



Lovforslag nr. L 31

Folketinget 2013-14

Fremsat den 3. oktober 2013 af miljøministeren (Ida Auken)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler

(Forhøjelse af miljøbidrag og ophævelse af reglerne om betaling af skrotningsbidrag)

#### § 1

I lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, som ændret ved lov nr. 385 af 6. juni 2002 og § 106 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* ændres fra »Lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler« til:

**»Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler«**

2. I § 1 ændres »affaldshåndteringen samt opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v.« til: »affaldshåndtering.«

3. § 2, *stk. 4*, ophæves.

4. I § 3 ændres »60 kr.« til: »101 kr.«.

5. *Kapitel 3 a* ophæves.

6. I § 8, *stk. 2*, ændres »Miljøstyrelsen« til: »ministeren«, og »der træffer den endelige administrative afgørelse« udgår.

7. § 8 a, *stk. 1* og 2, ophæves.

*Stk. 3* og 4 bliver herefter *stk. 1* og 2.

8. I § 8 a, *stk. 4*, der bliver *stk. 2*, ændres »*stk. 3*« til: »*stk. 1*«.

#### § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. april 2014.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4 finder anvendelse fra den første ordinære opkrævning af forsikringspræmie efter lovens ikrafttræden.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

1. Indledning
  - 1.1. Lovforslagets hovedindhold
  - 1.2. Baggrund for og formål med skrotningsgodtgørelsen
2. Hovedpunkter i lovforslaget
  - 2.1. Forhøjelse af miljøbidraget
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Lovforslagets udformning
  - 2.2. Ophævelse af kapitel 3 a om skrotningsbidrag
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Lovforslagets udformning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte virksomheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

#### 1.1. Lovforslagets hovedindhold

Der er behov for at sikre balance mellem udgifter og indtægter i forbindelse med udbetaling af skrotningsgodtgørelse for udtjente person- og varebiler, idet antallet af udtjente biler er steget markant de seneste år. Hovedformålet med lovforslaget er derfor at foreslå en forhøjelse af miljøbidraget fra 60 kr. til 101 kr. Som et yderligere bidrag til at sikre den nødvendige balance på ordningen, vil bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler samtidig blive ændret, så skrotningsgodtgørelsen nedjusteres fra 1.750 kr. til 1.500 kr.

Det foreslås desuden at ophæve lovens kapitel 3 a om producenternes betaling af skrotningsbidrag for biler markedsført i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006, da disse bestemmelser ikke længere finder anvendelse.

#### 1.2. Baggrund for og formål med skrotningsgodtgørelsen

Formålet med skrotningsgodtgørelsen er at give den enkelte bilejer et økonomisk incitament til at aflevere sin udtjente bil hos en godkendt og miljø- eller kvalitetscertificeret autoophugger med henblik på at sikre en miljømæssig forsvarlig håndtering af udtjente biler. Ved ordningens etablering i 2000 blev en skrotningsgodtgørelse på 1.500 kr. pr. udtjent bil indført. Skrotningsgodtgørelsen skulle dengang finansiere omkostningen ved at aflevere sin bil hos en miljøgodkendt certificeret autoophugger, samt give bilejeren en mindre kontant præmie. I 2000 udgjorde den gennemsnitlige omkostning ved at aflevere sin udtjente bil ca. 1.000 kr., hvilket betyder, at der ved ordningens start gennemsnitligt var en økonomisk præmie på ca. 500 kr. for at aflevere sin bil hos en godkendt ophugger.

I 2007 blev der som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer indført producentansvar for både nye og gamle biler. Det betyder, at enhver bilproducent/importør skal sikre, at en bilejer kan aflevere sin udtjente bil uden omkostninger til en godkendt ophugger. De danske bilimportører har til dette formål etableret en kollektiv ordning (Refero), som omfatter ca. 40 ophuggere ud af de ca. 220 godkendte ophuggere. Hos de ophuggere, som indgår i Refero-ordningen, kan bilejere aflevere udtjente biler uden omkostninger. Ophuggere, der ikke er en del af denne ordning, kan tage penge for at modtage udtjente biler.

