

NOTAT



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Jord & Affald
J.nr. 029-00256
Ref. cespa/namki/mibj/kavje
21. oktober 2014

Høringsnotat om forslag til ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse

Udkast til forslag om ændring af ovennævnte love har været i ekstern høring fra den 12. september til den 10. oktober 2014.

Miljøstyrelsen afholdt et høringsmøde den 26. september 2014. 10 høringsparter deltog i mødet.

Der er modtaget i alt 25 hørings svar, hvoraf 5 har oplyst, at de ikke har bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Følgende høringsparter har afgivet bemærkninger til udkastet til lovforslag:

Advokatrådet, AutoBranchen, Batteriforeningen, Bil Genbrug Danmark (BGD), Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD), Dansk Autogenbrug (DAG), Dansk Erhverv (DE), Dansk Industri (DI), Dansk Producentansvarssystem (DPA-System), Datatilsynet, De Danske Bilimportører (DBI), Energi- og Olieforum, Forenede Danske Motorejere (FDM), Forbrugerrådet Tænk, Forsikring & Pension, Genvindingsindustrien (GI), Håndværksrådet, Københavns Kommune, Miljøordning for Biler (MFB) og konsulent Per Edgar Jørgensen.

Følgende høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkastet til lovforslag:

Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Foreningen af Vandværker i Danmark, Fritidshusejernes Landsforeningen og Rigsrevisionen.

Hørings svarene har især berørt følgende punkter:

- 1) Digitalisering og det påtænkte it-system vedr. skrotningsgodtgørelsen
 - 1a) Overordnede tilkendegivelser vedr. digitalisering og it-systemet
 - 1b) Estimerne vedr. forventet tidsforbrug og omkostninger til udvikling og drift af it-systemet
 - 1c) Forsikringsbilers mulighed for at anvende it-systemet
- 2) Ændringerne i administrationsordningen vedr. skrotningsgodtgørelsen
 - 2a) Overordnede tilkendegivelser vedr. ændringerne i administrationsordningen
 - 2b) Ny administrator og klageadgang
 - 2c) Ny videresalgsmulighed for affaldsbehandlere
 - 2d) Tilsyn
 - 2e) Nye betingelser for udbetaling af skrotningsgodtgørelse
- 3) Øvrige bemærkninger vedrørende biler
- 4) Køretøjsregistret og andre skatteregler

- 5) Affaldsregistret
- 6) Affaldsdatasystemet
- 7) Ændring af betalings-satsen for bærbare batterier og akkumulatører
 - 7b) Øvrige bemærkninger til bærbare batterier og akkumulatører
 - 7a) Betalings-satsens størrelse
- 8) Beredskabsplaner

Høringsnotatet gennemgår de væsentligste kommentarer, der er grupperet i forhold til ovennævnte punkter. For hvert punkt er også Miljøministeriets bemærkninger til høringssvarene anført, ligesom indarbejdede ændringer som følge af høringssvarene er beskrevet. Ønskes der detaljerede oplysninger om høringssvarenes indhold, henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan findes på høringsportalen (www.borger.dk).

Generelle bemærkninger

1) Digitalisering og det påtænkte it-system vedr. skrotningsgodtgørelsen

1a) Overordnede tilkendegivelser vedr. digitalisering og it-systemet

AutoBranchen Danmark, BGD, CAD, DAG, DI, DPA-System, FDM, Forbrugerrådet, Forsikring & Pension, GI, Håndværksrådet, Københavns Kommune og konsulent Per Edgar Jørgensen er positive over for en øget digitalisering. *DAG* mener, at øget digitalisering vil lette byrderne for mange virksomheder. *DPA-System* vurderer, at den øgede digitalisering vil kunne effektivisere administrationen for alle brugere.

AutoBranchen Danmark mener, at det er vigtigt, at digitaliseringen fører til færre administrative byrder for bilforhandlerne, og at ordningen ikke forringer vilkårene for forhandlerne. Endelig håber *AutoBranchen Danmark*, at digitaliseringen vil kunne bevirke, at alle sager afgøres af den eksterne administrator.

CAD og *DPA-System* påpeger, at der skal sikres fornøden vejledning om og bistand til virksomheder og borgere vedrørende det nye it-system. *Håndværksrådet* opfordrer til dialog med branchen, så alle parter oplever effektivisering med fokus på at sænke de administrative byrder.

FDM og *Forbrugerrådet* vurderer, at en effektivisering af administrationen af ordningen vil understøtte, at udtjente biler ikke belaster miljøet unødigt. *GI, Forsikring & Pension* og *Københavns Kommune* mener, at digitaliseringen vil mindske risikoen for svindel. *GI* finder, at Miljøstyrelsen har været lydhør over for branchens ønsker og har prioriteret at få løst udfordringerne. *GI* ønsker, at der digitaliseres yderligere på andre områder.

DPA-System mener, at det er uklart i udkastet til lovforslaget, hvordan identifikation kan ske digitalt, i de tilfælde hvor NEM-Id ikke kan anvendes.

Konsulent Per Edgar Jørgensen er betænkelig ved NEM-Id-løsningen hos den enkelte miljøbehandler. Han påpeger, at det ikke er alle steder, at de fysiske forhold gør det let at foretage den digitale indberetning.

Datatilsynet påpeger, at den foreslåede obligatoriske, digitale kommunikation skal ske i overensstemmelse med sikkerhedsbekendtgørelsen. *Datatilsynet* mener endvidere, at det bør fremgå af lovforslaget, hvorledes persondatalovens

sikkerhedskrav kan overholdes, hvis borgere og virksomheder henvises til at benytte PC'er på biblioteker.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig den overordnede velvilje overfor digitaliseringen af området. Miljøstyrelsen er enig i synspunkterne om, at digitaliseringen samlet set skal lette vilkårene for aktørerne på området, herunder at dette kræver vejledning og bistand i relation til det nye it-system. Miljøstyrelsen har endvidere taget bemærkningerne vedrørende identifikation i systemet til efterretning.

Lovforslagets bemærkninger er som følge heraf blevet præciseret, for så vidt angår sagsbehandlingen, når NemID ikke kan anvendes. Miljøstyrelsen vil så vidt muligt tage højde for affaldsbehandlernes fysiske forhold ved udviklingen af det digitale system. Datatilsynets bemærkninger er blevet indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.

1b) Estimerne vedr. forventet tidsforbrug og omkostninger til udvikling og drift af it-systemet

BGD, FDM og Forbrugerrådet mener, at øget digitalisering vil gøre administrationen billigere.

