

Sekretariatet

Postadresse:

Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 29. oktober 2019

Side: 1/2

Miljø- og Fødevareministeriet

Departementet

Slotsholmsgade 12

1216 København K

Att.: amwno@mfvm.dk

MFVM Id nr.: 4526657

Høring af udkast til bilskrotbekendtgørelsen

Motorhistorisk Samråd vil med dette svar takke for det tilsendte materiale, og hermed give vores betragtninger i forhold til de foreslåede ændringer.

Overordnet betragtet så anser Motorhistorisk Samråd ikke historiske køretøjer som en del af skrotningsordningen, alene af den grund at historiske køretøjer ikke skrottes, men bevares for eftertiden, da de er en del af vores rullende kulturarv.

At historiske køretøjer ikke skrottes, fremgår også af DPA Systems opgørelse over hvilken årgang køretøjer der skrottes de har. Således fremgår det af deres statistikker på hjemmesiden bilordning.dk at siden skrotningsordningen og miljøbidraget senest blevet ændret i juli 2017 og frem til i dag er der blevet skrottes mere end en kvart million køretøjer. Heraf er 2.360 styk ældre end 30 år. Det er vores vurdering at kunne man få det tal opgjort for køretøjer ældre end 35 år, der er lig med veterangrænsen, så vil det faktuelle tal være endnu mindre.

For at sikre den fortsatte bevarelse af vores fælles rullende kulturarv, der opfordrer vi til, når det handler om køretøjer ældre end 35 år, at der således sondres mellem almindelige køretøjer som affald og køretøjer som bevaringsværdig kulturarv, og at den sondring sker ved ejerens aktive valg, da det er ham eller hende alene der kan vurdere om køretøjet er bevaringsværdigt af forskellige årsager, herunder personlige. Sagt på en anden måde så anser vi at et motordrevet køretøj først er at betragte som affald, når ejeren ved sit udsagn eller adfærd angiver at det er affald.

Det vurderes at en undtagelse af historiske køretøjer i bilskrotbekendtgørelsen, på baggrund i ovenstående viden om antal årligt skrottede køretøjer ældre end 35 år, ikke på nogen måde betyder en målbar negativ effekt for miljøet.

I de tilfælde hvor et historisk køretøj alligevel skrottes, eksempelvis grundet omfattende forsikringskade, brand eller lignende, der ser Motorhistorisk Samråd ikke nogen problemer med at ejeren af køretøjet skal benytte et digitalt system til udbetaling af skrotningsgodtgørelse, som det foreslås. Vi ser det også kun som positivt at autoværksteder får adgang til at modtage udtjente motorkøretøjer, om end den nemmere tilgang til skrotningsbehandling vil kunne have den effekt at flere historiske køretøjer vil blive skrottet. Sammen med forslagens anden del, hvor der etableres en mulighed for forsøg på salg af skrotbiler i op til seks måneder efter aftale mellem borger og ophugger/forhandler/autoværksted, der tænker vi at så vil der være mulighed for at de mest bevaringsværdige køretøjer, får mulighed for at blive restaureret i stedet for at blive skrottet.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Sekretariatet*Postadresse:*

Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 29. oktober 2019

Side: 2/2

Motorhistorisk Samråd savner derfor en mulighed for at modtagere af et udtjent køretøj, kan gøre dette med henblik på genopbygning som historisk køretøj. Et køretøj kan godt være udtjent uden at skulle betragtes som affald, hvilket blandt andet ses i at sådanne handles for summer langt over skrotningsprisen. Det må antages at en modtager, der er villig til at give en overpris i forhold til skrotningsprisen, ser motorkøretøjet som en værdi snarere end affald. Den mulighed gives slet ikke i teksten, med mindre man skal til at tolke på begrebet "Udtjent motorkøretøj"

I forhold til forslagens krav om opbevaringspladser, der ser vi ikke noget sted at man sonderer imellem udtjente køretøjer, som har gennemgået den særskilte behandling hvor miljøfarlige stoffer fjernes, og de der endnu ikke har gennemgået denne særlige behandling. Et køretøj som har gennemgået den særskilte behandling, har vel åbenlyst ikke de samme krav til oplagring på impermeabelt underlag og sandfang til opfang af væsker.

I forhold til miljøordningen og muligheden for udbetaling af skrotningsgodtgørelse, og den økonomiske rammer der er i den ordning, der er Motorhistorisk Samråd af samme holdning som ved høringerne i 2016. Her var det, og er det fortsat, sådan at veterankøretøjer ældre end 35 år medvirker til et overskud i miljøordningen, hvor det er intentionen at den ordning skal være provenu neutral.

Vi håber I kan bruge de ovennævnte kommentarer, skulle der være behov for yderligere uddybning, stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Steen Rode-Møller

Formand

Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).



Miljø- og Fødevareministeriet
Departementet
Att.: Amalie Wang Norus

Taastrup, den 28. oktober 2019

Indsendes elektronisk: mfvm@mfvm.dk & amwno@mfvm.dk

Vedr. Sagsnummer 2019-8113: Høring om bekendtgørelse til om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer mv.

Dansk Bilbrancheråd har noteret sig den ovenstående høring, og skal indledningsvist udtrykke forundring over, at rådet, som talerør for mere end 1.900 virksomheder i autobranchen, ikke er inviteret til at afgive høringssvar.

Indstilling

Dansk Bilbrancheråd er positivt indstillet over for den foreslåede udvidelse af adgang til at modtage biler til ophugning, hvorefter anmeldte autoværksteder kan få adgang til at modtage sådanne biler.

Dansk Bilbrancheråd er selvsagt ligeledes positive over, at miljøet og den cirkulære økonomi tilgodeses ved den foreslåede ordning for forsøg på salg af skrotbiler. Det tilgodeser selvsagt ikke miljøet at skrotte køretøjer, som potentielt kan have mange flere kilometer i sig, og hvor den miljømæssige produktionsomkostning allerede er forbrugt. Disse køretøjer bør sikres længst mulig levetid, inden de erstattes med nyere og mere miljøvenlige køretøjer.

Dansk Bilbrancheråd noterer sig med tilfredshed den foreslåede digitalisering på området. Det har længe været et ønske for rådet, og vi kan derfor kun indstille, at digitaliseringen gennemføres hurtigst muligt.

Dansk Bilbrancheråd skal herudover udtrykke støtte til høringssvaret afgivet af Dansk Autogenbrug (DAG), som vi kan erklære os enig i.

Dansk Bilbrancheråd kan på det grundlag indstille bekendtgørelsen til vedtagelse.