Producentansvaret omfatter kun selve miljøbehandlingen og dækker derfor ikke omkostninger til transport til ophuggeren og administration i forhold til afmelding i motorregisteret m.v. I dag koster det typisk 500 kr. for transport af en udtjent bil til nærmeste ophugger og 250 kr. for administration i forhold til afmelding i motorregisteret, indsendelse af anmodning om skrotningsgodtgørelse m.v. Desuden kan ophuggeren opkræve betaling for affaldshåndteringen, hvis væsentlige dele mangler på den udtjente bil. Dette følger af EU-direktivet om udrangerede køretøjer, og er reguleret i § 18 i bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra. Af bestemmelsen fremgår det, at beløbet højst må svare til materialeverdien af de manglende komponenter, og at det højst må udgøre 300 kr. for en manglende motor, 100 kr. for en manglende gearkasse og 100 kr. for en manglende katalysator. Bilejeren kan vælge selv at varetage administrationen samt selv at transportere sin udtjente bil til ophuggeren.

Som følge af det producentansvar, der trådte i kraft i 2007, fungerer ordningen med skrotningsgodtgørelse i dag som supplerende incitament til at aflevere udtjente biler hos god-

kendte ophuggere, fordi der oveni muligheden for at aflevere sin udtjente bil uden omkostninger gives en økonomisk præmie, som kan dække eventuelle omkostninger til transport m.v. Den nuværende skrotningsgodtgørelse på 1.750 kr. indebærer, at der efter de ovenfor beskrevne typiske omkostninger til ophuggeren er mellem 500-1.750 kr. tilbage til bilejeren i såkaldt ”præmie”, hvis bilen afleveres hos en ophugger omfattet af producentansvarsordningen. Ved at reducere skrotningsgodtgørelsen til 1.500 kr. vil dette beløb udgøre mellem 250-1.500 kr. afhængigt af den udtjente bils stand.

## 2. Hovedpunkter i lovforslaget

### 2.1. Forhøjelse af miljøbidraget

#### 2.1.1. Gældende ret

I 1999 vedtog Folketinget lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med skrotning af biler, se L 216, FT 1998-1999, FF 6004, 7135, 7395, Till. A 5238, Till. B 1026 og 1374, Tillæg C 820. Loven er senere ændret ved lov nr. 385 af 6. juni 2002, se L 132, FT 2001-2002, 2. samling, FF 2957, 6148, 6536, Till. A 3652, Till. B 467, Till. C 437 og lov nr. 428 af 6. juni 2005, se L 111, FT 2004-2005, 2. samling, FF 793, FF 3489, FF 3631, Till. A 4357, Till. B 584 og Till. C 256. Loven indførte en ordning, hvorefter alle ejere af en person- eller varebil skal betale et årligt miljøbidrag til brug for finansiering af en skrotningsgodtgørelse, som udbetales til bilejeren, når denne afleverer sit udtjente køretøj til en godkendt ophugger.

Ifølge lovens § 3, stk. 1, udgør miljøbidraget, som ejeren af en person- og varebil opkræves sammen med den lovpligtige ansvarsforsikring, 60 kr.

Det følger af lovens § 6, stk. 4, at ministeren fastsætter størrelsen af godtgørelsen. Beløbet er i dag fastsat til 1.750 kr. i § 8, stk. 1, i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med opugning og skrotning af biler.

#### 2.1.2. Lovforslagets udformning

Ordningen er statsfinansielt neutral og skal balancere over en fireårig periode, jf. Finansministeriets budgetvejledning. Behovet for at justere satserne i ordningen er opstået, fordi et tidligere overskud på ordningen (200 mio. kr.) i forlængelse af seneste opgørelse, herunder revision i 2013, er nedbragt til et underskud på 20 mio. kr. ved udgangen af 2012. Det foreslås derfor, at miljøbidraget øges fra 60 kr. til 101 kr. Forslaget skal sikre, at der opnås balance mellem indtægterne i form af miljøbidrag og udgifterne i form af godtgørelse og administration af ordningen. Overskuddet på ordningen blev oparbejdet i årene 2000 - 2002, idet der ikke blev skrottet så mange biler, som forventet ved indførelse af ordningen. Miljøbidraget udgjorde oprindeligt 90 kr., men blev ved lov nr. 385 af 6. juni 2002 om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med opugning og skrotning af biler (se L 132, FT 2001-2002, 2. samling) nedjusteret til 60 kr. for at bidrage til at afvikle overskuddet. På samme tidspunkt blev skrotningsgodtgørelsen desuden opju-