DPA-System vurderer, at det først i forbindelse med kravsspecifikationen til det nye it-system kan vurderes, hvad udviklingen af it-systemet vil koste. *DPA-System* mener, at der skal tages højde for dette i lovforslaget, så der er sikret tilstrækkelige midler til etableringen. *DBI* og *MFB* vurderer, at estimerne for det nye påtænkte it-system, for så vidt angår både etableringsomkostninger og tidsramme, ikke er realistiske. De vurderer, at besparelsen ved administrationen vil være mindre end anført i udkastet til lovforslaget. De mener således ikke, at de budgetterede driftsomkostninger er realistiske for hverken Miljøstyrelsen eller *DPA-System*. De mener, at der må forventes en betydelig rådgivningsopgave, da private borgere ikke vil være bekendt med systemet. De vurderer også, at indførselsperioden er forceret og urealistisk.

DPA-System og *DI* påpeger, at det er vigtigt, at der tages højde for de tidsmæssige rammer ved udvikling af det nye it-system. *DPA-System*, *DBI* og *MFB* påpeger, at det påtænkte it-system vil være komplekst. *DPA-System* mener, at ikrafttrædelsen skal aftales konkret mellem Miljøministeriet, *MFB* og *DPA-System*. *Forsikring & Pension* anfører, at forsikringsbranchen har brug for et varsel på 3 måneder for at kunne nå at indrette deres it-systemer, så det passer til det nye it-system.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig de forskellige bemærkninger til estimerne vedrørende tidsforbrug og omkostninger til udvikling og drift af it-systemet. Det er dog fortsat Miljøstyrelsens skøn, at estimerne er realistiske. Hvis der alligevel bliver et større forbrug end estimeret, vil det kunne dækkes af miljøbidraget. I lyset af den forventede årlige besparelse på 4 mio. kr., når ændringen er gennemført, vil der fortsat være en stor besparelse.

1c) Forsikringsbilers mulighed for at anvende det nye it-system

Forsikring & Pension anfører, at der er et stort behov for, at forsikringsbranchen bliver inddraget i den videre implementering af de foreslåede bestemmelser på bekendtgørelsesniveau, så administrationen for forsikringsbranchen bliver mindst lige så smidig som den nuværende. *Forsikring & Pension* oplyser, at den foreslåede løsning for borgere ikke vil kunne anvendes af forsikringsbranchen i forhold til de totalskadede biler.

BGD ønsker, at de biler, som forsikringselskaberne har overtaget ejerskabet for, fortsat kan behandles og håndteres som hidtil og betragtes som en fri handelsvare.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har taget bemærkningerne vedrørende forsikringsbranchens særlige behov til efterretning. Lovforslagets afsnit 2.2.3. er blevet tilføjet tekst herom. Branchen vil blive inddraget i udarbejdelsen af bekendtgørelsen.

2) Ændringerne i administrationsordningen vedr. skrotningsgodtgørelse

2a) Overordnede tilkendegivelser vedr. ændringerne i administrationsordningen

DAG og *Håndværksrådet* er positive overfor ændringerne i administrationsordningen. *DAG* påpeger, at dette har været et stort ønske fra branchen.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig den overordnede velvilje overfor ændringerne i administrationsordningen.

2 b) Ny administrator og klageadgang

BGD, *DI*, *DPA-System* og *GI* er positive over for, at administrationen med ordningen flyttes fra *MFB* til *DPA-System*. *BGD* og *GI* påpeger, at *DPA-System* er et uvildigt organ i modsætning til *MFB*. *GI* ønsker en tidsramme for, hvornår administrationen vil blive overflyttet til *DPA-System*. *FDM* støtter forslaget, forudsat at administrationsudgifterne ikke stiger, og at den fremtidige administration bliver mindst lige så omkostningseffektiv som den nuværende.

AutoBranchen Danmark mener, at der er behov for at videreføre den nuværende model med en selvstændig bestyrelse med repræsentanter fra en række af branchens organisationer, så *DPA-System* vil være underlagt samme grad af ekstern kontrol, som den nuværende administrator har været.

DBI og *MFB* ser overordnet positivt på motivationen bag de foreslåede ændringer af administrationen af ordningen og har principielt ingen holdning til placeringen af de administrative opgaver i ordningen. *DBI* og *MFB* mener, at der ved en overførsel af administrationen til *DPA-System* vil ske et tab af den ekspertise, som *MFB* har opbygget, og sagsbehandlingstiden og administrationsudgifterne vil blive øget i en overgangsperiode. De vurderer derfor, at *DPA-System*s administrationsomkostninger er for lavt vurderet i udkastet til lovforslag. *DBI* og *MFB* vurderer, at kontrollen med ordningen vil blive reduceret ved overførsel af administrationen til *DPA-System*. De påpeger, at der pt. er en selvstændig bestyrelse for ordningen med deltagelse af bl.a. Forbrugerrådet og *FDM*.

Advokatrådet, *AutoBranchen Danmark* og *GI* støtter indførelse af en klageadgang. Med hensyn til behandling af sager, hvori der er tvivlsspørgsmål, anfører *GI*, at det vil være ønskeligt, at der blev udpeget et særligt organ til at behandle disse sager.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig den overordnede velvilje overfor den nye administrator. For så vidt angår, hvornår *DPA-System* skal overtage

administrationen, vil dette afhænge af, hvornår it-systemet kan sættes i drift. Det er intentionen at IT-systemet sættes i drift fra den 1. oktober 2015. Det er tanken, at det i en 3 måneders periode skal køre parallelt med det eksisterende system, og fra 1. januar 2016 er det intentionen at systemet fuldt ud skal køre i det nye system. For så vidt angår bemærkningerne om de repræsenterede interesser i den nuværende administrators bestyrelse, den deraf følgende kontrolmulighed og videreførelsen heraf, har Miljøstyrelsen taget dette til efterretning. Der er i lovforslagets bemærkninger, afsnit 2.4.2., gjort tilføjelser herom. Miljøstyrelsen har noteret sig bemærkningerne om et frygtet videntab ved overdragelse til ny administrator. Miljøstyrelsen er i dialog med den nuværende administrator (MFB og DBI) i forhold til at sikre bl.a. overdragelsen af viden. Der er endvidere i Miljøstyrelsens estimater taget højde for, at der i en overgangsperiode vil være øget behov for vejledning og bistand fra administrator. Det er endvidere Miljøstyrelsens forventning, at den ny administrator vil være fuldt ud kompetent til at håndtere sager med tvivlsspørgsmål.

