



## Høringsnotat

---

### **Udkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse**

Udkast til bekendtgørelsen blev sendt i ekstern høring den 2. september 2019 med frist for at afgive høringssvar den 28. oktober 2019.

Miljø- og Fødevareministeriet har modtaget 15 høringssvar med bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen.

Følgende ikke-ministerielle høringsparter har fremsendt bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen:

- H.J. Hansen
- Københavns Kommune
- KL - Kommunernes Landsforening
- Middelfart Kommune
- Forsikring og Pension
- Nørskov MiljøTeknik ApS
- Dansk Producentansvar System
- Dansk AutoGenbrug
- De Danske Bilimportører
- Dansk Bilbrancheråd
- Motorhistorisk Samråd

I det følgende gennemgås høringssvarene. Miljø- og Fødevareministeriets kommentarer hertil er anført i kursiv. Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Det bemærkes, at bekendtgørelsesændringen har til formål at etablere det nødvendige regelgrundlag for at kunne digitalisere udbetaling af skrotningsgodtgørelse. Der vil derfor i nærværende høringsnotat være fokus på at besvare de forslag, der er indkommet til denne del af bekendtgørelsen, hvor der fastsættes nye regler. En række høringssvar fra kommunerne stiller også opklarende spørgsmål til forståelsen af de øvrige dele af bekendtgørelsen og reglerne for tilsyn. Disse høringssvar vil blive adresseret mere kortfattet og Miljøstyrelsen vil invitere kommunerne til et informationsmøde om dette primo 2020.

## **Høringssvar**

### **H.J. Hansen**

H.J. Hansen spørger til, hvilke krav der vil være gældende til oplagring af de køretøjer, hvor der indgås aftale mellem affaldsbehandler og sidst registrerede ejer om, at affaldsbehandleren kan forsøge at sælge køretøjet indenfor 6 måneder fra modtagelse. Endvidere spørger H.J. Hansen til, om det er muligt at klarlægge kriterier for, hvornår det må anses realistisk at kunne sælge motorkøretøjet, samt hvilke regler der vedrører oplagringspladser.

H.J. Hansen har desuden en række spørgsmål til forståelse af de dele af bekendtgørelsen, som ikke ændres i forbindelse med digitalisering af sagsbehandlingen. Dette vedrører registrering af ophuggere hos Miljøstyrelsen og indberetning af data for affaldsbehandling.

### **Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger**

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig H.J. Hansens bemærkninger om oplagring af køretøjer til måske-salg: Disse biler er ikke udtjente køretøjer så længe de er salgsbiler, hvorfor reglerne om opbevaring på impermeabelt underlag ikke gælder. Bilerne bliver først skrotbiler, når slagsperioden udløber.*

*Til HJ Hansens spørgsmål til de dele af bekendtgørelsen, der ikke ændres som følge af digitaliseringen, kan Miljø- og Fødevareministeriet oplyse, at det er tilsynsmyndigheden (kommunen), der skal meddele indskærpelsen til § 8, stk. 6, samt at den restfraktion, som kan genanvendes, må genanvendes.*

*Miljø- og Fødevareministeriet kan desuden oplyse, at reglerne ved de tidligere såkaldte modtagepladser, i nærværende bekendtgørelsesudkast benævnt oplagringspladser, fremgår af udkastets § 13. En oplagringsplads skal ikke miljøcertificeres, men skal leve op til kravene i § 13. Oplagringspladser vil fremgå af listen over ophuggere og vil kunne udstede skrotningsattester på vegne af den pågældende ophugger, der er indgået aftale med.*

### **Københavns Kommune**

Københavns Kommunes vurderer, at bekendtgørelsesudkastet er for indviklet og komplekst og forslår derfor, at alle miljøkrav til ophuggere bør føres over i miljøgodkendelsen, som betingelser for miljøgodkendelsen. I den sammenhæng spørges også til, om et autoværksted kan nyttiggøre affald uden at skulle miljøgodkendes og om de i så fald skal miljøgodkendes i henhold til K206. Københavns Kommune er positivt stillede overfor, at kravet om ISO 9001 er fjernet, men ønsker specifikationer for en overgangsperiode for de virksomheder, der mangler ISO 14001/EMAS.