steret fra 1.500 kr. til 1.750 kr., idet omkostningerne til affaldsbehandling blev øget som følge af skærpede EU-krav til genanvendelse af glas og plast fra udtjente biler. Da der blev indført producentansvar i 2007 ændrede ordningen karakter og fungerede derfra som supplerende incitament til at aflevere udtjente biler hos godkendte ophuggere. Skrotningsgodtgørelsen blev i forbindelse med indførelse af producentansvar i 2007 fastholdt på 1.750 kr.

Den hurtige afvikling af overskuddet skyldes en markant stigning i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser siden 2010, hvor der ses en stigning på ca. 10 pct. om året, så der nu udbetales skrotningsgodtgørelse for omkring 120.000 biler om året. Indtægter på ordningen stiger ikke i samme omfang, og hvis 10 pct. stigningen fortsætter, vil der ved udgangen af 2013 være et underskud på ca. 98 mio. kr. Ved udgangen af august måned 2013 ses en stigning på 12,7 pct. i forhold til samme periode det foregående år.

I fastsættelsen af den nye miljøbidragssats, er det forudsat, at skrotningsgodtgørelsen nedsættes til 1.500 kr. pr. 1. februar 2014 og at der også i 2013 vil være en stigning på 10 pct. i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser. Der antages på den baggrund en gennemsnitlig årlig stigning på 8 pct. i årene 2014 til 2017. Det forventes, at antallet af udtjente biler vil falde lidt som følge af den midlertidige forhøjelse af reparationsgrænsen for totalskadede biler i 2014 og 2015, der fremgår af Vækstplan Danmark. Skatteministeriet vurderer, at dette vil berøre omkring 2.000 køretøjer pr. år. Det er desuden antaget, at bestanden af person- og varebiler (og dermed indtægten fra miljøbidraget) vil stige med 1 pct. årligt, idet der har været stigning i bilbestanden de sidste fem år. Det er desuden medregnet, at det forhøjede miljøbidrag ikke vil være fuldt indfaset i 2014, jf. lovforslagets § 2, stk. 2.

Ved forhøjelse af miljøbidraget og samtidig nedsættelse af skrotningsgodtgørelsen til 1.500 kr. tilstræbes det, at det akkumulerede underskud gradvis afvikles frem til udgangen af 2017, hvor det vurderes, at ordningen vil være i balance. Det er dog forbundet med relativ stor usikkerhed at vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet, men de foreslåede satser vil gøre ordningen robust overfor en fortsat stigning i antallet af udtjente biler.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4, kan der dog senere ske en regulering af skrotningsgodtgørelsens størrelse, hvis udviklingen i bilbestand og antal udtjente biler, bliver anderledes end forudsat.

Det er vanskeligt at vurdere præcis, hvor høj skrotningsgodtgørelsen skal være for, at der er det rette incitament for bilejeren. Det vurderes, at en skrotningsgodtgørelse på 1.500 kr. vil kunne sikre en fortsat velfungerende ordning. Incitamentet til at aflevere den udtjente bil til en godkendt ophugger mindskes en smule, men vurderes fortsat at være i en størrelsesorden, som gør det attraktivt for bilejeren at aflevere sin udtjente bil frem for at henstille den enten på privat grund, offentlig vej eller i naturen eller aflevere den til en autoophugger uden godkendelse.

Ordnungen vil blive evalueret 1 år efter lovens ikrafttræden. Evalueringen vil blive finansieret over miljøbidraget. For at modvirke eventuelle negative konsekvenser af at nedsætte skrotningsgodtgørelsen vil der desuden fremadrettet blive afholdt jævnlige informationskampagner om ordningen, så det sikres, at borgerne er informeret om korrekt adfærd i forhold til håndtering af udtjente biler, herunder muligheden for at få udbetalt skrotningsgodtgørelse. Det årligt forventede budget til informationskampagner skal således også anvendes på at forebygge skrotning hos uautoriserede ophuggere. Dette kan dels ske ved at oplyse forbrugerne om muligheden for skrotningsgodtgørelse og om, at det ikke er lovligt at gøre brug af en ophugger, der ikke er miljøgodkendt og certificeret efter reglerne udstedt med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven, og dels ved at vejlede kommunerne nærmere om kommunernes håndhævelse af disse regler.