2c) Ny videresalgsmulighed for affaldsbehandlere

BGD og *FDM* er positive over for forslaget om, at miljøbehandleren skal have mulighed for med ejerens samtykke at forsøge videresalg af et køretøj, der ellers skulle skrottes. *BGD* og konsulent *Per Edgar Jørgensen* mener imidlertid, at miljøbehandleren skal have 6 måneder i stedet for de foreslåede 2 måneder til at forsøge at videresælge køretøjet. *BGD* påpeger, at markedet for brugte biler er meget svingende, især på eksportmarkedet, og at 2 måneder derfor er for kort tid. *BGD* påpeger også, at miljøbehandlerne er ISO-certificerede, så bilernes opbevaring vil ske under ordnede og betryggende forhold. *FDM* mener, at det vil være positivt for miljøet og samfundet generelt, at brugte biler ikke skrottes unødigt.

DBI, *GI* og *Københavns Kommune* er ikke enige i forslaget. *DBI* mener, at den foreslåede mulighed vil medføre risiko for, at borgere vil blive presset eller snydt til at lade bilen videresælge. *DBI* mener også, at forslaget vil udsætte udskiftning af vognparken med en negativ miljø- og klimapåvirkning til følge. *GI* ønsker ikke en ny videresalgsmulighed.

Københavns Kommune mener, at den foreslåede bestemmelse vil øge svindel, der så til gengæld måske kan reduceres ved digitaliseringen. *Københavns Kommune* anfører, at forslaget er problematisk i forhold til ophugningsbranchens miljøpåvirkning. *Københavns Kommune* påpeger, at gamle biler typisk forurener mere end nye biler og betvivler antagelsen om en ressourcebesparelse. De påpeger at det for nogen biler kan være en energi- og CO₂-mæssig ulempe, at lade gamle biler køre videre. *Københavns Kommune* vurderer, at forslaget vil føre til yderligere eksport af brugte biler, der reelt er affald, og at der dermed ikke sikres en miljømæssig forsvarlig bortskaffelse af bilerne. *Københavns Kommune* anfører, at forslaget også vil forringe færdselssikkerheden. *Københavns Kommune* mener også, at det er uklart, hvem der i 2-månedersperioden har ansvaret for eventuelle skader, som bilen forårsager.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig, at flertallet af brancheorganisationer angiver at den foreslåede mulighed er et ønske. Miljøstyrelsen har endvidere noteret sig ønsket om, at perioden, hvori bilen må forsøges videresolgt, forlænges til 6 måneder. Miljøstyrelsen vil overveje periodens længde ved den endelige fastlæggelse af reglerne på bekendtgørelsesniveau, herunder hvilke konsekvenser det har for autoophugningsbranchens miljøpåvirkning. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at

der desværre også i dag foregår svindel med skrottede biler, således at disse ikke bortskaffes på en miljømæssig korrekt måde. Det er derfor Miljøstyrelsen opfattelse, at muligheden overordnet set bidrager til at begrænse mulighederne for svindel. Miljøstyrelsen har taget bemærkningerne vedrørende den miljømæssige effekt af at forlænge bilers levetid til efterretning. Det er dog Miljøstyrelsen vurdering, at det vil afhænge af den enkelte bils hidtidige brug og intensiteten af det fremtidige brug, hvorvidt forlængelsen har negativ eller positiv miljømæssig effekt. Miljøstyrelsen er dermed ikke enig i, at de angivne argumenter og beregninger er retvisende for samtlige biler i Danmark. For så vidt angår bemærkningerne om forringelse af færdselssikkerheden, og ansvar for skader, som en given bil forretter, vurderer Miljøstyrelsen, at disse spørgsmål falder uden for lovens anvendelsesområde og miljølovgivningen som sådan.

2d) Tilsyn

1) Den foreslåede bestemmelse

GI er positive over for det foreslåede tilsyn og mener, at kontrolordningen vil kunne fange mange svindelsager. *GI* mener, at tilsynet burde finansieres af den virksomhed, der eksporterer køretøjet.

DBI og *MFB* mener ikke, at udkastet til lovforslag redegør for, hvordan kommunernes nye tilsyn skal finansieres, eller hvor store omkostningerne forventes at være.

Advokatrådet og *Per Edgar Jørgensen* finder den foreslåede bestemmelse retssikkerhedsmæssig betænkelig og mener, at der i videst muligt omfang skal gælde et krav om lovgrundlag og retskendelse. Advokatrådet mener, at det for at sikre en klar retsstilling er nødvendigt, at begrebet "bygninger" defineres nærmere i lovforslaget. Advokatrådet mener ikke, at der i udkastet til lovforslag er redegjort nærmere for, hvorfor varslingsreglerne i retssikkerhedsloven ikke finder anvendelse. Advokatrådet mener, at lovforslaget skal henvise til retssikkerhedsloven, og at denne skal overholdes ved ethvert tilsyn. Advokatrådet finder bestemmelsen disproportional i forhold til sit formål.

Datatilsynet foreslår, at forholdet til persondataloven for kommunernes tilsyn fremgår af lovforslaget. *Datatilsynet* påpeger, at en bils registrerings- eller stelnummer efter omstændighederne må anses for en personoplysning. *Datatilsynet* påpeger også, at oplysninger om enkeltmandsejede virksomheder og interessentselskaber, hvis interessenterne er fysiske personer, anses for personoplysninger omfattet af persondataloven.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen bemærker i forhold til finansiering af tilsyn og størrelsen af omkostninger hertil, at tilsynet nødvendiggøres af de påtænkte regelændringer indenfor skrotningsgodtgørelsesordningen, hvorfor finansieringen med rimelighed kan ske via denne ordning (miljøbidraget). For så vidt angår bemærkningerne til tilsynsbestemmelsen, herunder retskendelse og varslingsregler, bemærker Miljøstyrelsen med beklagelse, at der var fejl i det i høring udsendte udkast. Miljøstyrelsen har rettet disse fejl og har i øvrigt tilføjet tekst til afsnittet, herunder til imødekommelse af førnævnte bemærkninger. Miljøstyrelsen kan tilføje, at formuleringen i lovtæksten vedrørende bygninger, er identisk med den formuleringer, der blev indsat i speciallovgivningen, i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter. Miljøstyrelsen bemærker endeligt, at

Datatilsynets høringssvar, for så vidt angår dette punkt, er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.

2) Forslag til ændringer

GI mener, at det foreslåede tilsyn via ca. 100 stikprøvekontroller på landsplan vil være utilstrækkeligt. GI mener, at dette skal suppleres med en komplet kontrol, hvis der er berettigede formodninger om eller konstateringer af unøjagtigheder, og en kontrol af, hvordan bilerne bliver skrottet. GI ønsker, at der derudover indføres toldtilsyn ved eksport af et brugt køretøj. GI mener, at dette vil kunne dæmme op for den nuværende svindel, hvor biler, der er i så dårlig stand, at de reelt er affald, eksporteres til udlandet som brugte biler.