Københavns Kommune vurderer, at udkastet vil bidrage til en øget risiko for jordforurening samt flere gene- og klagesager over autoværksteder, eftersom at der åbnes op for, at forhandlere og autoværksteder kan modtage og behandle udtjente motorkøretøjer. I den forbindelse stilles en række spørgsmål til bekendtgørelsesudkastets § 11, som vedrører forhandlere og autoværksteders muligheder for at modtage udtjente køretøjer.

Københavns Kommune efterspørger desuden klar definition af, hvornår et motorkøretøj og motordrevet køretøj er udtjent.

Københavns Kommune anbefaler, at det digitale system inkluderer det affaldsanlæg, der modtager restaffaldsfraktionen, således at der først udbetales skrotningsgodtgørelse, når modtager af restaffaldsfraktionen kvitterer for modtagelse af restfraktionen af motorkøretøjet.

Københavns Kommune spørger til tilsynet i § 53 og hvem der er ansvarlig for at føre dette. Med hensyn til tilsyn fremhæver Københavns Kommune, at det er uhensigtsmæssigt, at tilsynet skal varsles og ønskes sig fuld adgang til det digitale system, for at have de bedste muligheder for at føre tilsyn.

#### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

Miljø- og Fødevareministeriet har noteret ønsket om at overføre kravene til ophuggere til selve miljøgodkendelsen. Hvorvidt betingelserne kan flyttes fra bekendtgørelsen og over i miljøgodkendelsen, er en øvelse som kræver nærmere juridisk analyse og vurdering af, hvorvidt det ud fra en praktisk vinkel er ønskeligt. Arbejdet med bekendtgørelsen har i denne omgang haft fokus på digitalisering, hvorfor en afklaring af det foreslåede vil afvente en senere revision.

Miljø- og Fødevareministeriet gør opmærksom på, at det allerede under de nugældende regler er muligt for forhandlere og autoværksteder at modtage udtjente køretøjer på vegne af en godkendt affaldsbehandler, så længe at denne aftale registreres hos Miljøstyrelsen. Ændringerne i bekendtgørelsen vedrørende dette vedrører således kun håndtering af denne mulighed i det digitale system. Der er derfor ikke med bekendtgørelsesudkastet givet adgang til, at forhandlere og autoværksteder må miljøbehandle udtjente motorkøretøjer. Disse må kun oplagre udtjente motorkøretøjer under de i bekendtgørelsesudkastets fastsatte betingelser og derefter transportere køretøjerne på en miljømæssig forsvarlig måde til den godkendte affaldsbehandler, der forestår miljøbehandlingen. Ministeriet finder derfor ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsen på dette punkt

Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig Københavns Kommunes ønske om en præcisering af definitionen af udtjent henholdsvis motordrevet køretøj og motorkøretøj. Dette ønske vil blive taget med i de videre overvejelser om en eventuel fremtidig opdatering af Miljøstyrelsens vejledning til kommunerne.

Miljø- og Fødevareministeriet anerkender behovet for en overgangsperiode for ISO 9001 og har indført dette i bekendtgørelsens § 60, stk. 2.

Miljø- og Fødevareministeriet vil i forbindelse med registrering af aftaler i henhold til § 11 gøre den relevante tilsynsmyndighed opmærksom herpå. Forhandlere og autoværksteder, der indgår en aftale med en godkendt affaldsbehandler, er underlagt tilsynspligt i henhold til nærværende bekendtgørelsesudkast. Miljø- og Fødevareministeriet bemærker, at der ikke findes en særskilt forureningsklasse for autoværksteder og forhandlere, der har indgået en aftale med en godkendt affaldsbehandler om modtagelse af udtjente motorkøretøjer på vegne af denne. Miljø- og Fødevareministeriet mener ikke, at § 11, stk. 3 og 4 er i strid med hinanden. § 11, stk. 3 omhandler forhandlerens mulighed for at sælge et motorkøretøj, der endnu ikke kan anses for at være et udtjent motorkøretøj. § 11, stk. 4 omhandler, at forhandleren kun må opbevare fem udtjente motorkøretøjer ad gangen forudsat at denne har indgået en aftale med en godkendt affaldsbehandler. Således er motorkøretøjerne i § 11, stk. 3 ikke omfattet af kravene i § 11, stk. 4, da motorkøretøjerne omfattet af denne bestemmelse endnu ikke kan anses for værende affald.