Venlig hilsen



Dansk Bilbrancheråd
Johanne Berner Hansen
Juridisk Chef, advokat (L)

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Amalie Wang Norus (amwno@mfvm.dk)
Fra: oki@bilimp.dk (oki@bilimp.dk)
Titel: SV: Offentlig høring af udkast til bilskrotbekendtgørelsen
E-mailtitel: SV: Offentlig høring af udkast til bilskrotbekendtgørelsen (MFVM Id nr.: 4526657)
Sendt: 28-10-2019 14:30:39

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Høringssvar til høring af udkast til bilskrotbekendtgørelse (MFVM Id nr.: 4526657)

De Danske Bilimportører har modtaget høringsudkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse ("Bilskrotbekendtgørelse"). Vi har følgende bemærkninger til udkastets hovedelementer:

Digitalt system til udbetaling af skrotningsgodtgørelse

Vi finder det meget positivt, at der med udkastet til ny bilskrotbekendtgørelse endelig lægges op til, at digitaliseringen af området, der i 2015 blev vedtaget med ændringen af miljøbeskyttelsesloven og af lov miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugningen og skrotning af biler nu implementeres i bekendtgørelsen. Vi kan fuldt ud støtte, at det nu bliver obligatorisk at benytte den nye digitale selvbetjeningsløsning til anmodning om udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

Adgang for autoværksteder og forhandlere til at modtage udtjente motorkøretøjer (skrotbiler)

Vi kan støtte dette forslag (jf. kapitel 3 i udkastet), idet det vil forbedre tætheden af modtagenetværket og give forbrugerne bedre muligheder for at aflevere deres udtjente bil på betryggende vis.

Betingelserne for at autoværksteder og forhandlere kan modtage og opbevare skrotbilerne på vegne af en registreret affaldsbehandler er fastsat i udkastets § 11 (kapitel 7). Hermed formaliseres krav til oplagring af skrotbiler, hvilket understøtter dette initiativ. Vi støtter således, at kravene til sikker opbevaring af skrotbilerne formaliseres og skrives ind i bekendtgørelsen.

Vi finder det positivt, at der i § 11, stk. 2 fastsættes krav om, at forhandleren (og tilsvarende for autoværksteder) registrerer modtagelsen af skrotbilen i det digitale system på vegne af den registrerede affaldsbehandler. Det er også fornuftigt, at der sættes en tidsbegrænsning for opbevaringen hos forhandleren (4 uger fra modtagelsen) jf. § 11, stk. 4, samt at der formuleres krav om, at skrotbilerne opbevares på et impermeabelt underlag mv. jf. § 11, stk. 5.

Kravene til oplagringspladser fremgår endvidere af udkastets kapitel 8, § 13, hvor der er specificeret nærmere krav til afløb, sandfang og olieudskiller samt til oplagringspladsens udstyr til behandling af afløbsvand mv.

Vi har ingen særlige bemærkninger til de specifikke miljømæssige krav til oplagring, men vi gør opmærksom på, at det påhviler myndighederne at sikre, at kravene overholdes. Derfor vil vi stærkt opfordre til, at det sikres, at der sker et tilstrækkeligt tilsyn med oplagringen. Et sådant tilsyn må forventes at blive mere omfattende i kraft af den udvidede mulighed for opbevaring af skrotbiler hos forhandlere og autoværksteder.

Det samme gælder i forvejen med hensyn til kontrol og tilsyn med de ophuggere, der er registreret som affaldsbehandlere efter jf. udkastets § 8 og på baggrund af de krav om miljøstyring, der gælder jf. udkastets § 7.

Vi gør opmærksom på den i § 7, stk. 1 foreskrevne miljøstyring i overensstemmelse med ISO14001 og / eller registrering som deltager i den europæiske fælleskabsordning for miljøstyring (EMAS) ikke i sig selv sikrer hverken forsvarlig opbevaring eller skrotning af bilerne hos ophuggerne, der formelt lever op til disse krav. Det gælder uanset akkreditering via DANAK eller et tilsvarende akkrediteringssystem.

Også her gør vi opmærksom på vigtigheden af myndighedernes kontrol- og tilsynsindsats. Det gælder også effektivering af de sanktioner, der følger jf. § 8, stk. 6 i form af indskærpelser eller suspendering.

Vi har ingen særlige bemærkninger til de specifikke krav til særskilt behandling af skrotbilerne jf. udkastets kapitel 9, § 14, men vi finder det fornuftigt, at de hermed fastsættes direkte i selve bekendtgørelsen.

Vedr. muligheden i § 11, stk. 3 til at indgå tidsbegrænset aftale om salg af skrotbilen henviser vi til vores bemærkninger nedenfor.

Digital udbetaling af skrotningsgodtgørelse via NemKonto

Vi bifalder, at anmodningen om udbetaling af skrotningsgodtgørelsen jf. udkastets kapitel 13, § 24, skal ske gennem det digitale system. Vi forholder os dog kritisk til § 24, punkt. nr. 6, 7 og 8 jf. vores bemærkninger nedenfor om tidsbegrænset mulighed for salg af skrotbilen.

Jf. § 25 træffer DPA afgørelse om udbetaling af godtgørelse efter § 24. Da det er DPA der forvalter det digitale system har vi ingen

særlige bemærkninger hertil.

Etablering af tidsbegrænset mulighed for salg af skrotbiler efter aftale mellem borger og ophugger / forhandler / autoværksted (Kapitel 4 i udkastet)

Det foreslås i udkastet, at der gives mulighed for, at borgeren (sidste registrerede ejer) kan indgå en aftale med modtageren af skrotbilen om at forsøge at sælge bilen indenfor en tidsbegrænset periode. Herefter vil det digitale system automatisk "forlange" bilen skrottet.

Det fremgår således af udkastets § 6, kapitel 4, at den sidste registrerede ejer af skrotbilen kan indgå en aftale om, at "en registreret affaldsbehandler" må forsøge at sælge bilen inden for en periode på maksimalt 6 måneder efter, at den sidst registrerede ejer har underskrevet en transporterklæring med overdragelse af sit krav på skrotningsgodtgørelse til "affaldsbehandleren".

Vi kan dog som udgangspunkt ikke bifalde, at bekendtgørelsen giver denne mulighed, idet vi finder det afgørende, at biler, der afleveres til skrotning, også efterfølgende skrottes på betryggende vis – fremfor at finde vej til anden og ukontrollabel / ukendt anvendelse. En bil, der afleveres til skrotning, bør altså som udgangspunkt skrottes – ikke videresælges.

Vi finder det uklart, hvilke konsekvenser det har, såfremt 6-månedersperioden overskrides. Umiddelbart peger udkastet på, at transporterklæringen mister sin effekt for affaldsbehandleren (tilsvarende for forhandler eller autoværksted), der herefter ikke kan bruge den til at få skrotningsgodtgørelsen udbetalt. Vi finder det dog uklart, hvad der i så fald skal ske med skrotningsgodtgørelsen.

Vores konklusion: Som udgangspunkt bør registrerede affaldsbehandlere af udtjente biler (ophuggere), der modtager biler til skrotning og med henblik på udbetaling af skrotningsgodtgørelse, sørge for at bilerne skrottes på betryggende vis. Modtagelse af biler til skrotning bør ikke involvere en "betinget / mulig" udbetaling af skrotningsgodtgørelse, afhængigt af om bilen kan sælges inden for en 6 måneders periode. Dette gælder tilsvarende, hvis skrotbilen afleveres til en forhandler.