Københavns Kommune mener, at kravet om, at skrotbiler skal opbevares på tæt belægning, mens biler til videresalg ikke skal, vanskeliggør tilsynet. Københavns Kommune mener derfor, at der skal fastsættes krav om, at biler til videresalg også skal opbevares på tæt underlag. Københavns Kommune påpeger, at det allerede er vanskeligt at skelne imellem biler, der opbevares med henblik på videresalg, og biler, der opbevares med henblik på ophugning. Det er deres vurdering, at der bevidst svindles med dette. Københavns Kommune ønsker derfor, at der indføres forbud imod, at der drives bilsalg og autoophugning fra samme virksomhed eller fra samme adresse. Københavns Kommune skønner, at for ca. halvdelen af autoophugningsvirksomhederne på landsplan giver miljøcertificeringen et falsk indtryk af styring og orden, og at Miljøstyrelsen tidligere er blevet gjort opmærksom på dette.

Konsulent Per Edgar Jørgensen anfører, at alle autoophuggere som følge af den eksisterende lovpligtige ISO-certificering skal auditeres af et certificeringsorgan. Et sådant organ vil kunne foretage den nødvendige kontrol af lovens overholdelse, såfremt kravene for salgsbiler er tydeligt formuleret i loven.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig forslagene til udvidelse af det foreslåede tilsyn. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at kommunernes almindelige tilsyn med virksomhederne samt de data om modtaget affald, der vil indkomme med det påtænkte it-system, vil forbedre mulighederne for at sikre, at affaldet bliver håndteret korrekt samt, at virksomhederne overholder gældende ret. Miljøstyrelsen vil drøfte fordele og ulemper ved at indføre toldsyn ved eksport af biler med SKAT. For så vidt angår forslaget om at stille krav om, at biler, der må forsøges videresolgt i en bestemt periode, skal opbevares på tæt underlag, har Miljøstyrelsen taget dette forslag til efterretning. Lovforslagets bemærkninger er tilrettet i overensstemmelse hermed. Til forslaget om, at certificeringsorganerne kan udføre det påtænkte tilsyn, bemærker Miljøstyrelsen, at det er kommunen, der i sin myndighedsrolle skal kontrollere at reglerne bliver overholdt, hvilket inkluderer muligheden for at udstede påbud. Certificeringsvirksomheder har ikke myndighedskompetence. Derfor er forslaget om, at tilsynet skal udføres af et certificeringsorgan ikke hensigtsmæssigt. For så vidt angår forbud mod at drive bilsalg og autoophug fra samme adresse, vurderer Miljøstyrelsen, at der ikke er med hjemmel i den eksisterende miljølovgivning til at forbyde en privat virksomhed, at have ophugning og salgsaktiviteter på samme adresse. Et forbud ville være et meget betydeligt indgreb i disse virksomheders forhold, og det vurderes heller ikke at være proportionalt med et sådant forbud.

Miljøstyrelsen vurderer, at det digitale system vil gøre det tydeligt, hvilke biler, der er indleveret til skrot og hvilke ophuggeren med sidst registrerede ejers tilladelse må prøve at sælge, da det er registreret i det digitale system. Biler, som ikke findes

i systemet, er ikke omfattet af skrotreglerne, og vil dermed blive reguleret på lige fod med bilerne ved en normal brugtvognsforhandler.

Miljøstyrelsen henleder opmærksomheden på, at antallet af tilsyn vil blive revurderet i lyset af, hvad resultaterne af tilsynene siger. Hvis tilsynene medfører mange strafsager, vil der dermed blive flere tilsyn i fremtiden.

2e) Nye betingelser for udbetaling af skrotningsgodtgørelse

AutoBranchen Danmark er enige i forslaget om, at det ikke skal være muligt at eksportere en bil ud af Danmark og efterfølgende få udbetalt skrotningsgodtgørelse.

GI påpeger, at der heller ikke i dag udbetales skrotningsgodtgørelse for en bil, for hvilken der er opnået godtgørelse af registreringsafgiften hos SKAT. *GI* mener, at det skal være muligt for alle at få udbetalt skrotningsgodtgørelse, hvis betingelserne herfor er opfyldt. *GI* mener endvidere, at udkastet til lovforslag er uklart for så vidt angår reimportsituationen. *GI* mener, at man i den situation ikke er berettiget til at få udbetalt skrotningsgodtgørelse og ønsker klarlagt, hvad der så sker med allerede betalte miljøbidrag.

BGD er skeptiske over for de foreslåede nye betingelser for at kunne få udbetalt skrotningsgodtgørelse for biler. *BGD* mener, at det vil resultere i flere henstillede biler i naturen, når kun kommunerne og politiet vil kunne få udbetalt skrotningsgodtgørelse for biler, der er reimporterede til Danmark.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen er enig i, at de nye betingelser i vidt omfang er udtryk for lovfæstning af ordningens hidtidige administrationspraksis. Miljøstyrelsen bemærker i øvrigt, at ordningen forudsætter en balance mellem indbetalinger og udbetalinger, men at der ikke er tale om et pant-system. Retskravet på skrotningsgodtgørelsen følger af, at man bidrager til ordningen, indtil skrotning af bilen, og at man i øvrigt opfylder betingelserne for udbetaling af godtgørelsen. Der er derfor inden for ordningen mulighed for at få skrotningsgodtgørelse i situationer, hvor man ikke nødvendigvis har bidraget til ordningen i lang tid. Omvendt er der også – både i dag og fremtidigt - mulighed for, at man har bidraget til ordningen gennem længere tid, men at man på tidspunktet for skrotningen af bilen ikke opfylder betingelserne for at få skrotningsgodtgørelse. I forhold til bemærkningerne om frygten for et stigende antal henstillede biler i naturen, bemærker Miljøstyrelsen, at det som konsekvens af producentansvaret fortsat er gratis at indlevere sin bil til affaldshåndtering, uanset om man opfylder betingelserne for at få skrotningsgodtgørelse.

3) Øvrige bemærkninger vedrørende biler

CAD og *DPA-System* bifalder høringsmødet.

BGD mener, at biler, der er over 20 år gamle, bør friholdes for reglerne samt pligten til at betale miljøbidrag. *BGD* mener, at der skal være en naturlig tilgang af ældre, klassiske biler og veteranbiler, og at de altid skal kunne indleveres i skrotningsgodtgørelsesordningen uden at opfylde bestemmelsen om registeret ejer. Efter *BGD*'s opfattelse vil der endvidere være situationer, hvor autoophuggere kan/vil have brug for at kunne aflevere en bil til ophugning. *BGD* foreslår, at disse biler betragtes som en handelsvare på linje med køb via forsikringsselskaberne, og at autoophuggeren skal have mulighed for digitalt at overdrage rettigheder og

forpligtelser vedrørende bilen. BGD vurderer, at et stort antal dispensationssager dermed ville kunne undgås.