Miljø- og Fødevareministeriet noterer sig Københavns Kommunes forslag om, at skrotningsgodtgørelsen ikke skal udbetales før affaldsanlægget, der modtager restfraktionen, har registeret modtagelsen. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer ikke, at dette vil være en hensigtsmæssig løsning, da dette væsentligt vil forsinke udbetalingen af godtgørelsen til borgeren, som har givet afkald på motorkøretøjet ved aflevering til den godkendte autoophugger.

*Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at det jf. § 53 er kommunen, hvori affaldsbehandleren er beliggende, der er tilsynsmyndighed. Miljø- og Fødevareministeriet mener ikke, at det er uhensigtsmæssigt at dette tilsyn bliver varslet, da tilsynet skal fastslå, hvorvidt motorkøretøjet befinder sig hos affaldsbehandleren eller ej. Øvrigt tilsyn med autoophuggere kan ske uden varsel*

*Miljø- og Fødevareministeriet er enige med Københavns Kommune i, at det vil være relevant, at tilsynsmyndigheden får adgang til det digitale system. Ministeriet vil følge op på mulighederne for dette, når driften af den digitale udbetaling af skrotningsgodtgørelsen er igangsat.*

### **KL - Kommunernes Landsforening**

KL er positive overfor, at bekendtgørelsesudkastet er en sammenskrivning af bilskrotbekendtgørelsen og bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med op-hugning og skrotning af biler.

KL anbefaler, at udtrykket person- og varebil anvendes frem for motorkøretøj uden nærmere begrundelse, samt at det bør overvejes om busser og lastbiler kan blive miljøbehandlet de samme steder som udtjente motorkøretøjer og lade det være op til den enkelte kommune at afgøre, om der på stedet er faciliteter til, at det kan lade sig gøre, samt at beskrivelsen af motorcykel i § 3 fremgår tydeligere.

KL har derudover en række spørgsmål til de gældende regler vedrørende hvilke regler, der er gældende for personer og eller virksomheder, der modtager under fem motorkøretøjer til miljøbehandling årligt, hvorvidt godkendte ophuggere skal registreres i affaldsregisteret, sammenhængen mellem tilsyn og genanvendelses mål og hvorvidt der ses bort fra genanvendelsesprocenten i tilfælde af, at det er shredder anlæggene, der udsorterer glas, metal og plastik fra de miljøbehandlede motorkøretøjer.

KL mener, at autoværksteder bør fremgå af § 4, at autoværksteder defineres i § 3, at ordet "autoværksteder" efter "forhandler/autoværksted" i § 11, stk. 1, 2, 3 og 4, og at § 11, stk. 6 derved helt kan udgå, hvilket også gælder § 13, samt at det er uklart om autoværksteder skal indføres i registeret i § 12.

KL mener at det er uklart, hvem der er myndighed ved udvælgelse af motorkøretøjer til stikprøvekontrol i det digitale system, jf. § 6, stk. 4, at det er uhensigtsmæssigt, at tilsynet jf. § 53, stk. 1 altid skal varsles, at det er uklart, hvordan Miljøstyrelsen bliver informeret om kommuners indskærpelser eller virksomhedens certifikat bliver inddraget i § 8, stk. 6, og foreslår at bekendtgørelsen skal indeholde et skema over tilsynsmyndighederne.