Miljøbidraget opkræves af forsikringsselskaberne via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4. Øvrige bestemmelser vedr. opkrævning af miljøbidraget fremgår af § 1 i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

## 2.2. Ophævelse af kapitel 3 a om skrotningsbidrag

### 2.2.1. Gældende ret

I 2002 blev der som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer indført producentansvar for nye biler, hvilket betød, at bilproducenter eller de bilimportører, der markedsførte et køretøj efter 1. juli 2002, skulle afholde alle eller en betydelig del af udgifterne til affaldshåndteringen. Som følge af at Danmark allerede på dette tidspunkt havde indført ordningen med skrotningsgodtgørelse som en finansiering af affaldshåndtering, blev bestemmelsen i direktivet implementeret ved at producenterne/bilimportørerne bidrog til finansiering af denne ordning ved at indbetale et skrotningsbidrag pr. indregistreret motorkøretøj. Der blev således ved lov nr. 385 af 6. juni 2002 om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (L 132, FT 2001-2002, 2. samling) bl.a. indsat et nyt kapitel 3 a i loven med reglerne herom.

Producenters og importørers pligt til betaling af skrotningsbidrag er, jf. lovens § 7 b, gældende i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006, idet forventningen var, at der ville blive indført producentansvar for alle biler fra 1. januar 2007. Dette skete ved en ændring af miljøbeskyttelsesloven, jf. lov nr. 508 af 7. juni 2006 om ændring af miljøbeskyttelsesloven (producentansvar for person- og varebiler), se L 214, FT 2005-2006).

### 2.2.2. Lovforslagets udformning

Det foreslås, at lovens kapitel 3 a om producenternes indbetaling af skrotningsbidrag (og andre bestemmelser med tilknytning hertil) ophæves, idet indbetaling af skrotningsbidrag ikke længere er nødvendigt. Dette skyldes, at der pr. 1. januar 2007 i miljøbeskyttelsesloven (lov nr. 508 af 7. juni

2006) blev indført producentansvar for alle biler, og at producenterne derfor fra dette tidspunkt har fået det fulde ansvar for at afholde udgifterne til affaldshåndtering, dvs. at sikre, at en bilejer kan aflevere sin udtjente bil uden omkostninger til godkendt ophugger. Behovet for at indbetale skrotningsbidrag er derfor bortfaldet, idet producenterne/bilimportørerne i stedet for at medfinansiere skrotningsgodtgørelsesordningen nu stiller mulighed for gratis aflevering af udtjente biler til rådighed igennem den kollektive ordning Refero.

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Ændringen af miljøbidragets størrelse og de øvrige forslag til ændringer af loven vil ikke have hverken positive eller negative konsekvenser for stat, regioner og kommuner. Det fremgår af bemærkningerne til loven, at miljøbidraget skal dække udgifterne til en godtgørelsesordning, herunder omkostninger til administration af og information om ordningen.

Administration af udbetalingen af skrotningsgodtgørelse varetages fortrinsvis af den af miljøministeren udpegede eksterne administrator, jf. lovens §§ 7 og 8. Det er i dag Miljøordning for Biler, som er en selvejende institution, der er udpeget af ministeren, jf. § 7, stk. 1, i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Miljøstyrelsen varetager også administrative opgaver i forbindelse med ordningen, herunder sagsbehandling af dispensationssager, samt træffer afgørelser i de sager, hvor Miljøordning for Biler ikke finder betingelserne for udbetaling af skrotningsgodtgørelse opfyldt, eller hvor der opstår tvivl, om betingelserne er opfyldt, jf. § 13, stk. 3, i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Miljøbidraget forudsættes at skulle dække offentlige myndigheders omkostninger til opkrævning af bidraget. Det er således forudsat, at miljøbidraget skal finansiere både omkostninger hos den udpegede administrator, som i dag er Miljøordning for Biler, samt omkostninger til Miljøstyrelsens administration. Siden ordningens etablering har Miljøstyrelsen været kompenseret med 100.000 kr. årligt indenfor ordningen. Dette modsvarer imidlertid ikke styrelsens anvendte tid. Det forudsættes derfor, at styrelsen fremover bliver kompenseret årligt med et beløb, der svarer til styrelsens anvendte tid. Der forventes en stigning i kompensation på mellem 100.000 og 400.000. Hertil kommer et forventet årligt budget til informationskampagner på 700.000 kr., som også finansieres af miljøbidraget.