GI mener, at det er uklart i udkastet til lovforslag, hvordan skrotningsgodtgørelsen vil blive udbetalt. GI mener, at det er positivt, at der ikke længere stilles krav om befæstet areal og olieudskillere i forbindelse med miljøbehandlingen.

GI ønsker, at sanktionsmuligheder over for virksomheder, der ikke overholder reglerne, udvides, så en virksomhed kan miste sin tilladelse til at miljøbehandle køretøjer.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen bemærker, at det er op til den enkelte bilejer at vurdere, hvorvidt et køretøj er bevaringsværdigt eller ej. Det er ikke et krav i ordningen, at man afleverer sit køretøj til ophug, når det overskrider en bestemt alder. Miljøstyrelsen vurderer, at den nuværende ordning ikke hindrer bilejere i at beholde bevaringsværdige køretøjer. Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at det er intentionen, at bilforhandlere og affaldsbehandlere fortsat i helt enkeltstående tilfælde skal have mulighed for at opnå skrotningsgodtgørelse for en bil, der er købt med henblik på videresalg. Lovforslagets bemærkninger er blevet tilrettet i overensstemmelse hermed i afsnit 2.2.3. Miljøstyrelsen bemærker tillige, at det fremgår af lovforslaget, at udbetalingen af skrotningsgodtgørelsen sker til borgerens eller virksomhedens Nem-konto. Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at der ikke sker ændringer i reglerne for miljøbehandling af biler, herunder gælder der samme krav som hidtil i forhold til underlag m.v. Miljøstyrelsen bemærker endeligt, at de hidtidige muligheder for at fratage virksomheder den særlige registrering hos Miljøstyrelsen fortsat er gældende. Dvs. at virksomheder, der ikke lever op til de krav, som Miljøstyrelsen stiller, eller som ikke overholder gældende ret, fortsat kan fratages deres særlige registrering.

4) Køretøjsregistret og andre skatteregler

BGD, CAD, DAG, DPA-System og Forsikring & Pension påpeger, at det nye it-system med fordel kunne sammenkøres med DMR-systemet (Køretøjsregistret). De mener, at det vil minimere risikoen for fejl i skrotningsattesterne og i udbetalingen af skrotningsgodtgørelse. DAG påpeger, at det vil være en fordel for bl.a. nummerpladeoperatørerne at kunne se navnet på bilens ejer. BGD mener, at samkøring også skal ske for gamle, ikke-destruerede registreringsattester, da der efter BGDs opfattelse foregår noget u hensigtsmæssigt med disse registreringsattester.

BGD påpeger, at SKAT pålægger en afgift (moms) for en fiktiv betaling for miljøbehandling af biler. BGD mener, at SKAT's regler skal ændres, da de modvirker, at autogenbrugsbranchen er profitabel i Danmark.

Det er Datatilsynets opfattelse, at den foreslåede ordning med indhentelse af oplysninger fra Køretøjsregistret medfører samkøring i kontroløjemed. Datatilsynet forudsætter i deres praksis, at en sådan samkøring kun kan ske på et klart og utvetydigt retsgrundlag og ved forudgående information om kontrolordningen til de personer, der berøres af kontrolordningen, jf. persondatalovens § 5, stk. 1. Datatilsynet vurderer ikke, at § 1, nr. 5, i udkastet til lovforslaget vil etablere et klart og utvetydigt retsgrundlag til at foretage kontrolsamkøring. Datatilsynet henstiller i den forbindelse til, at det klart og utvetydigt fremgår af lovforslaget, at der som led i administrationen af ordningen foretages samkøring af oplysninger med henblik på kontrol. Datatilsynet påpeger,

at samstilling og samkøring i kontroløjemed forudsætter, at behandlingen af personoplysninger anmeldes til Datatilsynet, og at Datatilsynets udtalelse indhentes, inden behandlingen iværksættes, jf. persondatalovens §§ 43-45. Datatilsynet mener, at antallet af sagsbehandlere, som er beskæftiget med samstilling og samkøring i kontroløjemed, skal begrænses mest muligt.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår bemærkningerne til SKATs regler, kan Miljøstyrelsen oplyse, at der foregår en dialog med SKAT om at overføre oplysninger om skrottede biler til Køretøjsregistret. Dette vil dog forudsætte, at der findes hjemmel hertil i skattelovgivningen. Dette er præciseret i bemærkningerne til lovforslaget. I forhold til Datatilsynets bemærkninger er disse indarbejdet i lovforslaget, herunder en ny lovbestemmelse der udtrykkeligt hjemler samkøring af oplysninger i kontroløjemed i lovforslagets § 1, nr. 5.

5) Affaldsregistret

BGD og konsulent Per Edgar Jørgensen mener, at de hidtidige krav om registrering i Affaldsregistret har været uklare. BGD anfører, at kravene hidtil har været afhængige af den enkelte kommunes indstilling til modtagere og transportører af affald og dermed uensartede. BGD mener, at autogenbrugsbranchen er blevet pålagt øgede udgifter, der ikke står mål med indtjeningsmulighederne. BGD mener derfor, at registrering i Affaldsregistret skal være udgiftsneutral, når virksomheden er certificeret.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har noteret sig bemærkningerne vedrørende den eksisterende uklarhed, for så vidt angår registreringspligten i Affaldsregistret. Miljøstyrelsen bemærker, for så vidt angår autoophuggere, der alene modtager biler fra private, eksisterer der ingen forpligtelser til registrering i Affaldsregistret. Derimod vil de autoophuggere, der også modtager biler fra virksomheder, allerede efter de eksisterende regler være forpligtet til at lade sig registrere i Affaldsregistret. I øvrigt bemærker Miljøstyrelsen, at det er hensigten at forenkle registrering og indberetning således, at autoophuggere kun skal registrere sig i Affaldsregisteret og kun skal indberette data til Affaldsdatasystemet.

6) Affaldsdatasystemet

GI er meget positive over for, at det foreslås muliggjort at trække oplysninger om, hvilke typer affald en miljøbehandler bør være i besiddelse af som følge af de miljøbehandlinger, som vedkommende har foretaget. *BGD* mener, at de foreslåede ændringer vil føre til mere korrekt og ensartet indberetning. *BGD* og konsulent *Per Edgar Jørgensen* mener, at de eneste data, der vil mangle, for at kunne udregne genbrugsprocenten er data for tilført/indført vægt af løsmængde reservedele og metaller samt antal og vægt af biler/karosserier til shredder.