I henhold til reglerne for oplagingspladser mener KL, at der er et overlap i reglerne i forhold til § 13 og § 11, stk. 5, samt § 14 og § 14, stk. 8, samt at det i § 13, stk. 3 er uklart, hvad der menes med "udstyret med anlæg til behandling af afløbsvand", samt hvilke sundheds- og miljøbestemmelser, der henvises til.

KL har derudover en række forslag til ændringer i bilag 1 og bilag 4. Det foreslås, at 'eksplosionsfarlige komponenter' flyttes fra væsker til materialer i bilag 1, samt at autoradioer skal medtages på bilag 1. KL bemærker, at der i overskriften i bilag 4 henvises til § 15, men at dette bør være § 14, at der i bilag 4 under motorbenzin og dieselolie, samt kølemidler bør stå genanvendes, i stedet for "som ikke kan anvendes", at der under kølervæske skal tilføjes et dokumentationskrav for genanvendelse, samt at der i teksten ved katalysatorer kan stå, at disse også kan genbruges.

### *Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger*

*Miljø- og Fødevareministeriet noterer sig KLs anbefaling om et skema over myndighederne og dette vil blive adresseret ved Miljøstyrelsens orienteringsmøde med kommunerne.*

Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig KL anbefaling om at anvende udtrykket person- og varebil frem for motorkøretøj, men det giver dog ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.

Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at alle personer eller virksomheder, der ønsker at miljøbehandle motorkøretøjer, uanset årlig mængde, skal efterleve bestemmelserne i denne bekendtgørelse, og dermed registreres hos Miljøstyrelsen.

Miljø- og Fødevareministeriet har ikke mulighed for på nuværende tidspunkt at svare på, hvorvidt ophuggere skal være registeret i affaldsregisteret, men Miljøstyrelsen forventer at få en afklaring på dette spørgsmål i starten af 2020 og vil herefter kontakte KL.

Miljø- og Fødevareministeriet noterer sig KLs ønsker om at udvide bekendtgørelsen til at omfatte busser og lastbiler og vil vurdere behovet for dette i forbindelse med eventuelle senere revision af bekendtgørelsen.

Miljø- og Fødevareministeriet henviser til tidligere besvarelse i forbindelse med kommunernes adgang til det digitale system, tilsynsmyndighedens indskærpelser, samt varsling af tilsyn. Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at motorkøretøjer bliver udvalgt til stikprøvekontrol automatisk af det digitale system. Det er kommunen, hvor den godkendte affaldsbehandler er beliggende, der skal føre tilsyn med motorkøretøjet. Miljø- og Fødevareministeriet bemærker i forhold til tilsynsforpligtigheden, at det er kommunen, der fører tilsyn i henhold til § 19, jf. § 52, stk. 1. Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at der som udgangspunkt ikke ses bort fra genanvendelsesmålene.

Miljø- og Fødevareministeriet anser henvisning til den enhver tid gældende definition af motorcykel i færdselsloven, som værende mest hensigtsmæssig. Ydermere, anses det ikke som nødvendigt at definere autoværksted i bekendtgørelsen, da der generelt henvises til autoværkstedsbekendtgørelsen.

Miljø- og Fødevareministeriet er ikke enig i KLs fremlægning af, at § 13 kan udgå i tilfælde af, at autoværksteder bliver tilføjet i § 11, stk. 1-4, da § 13 ikke kun er udmøntet med henblik på autoværksteders midlertidige oplagring af udtjente motorkøretøjer. § 13 har blandt andet til hensigt at formalisere og ensrette kravene til det, der førhen er blevet benævnt som modtagepladser, hvor det er muligt at indlevere udtjente motorkøretøjer, som skal miljøbehandles et andet sted. Ydermere formaliserer § 13 også oplagringskravene hos både autoværksteder, forhandlere og affaldsbehandlere. Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig KLs ønske om at lade § 11, stk. 6 udgå og i stedet for indskrive autoværksteder i § 11, stk. 1-4, men mener at nuværende formulering er at foretrække, da den er mere overskuelig. Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at § 14 kun vedrører selve den særskilte behandling og at § 13 vedrører oplagring af motorkøretøjer inden den særskilte behandling. § 11, stk. 5 vedrører de krav der er til faciliteterne hos forhandlere og autoværksteder for at disse kan indgå en aftale med godkendt affaldsbehandler.

Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse at affaldsbehandlingsvirksomheder, der har indgået en aftale med et autoværksted, skal registrere dette i det digitale system i henhold til § 12, stk. 1.

Miljø- og Fødevareministeriet er enige i, at det er hensigtsmæssigt at flytte eksplosionsfarlige komponenter fra væsker i bilag 1 og har derfor flyttet det til bilag 2, da Miljø- og Fødevareministeriet ikke ser det som et behov, at disse skal udtages i forbindelse med selve miljøbehandlingen, de skal blot udtages inden shreddning. Dette gør sig også gældende for bilradioer. Ministeriet har taget bemærkningen om § 15 i bilag 4, bemærkninger om genanvendelse i bilagene, samt bemærkningen om at autoværksteder bør fremgå af § 4 til efterretning og på den baggrund rettet bekendtgørelsen til.

## **Middelfart Kommune**

Middelfart Kommune opfordrer til at have håndterbare og overskuelige regler, der gør det lettere for tilsynsmyndigheden at vurdere, hvorvidt et motorkøretøj er udtjent, samt kontrollere hvorvidt et motorkøretøj reelt set er blevet skrottet eller videresolgt.

Middelfart Kommune foreslår at et motorkøretøj, der har været afregistreret og som ikke er indregistreret igen efter seks måneder, anses som et udtjent køretøj eventuelt med dispensationsmulighed. Yderligere ønsker Middelfart Kommune et håndterbart værktøj, der skal kunne følge motorkøretøjer fra vugge til grav, for at kunne hjælpe med at vurdere, hvorvidt motorkøretøjet er udtjent.

Middelfart Kommune bemærker, at det er et problem, at det ikke registreres i motorregisteret, når et motorkøretøj skrottes, således at det kan kontrolleres, om et motorkøretøj faktisk er blevet skrottet.

### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig Middelfart Kommunes ønske om en præcisering af definitionen af udtjent motorkøretøj. Dette ønske vil blive taget med i de videre overvejelser om en eventuel fremtidig opdatering af Miljøstyrelsens vejledning til kommunerne om dette.*

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig Middelfart Kommunes forslag om afmeldte motorkøretøjer, men bemærker at dette er inden for Skatteministeriets ressort. Ministeriet har viderebragt høringssvaret til Skatteministeriet.*

*Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at det digitale system udveksler data med motorregisteret, således at det fremadrettet vil fremgå af motorregisteret, hvis et motorkøretøj tidligere er blevet skrottet.*

## **Forsikring og Pension**

Forsikring og Pension bemærker, at bekendtgørelsens kapitel 2, paragraf 3 om definitioner mangler stringens i anvendelsen af nogle essentielle begreber, herunder at; § 3, nr. 19 følger definitionen af en knallert den definition, som fremgår af Færdselsloven, § 3, nr. 22, defineres et motordrevet køretøj også efter definitionen i Færdselsloven. Forsikring og Pension mener ikke, at den nævnte opdeling følger bestemmelsen i Færdselsloven, § 3, nr. 20. Her fremgår det, at definitionen af et motorkøretøj er en person- eller varebil, som ligeledes defineres under pkt. 26 og 31. Endeligt er det Pension og Forsikrings holdning, at definitionen motorkøretøj og motordrevet køretøj anvendes i flæng i udkastet.

### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

*Miljø- og Fødevareministeriet kan oplyse, at de fleste af bestemmelserne i bekendtgørelsen vedrører motorkøretøjer, som er omfattet af skrotningsgodtgørelse, jf. lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, dog finder dele af regelsættet bredere anvendelse for den bredere definition af motordrevne køretøjer. Dette er baggrunden for, at der i bekendtgørelsen anvendes forskellige begreber.*

## **Nørskov MiljøTeknik ApS**

Nørskov MiljøTeknik ApS spørger til om der er krav om, at de motorkøretøjer, hvor der indgås aftale om måske-salg skal opbevares på impermeabelt areal, om hvordan Miljøstyrelsen skal få kendskab til indskærpelser i henhold til § 8, stk. 6. Desuden bemærker Nørskov MiljøTeknik ApS, at der ikke er fastsat en overgangsordning for udfasningen af ISO 9001 til ISO 14001 eller EMAS.

#### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

Miljø- og Fødevareministeriet henviser til tidligere besvarelse i forbindelse med oplagring af motor-køretøjer, der søges solgt, samt overgangsperiode for ISO 9001 og kommuners indskærpelser eller suspendering af certifikat i henhold til § 8, stk. 6.

#### **Dansk Producentansvar System (DPA-System)**

DPA-System foreslår, at det i § 59 angives, at det digitale system kan anvendes fra den 2. januar 2020.

DPA-System påpeger, at der er områder hvor der er behov for yderligere tilsyn i forbindelse med sagsflowet, at der er visse sagsflow, hvor man endnu ikke ved, om det er muligt at binde sagsbehandlingen op på et autoritativt register, således at højere automatik opnås. Endvidere påpeger DPA-System, at det være ønskeligt med en specificering af, hvem der kan opnå dispensation i særlige tilfælde.

DPA-System bemærker, at der i § 4 angives betegnelsen "forhandlere", men at køretøjerne også kan afleveres til autoværksteder. DPA-System foreslår, at § 24, nr. 7 og nr. 8 ændres således, at betegnelsen "affaldsbehandleren" erstattes med "forhandleren" i stk. 7 og erstattes med "autoværkstedet" i stk. 8.

DPA-System påpeger, at selve registret over ophuggere m.v. ikke findes på borger.dk, da registreret er en del af det digitale udbetalingssystem. Det er kun linket, der forefindes på borger.dk. DPA-System anfører desuden, at producentansvarsregisteret ikke findes på borger.dk, men derimod på dpa-system.dk i henhold til § 38.

DPA-System har derudover en række ønsker og forslag til ændringer af bekendtgørelsen vedrørende eksisterende bestemmelser omkring administration af det udvidede producentansvar for motorkøretøjer. Dette vedrører ønske om i bekendtgørelsen at få beskrevet DPA-System sagsgange vedrørende DPA-Systems afgørelser om, hvorvidt en virksomhed er omfattet af udvidet producentansvar for biler og ændring af de kollektive ordningers muligheder for at opkræve DPA-Systems gebyr. DPA-System påpeger desuden, at der mangler en tidsfrist i § 42 i forbindelse med virksomheders underrettelse af DPA-System om deres producentansvarsophør.

#### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig DPA-Systems bemærkning vedr. § 59. Det er dog ikke muligt at ændre datoen for anvendelsen af systemet til den 2. januar af flere grunde. Hovedsagligt er det af lovtekniske grunde ikke muligt, da Miljø- og Fødevareministeriet har faste ikrafttrædelsesdatoer for bekendtgørelser. Disse er 1. januar og 1. juli, hvilket er af hensyn til erhvervslivet, således at dette ved hvornår man skal holde sig orienteret om ny lovgivning.

Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig DPA-Systems bemærkning i henhold til § 8, stk. 7. Ministeriet finder det afgørende at borgere og virksomheder let kan tilgå denne liste uden brug af Nemid login.

Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig DPA-Systems anmodning om at indskrive deres sagsgange i bekendtgørelsen. Dette forslag imødekommes ikke, da det vurderes uhensigtsmæssigt og ufleksibelt at indføre detaljerede regler for konkrete sagsgange på bekendtgørelsesniveau. Når en kompetent myndighed træffer afgørelser indebærer dette et vist skøn inden for de fastsatte regulatoriske rammer. Den kompetente myndighed kan på den baggrund beskrive og formaliseres sin praksis i f.eks. vejledninger eller anden oplysning.