Såfremt den tidsbegrænsede mulighed for salg af skrotbilen fastholdes, må vi på det kraftigste opfordre til, at tidsbegrænsningen bliver væsentligt kortere end de 6 måneder. En så lang periode er meningsløs og langt ud over det nødvendige for at afsøge muligheden for salg. En tidsbegrænsning svarende til de 4 uger, der gælder for opbevaring hos forhandlere og autoværksteder må være tilstrækkelig.

Vi er overordnet kritiske overfor hele eksistensen af en skrotningsgodtgørelse – især hvis det ikke sikres, at skrotningsgodtgørelsen øremærkes til den seneste registrerede ejer, og kun kan udbetales til denne. Hvis skrotningsgodtgørelsen bliver et "omsætteligt aktiv", er den efter vores opfattelse med til at tiltrække ophuggere uden den fornødne kompetence, vilje eller økonomiske rentabilitet i forretningen til at sikre betryggende skrotning af de biler, de modtager.

Det er netop en fordel ved digitalisering af udbetalingen af skrotningsgodtgørelsen via sidste registrerede ejers NemKonto, at der herved kan skabes bedre kontrol med udbetalingen. Derved mindskes risikoen for at skrotningsgodtgørelsen kommer i spil som utilsigtet betaling for skrotningen af bilen, der jo netop skal være uden omkostninger for den sidste bruger.

Muligheden i udkastets kapitel 4 til at indgå aftale mellem sidste bruger og en registreret affaldsbehandler øger risikoen for at skrotningsgodtgørelsen bliver et omsætteligt aktiv og undergraver fordelene ved digitaliseringen af udbetalingen. Der sker en sammenblanding af skrotning og handel med biler, hvilket potentielt øger myndighedernes kontrolbyrde overfor ukvalificerede / ikke rentable ophuggere.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.

Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: Amalie Wang Norus <amwno@mfvm.dk>

Sendt: 2. september 2019 15:09

Emne: Offentlig høring af udkast til bilskrotbekendtgørelsen (MFVM Id nr.: 4526657)

Miljø- og Fødevareministeriet sender hermed udkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse i høring.

Bekendtgørelsen har til formål at facilitere den digitale platform for anmodning om og udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

Miljø- og Fødevareministeriet skal venligst anmode om at modtage eventuelle høringssvar **senest mandag d. 28. oktober 2019**. Høringsvar kan sendes elektronisk til mfvm@mfvm.dk, med cc til amwno@mfvm.dk. Bemærk venligst, at høringssvar vil blive offentliggjort.

Bedste hilsner

Amalie Wang Norus

Fuldmægtig | Ressourcer & Forsyning | Miljø

+45 22 72 74 52 | amwno@mfvm.dk

Miljø- og Fødevareministeriet

Departementet Slotsholmsgade 12, 1216 København K.

Tlf. +45 38 14 21 42 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk



28. oktober 2019

IBSO

DI-2019-00924

Miljø- og Fødevareministeriet

mfvm@mfvm.dk

Att: Amalie Wang Norus amwno@mfvm.dk

Dansk Industri

Confederation of Danish Industry

Input til høring vedr. bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse

DI og ARI har modtaget høringsmateriale vedr. bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse og takker for materialet.

DI ser frem til digitalisering af området og har ikke bemærkninger til det udsendte materiale.

Med venlig hilsen

Iben Kinch Sohn
Seniorchefkonsulent, DI

Niels Bukholt
Sekretariatsleder, Affald og Ressourceindustrien



Miljø- og Fødevareministeriet
Departementet
Att. Amalie Wang Norus
amwno@mfvm.dk

26 oktober 2019

Høringssvar: Udkast til bekendtgørelsen om affald fra motordrevne køretøjer mv. J.:2019-8113

Dansk Autogenbrug kvitterer med tak for muligheden for at afgive høringssvar vedr. den kommende skrotningsbekendtgørelse, der dels implementerer den digitale skrotningsattest, dels er en sammenskrivning af tidligere bekendtgørelser om henholdsvis håndtering af affald og opkrævning af miljøbidrag samt godtgørelse ved skrotning.

Grundlæggende bifalder vi bekendtgørelsens udformning og ser frem til realiseringen af den digitale skrotningsattest.

Vi finder anledning til at gøre følgende bemærkninger vedr. enkelte bestemmelser i udkastet:

§ 3, stk. 1, litra 25

Bestemmelsen 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.

§ 4, stk. 1

I bestemmelsen bør det præciseres, at adgangen til at aflevere udtjente motorkøretøjer til udenlandske, lokalt godkendte virksomheder kun gælder ved køretøjers nedbrud i udlandet. I modsat fald åbnes der op til en mulighed for eksport af affald.

§ 4, stk. 2

Her bør præciseres, at reglen kun gælder ved mekanisk nedbrud af køretøjer i udlandet.

§ 7, stk. 1

Dansk Autogenbrug 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.

§ 11, stk. 5

Bestemmelsen bør stille mere præcise krav til, hvad der svarer til en miljømæssigt ansvarlig transport. Der kunne være tale om, at transporten skal foregå med almindelig autotransporter, subsidiært autotrailer, såfremt

køretøjerne kun anbringes i ét lag, og *at* køretøjet skal stå på egne hjul – alt sammen frem til, at køretøjet har været miljøbehandlet.

Bestemmelsen bør endvidere omfatte et "nærhedsprincip" ud fra almene miljø-/ressourcehensyn.

§ 14, stk. 10

Dansk Autogenbrug anbefaler, at bestemmelsen suppleres med et krav om maksimal afstand mellem lokationer ud fra almene miljø-/ressourcehensyn. Bestemmelsen bør hvile på samme "nærhedsprincip" som anført ovenfor.

§ 15, stk. 1

I bestemmelsen bør det præciseres, at den nævnte særskilte behandling er sket i forhold til bilag 1 og 2. I modsat fald kan der opstå usikkerhed om affaldsstrømmens videre forløb.

§ 16

Bestemmelsen bør præcisere krav til procenter for genbrug henholdsvis genanvendelse. Undladelse af at opfylde disse krav bør kunne mødes af sanktioner.

I stk. 1

I bestemmelsen bør anføres et krav om mindst 10 procent genbrug hhv. genanvendelse.

I stk. 2

I bestemmelsen bør anføres et krav om mindst 15 procent genbrug hhv. genanvendelse og nyttiggørelse.

I stk. 3

I bestemmelsen bør anføres et krav om mindst 95 procent genbrug hhv. genanvendelse og nyttiggørelse.

DAG ønsker præciseret, hvorvidt der er tale om et ansvar, den enkelte affaldsbehandler skal leve op til, eller om der er tale om et kollektivt ansvar for den samlede branche.

Generelt vedr. denne paragraf foreslår Dansk Autogenbrug, at køretøjernes egenvægt generelt tillægges 5 procent, således at der tages højde for eventuelt påmonteret ekstraudstyr, herunder træk mv.

§ 24, stk. 1, litra 4

Bestemmelsen bør give udtryk for, at et køretøj overtaget af et forsikringsselskab i forbindelse med en skadeserstatning er en handelsvare, for hvilken der gælder en mulighed for videresalg i en periode på 6 måneder i analogi med § 11, stk. 3.

