oplysninger om mængden af person- og varebiler, der er produceret til anvendelse i Danmark eller erhvervsmæssigt indført i Danmark, og om mængden der er tilbagetaget samt om, at forpligtelsen i § 9 t, stk. 1, er overdraget til en kollektiv ordning efter § 9 t, stk. 4.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at tilvejebringe og give oplysninger og dokumentation af enhver art om etablerede tilbagetagningsordninger til brug for kontrollen med overholdelse af reglerne i § 9 t, stk. 1, samt regler fastsat i medfør af stk. 1 og 3, § 9 u, stk. 2, § 9 v.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler, hvorefter oplysningspligten efter stk. 1 og 2 påhviler den kollektive ordning, hvis producenter og importører er tilsluttet en sådan ordning, jf. § 9 t, stk. 4. Oplysninger i medfør af stk. 1 og 2 kan forlanges afgivet i en bestemt form.

§ 9 y. Miljøministeren kan til en af ministeren godkendt privat organisation henlægge kompetencen til at

- 1) administrere en tildelingsordning af udtjente person- og varebiler i henhold til § 9 u, stk. 1,
- 2) vurdere, om forpligtelsen efter § 9 t, stk. 1, er opfyldt, herunder give en producent eller importør, der ikke har tilbagetaget det tildelte antal ud-

- tjente person- og varebiler, at producenten eller importøren skal afhente det resterende antal biler fra en anden producent eller importørs modtageplads eller virksomhed,
- 3) vurdere, om den geografiske beliggenhed af en kollektiv ordningsmodtagepladser er i overensstemmelse med § 9 t, stk. 5, og regler udstedt i medfør heraf,
 - 4) oprette og drive et producentregister, herunder vurdere hvilke importører og producenter, som er omfattet, jf. § 9 v, og
 - 5) indhente oplysninger efter § 9 x, stk. 1 og 2.
 - 6) meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 t, stk. 1, og § 9 u, stk. 1, samt meddele forbud og påbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 t, stk. 5.

Stk. 2. Ministeren udpeger bestyrelsen for den i stk. 1 nævnte organisation efter indstilling fra interesse- og brancheorganisationer på området. Endvidere godkender ministeren vedtægter samt retningslinjer for organisationens drift og administration.

Stk. 3. Afgørelser truffet af den private organisation i henhold til stk. 1, kan påklages til ministeren.

Stk. 4. Ministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af den af ministeren godkendte private organisations omkostninger ved administration og kontrol, jf. stk. 1.

§ 9 z. Tilsynsmyndigheden kan meddele påbud med henblik på opfyldelse af forpligtelser i henhold til § 9 t, stk. 1, og § 9 u, stk. 1, samt meddele påbud og forbud om opfyldelse af regler fastsat med hjemmel i § 9 t, stk. 5, jf. dog § 9 y, stk. 1, nr. 6).

Stk. 2. Afgørelser efter stk. 1 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.”

§ 110 Med mindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 19, stk. 1 eller stk. 2, § 20, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller stk. 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 4, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 og 2, og § 72 a,
- 2) undlader at efterkomme forbud eller påbud efter loven, herunder påbud efter § 9 q samt påbud om at berigtige et ulovligt forhold efter pålæg efter § 26 a,
- 3) undlader at efterkomme krav fastsat i medfør af § 9 h og § 10, stk. 4,
- 4) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse eller en godkendelse efter loven,
- 5) undlader at sløjfe eller afblænde en tank til mineralolie efter de herom gældende regler, jf. § 21 a.
- 6) anlægger, påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter 33,
- 7) undlader at meddele oplysninger efter § 37 a, stk. 2, eller at meddele oplysninger eller at afgive prøver efter § 72 eller at give underretning som nævnt i §§ 21, 71 og 72 a,
- 8) undlader at indgive anmeldelse, der er foreskrevet i regler udfærdiget efter § 7, stk. 1, herunder tilsidesætter vilkår i forbindelse med en sådan anmeldelse, eller undlader at indgive ansøgning, jf. § 39,
- 9) modvirker myndighedernes adgang til ejendomme, lokaliteter eller transportmidler i strid med § 87,
- 10) forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkninger, som foretages i forbindelse med arbejder og undersøgelser efter loven,
- 11) undlader at efterkomme krav i en afgørelse efter § 70 b eller fjerner eller ændrer udstyr, som tilsyns-

5. I § 110, stk. 1, nr. 2, udgår ”, herunder påbud efter § 9 q samt”

myndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 70 a eller 70 b,

- 12) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 2 eller
- 13) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller undlader at afgive oplysninger efter §§ 53 b, 55 b eller 56 a,
- 14) undlader at efterkomme godkendelsesmyndighedens eller klageinstansens afgørelse om at etablere sikkerhedsstillelse efter § 39 a eller
- 15) hindrer i strid med § 41 e, stk. 3, at vilkår eller påbud efter § 34, stk. 2, eller 41 kan efterkommes,
- 16) indtægtsfører pant, som ikke er indløst, uden at betingelserne herfor er opfyldt, jf. § 9 c.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2007.