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig DPA-Systems bemærkning vedr. omstrukturering af gebyrbetalingen og vil se nærmere på dette i forbindelse med implementering af nye minimumskrav til udvidede producentansvarsordninger, jf. revideret affaldsdirektiv.*

#### **Dansk AutoGenbrug (DAG)**

DAG bemærker at § 3, stk. 1, nr. 25 bør stille krav om, at det anførte areal lever op til samme krav, som gælder for godkendte autogenbrugsvirksomheder, herunder om befæstet/impermeabelt underlag og underkastelse af kommunalt tilsyn.

DAG påpeger, at det ved skrotning i udlandet efter § 4 kun udbetales godtgørelse såfremt skrotningen er foretaget på grund af køretøjets nedbrud og foreslår at dette konsekvensrettes i § 25, stk. 2, nr. 2

DAG ønsker en præcisering af, hvorvidt forpligtelsen til certificering efter ISO 14001 i det hele træder i stedet for kravet om certificering efter ISO 9001 ved udløbet af dennes certificeringsperiode for den enkelte affaldsbehandler.

DAG påpeger, at der bør indføres et nærhedsprincip ift. aftaler mellem ophugger og forhandler/autoværksted, samt ved transport af skrotbiler og at miljømæssig forsvarlig transport bliver uddybet.

Derudover har DAG en række ønsker og spørgsmål til de gældende procenter for genbrug henholdsvis genanvendelse, og ønsker at sanktionere såfremt disse ikke overholdes. DAG ønsker præciseret, hvorvidt der er tale om et ansvar, som den enkelte affaldsbehandler skal leve op til, eller om der er tale om et kollektivt ansvar for den samlede branche. Yderligere foreslår DAG, at køretøjernes egenvægt generelt tillægges 5 procent, således at der tages højde for eventuelt påmonteret ekstraudstyr, herunder træk mv.

DAG har derudover forslag til justeringer af bilag 1-3. Konkret foreslås, at punkt 7 på bilag 1, "væsker", overføres til bilag 2, samt at krav om nyt oliefilter i bilag 3 fjernes, da det er udtryk for ressourcespild ikke at kunne genbruge det gamle oliefilter. DAG bemærker desuden, at det bør præciseres, at særskilt behandling skal ske i forhold til bilag 1 og 2.

#### *Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger*

*Miljø- og Fødevareministeriet henviser til tidligere besvarelse i forbindelse med overgangsperiode fra ISO 9001, tilretning af bilag 1, samt krav til oplagringspladser.*

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig DAGs anmodning om at ændre § 4, stk. 1-2. Dette har ikke givet anledning til nogle ændringer i bekendtgørelsesudkastet, da ministeriet ikke vurderer, at den risiko for transport af affald, som DAG peger på, er til stede. Dette blandt andet grundet de eksisterende regler i affaldstransportforordningen om grænseoverskridende transport af farligt affald. For så vidt angår begrebet "miljømæssig forsvarlig transport" er dette ikke noget, som skal uddybes i en bekendtgørelse, men som kan uddybes i en vejledning.*

*I forbindelse med en eventuel indførsel af et nærhedsprincip, er dette en øvelse, som vil kræve en nærmere juridisk analyse, da det kan være i strid med konkurrenceretlige regler og principper, hvorfor der skal sikres klar hjemmel på lovniveau.*

*Miljø- og Fødevareministeriet har taget DAGs bemærkning vedr. oliefiltre på bilag 3 til efterretning og har tilpasset bekendtgørelsesudkastet.*



### **De Danske Bilimportører**

De Danske bilimportører er positive overfor, at autoværksteder og forhandlere har mulighed for at modtage udtjente motorkøretøjer. De Danske Bilimportører finder de betingelser, der er foreslået for forhandlere og autoværksteders modtagelse og oplagring af udtjente motorkøretøjer er gode.

