

miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

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 udtjente køretøjer, også køretøjer markedsført før den 1. juli 2002, uden omkostninger til en godkendt affaldsbehandler. Medlemsstaterne skal endvidere træffe foranstaltninger, som sikrer, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved denne tilbagetagning, og/eller at producenterne tager disse udtjente køretøjer tilbage.

Direktivet overlader det til medlemslandene at vælge, om implementering af direktivets krav om producentansvar skal ske ved at producenterne pålægges at afholde alle eller en betydelig del af omkostningerne, eller ved at de forpligtes til at tage udtjente køretøjer retur eller ved en kombination af disse to modeller.

Lovforslaget lægger op til, at direktivet implementeres ved, at producentansvaret indføres ved, at producenter og importører forpligtes til at tage udtjente køretøjer tilbage. Forpligtelsen påhviler alle producenter og importører af køretøjer. Tilbagetagningsforpligtelsen betyder, at hver producent eller importør tilbagetager en andel, beregnet ud fra antal producerede eller erhvervsmæssigt importerede person- og varebiler og foranstalter særskilt håndtering af de tilbagetagne person- og varebiler. Lovforslaget åbner mulighed for, at producenter og importører kan gå sammen i en kollektiv ordning, hvor flere producenter og importører i fællesskab løfter tilbagetagningsforpligtelsen. En kollektiv ordning kan på vegne af de tilmeldte producenter og importører forhandle aftaler med godkendte affaldsbehandlere om at modtage og affaldsbehandle biler.

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, og de konsekvenser for prisfastsættelsen, der følger heraf. Der forventes en besparelse i størrelsesordenen 35 mio. kr. i forhold til den nuværende ordning.

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 q, 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.

Lovforslaget åbner mulighed for, at producenter og importører kan gå sammen i en kollektiv ordning, hvor flere producenter og importører sammen løfter tilbagetagningsforpligtelsen. Alle kan således frit vælge om de vil tilbagetage deres andel af de udtjente biler individuelt, gå sammen med andre og etablere en kollektiv ordning eller tilslutte sig en allerede eksisterende kollektiv ordning.

Ministerens bemyndiges i lovforslaget til forpligte importører og producenter til at give den sidste ejer eller indehaver oplysninger om, hvor en udtjent bil kan afleveres, herunder hvordan oplysningerne skal gives.

Ministerens bemyndiges i lovforslaget til at stille krav til en kollektiv ordning. En kollektiv ordning kan i medfør af disse regler blive forpligtet til at sikre, at alle producenter eller importører skal have lige adgang til at deltage i den kollektive ordning. Endvidere vil der blive stillet krav om, at en kollektiv ordning 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. Endelig er det intentionen, at en kollektiv ordning skal sikre, at flere godkendte og registrerede affaldsbehandlere får mulighed for at affaldsbehandle biler. Denne forpligtelse skal kun pålægges en kollektive ordning, hvis denne har en dominerende markedsandel.

De Danske Bilimportører (DBI) har tilkendegivet, at de vil etablere en kollektiv ordning. Medlemmerne af DBI har i øjeblikket en samlet markedsandel på ca. 99 % af den nuværende import af nye person- og varebiler. DBI har oplyst, at de vil løfte deres producentansvar ved privatretligt at indgå aftale med en eller flere godkendte affaldsbehandlere, som bliver forpligtet til at modtage bilerne på vegne af den kollektive ordning. DBI har oplyst, at de forudsætter, at de aftaler, der indgås, ikke medfører omkostninger for de