§ 24, stk. 3

Bestemmelsen forekommer overflødig henset til paragraffens øvrige tekst.

§ 25, stk. 2, litra 2

Her bør i analogi med § 4 præciseres, at der er tale om tilfælde af køretøjets nedbrud.

§ 30, stk. 1

Bestemmelsen bør præcisere, at denne alene gælder for affaldsbehandlere, der har indgået aftale med producenten, så affaldsbehandlere uden en sådan aftale ikke stilles ugunstigt.

§ 36, stk. 2, litra 2

Oplysningsforpligtelsen bør omfatte det ovenfor foreslåede nærhedsprincip af ud fra et alment miljø- og ressourcehensyn og om perspektivet i genbrug af brugte komponenter med reference til cirkulær økonomi.

§ 45, stk. 2

Dansk Autogenbrug henviser generelt til, at der er for ringe kontrol med indførslen af brugte køretøjer, der ikke registreres, men som de facto bliver til skrotbiler. Foreningen oplever en iøjnefaldende trafik af brugte komponenter, der sælges via internettet. Her er både tale om en formodet miljøbelastning og om ubillig konkurrence over for godkendte, registrerede affaldsbehandlere.

Dansk Autogenbrug har ligeledes enkelte bemærkninger med de til bekendtgørelsen hørende bilag.

Bilag 1

Punkt 7 under *Væsker* bør overføres til bilag 2. Udløsning af airbags og/eller pyrotekniske selestrammere vil beskadige køretøj og kabine i et sådant omfang, at der vil blive færre genanvendelige dele.

Bilag 3

Det foreslås, at kravet om nyt oliefilter stryges, fordi det ganske enkelt er ressourcspild. Der bør gives adgang til at montere det eksisterende oliefilter når det er tømt, afdryppet og mærket, og det bør præciseres, at der kun kan anvendes en blændprop, såfremt den dokumenterbart passer i fatningen.

Med disse bemærkninger og henstillinger ser Dansk Autogenbrug frem til bekendtgørelsens ikrafttræden.

Med venlig hilsen
DANSK AUTOGENBRUG
BØRGE MADSEN
Direktør



Miljø- og Fødevareministeriet

Att.: mfvm@mfvm.dk

CC: amwno@mfvm.dk

Dansk Producentansvarssystem

Vesterbrogade 6D, 4. sal

DK-1620 København V

Tel: (+45) 39155161

www.dpa-system.dk

CVR nr. 29028842

23. oktober 2019

Høringssvar fra DPA-System vedrørende bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse

DPA-System (DPA) har den 2. september 2019 modtaget høringsskrivelse for ovenstående emne. Svarfristen udløber 28. oktober 2019. DPA-System takker for muligheden for at kommentere på ovennævnte.

DPA-System's bemærkninger er opdelt i henholdsvis nogle indledende generelle kommentarer til bekendtgørelsen og herefter specifikke kommentarer til de enkelte paragraffer.

Generelt

Vedrørende producentansvaret (ELV)

Vedrørende data fra Motorstyrelsen

Siden etableringen af producentansvaret for køretøjer i 2012 har DPA anvendt data fra SKAT (i dag Motorstyrelsen) til henholdsvis at identificere virksomheder med producentansvar (ELV) og til at sikre og validere indberetningen af det antal person- og varebiler, som den enkelte virksomhed har importeret/solgt til det danske marked. Der er indgået dataudvekslingsaftale med Motorstyrelsen om denne dataudveksling.

Grundlaget fra Motorregistret bygger på data om virksomheder, defineret ved et cvr-nummer, og antallet af person- og varebiler (M1 og N1), der i et kalenderår (indberetningsåret) er indregistreret i Motorregistret for første gang til kørsel i Danmark. Det drejer sig om såvel nye importerede køretøjer og brugte køretøjer, der indregistreres for første gang i Danmark.

Fordelene ved at anvende disse data er, at der anvendes autoritative data fra hovedregistret for motorkøretøjer i Danmark, data som allerede findes i Motorregistret. Ved at anvende data fra Motorstyrelsen i producentregistret, om antallet af indregistrerede og dermed importerede og solgte køretøjer, fritages virksomhederne for de administrative byrder ved selv at indberette data til registret, fordi det udnyttes at data allerede findes i ét offentligt register.

Yderligere opnås, ved at anvende autoritative data, at virksomheder der med betydelig sandsynlighed kunne ende med at blive free-ridere allerede identificeres, når virksomheden indregistrerer importerede og solgte biler for første gang i Danmark. Det er DPA's erfaring, at en lang række af disse virksomheder enten ikke er bekendt med, eller har intentioner om, at tilslutte sig producentansvaret. Disse virksomheder, der ikke selv har valgt at registreret sig for producentansvar bliver hermed identificeret, uden at tilsynsmyndigheden skal aktiveres. Når virksomheder identificeres via data fra Motorstyrelsen har det endvidere den positive sideeffekt, at de identificerede virksomheder også kan informeres om, at de har et producentansvar for bilbatterier, som minimum i form af det antal batterier, der findes i de importerede biler.

På baggrund af ovenstående mange fordele, både for virksomhederne, tilsynsmyndigheden og DPA, anmoder DPA om, at de beskrevne procedurer med dataudveksling af autoritative data fra Motorstyrelsen i bekendtgørelsen angives som et eksplicit kriterium for identifikation af, hvorvidt en virksomhed har et producentansvar og at de af Motorstyrelsen leverede data udgør grundlaget for det antal biler, som den pågældende virksomhed har producentansvaret for. Dette kriterium kan efter DPA's klare opfattelse skrives ind i bekendtgørelsen, uden at det forrykker noget ved definitionen af begreberne producent og importør.

Vedrørende mængdebaserede årsgebyrer til DPA

DPA har siden producentansvaret blev indført for elektriske produkter i 2006, for batterier i 2009 og ELV i 2012 erfaret, at der består en manglende transparens i forhold til de gebyrer der beregnes af og skal tilgå DPA, men som i nogle tilfælde opkræves hos producenterne/importørerne af kollektive ordninger.

Den manglende transparens opstår, fordi det i henhold til gældende lovgivning er tilladt for de kollektive ordninger at opkræve disse gebyrer hos producenterne/importørerne. DPA's generelle erfaringer fra producentansvarsområderne er, at producenterne ofte ikke er klar over, hvilke beløb der opkræves og af hvem og hvilke omkostninger gebyrerne skal dække. Bekendtgørelsens bestemmelser om, at de kollektive ordninger skal oplyse om gebyrerne, der i sidste ende skal tilgå DPA, kan meget sjældent efterleves i praksis.

I tillæg til førnævnte har EU Kommissionen, via Affaldsrammedirektivets minimumsbestemmelser, artikel 8a, pålagt nationalstaterne at skabe bedre transparens i økonomien i producentansvarsområderne med særskilt henvisning til, hvad der opkræves af kollektive ordninger. Derfor bør gebyrerne til DPA, for alle producentansvarsområderne, i overensstemmelse med minimumskravene i Affaldsrammedirektivet, opkræves af DPA og betalingen bør ske direkte til DPA. Det giver producenterne/importørerne det bedst mulige indblik i, hvor gebyrerne stammer fra og hvilke omkostninger de skal dække.