De Danske Bilimportører kan ikke som udgangspunkt bifalde, at bekendtgørelsen giver mulighed for en salgsaftale jf. § 6, idet De Danske Bilimportører finder det afgørende, at motorkøretøjer, der afleveres til miljøbehandling, også efterfølgende miljøbehandles på betryggende vis. De Danske Bilimportører finder det uklart, hvilke konsekvenser det har, såfremt 6-månedersperioden overskrides. Yderligere anføres, at såfremt den tidsbegrænsede mulighed for salg af skrotbilen fastholdes, foreslås en tidsbegrænsning på fire uger.

De Danske Bilimportører bemærker, at det påhviler myndighederne at sikre, at kravene til oplagring overholdes og opfordrer til, at der føres et tilstrækkeligt tilsyn med oplagringen, samt at der føres tilstrækkeligt tilsyn med de ophuggere, der er registreret som affaldsbehandlere. Her påpeger De Danske Bilimportører, at kravet til miljøledelsessystem ikke bør medføre, at der føres mindre tilsyn fra myndighedernes side. De Danske Bilimportører fremhæver desuden, at skrotningsgodtgørelsen kun har sin berettigelse, hvis det sikres, at der ikke snydes med udbetalingen af denne.

#### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig De Danske Bilimportørers synspunkt vedrørende nødvendigheden af et passende tilsyn. Miljø- og Fødevareministeriet er enig i De Danske Bilimportørers betragtning om, at det er nødvendigt at have effektive tilsyn for at sikre efterlevelsen af lovgivningen og for at lovgivningen kan leve op til formålet. Det er ministeriets forventning, at det digitale udbetalingssystem vil reducere muligheden for snyd med udbetalingen af skrotningsgodtgørelse betragteligt.*

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig De Danske Bilimportørers synspunkt vedr. muligheden for at indgå en salgsaftale jf. § 6. Ministeriet vurderer dog, at en frist på kun fire uger ikke vil give en reel mulighed for at videresælge køretøjet, hvorfor der er fastsat en tidsramme på 6 måneder.*

### **Dansk Bilbrancheråd**

Dansk Bilbrancheråd er positivt indstillet overfor indførelsen af det digitale system, muligheden for at indgå en salgsaftale, samt at autoværksteder får mulighed for at modtage udtjente køretøjer på vegne af en godkendt affaldsbehandler.

### **Motorhistorisk Samråd**

Motorhistorisk Samråd betragter ikke historiske motorkøretøjer som en del af skrotningsordningen, alene af den grund at historiske køretøjer ikke skrottes, men bevares for eftertiden.

Motorhistorisk Samråd efterlyser en mulighed for, at modtagere af et udtjent køretøj kan modtage motorkøretøjet med henblik på genopbygning som et historisk køretøj. Motorhistorisk Samråd mener ikke, at denne mulighed er til stede i dag.

Motorhistorisk Samråd efterspørger en sondring mellem oplagring af udtjente køretøjer, som har gennemgået den særskilte behandling, hvor miljøfarlige stoffer fjernes, og de der endnu ikke har gennemgået denne særlige behandling.

#### Miljø- og Fødevareministeriets bemærkninger

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig Motorhistorisk Samråds synspunkt vedr. historiske motorkøretøjer. EU-direktivet om udtjente køretøjer, som er grundlaget for regelsættet, giver ikke mulighed for at lave denne distinktion mellem bilerne, hvilket betyder, at foreslaget ikke kan imødekommes.*

*Miljø- og Fødevareministeriet har noteret sig Motorhistorisk Samråds holdning vedr. ophuggeres, forhandleres og autoværksteders muligheder for at modtage motorkøretøjer med henblik på at restaurere dem og bevare dem for eftertiden. Det er ministeriets vurdering, at der ikke er noget i reglerne, der hindrer, at en bilejer kan indgå en salgsaftale med en køber af motorkøretøjet om at denne skal restaurere og bevare dette.*

*Miljø- og Fødevareministeriet henviser til tidligere bemærkning vedr. oplagring af motorkøretøjer før, under og efter miljøbehandlingen.*