Administrationsomkostningerne har og vil fortsat have marginal betydning for miljøbidragets størrelse. Hvis Miljøstyrelsens kompensation forhøjes med 400.000 kr. pr. år svarer det til 0,4 kr. pr. indregistreret person- og varebiler årligt.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Miljøbidraget opkræves af forsikringsselskaberne via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4. Forsikringsselskaberne vil derfor have administrative omkostninger knyttet til at ændre satsen på miljøbidraget, idet der skal ændres i selskabernes administrative systemer. Der vil være tale om engangsomkostninger af mindre omfang.

Lovforslaget skønnes ikke i øvrigt at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Skrotningsgodtgørelsen vil fortsat være af en sådan størrelse, at incitamentet til at aflevere sin udtjente bil hos godkendte ophuggere bevares. De godkendte ophuggere kan således fastholde, at bilejerne afleverer deres udtjente bil hos dem, og der sker dermed ikke ændring i disse virksomheders forretningsgrundlag. Udover de miljømæssige fordele ved at fastholde, at udtjente biler afleveres hos godkendte ophuggere, er der også tale om at fastholde arbejdspladser i en branche, der i høj grad beskæftiger ufaglærte. Branchen vurderer, at godkendt autoophug i dag beskæftiger omkring 700 ansatte.

Varebiler og firmabiler er også omfattet af reglerne for skrotningsgodtgørelse. En forøgelse af miljøbidraget vil derfor betyde en økonomisk konsekvens for den del af erhvervslivet, som anvender firma- og varebiler. En forøgelse af miljøbidraget på 41 kr. pr. varebil pr. år giver merudgifter på i alt ca. 17 mio. kr. i 2014. Denne merudgift er estimeret under antagelse af, at samtlige varebiler er indregistreret af virksomheder. Der vil desuden også ske en forøgelse af miljøbidraget på 41 kr. pr. firmabil. Samlet set vurderes det dog, at omfanget af disse forøgede omkostninger er minimalt set i forhold til øvrige udgifter til vare- og firmabiler, f.eks. brændstof, vægtafgift m.v. Virksomheder, der skrotter deres varebiler, modtager desuden skrotningsgodtgørelse, hvilket vurderes at øge brugtsalgs-værdien af varebiler.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget vil sikre en velfungerende ordning. Skrotningsgodtgørelsen anses fortsat at være i en størrelsesorden, som gør det attraktivt for bilejeren at aflevere sin udtjente bil til godkendte ophuggere fremfor at henstille den enten på privat grund, offentlig vej eller i naturen. Ophugning og miljøbehandling hos godkendte og miljø- eller kvalitetsledelsescertificerede ophuggere betyder, at der føres tilsyn med virksomheden via miljøgodkendelsen, samt

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ingen

årlige audits foretaget af uafhængig tredjepart som f.eks. Dansk Standard og Det Norske Veritas m.fl. Desuden sikrer ordningen, at genanvendelses- og nyttiggørelsesmål i EU-direktiv 2000/53/EF af 18. september om udrangerede køretøjer overholdes.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen direkte EU-retlige aspekter. Loven understøtter dog en efterlevelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, EF-Tidende 2000, nr. L 269, side 34, idet skrotningsgodtgørelsen giver bilejerne yderligere incitament til at anvende de miljøgodkendte og certificerede autoophuggere. Det betyder, at lovforslaget således giver incitament til, at direktivets miljømålsætninger efterleves og til, at der i overensstemmelse med direktivet udstedes en skrotningsattest, når et udtjent køretøj afleveres til miljøbehandling, idet dette bl.a. er forudsætningen for, at der kan udbetales en skrotningsgodtgørelse.