Konsulent *Per Edgar Jørgensen* mener, at et krav til autoophuggerne om indberetning af disse data til Affaldsdatasystemet er uproportionalt. Han mener, at Affaldsdatasystemet i stedet skal udbygges med en mulighed for at indlæse antal sammen med vægten af modtagne skrotbiler til shreddervirksomhederne.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen bemærker, at det netop er en del af hensigten med lovforslaget at muliggøre træk af oplysninger fra det nye påtænkte it-system, således at den digitale indberetning vil blive lettet betragteligt.

7) Ændring af betalingsatsen for bærbare batterier og akkumulatorer

7a) Betalingsatsens størrelse

Batteriforeningen, DI og DPA-System finder det positivt, at betalingsatsen foreslås sat ned. AutoBranchen Danmark noterer sig forslaget og lægger vægt på, at ordningen skal hvile i sig selv. Batteriforeningen, DI og DE mener, at betalingsatsen skal sættes yderligere ned i forhold til det foreslåede.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Indsamlingsordningen for udtjente bærbare batterier og akkumulatorer er en hvile i sig selv-ordning. Betalingsatsens størrelse bliver således fastsat på baggrund af de forventede samlede omkostninger til kommunernes indsamling af udtjente bærbare batterier og akkumulatorer samt de forventede omkostninger til statens administration af ordningen sammenholdt med de forventede markedsførte mængder af bærbare batterier og akkumulatorer.

Nedenfor gennemgås først omkostningerne til ordningen og dernæst det konkrete forslag til nedsættelse af betalingsatsen.

a 1) Betalingen til kommunerne

Batteriforeningen mener, at aftalen mellem Miljøstyrelsen og KL om den faste, årlige betaling til kommunerne på 14 mio. kr. for deres omkostninger til indsamling af udtjente bærbare batterier og akkumulatorer fører til, at kommunerne ikke har noget incitament til at effektivisere deres indsamling.

Batteriforeningen, DE og DI mener ikke, at Miljøstyrelsen har sørget for at sikre viden om "best practice"-metoder i kommunerne med henblik på effektivisering af den kommunale indsamling og dermed lavere omkostninger dertil.

Batteriforeningen og DE anfører, at tidligere års tal viste, at der er et stort potentiale for nogle kommuner for effektivisering af indsamlingen.

Batteriforeningen vurderer, at hvis indsamlingen blev effektiviseret i alle kommuner, ville betalingsatsen kunne sættes ned til det halve af det nuværende niveau. Batteriforeningen opfordrer derfor til, at aftalen opsiges.

DE mener ikke, at forhøjelsen af betalingsatsen pr. 1. januar 2012 var begrundet i kommunernes faktiske udgifter til indsamlingsordningen. Batteriforeningen, DE og DI mener ikke, at de efter forhøjelsen af betalingsatsen pr. 1. januar 2012 er blevet informeret om kommunernes omkostninger til ordningen.

Batteriforeningen anfører, at dette er i strid med Folketingets betænkning nr. 14 af 1. december 2011 over lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse.

Batteriforeningen anfører, at kommunernes pligt til fremadrettet alene at indberette omkostningerne til deres indsamling af udtjente bærbare batterier og akkumulatorer på en særlig linje i deres kontoplan ikke er tilstrækkeligt til at kunne måle kommunernes effektivitet i forhold til indsamlingen.

Batteriforeningen påpeger i den forbindelse, at Miljøstyrelsen årligt modtager 0,5 mio. kr. til administration.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Indledningsvist bemærker Miljøstyrelsen, at aftalen med KL er indgået mellem staten og KL som en del af DUT-forhandlingerne (Det Udvidende Totalbalanceprincip). DUT-aftalen indebærer den fordel for producenterne og importørerne, at de på forhånd ved, hvor meget de skal betale for de mængder bærbare batterier og akkumulatorer, som de markedsfører i det pågældende kalenderår.

Princippet bag DUT-forhandlinger er, at kommunerne tildeles et samlet beløb som kompensation for deres omkostninger til at løse en fastsat opgave. Kommunerne er forpligtede til at have en indsamlingsordning for udtjente bærbare batterier og akkumulatører for at kunne leve op til deres forpligtelser om, at forbrugerne skal have ”mulighed for at skille sig af med udtjente bærbare batterier eller akkumulatører på et let tilgængeligt indsamlingssted i deres nærhed, under hensyn til befolkningstæthed”. , jf. batteridirektivets art. 8, stk. 1, litra a, der er implementeret i batteribekendtgørelsens § 18. Batteridirektivet pålægger alle producenter og importører i EU at finansiere indsamling, behandling og genvinding af alle udtjente bærbare batterier og akkumulatører, der indsamles i henhold til artikel 8, stk. 1, jf. art. 16, stk. 1, litra a, der er implementeret i miljøbeskyttelseslovens § 9 u, stk. 2.

Kommunernes omkostninger til indsamlingen af de udtjente bærbare batterier og akkumulatører er tæt forbundet med den logistik, som en sådan indsamlingsordning kræver. Kommunernes omkostninger afhænger dermed primært af selve forpligtelsen til at have en indsamlingsordning for udtjente bærbare batterier og akkumulatører og den dertilhørende administration og i mindre grad af den mængde, der konkret indsamles.

Betalingen til kommunerne for deres omkostninger til indsamling af udtjente bærbare batterier og akkumulatører er efter den nuværende DUT-aftale på knap 143.000 kr. pr. kommune (14 mio. kr. fordelt på 98 kommuner). Betalingen til kommunerne var også genstand for spørgsmål i forbindelse med L 134 (Folketingsåret 2007-08)¹. Det fremgår af svaret på spørgsmål 6 og 10 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, at der almindeligvis ikke anvendes andre fordelingsnøgler end DUT-princippet for sådanne mindre beløb, da det ville være forbundet med meget store, administrative omkostninger.

Forud for forhøjelsen af betalingssatsen pr. 1. januar 2012 blev der udarbejdet oversigter over kommunernes omkostninger til ordningen for årene 2009, 2010 og 2011. Disse har været forelagt Dialogforum². Opgørelserne viste, at kommunernes omkostninger var 15,2 mio. kr. i 2009 og 15,8 mio. kr. i 2010 og 2011, dvs. 15,6 mio. kr. i gennemsnit i perioden 2009-11. Afrapporteringen viste samtidig, at ikke alle kommuner havde medtaget alle deres omkostninger i deres indberetninger. Indberetningerne for 2009-11 viste også, at omkostningsniveauet var stabilt, samt at spredningen på omkostningerne blev mindre over de 3 år. Der blev ved L14, hvortil der i øvrigt henvises, redegjort for forhøjelsen af betalingssatsen pr. 1. januar 2012. En nærmere gennemgang af resultaterne af opgørelserne over kommunernes omkostninger til ordningen i perioden 2009-2011 fremgår endvidere bl.a. af svar på spørgsmål 7 fra Folketingets Miljøudvalg til L14³, der består i et brev til bl.a. Batteriforeningen, DE og DI.