Vedrørende implementeringen af det digitale system DUS

Allerede i forbindelse med den forestående implementering af det digitale automatiske system, DUS, vil det for en stor del af sagerne være muligt, at foretage en betydelig bedre validering af de data der indgår ved udbetaling af skrotningsgodtgørelse, end det sker i dag.

Der er imidlertid nogle sagstyper, beskrevet i bekendtgørelsen, hvor det gælder, at der ikke i dag findes andre autoritative registre, hvor det ved automatiske digitale opslag kan sikres, at skrotningsgodtgørelsen finder sted uden at der kan snydes. I forbindelse med disse sager, skal ansøgeren blot angive, at oplysninger

angives på tro og love og der skal eventuelt uploades supplerende materiale, før godtgørelsen udbetales automatisk.

DUS er et automatisk sagsbehandlingssystem, derfor er det i udgangspunktet ikke hensigten, at der rutinemæssigt sker en manuel kontrol med, hvorvidt informationerne, der tilføres systemet ved upload af dokumenter, reelt er korrekte. Det betyder, at der eksisterer nogle sagstyper, for hvilke det er muligt at gennemføre skrotning og modtagelse af godtgørelse, uden at alle data kan valideres automatisk. Derfor vil DPA opfordre til, at der inden for ordningen allokeres personelle ressourcer til at etablere et supplerende kontrolsystem, hvor der i et formelt fastlagt omfang, gennemføres manuel kontrol af de dokumenter, der uploades i systemet og at der føres særlig kontrol med de sager, der alene bygger på tro og love tilkendegivelser. Dette indtil der forhåbentlig snart etableres andre digitale registre, hvor der kan etableres automatiske valideringsopslag i andre registre. Det kan f.eks. gælde automatiske opslag i skifteretsdata, for at validere en bobestyrer. Hvis ikke der etableres supplerende kontrol er der betydelig risiko for, at der opstår nye områder med mulighed for snyd.

I bekendtgørelsen er der ikke omtalt noget om den såkaldte dieselordning, som måske skal videreføres i 2020 og fremadrettet. DPA er bekendt med, at dieselordningen hidtil har haft sin egen bekendtgørelse. Denne bekendtgørelse indeholder imidlertid ikke en beskrivelse af, at dieselordningen skal administreres i det digitale system. Derfor ser DPA, at der måske også sideløbende er behov for en hurtig ændring af bekendtgørelsen for dieselordningen.

Specifikke kommentarer til de enkelte bestemmelser i bekendtgørelsen

DPA-System henviser venligst til følgende bestemmelser, hvortil DPA har bemærkninger:

§ 4: Der angives betegnelsen "forhandlere", men køretøjerne kan også afleveres til autoværksteder.

§ 8, stk. 7: Der angives her at registret over virksomheder, der kan foretage særskilt håndtering af udtjente køretøjer, findes på borger.dk. Det er alene linket til registret der findes på borger.dk. Selve registret udgør en del af DUS.

§ 10: Der mangler ordet "et" i 2. linje; "der skrotter *et* udtjent motorkøretøj".

§ 11, stk. 2: Formuleringen af teksten foreslås ændret. Teksten er ikke forståelig i den nuværende udformning.

§ 11, stk. 4: DPA skal blot herved præcisere, at kontrollen af opbevaring af det angivne maksimale antal køretøjer ikke er en del af det digitale system DUS.

§ 12, stk. 3: Der angives her, at registret over virksomheder, der kan foretage særskilt håndtering af udtjente køretøjer, findes på borger.dk. Det er alene linket til registret der findes på borger.dk. Selve registret udgør en del af DUS.

§ 24, stk. 7 og stk. 8: I både stk. 7 og 8 angives der betegnelsen "affaldsbehandleren". Affaldsbehandleren skal formentlig erstattes med "forhandleren" i stk. 7 og erstattes med "autoværkstedet" i stk. 8.

§ 25, stk. 5: Bestemmelsen kan fejlagtigt efterlade det indtryk, at der findes et alternativt manuelt system i DPA til at behandle særlige sager. Et sådant system findes ikke. Alle sager kan kun behandles i det digitale system DUS. I de særlige tilfælde behandles sagen ved at en sagsbehandler hos DPA assisterer sagsbehandlingen, men det foregår fortsat i DUS.

Bestemmelsen kan endvidere fejlagtigt give læseren en opfattelse af, at der kan være særlige forhold hos en ophugger, der muliggøre en særlig manuel behandling. Det er ikke tilfældet. Alle ophuggere skal og kan kun gennemføre sager i DUS. Det bør præciseres, at det alene er særlige forhold hos bilejeren (skrotteren), der kan føre til den særlige sagsbehandling.

§ 31, 6) og § 32, 5): Disse bestemmelser bør udgå jf. de under generelle bemærkninger angivne betragtninger, som følge af affaldsdirektivets minimumsbestemmelser i artikel 8 a.

§ 33: DPA noterer sig, at der kræves et cvr-nummer for en kollektiv ordning, hvilket fortolkes sådan, at kun danske virksomheder kan være kollektiv ordning på området ELV.

§ 38: Det anføres her, at producentansvarsregistret for ELV findes tilgængeligt på borger.dk. Det er ikke tilfældet. Registret findes på dpa-system.dk.

§ 42: Bestemmelsen angiver at producenten skal underrette DPA, hvis virksomhedens producentansvar ophører. Der mangler imidlertid en tidsfrist for virksomhedens underretning, for at bestemmelsen er anvendelig i praksis, f.eks. for at DPA kan sikre, at producentansvarsregistret hele tiden er opdateret.

§ 45: DPA anmoder om at det indføres i bestemmelsen, at DPA hvert år modtager data fra Motorstyrelsen, som erstatter producenten/importørens indberetning, sådan som det har været gældende siden etableringen af producentansvaret for ELV i Danmark.

§ 59: Det angives at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2020. Den 1. januar er en helligdag, hvorfor der ikke under normale forhold vil være support på det digitale system DUS den pågældende dag. Derfor foreslår DPA, at bestemmelsen supplerende angiver, at det digitale system kan anvendes fra den 2. januar 2020.

Afslutning

DPA-System stiller sig gerne til rådighed med yderligere oplysninger, eller anden information, hvis ministeriet mener at have behov derfor.

Venlig hilsen
DPA-System



KL høringssvar til bilskrotbekendtgørelsen

KL har modtaget udkast til "bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse" (bilskrotbekendtgørelsen) i høring. KL takker for muligheden for at kommentere. Der tages forbehold for efterfølgende politisk behandling.

Generelle bemærkninger

Udkastet til denne bekendtgørelse er en sammenskrivning af bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra (bek. nr. 1312 af 19 december 2012) og bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (bek. nr. 618 af 28. maj 2018).