#### 8. Hørte virksomheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Danske Regioner, KL, 3F, Advokatsamfundet, Akademiet for de tekniske videnskaber, Arbejdsbevægelsens Erhvervsråd, Autig (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark), Bilgenbrug Danmark, Boligselskabernes Landsforening, CAD (De frie autoværksteder) Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, CONCITO, Copenhagen Ressource Institute, COOP Danmark, DAKOFA, Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Autogenbrug, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Veteran Bilklub (DVK), De Danske Bilimportører (DBI), De Samvirkende Købmænd (DSK), DI, DPA-System, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Revisorer, Det Økologiske Råd, Energi- og olieforum, FDM, Finansrådet, Forbrugerrådet, FORCE Technology, Foreningen af Auto og Industrilakerere (FAI), Foreningen af Miljømedarbejdere i kommunen (ENVINA), Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Forsikring & Pension, Friluftsrådet, Genvindingsindustrien, Greenpeace, Håndværksrådet, Informationscenter for Miljø & Sundhed, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), Kommunalteknisk Chefforening (KTC), Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Miljøordning for Biler, NOAH og Plastindustrien i Danmark.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre administrative omkostninger for forsikringselskaberne i forbindelse med ændring af miljøbidragets størrelse i administrative systemer. For virksomheder med vare- og firmabiler: årlig merudgift pr. bil på 41 kr. I alt for erhvervslivet udgør dette en årlig udgift på ca. 17 mio. kr. i 2014 for varebiler.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Fastholdelse af incitamentet til at aflevere udtjente biler hos godkendte ophuggere vil sikre fortsat miljøbehandling af farlige stoffer og væsker, samt sikre genanvendelse og nyttiggørelse af ressourcerne i udtjente biler.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det foreslås at udelade ordet »skrotningsbidrag« i lovens titel, da kapitel 3 a om producenternes betaling af skrotningsbidrag for køretøjer markedsført i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006, (og andre bestemmelser i tilknytning hertil) foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

##### Til nr. 2

Det foreslås at ændre formålsbestemmelsen i lovens § 1, stk. 1, således at opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v. ikke længere indgår i formålet. Forslaget er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af lovens kapital 3 a om bilimportørernes og producenternes betaling af skrotningsbidrag, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

##### Til nr. 3

Det foreslås at § 2, stk. 4, der indeholder henvisninger til bestemmelser i kapitel 3 a om skrotningsbidrag, ophæves. Forslaget er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af lovens kapitel 3 a om bilimportørernes og producenternes betaling af skrotningsbidrag for køretøjer markedsført i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

##### Til nr. 4

Beløbet i lovens § 3 foreslås forhøjet fra 60 kr. til 101 kr.

Ved denne forhøjelse af miljøbidraget og samtidige ændring af § 8, stk. 1, i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, således at skrotningsgodtgørelsen nedsættes fra 1.750 kr. til 1.500 kr. tilstræbes det, at det akkumulerede underskud gradvist kan afvikles frem til udgangen af 2017, hvor det vurderes, at ordningen vil være i balance. Det er dog forbundet med relativ stor usikkerhed at

vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet, men de foreslåede satser vil gøre ordningen robust overfor en fortsat stigning i antallet af udtjente biler.

Baggrunden for de foreslåede satser er en forventet fortsat stigning i antallet af udtjente biler, jf. afsnit 2.1.2 i de almindelige bemærkninger. Såfremt udviklingen i bilbestand og antallet af udtjente biler bliver anderledes end forudsat, vil der kunne skabes balance på ordningen ved at regulere skrotningsgodtgørelsens størrelse med hjemmel i bemyndigelsen i den gældende lovs § 6, stk. 4.

##### Til nr. 5

Det foreslås at ophæve lovens kapitel 3 a om bilimportørers og producenteres betaling af skrotningsbidrag for køretøjer markedsført i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006.