¹ Lov nr. 509 af 17. juni 2008 om ændring af lov om miljøbeskyttelse og om ophævelse af lov om godtgørelse i forbindelse med indsamling af hermetisk forseglede nikkell-cadmium-akkumulatører (lukkede nikkell-cadmium-batterier) (Producenters og importørers ansvar for udtjente batterier og akkumulatører m.v.) (L 134, jf. Folketingstidende 2007-08, tillæg A).

² Møder mellem Miljøstyrelsen og Batteriforeningen, Branchen ForbrugerElektronik, Dansk Affaldsforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Foreningen af Fabrikant og Importører af Elektriske Husholdningsapparater (FEHA) og KL.

³ Lovforslaget til lov nr. 1274 af 21. december 2011 om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Betaling af kommunernes indsamling af bærbare batterier og

Ved DUT-aftalen i 2013 blev den årlige betaling til kommunerne fastsat til 14 mio. kr. Da de gennemsnitlige omkostninger for kommunerne i perioden 2009-2011 var på 15,6 mio. kr., blev effektivisering af kommunernes indsamling således indbygget i aftalens forudsætninger.

Formålet med indberetningen fra 2009-2011 var at finde det rette omkostningsniveau. Forpligtigelsen for kommunerne til at årligt at indberette oplysninger om deres omkostninger til indsamlingsordningen for bærbare batterier og vurderes ikke at være proportionalt det beløb, der udbetales. Miljøstyrelsen besluttede derfor, at kommunerne fra udgangen af 2011 ikke længere skulle indberette omkostningerne særskilt, men kun indberette omkostningerne på en særlig linje i kommunernes kontoplan, der omhandler batterier (konto 0.52.85).

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at hvis kommunerne på ny blev pålagt at indberette deres omkostninger mere detaljeret, ville det som følge af administrationsomkostningerne hertil betyde en forhøjelse af betalingssatsen, da administrationsomkostningerne til ordningen skal dækkes inden for ordningen, jf. ovenfor.

Miljøstyrelsen følger fortsat kommunernes omkostninger set i forhold til DUT-aftalen og dens forudsætninger. Miljøstyrelsen er således ikke enig i Batteriforeningens, DE's og DI's konklusioner.

Høringssvarene tyder på, at branchen ønsker yderligere oplysninger om udviklingen i kommunernes omkostninger end de drøftelser, der hidtil har været i Dialogforum. Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at disse drøftelser bedst kan finde sted i Dialogforum, hvor både branchen og KL deltager. Miljøstyrelsen vil derfor tage initiativ til, at dette kan drøftes mere indgående i Dialogforum.

Det er korrekt, at der i en periode ikke blev afholdt møder i Dialogforum. Efter ønske fra branchen har Miljøstyrelsen genindført disse møder i 2014, og der har allerede været afholdt 3 møder i Dialogforum i 2014. Næste møde er planlagt til den 31. oktober 2014.

Det er korrekt, at Miljøstyrelsen årligt modtager 0,5 mio. kr. for sin del af administrationen med ordningen. Beløbet skal bl.a. dække Miljøstyrelsens omkostninger til Dialogforum, administration i forbindelse med udbetaling af DUT-midler og tilsyn med producenter, der i strid med reglerne ikke har registreret sig i producentregisteret, der pt. administreres af DPA-System.

a 2) Den foreslåede nedsættelse af betalingssatsens størrelse

DPA-System anfører, at nedsættelse af betalingssatsen vil forbedre konkurrenceevnen for danske producenter og importører af bærbare batterier og at incitamentet til at følge reglerne øges, således at antallet producenter og importører der i strid med reglerne ikke registrerer sig i producentregisteret, mindskes.

Batteriforeningen har anført, at det ved forhøjelsen af betalingssatsen pr. 1. januar 2012 blev forudsat, at betalingssatsen fra 2016 ville blive sat ned til ca. 4,00 kr. pr.

akkumulatorer samt krav om ejerskab til nye anlæg for deponering af havbundsmateriale) (L 14, jf. Folketingstidende 2011-12, tillæg A).

kilo, og opfordrer til, at dette følges. DE mener, at den nu foreslåede nedsættelse af betalingssatsen er tilfældigt lagt.

Det er Batteriforeningens og DE's opfattelse, at betalingssatsens størrelse ansporer danske, private forbrugere til at købe batterier i udlandet. Batteriforeningen og DPA-System påpeger, at betalingssatsen ikke omfatter batterier, som private forbrugere køber via udlandet, da producenter uden for Danmark ikke er omfattet af pligten til at finansiere den kommunale indsamling af udtjente bærbare batterier og akkumulatorer i Danmark, og danske forbrugere ikke er pålagt at betale ved egenimport af bærbare batterier og akkumulatorer. DPA-System påpeger, at reglerne for elektrisk og elektronisk udstyr i modsætning til batterireglerne omfatter udenlandske producenter.

DE anfører, at den foreslåede betalingssats vil gøre batterierne 3 % dyrere, og at det ansporer private forbrugere til at købe de billigst mulige batterier, der typisk har en kortere levetid end de dyre med negative miljøeffektiver til følge.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Det blev ved forhøjelsen af betalingssatsen pr. 1. januar 2012 forudsat, at regeringen ville foreslå en ny betalingssatsregulering, når det underskud, der var blevet oparbejdet i ordningen for den kommunale indsamling af udtjente bærbare batterier og akkumulatorer i perioden 2009-2011, var nedbragt. Der henvises i øvrigt til L14.

Da indsamlingsordningen for udtjente bærbare batterier og akkumulatorer er en hvile i sig selv-ordning, afhænger den rette størrelse for betalingssatsen bl.a. af udviklingen i salget af bærbare batterier og akkumulatorer, som generer de indtægter, der skal finansiere ordningen. Dette har været udmeldingen i forbindelse med både L14, det nuværende udkast til lovforslag og til møder i Dialogforum.

Ved forhøjelsen af betalingssatsen pr. 1. januar 2012 skønnedes det, at den fremtidige markedsførte mængde ville være 3.700 tons. Som det fremgår af udkast til lovforslag er skønnet til de forventede markedsførte mængder justeret til 3.200 tons pr. år på baggrund af data for markedsførte mængder. Det betyder, at betalingssatsen ikke kan sættes helt så meget ned, som tidligere forventet.