Det hilses velkomment at der luges ud i antallet af bekendtgørelser der regulerer området. I dag er reglerne søgt specificeret flere forskellige steder, bl.a. i denne bekendtgørelse, affaldsbekendtgørelsen, orientering til kommunerne om retlige handlemuligheder fra miljøstyrelsen af 05.09.2001 og i standardvilkår for autoophug (K209). Det giver visse steder overlappende retningslinjer som ikke er hensigtsmæssigt. I stedet er der behov for klare, letforståelige og ensrettede retningslinjer for oplag, håndtering og definering af affald i form af motordrevne køretøjer.

Det er godt at udkastet til bekendtgørelse præciserer en række definitioner. Dog er bekendtgørelsen fortsat svær at læse, bl.a. fordi der er mange henvisninger til definitionerne og efterfølgende paragraffer. Der kunne med fordel anvendes betegnelsen "Person- og varebiler" fremfor "Motorkøretøj" i teksten.

Der kunne desuden med fordel indsættes en skematisk oversigt over krav til de forskellige aktører og myndigheder. Der nævnes generelt mange aktører/myndigheder i bekendtgørelsen (eksempelvis §8, stk. 6). Her vil det hjælpe på forståelsen hvis det præciseres hvilken myndighed der refereres til; Miljøstyrelsen, Kommunal tilsynsmyndighed eller Dansk Producentansvars system.

Præcisering af regler for oplag under 5 biler

Ifølge MST Brancheorientering for autoophugningsbranchen (Orientering nr. 5 fra 1993) findes der en vejledende minimumsgrænse for hvornår en ophugningsvirksomhed skal godkendes; "... hvis en virksomhed eller privatperson årligt modtager mere end 10 biler til ophugning, og/eller hvis en virksomhed eller

Dato: 23. oktober 2019

Sags ID: SAG-2019-05856
Dok. ID: 2823732

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

privatperson på/ved virksomhedens eller ejerens grund ved gentagne inspektioner i forbindelse med miljømyndighedernes tilsyn har mere end 5 biler stående til påbegyndt ophugning”.

Det bør præciseres i bekendtgørelsen hvilke regler, der er gældende hvis virksomheder og/eller privatpersoner opbevarer og miljøbehandler biler *under* ovennævnte minimumsgrænse (5 biler).

Registrering i affaldsregistret?

Det fremgår af bekendtgørelse om affaldsdatasystemet, at autoophuggere ikke er omfattet, men jf. denne bekendtgørelse skal de rapportere til Dansk Procentansvars System (jf. §15). Det bør præciseres i bekendtgørelsen, om autoophug/forhandlere/autoværksteder ud over registrering jf. denne bekendtgørelses §§8 og 11-12, også skal lade sig registrere i affaldsregisteret (jf. bekendtgørelse om affaldsregistret og om godkendelse af indsamlingsvirksomhed).

Miljøbehandling af busser og lastbiler

Det kunne overvejes, om også busser og lastbiler kan blive miljøbehandlet de samme steder som almindelige udtjente biler og lade det være op til den enkelte kommune at afgøre, om der på stedet er faciliteter til, at det kan lade sig gøre.

Det digitale skrotningssystem

KL foreslår at kommunerne får "kiggeadgang" til det digitale skrotnings-system. Dette vil kunne understøtte kommunernes tilsynsdialog med virksomhederne.

Detaljerede bemærkninger

Ad §3:

I beskrivelsen af definitioner, vil det være en fordel, at definitionen af f.eks. motorcykel er beskrevet i bekendtgørelsen og ikke at der kun henvises til færdselsloven.

Under pkt. 22 som omhandler "motordrevet køretøj" henvise også til færdselsloven, samtidig med at der er skrevet en delmængde af færdselslovens definitioner.

Det bør suppleres med Autoværksteder (anmeldt efter § 5 i bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse etablering og drift af autoværksteder m.v.)

Ad §4:

Der henvises til forhandlere, der opfylder de i §11 nævnte betingelser. Her bør tilføjes, at dette også gælder autoværksteder.

Dato: 23. oktober 2019

Sags ID: SAG-2019-05856
Dok. ID: 2823732

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Ad §6:stk. 4:

Det er uklart, hvem der er myndighed ved udvælgelse af køretøjer til stikprøvekontrol i det digitale system, og hvordan informeres tilsynsmyndigheden jævnfør §53 om, at et motorkøretøj er udtaget til stikprøvekontrol? Dette bør præciseres.

Ad §8, stk. 6:

Hvordan informeres Miljøstyrelsen om, at tilsynsmyndigheden har meddelt indskærpelse eller forbud mod virksomhedens fortsatte drift? Dette bør præciseres.

Ad § 11:

Hvis man tilføjer ordet autoværksteder lige efter forhandler "forhandler/autoværksted" i stk. 1, 2, 3 og 4, kan stk. 6 helt udgå, Dette. Dette gælder også hele § 13, som bliver overflødig.

§ 12:

Det er uklart, om autoværksteder også skal ind i registreret. Det bør præciseres, hvis det er tilfældet.

Ad §13:

Umiddelbart er der overlap mellem §13 og §11 Stk. 5 samt mellem §14 og §14 Stk. 8.

Under §13 stk. 3 er det uklart, hvad der menes med "...udstyret med anlæg til behandling af afløbsvand" – er det en olieudskiller der menes? Og hvilke sundheds- og miljøbestemmelser henvises der til?

Ad §19:

Umiddelbart er det den kommunale tilsynsmyndighed, der skal følge op på dette jf. § 52, men hvordan relaterer det sig til den registrering, der skal oplyses i §15 herunder den rapportering, der årligt skal indberettes til dansk producentansvar system??

Miljøstyrelsen modtager de indrapporterede data (eksempelvis genanvendelsesprocenter), er det Miljøstyrelsen eller kommunen, der fører tilsyn med kravene om genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse.

Det er uklart, om der ses bort fra genanvendelsesprocenten på mindst 10% af de behandlede bilers egenvægt, hvis de miljøbehandlede biler sendes til schredderanlæg, der udsorterer plast, glas og metaller?

Ad § 53, stk. 1:

Det er ikke hensigtsmæssigt, at tilsynet altid skal varsles.

Dato: 23. oktober 2019

Sags ID: SAG-2019-05856
Dok. ID: 2823732

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4

Under væsker står potentielt eksplosionsfarlige komponenter. Det bør flyttes ned under materialer.

Autoradioer bør medtages i bilag 1. Det er svært at kontrollere, at de ikke sendes til schredder, hvis de ikke skal tages ud tidligt i processen.

Bilag 4

Der står § 15 i overskriften, men det bør være § 14.

Motorbenzin og dieselolie

Brændstoffer, som ikke kan anvendes...

Der bør stå genanvendes, for der kan ligge flere betydninger i ordet anvende og ikke mindst for at hæve genbrugstanken generelt.

Kølvæske:

Kølvæske, som ikke kan anvendes...

Der skal foreligge en klar dokumentation for genanvendelse, ellers vil det ikke være muligt at kontrollere.

Kølemidler:

Kølemidler som ikke kan anvendes....

Der bør stå genanvendes.

Katalysatorer

Det bør overvejes, om der i stedet kan stå det samme som under akkumulatorer, således at de også kan genanvendes, for der sælges faktisk nogle direkte til kunder i dag.