Kapitel 3 a kan ophæves, idet pligten for bilimportører og producenter til at indbetale skrotningsbidrag ophørte med udgangen af 2006, jf. den gældende lovs § 7 b. Dette skyldes, at der pr. 1. januar 2007 blev indført producentansvar for alle biler, og at producenterne derfor fra dette tidspunkt har fået det fulde ansvar for at afholde udgifterne til affaldshåndtering, dvs. at sikre at en bilejer kan aflevere sin udtjente bil uden omkostninger til godkendt ophugger. Behovet for at indbetale skrotningsbidrag er derfor bortfaldet, idet producenterne/bilimportørerne i stedet for at medfinansiere skrotningsgodtgørelsesordningen, nu stiller mulighed for gratis aflevering af udtjente biler til rådighed igennem den kollektive ordning Refero.

##### Til nr. 6

Det foreslås at ændre § 8, stk. 2, således at »Miljøstyrelsen« erstattes af »ministeren«. Kompetencen til at træffe afgørelser, når betingelserne for ydelse af godtgørelse ikke er opfyldt, eller der er øvrige tvivlsspørgsmål, forudsættes delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af lovens delegationsbe-

stemmelse, jf. § 8 a. Ændringen vil derfor ikke medføre ændringer i den hidtidige praksis.

Som konsekvens af den foreslåede ændring foreslås det, at sætningen ”der træffer den endelige administrative afgørelse,” udgår af § 8, stk. 2, da det altid er ministeren, der træffer den endelige administrative afgørelse, når andet ikke er bestemt.

Til nr. 7

Det foreslås at ophæve § 8 a, stk. 1 og 2, som en konsekvens af, at kapitel 3 a om producenternes betaling af skrotningsbidrag for køretøjer markedsført i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006, (og andre bestemmelser i tilknytning hertil) foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 8

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at det foreslås at ophæve lovens § 8 a, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7.

#### *Til § 2*

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 1. april 2014. En ændring af miljøbidraget kræver ændringer i for-

sikringselskabernes databaser og faktureringsystemer. Brancheforeningen Forsikring & Pension har i den forbindelse oplyst, at forsikringselskaberne har behov for et varsel på min. 3 måneder fra Folketingets vedtagelse til at kunne implementere det ændrede miljøbidrag fra 60 kr. til 101 kr. i deres administrative systemer.

Der er indsat en overgangsbestemmelse i § 2, stk. 2 for at sikre, at loven ikke medfører en regulering (forhøjelse) af miljøbidraget med tilbagevirkende kraft. Overgangsbestemmelsen betyder eksempelvis – forudsat, at lovforslaget vedtages med ikrafttræden 1. april 2014 – at en forsikringstager med et løbende forsikringsforhold med vilkår om årlig ordinær opkrævning i 1. kvartal, vil blive opkrævet 60 kr. for hele 2014, mens en forsikringstager med et løbende forsikringsforhold med vilkår om opkrævning to gange årligt, vil blive opkrævet 30 kr. ved den første ordinære opkrævning i 1. kvartal 2014 og 50,50 kr. ved den næste ordinære opkrævning i 2014. En forsikringstager med løbende forsikringsforhold med vilkår om månedlig opkrævning vil blive opkrævet 5 kr. månedligt i januar, februar og marts 2014 og 8,41 kr. månedligt resten af året.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende ret**Lovforslaget*

## § 1

I lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med opbrugning og skrotning af biler, som ændret ved lov nr. 385 af 6. juni 2002 og § 106 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* ændres fra »Lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med opbrugning og skrotning af biler« til:

**Lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med opbrugning og skrotning af biler.**

**»Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med opbrugning og skrotning af biler«.**

§ 1. Loven har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse ved aflevering af affald i form af motorkøretøjer til affaldshåndtering samt opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v.

2. I § 1 ændres »affaldshåndteringen samt opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v.« til: »affaldshåndtering.«

§ 2. Loven omfatter følgende motorkøretøjer:

- 1) Biler, der er indrettet til at benyttes til befordring af højst 9 personer føreren medregnet (personbil M1), og
- 2) biler, der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3500 kg (varebil N1).

*Stk. 2.* Ved forsikringsselskaber forstås i denne lov de forsikringsselskaber eller disses repræsentanter, jf. § 2, stk. 1, i lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v., der tegner ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

*Stk. 3.* Loven gælder ikke for motordrevne køretøjer, der er omfattet af færdselslovens bestemmelser om selvforsikrede køretøjer og som følge heraf ikke er dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab.