Forskellen mellem reglerne for bærbare batterier og akkumulatorer og reglerne for elektrisk og elektronisk udstyr skyldes, at de implementerer 2 forskellige EU-direktiver. Forskellen og betalingssatsens størrelses betydning for grænseoverskridende handel var også genstand for spørgsmål i forbindelse med de 2 ovennævnte lovforslag fra henholdsvis Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg (L 134) og Folketingets Miljøudvalg (L 14).

Af svaret på spørgsmål 12 til L 14 fra Folketingets Miljøudvalg fremgår det, at der under forhandlingerne af batteridirektivet var overvejelser om, hvorvidt reglerne for batterier skulle følge de allerede eksisterende regler for elektrisk og elektronisk udstyr i forhold til salg over landegrænser, herunder ved køb via udenlandske hjemmesider. Der var imidlertid et fælleseuropæisk ønske om enkel administration i alle EU-medlemsstater. Det blev vurderet, at grænseoverskridende handel for bærbare batterier og akkumulatorer formentlig ville gå nogenlunde lige op medlemsstaterne imellem. Derfor valgte man samlet set en løsning, hvor import til eget brug både for forbrugere og virksomheder ikke

er omfattet hverken for den der markedsfører til disse eller for importøren. Ved køb uden for EU skal der betales moms og told.

Det blev ved besvarelse af spørgsmål 7 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg til L 134 vurderet, at indførelse af en betalingsats ikke ville have betydning for det grænseoverskridende salg. Det fremgår derudover af besvarelse af spørgsmål 2 fra Folketingets Miljøudvalg til L 14, at selvom betalingsatsen dengang blev forhøjet til ca. det dobbelte, betød stigningen for et AA-batteri 7,5 øre, for et AAA-batteri 3,75 øre og for et C-batteri 21 øre. Der var således tale om ganske små prisændringer for de gængse bærbare batterier, da det enkelte batteri har en beskeden vægt. Det blev vurderet, at forhøjelsen af betalingsatsen ikke ville have væsentlig betydning for grænsehandlen.

Miljøstyrelsen vurderer ikke, at en betalingsats i det foreslåede niveau, der er en sænkning i forhold til det nuværende niveau, vil skade dansk erhvervsliv, herunder øge det grænseoverskridende salg. Miljøstyrelsen forstår ikke DE's argumentation for, at det vil anspre til, at der sælges flere billige frem for dyre batterier. Som det fremgår ovenfor, er der tale om få ører pr. batteri, og det vil i givet fald betyde en større procentvis stigning for de billige batterier.

Det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 13 til L 14 fra Folketingets Miljøudvalg, at hvis det skulle vise sig, at betalingsatsen for danske producenter og importører gik ud over salget af bærbare batterier og akkumulatorer i Danmark, ville miljøministeren tage dette op med EU-Kommissionen i forbindelse med en kommende revision af batteridirektivet. Miljøstyrelsen har ikke modtaget en sådan henvendelse fra erhvervslivet, men hvis erhvervslivet kan sandsynliggøre, at betalingsatsen går ud over salget af bærbare batterier og akkumulatorer i Danmark, opfordrer Miljøstyrelsen erhvervslivet til at sende en sådan henvendelse til Miljøstyrelsen.

7b) Øvrige bemærkninger til bærbare batterier og akkumulatorer

DPA-System finder det positivt, at der ikke er tvivl om, at Miljøstyrelsen har tilsynsforpligtelsen for de såkaldte free ridere.

DE mener, at den årlige pris- og lønregulering vil betyde stigende udgifter for virksomhederne.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår tilsyn med free ridere bemærker Miljøstyrelsen, at den gældende § 46 i batteribekendtgørelsen fastsætter, hvem der er tilsynsmyndighed.

For så vidt angår pris- og lønreguleringen bemærker Miljøstyrelsen, at betalingsatsen er blevet pris- og lønreguleret, siden den blev indført pr. 1. januar 2009. Reguleringen sker for at undgå ændringer af betalingsatsens størrelse som følge af den almindelige pris- og lønudvikling og sker med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. I perioden 2012-2014 har reguleringen samlet udgjort 0,13 kr. pr. kilo. Der er ikke foretaget ændringer i lovforslaget i relation til ovenstående punkter om bærbare batterier og akkumulatorer.

8) Beredskabsplaner

Energi- og Olieforum oplyser, at de kan støtte de foreslåede ændringer af miljøbeskyttelsesloven for så vidt angår ændringerne i forhold til beredskabsplaner. Advokatrådet bifalder den nye hjemmel i

miljøbeskyttelsesloven til at fastsætte regler om offentligheden inddragelse i forbindelse med udarbejdelse af eksterne beredskabsplaner for listevirksomheder.

DI støtter præciseringen af hjemmelsgrundlaget i miljøbeskyttelsesloven for krav om udarbejdelse af eksterne beredskabsplaner på miljøområdet og til inddragelse af offentligheden i forbindelse med udarbejdelsen af sådanne planer. DI henviser til artikel 22 i direktiv 2012/18/EU (Seveso III) og anbefaler, at ministeren ved anvendelse af hjemlerne har fokus på virksomhedsfølsomme oplysninger og ved inddragelse af offentligheden tager hensyn til den nationale strategi for forebyggelse af terroraktioner. DI henviser endvidere til den nye ændring af VVM-direktivet og opfordrer Miljøministeriet til at arbejde for at udnytte fordelene ved en koordinering af VVM, IED-miljøgodkendelser og risikogodkendelser.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Anvendelsen af de nye hjemler om eksterne beredskabsplaner vil respektere balancen mellem på den ene side hensynet til åbenhed og borgerinddragelse og på den anden side hensynet til beskyttelse af offentlige og private interesser, som både Seveso-direktivet og miljøoplysningsdirektivet forudsætter. Administrationen af de gældende regler om eksterne beredskabsplaner, herunder reglerne i risikobekendtgørelsen, er på samme måde underlagt denne balance.

VVM-direktivet gav også før ændringen i 2014 mulighed for at koordinere sagsbehandlingen efter direktivet med andre godkendelsesprocedurer. Miljøministeriet arbejder løbende for at sikre indbyrdes koordinering af de sagsgange mv., der følger af flere tilgrænsende regelsæt og vil også være opmærksom på det i forhold til de områder, som DI fremhæver. De gældende regler på miljøområdet sikrer allerede en koordinering af VVM, miljøgodkendelser og sagsbehandlingen på risikoområdet. På virksomhedsområdet følger VVM-myndighedskompetencen således den myndighed, som også er miljøgodkendelsesmyndighed efter miljøbeskyttelsesloven. Tilsvarende sikrer risikobekendtgørelsen, at risikosagsbehandlingen sker i takt med miljøgodkendelsessagen og med miljømyndigheden som koordinerende myndighed i forhold til de øvrige risikomyndigheder.