Med venlig hilsen

Charlotte Weber
Konsulent

Dato: 23. oktober 2019

Sags ID: SAG-2019-05856
Dok. ID: 2823732

E-mail: CWEB@kl.dk
Direkte: 3370 3601

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Anne Katrine Thomsen (Anne.KatrineThomsen@middelfart.dk), Amalie Wang Norus (amwno@mfvm.dk)
Fra: Maria Friis Jensen (Maria.FriisJensen@middelfart.dk)
Titel: Høringssvar til Bilskrotbekendtgørelsen
Sendt: 23-10-2019 14:13:35

Høringssvar fra Natur- og Miljøafdelingen, Middelfart Kommune

Bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer m.v..

Vi oplever i kommunen ofte, at både og private og virksomheder (ofte autoværksteder) har store mængder biler, der ikke længere er indregistreret stående.

Det er et problem, fordi det er vores antagelse, at de driver ulovlig autoophugning – men det er svært at bevise.

Vi har mulighed for at afgøre, at der er tale om affald og kræve bilerne bortskaffet til godkendt autoophug.

Men det er tungt og ressourcekrævende at gennemgå mange biler, særligt hvis ejer ikke er samarbejdsvillig. Det kan desuden være svært for ikke fagfolk at afgøre, om det er teknisk og økonomisk muligt at reparere en bil.

Vi vil opfordre til, at der i bekendtgørelsen bliver sat nogle håndterbare og overskuelige regler, der letter dette arbejde.

For eksempel at når en bil afregistreres, så skal de fremtidige ejere fortsat registreres, så vi kan se hvor længe en bil har stået hos en bestemt ejer.

Eller at en bil der ikke er indregistreret igen efter 6 måneder er en skrotbil – med evt. dispensationsregler.

Det er også et problem, at det ikke registreres i motorregisteret når en bil skrotes – så kan vi ikke kontrollere, om en bil faktisk er blevet skrottet, eller om den er solgt til den næste ulovlige autoophugger – det er i hvert fald meget svært at få tilstrækkelig dokumentation. Evt. ved dataoverførsel fra DPA's digitale system til motorregisteret.

Hvis der er ubetalt totalskadeforsikring, er det svært at forstå, at bilen alligevel kan handles igen og igen, uden at blive repareret og indregistreret igen.

Der bør være en regel om, at hvis der er ubetalt totalskadeforsikring skal bilen efter 6 måneder enten være skrottet eller indregistreret igen.

Kort sagt:

Vi skal kunne følge en bil fra vugge til grav – og have et håndterbart værktøj til at vurdere om det er en skrotbil.

Venlig hilsen

Maria Friis Jensen



Natur- og Miljøafdelingen

Middelfart Kommune
Nytorv 9
5500 Middelfart
www.middelfart.dk

Telefon + 45 8888 5500
Direkte + 45 8888 4830
Fax + 45 8888 5501

Miljø- og Fødevareministeriet

Sendt elektronisk til mfvm@mfvm.dk
cc. Amalie Wang Norus amwno@mfvm.dk

Udkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer mv. - høringssvar

Forsikring & Pension takker for muligheden for at besvare høring over udkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse (bilsrotningsbekendtgørelsen).

Forsikring & Pension ser positivt på den kommende digitalisering af systemet til udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

Vi har nogle konkrete bemærkninger til bekendtgørelsens kapitel 2, paragraf 3 om definitioner, da det er vores opfattelse, at der mangler stringens i anvendelsen af nogle essentielle begreber.

Ifølge § 3 nr. 19 følger definitionen af en *knallert* den definition, som fremgår af Færdselsloven.

Ifølge § 3 nr. 22, defineres et *motordrevet køretøj* også efter definitionen i Færdselsloven, men den nævnte opdeling følger ikke bestemmelsen i Færdselsloven. I bekendtgørelsen nævnes, at "*motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab*", men dette er ikke korrekt. I Færdselsloven inddeles et motordrevet køretøj i *motorkøretøj, traktor, motorredskab* og *knallert*. Motorkøretøj er efterfølgende opdelt i *bil* og *motorcykel*.

Ifølge § 3 nr. 20 fremgår det, at definitionen af et *motorkøretøj* er en person- eller varebil, som ligeledes defineres under pkt. 26 og 31.

I udkastet til bekendtgørelsen anvendes såvel *motorkøretøj* som *motordrevet køretøj* i flæng.

Med venlig hilsen

Nanna Dalsgaard Wilkens

23.10.2019

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Nanna Dalsgaard Wilkens
Chefkonsulent
Dir. 41919144
ndw@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2008-05121
DokID 391247

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: amwmo@mfvm.dk (amwmo@mfvm.dk), Tina Ringskou Ginty (E12K@kk.dk)
Fra: Janni Skov Larsen (E14L@kk.dk)
Titel: Høringssvar til høring af udkast til ny bilskrotbekendtgørelse
Sendt: 17-10-2019 14:29:41

Til Miljø- og Fødevareministeriet
Cc Amalie Wang Norus

Hermed fremsendes Københavns Kommunes høringssvar til nyt udkast til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af skrotningsgodtgørelse (bilskrotbekendtgørelsen).