*Stk. 4.* Dog gælder §§ 7 a, 7 b og 7 c for de i stk. 3 nævnte køretøjer.

3. § 2, *stk. 4*, ophæves.



§ 3. Ejeren af en bil, der er omfattet af § 2 og indregistreret i Danmark, skal årligt betale et miljøbidrag på 60 kr.

4. I § 3 ændres »60 kr.« til: »101 kr.«.

### Kapitel 3 a - Skrotningsbidrag

5. Kapitel 3 a ophæves.

§ 7 a. Den, der erhvervsmæssigt importerer eller i Danmark fremstiller motorkøretøjer i form af personbiler (M1) eller varebiler (N1) skal, medmindre motorkøretøjet ikke bliver indregistreret i Danmark, betale et skrotningsbidrag, jf. § 7 b, til skrotning af udtjente motorkøretøjer.

§ 7 b. Det i § 7 a nævnte bidrag udgør:

- 1) 1,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2002,
- 2) 3,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2003,
- 3) 7,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2004,
- 4) 10,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2005 og
- 5) 15,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2006.

*Stk. 2.* Skrotningsbidraget indbetales til miljøministeren.

*Stk. 3.* Betales skrotningsbidraget ikke rettidigt, skal der betales rente herfor. Forrentning sker fra forfaldsdato for skrotningsbidraget. Skrotningsbidraget forrentes med 1,3 pct. i månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdato.

§ 7 c. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen af skrotningsbidraget, herunder om opkrævning og indbetaling.

*Stk. 2.* Miljøministeren kan fastsætte regler om, at administrationen af skrotningsbidraget henlægges til private organisationer, foreninger, virksomheder eller lignende. Miljøministeren kan herunder fastsætte regler om

- 1) kontrol og tilsyn med private organisationer, foreninger, virksomheder eller lignende, som administrerer skrotningsbidraget, herunder om regnskab, regnskabsinstruks og beretning samt revision i henhold til en af miljøministeren fastsat revisionsinstruks,
- 2) private organisationers, foreningers, virksomheders eller lignendes opbevaring af materiale om administration af skrotningsbidraget, herunder om opkrævning og indbetaling, og
- 3) tilvejebringelse og videregivelse af oplysninger og dokumentation af enhver art om administration

af skrotningsbidraget, herunder om opkrævning og indbetaling, til brug for myndighedernes kontrol med ordningen.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan i forbindelse med, at administrationen af skrotningsbidraget henlægges til private organisationer, foreninger, virksomheder eller lignende, fastsætte regler om, at den, der erhvervsmæssigt importerer eller i Danmark fremstiller motorkøretøjer i form af personbiler eller varebiler, jf. § 7 a, skal lade sig registrere hos de private organisationer, foreninger, virksomheder eller lignende, der administrerer skrotningsbidraget.«

**§ 8.** Administrationen af godtgørelsesordningen udøves af en af miljøministeren udpeget administrator. Miljøministeren fastsætter revisionsinstruks for administrator.

*Stk. 2.* Alle tilfælde, hvor den af miljøministeren godkendte administrator ikke finder betingelserne for ydelse af godtgørelse opfyldt, eller hvor der opstår tvivlsspørgsmål, forelægges snarest Miljøstyrelsen, der træffer den endelige administrative afgørelse.

**§ 8 a.** Miljøministeren fører tilsyn med, at reglerne i kapitel 3 a om skrotningsbidraget og de regler, der er fastsat med hjemmel i § 7c, overholdes.

*Stk. 2.* Afgørelser, der træffes i henhold til reglerne i kapitel 3 a om skrotningsbidrag og de regler, der er fastsat med hjemmel i § 7c, kan påklages til miljøministeren.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan bemyndige en under ministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der er tillagt ministeren.

*Stk. 4.* Miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 3, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

**6.** I § 8, *stk. 2*, ændres »Miljøstyrelsen« til: »ministeren« og »der træffer den endelige administrative afgørelse« udgår.

**7.** § 8 a, *stk. 1* og 2, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 1 og 2.

**8.** I § 8 a, *stk. 4*, der bliver stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 1«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. april 2014.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4 finder anvendelse fra den første ordinære opkrævning af forsikringspræmie efter lovens ikrafttræden.