Generelt om bekendtgørelsen	Københavns Kommune ser positivt på indførelse af et digitalt register for udtjente biler. Det er Københavns Kommunes vurdering, at bekendtgørelsen er for indviklet og kompleks især taget de virksomhedstyper den omhandler i betragtning. Københavns Kommune anbefaler, at alle krav til autoophuggere føres over i miljøgodkendelsen fremfor, at de skal reguleres af flere forskellige regelsæt. Det er tydeligt, at bekendtgørelsen forsøger at øge mulighederne for genanvendelse. Københavns Kommune vurderer, at bekendtgørelsen samtidig vil bidrage til en øget risiko for jordforurening samt flere gene- og klagesager over autoværksteder. I det bekendtgørelsen åbner op for at forhandlere af motorkøretøjer og autoværksteder, kan modtage og behandle udtjente motorkøretøjer.
§ 3	Det burde defineres tydeligt hvornår et motorkøretøj/motordrevet køretøj er udtjent.
§ 7	Københavns Kommune ser positivt på, at ISO 9001 er fjernet som mulighed, men savner specifikationer om en overgangsperiode for de virksomheder der mangler ISO 14001/EMAS.
§ 11	Københavns Kommune erfaring med autoværksteder er generelt, at de har svært ved at leve op til mange af bestemmelserne i autoværkstedsbekendtgørelsen. Såsom anmeldelse både ved opstart, udvidelse mv., men også korrekt opbevaring af affald og dokumentation for bortskaffelse af affald. Desuden ligger mange værksteder, grundet dårlige lejeforhold, på grunde og i bygninger der er i rigtig dårlig stand. Det betyder i praksis at opbevaringen af de modtagne biler vil give udfordringer i forhold til plads og placering på impermeabelt areal. Københavns Kommune vurderer derfor, at hovedparten af autoværkstederne vil have svært ved at overholde reglerne i denne bekendtgørelse. Konsekvensen af dette vil være, at tilsynsmyndigheden først på miljøtilsyn vil erfare, at et autoværksted modtager udtjente biler og at myndigheden kan være nødsaget at nedlægge forbud eller påbud mod aktiviteten. Det fremgår ikke tydeligt af bekendtgørelsen om værkstederne / forhandlerne skal indsende en anmeldelse til kommunen om, at man ønsker at modtage udtjente biler før registrering i det digitale register. Det er ikke alle forhandlere der er omfattet af autoværkstedsbekendtgørelsen og er derfor heller ikke forpligtet til at sende en anmeldelse til kommunen. Vil de blive omfattet af tilsynspligt eller vil de kunne blive registreret uden at kommunen er vidende herom? Forureningsklasser i henhold til håndbog om Miljø og Planlægning. Et autoværksted har miljøklasse 4-5 mens et autoophug har forureningsklasse 7. Hvilken forureningsklasse har et autoværksted eller en forhandler der modtager udtjente biler? Det burde fremgå tydeligt af bekendtgørelsen at forhandler/autoværksted ikke må miljøbehandle bilerne samt hvordan de skal håndtere eventuelle lækager. Stk. 3 og stk. 4 modsiger hinanden – skal forhandleren fortsat aflevere et udtjent køretøj 4 uger efter modtagelsen når seneste ejer har accepteret, at forhandleren kan forsøge at sælge bilen i en periode på op til 6 måneder?
§ 16	Kan et autoværksted nyttiggøre affald uden at skulle miljøgodkendes? (K 206?). Autoværkstedet skal vel også registreres som indsamler i affaldsregistret? Fremgår ikke tydeligt af bekendtgørelsen.
§ 18 og § 25	Københavns Kommune anbefaler, at det digitale system inkluderer anlægget der modtager restaffaldsfraktionen, således at der først udbetales skrotningsgodtgørelse når modtager af restaffaldsfraktionen kvitterer for modtagelse af restfraktionen af bilen.
§ 53	Københavns Kommune ønsker det bliver præciseret hvilken type tilsyn dette er. Er det affaldsmyndigheden eller tilsynsmyndigheden der skal føre tilsynet og hører det under brugerbetalingsbekendtgørelsen? Uhensigtsmæssigt, at tilsynet altid skal varsles. For at give tilsynsmyndighed de bedste rammer for at føre tilsyn med K 209 miljøgodkendelser ønskes fuld adgang til det digitale register.

Med venlig hilsen

Janni Skov Larsen

Miljøsagsbehandler

Forurenende Virksomhed

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Anvendelse

Njalsgade 13, 2. sal/ 2073

Postboks 380

2300 København S

Mobil 4049 6957

E-mail e14l@kk.dk

EAN 5798009809452

Til: Amalie Wang Norus (amwno@mfvm.dk)
Cc: petrj@mst.dk (petrj@mst.dk)
Fra: Trine Andersen (tan@hjhansen.dk)
Titel: Høringssvar til bekendtgørelsesudkast for Bilskrotbekendtgørelsen
Sendt: 27-09-2019 13:21:24

Hej Amalie,

Hermed H.J. Hansens kommentarer til udkastet for Bilskrotbekendtgørelsen.

- §6: Hvis der laves en aftale om, at affaldsbehandleren må forsøge at sælge køretøjet, betyder det så, at bilen i de 6 måneder ikke betragtes som affald og dermed f.eks. må placeres på ubefæstet areal? Befæstede arealer med dertil hørende spildevandsafledning/rensning er dyrt at etablere og vedligeholde, og hvis der åbnes for en mulighed for at modtage biler, der (i en periode) ikke er omfattet af affaldsreglerne, bliver der mulighed for at undgå at etablere befæstede arealer, idet biler kan modtages med henblik på salg og placeres på ubefæstet areal. Potentielt kan det betyde mange udtjente køretøjer placeret på ubefæstet areal med et "til salg" skilt i vinduet, selv om bilen potentielt er en skrotbil, der burde behandles iht. affaldsreglerne for at mindske risikoen for forurening af jord og grundvand. Er det muligt at opstille kriterier for, hvornår det er realistisk at en bil kan sælges, så risikoen for at skrotbiler modtages som biler, der forsøges solgt, minimeres – hvis bilerne modtages mhp. salg primært for at spare udgiften til etablering og vedligehold af befæstede arealer.
- §7: Det er godt, at ISO 9001 er skrevet ud af bekendtgørelsen.
- §8 stk. 6: Hvordan informeres Miljøstyrelsen om, at der er meddelt en indskærpelse? Er det tilsynsmyndigheden eller virksomheden, der er ansvarlig for at indberette en evt. indskærpelse til Miljøstyrelsen?
- §14 stk. 10: H.J. Hansen har modtagepladser rundt om i landet, der har miljøgodkendelse til skrotoplag. Disse pladser miljøbehandler ikke biler. H.J. Hansen har desuden et datterselskab (Bildemontering Danmark), som miljøbehandler biler. Hvis modtagepladserne skal modtage skrotbiler til ophugning på Bildemonterings pladser, vil det iht. udkastet kræve, at modtagepladserne registreres iht. §8, og dermed får modtagepladserne krav om certificering, lige som modtagepladserne skal have egne skrotningsattester og lave indberetninger iht. §15. Kan det lade sig gøre at lave en opdeling mellem modtagepladser og pladser, der foretager miljøbehandling af biler – så begge typer af pladser fremgår af registeret på www.borger.dk, men hvor modtagepladserne må udlevere skrotningsattester tilhørende en anden plads inden for samme koncern, der miljøbehandler bilerne? De pladser, der registreres som modtagepladser, skal ikke have egne skrotningsattester, og modtagepladser skal være undtaget kravet om certificering og årlig indberetning. I stedet skal der registreres, hvilken ophuggerplads den pågældende modtageplads samler biler ind for, og udleverer skrotningsattester på vegne af, og modtagepladserne skal ligeledes have miljøgodkendelse til modtagelse og oplag af skrotbiler.
- Bilag 4: Her defineres fraktionerne fra affaldsbehandlingen som affald iht. overskriften, men når der ved nogle af fraktionerne står "som ikke kan anvendes", betyder det så, at den del af samme fraktion, som kan anvendes, må afsættes til genbrug, i fald der er afsætningsmuligheder for den pågældende fraktion?

Venlig hilsen / Best regards

Trine Andersen
Miljø - og kvalitetschef
Cand. Scient. Kemi



H.J.HANSEN

H.J.Hansen Genvindingsindustri A/S
Mobile: +45 40 12 17 94 E-mail: tan@hjhansen.dk
Address: Havnegade 110, 5000 Odense C, Danmark

Tænk på miljøet. Udskriv kun hvis absolut nødvendigt. Please consider the impact on the environment before printing.

Denne mail kan indeholde fortrolige oplysninger. Indholdet skal forblive fortroligt. Har du modtaget denne mail ved en fejl, så giv mig besked og slet mailen.
This email may contain confidential information. If you have received this mail in error, please let me know and delete the mail.
Have you received this mail as a forwarded mail, the information must remain confidential.