

NOTAT



Jord & Affald  
J.nr. MST-7012-00021  
Ref. ahl/melga

**Høringsnotat vedrørende "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)**

Udkast til lovforslaget blev sendt i ekstern høring den 2. juli 2013. Høringsfristen udløb den 6. august 2012 kl. 12.00.

Lovforslaget blev sendt i høring hos en bred kreds af myndigheder og organisationer, jf. bemærkningerne til lovforslaget.

Miljøstyrelsen har modtaget i alt 26 høringssvar, hvoraf 16 myndigheder og organisationer oplyser, enten at man ikke har bemærkninger til lovforslaget, eller at man ønsker lovforslaget velkomment. De modtagne høringssvar er sendt til Miljøudvalget sammen med dette notat.

Lovforslaget har endvidere været drøftet på høringsmøde i Miljøstyrelsen den 1. august 2013 med deltagelse af Dansk Industri (DI), Bil Genbrug Danmark (BGD), Forenede Danske Motorejere (FDM), Dansk Autogenbrug (DAG), De Danske Bilimportører (DBI), Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Centralforening af Autoreparatører i Danmark (CAD) og Dansk Erhverv (DE).

Foruden de ændringer, der fremgår af dette notat, er der foretaget korrektioner i lovforslaget efter drøftelser med Justitsministeriet.

*Følgende høringssvar har fremsendt bemærkninger til udkastet til lovforslaget:*

Bil Genbrug Danmark (BGD)  
Forenede Danske Motorejere (FDM)  
Dansk Autogenbrug (DAG)  
De Danske Bilimportører (DBI)  
Dansk Industri (DI)  
Dansk Erhverv (DE)  
Håndværksrådet

Dansk Metal  
Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD)  
Forsikring og Pension

Svarene har især berørt følgende punkter:

1. Skrotningsgodtgørelsens størrelse og finansiering
3. Pristalsregulering
4. Administration af miljøordningen
5. Informationskampagne

I det følgende gennemgås de væsentligste høringssvar til de ovennævnte punkter. Miljøstyrelsens kommentarer hertil er anført i kursiv.

Det skal bemærkes, at høringssvarene kun er gengivet i hovedtræk. Ønskes der detaljerede oplysninger om svarenes indhold, henvises til de fremsendte høringssvar.

### **Generelle bemærkninger**

Alle høringssvar mener, at der fortsat skal være en skrotningsgodtgørelse, og alle høringssvar medgiver samstemmende, at ordningen har en positiv indflydelse på miljøet.

BGD og DAG mener overordnet set, at skrotningsgodtgørelsen skal være større.

CAD og DE og Håndværksrådet udtrykker tvivl om, hvorvidt en skrotningsgodtgørelse af den foreslåede størrelsesorden er tilstrækkelig.

DBI, DI, Dansk Erhverv, Forsikring og Pension og Dansk Metal er grundlæggende positive over for, at myndighederne må justere en tilskudsordning, der skal hvile i sig selv.

#### 1. Skrotningsgodtgørelsens størrelse og finansiering

BGD mener, at skrotningsgodtgørelsens størrelse bør fastholdes på det gældende niveau, eller evt. forhøjes til 2.000 kr., mens DAG foreslår, at skrotningsgodtgørelsen sættes op til 2.500 eller 3.000 kr. Håndværksrådet bemærker, at den foreslåede ændring fra 1.750 kr. til 1.500 kr. er af en marginal størrelse, men tilføjer, at det er vigtigt, at beløbet ikke nedsættes yderligere, hvis incitamentet skal bevares. BGD og DAG foreslår at en forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen finansieres ved, at producenter/bilimportører ved indregistrering af en bil indbetaler et pantbeløb på mellem 1.000 og 2.000 kr. Dette bl.a. også for at imødegå en forventet udvikling, hvor biler har kortere og kortere levetid, inden de skrottes og dermed ikke når at indbetale et miljøbidrag, der svarer til skrotningsgodtgørelsen. Håndværksrådet foreslår også, at der eventuelt indbetales et supplerende engangsbeløb i forbindelse med indregistrering af et køre-

tøj på danske plader, eller alternativt, at ordningen finansieres direkte via bilimportører eller producenter.

CAD bemærker, at det ikke er sikkert, at en skrotningsgodtgørelse på 1.500 kr. vil sikre incitament til, at forbrugeren afleverer sin bil til en certificeret ophugger. CAD bemærker endvidere, at i hvert fald en del af udgifterne ved finansiering, bør overvælttes på producent og importør, frem for bilejerne. CAD efterlyser endelig, at det positive bidrag fra forhøjelsen af reparationsgrænsen angives i procent og at beregningsgrundlaget for lovforslaget fremlægges.

Dansk Erhverv fremhæver, at der ved nedsættelse af skrotningsgodtgørelsen, er risiko for at incitamentet til at aflevere sin bil til skrotning udhules, og at der derved vil komme flere henstillede biler. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der iværksættes en undersøgelse af sammenhængen mellem skrotningsgodtgørelsens størrelse og incitamentet til at aflevere sin bil til skrotning.

DI bemærker, at beregnings- og datagrundlaget er svært gennemskueligt, hvilket besværliggør vurderingen af det reelle omkostnings- og udgiftsniveau og dermed satsernes størrelse.

Nogle interessenter er af den opfattelse, at den foreslåede ordning relativt let vil medføre et opbygget overskud (Forsikring og Pension, DBI og FDM) mens andre interessenter (DAG, DE, BGD og Håndværksrådet) frygter, at ordningen vil komme i underskud.

DBI bemærker, at en frygt for at nedsættelsen af skrotningsgodtgørelse fra 1.750 kr. til 1.500 kr. vil fjerne bilejernes incitament til at aflevere sin bil til skrotning, er ubegrundet. Dels fordi producentansvaret skal sikre bilejeren en omkostningsfri tilbagetagelse af den udtjente bil, dels fordi der ikke historisk kan konstateres en direkte sammenhæng mellem skrotningsgodtgørelsens størrelse og antallet af udbetalte godtgørelser. DBI bemærker, at den foreslåede forhøjelse af miljøbidraget giver ordningen en soliditet, der vil kunne begrunde en evt. senere forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen, og henviser til, at miljøbidraget blot bringes tilbage til det niveau, der var gældende inden den midlertidige nedsættelse af miljøbidraget i år 2002, der skete som følge af overskud på ordningen

FDM mener ikke, at der er dokumenteret et langsigtet behov for ændring af miljøbidraget, i hvert fald ikke så det bliver højere end hvad der var tilfældet inden nedsættelsen af miljøbidraget. FDM bemærker i den forbindelse, at lovændringen lægger op til en forøgelse af bilejernes samlede omkostninger, hvilket FDM finder unødvendigt, set i lyset af, at bilisterne allerede samlet set årligt bidrager med 43 mia. til samfundet. FDM bemærker i øvrigt, at Miljøstyrelsens omkostninger til ordningen bør dækkes af statslige midler.

*Miljøstyrelsens kommentar:*

Miljøstyrelsen har noteret sig, at autoophuggernes brancheforeninger foreslår, at den nuværende ordning suppleres med en form for pant, hvor der indbetales mellem 1.000 -2.000 kr. pr. indregistreret bil, som følger bilen og udbetales ved bilens skrotning. Det er efter Miljøstyrelsens opfattelse ikke hensigtsmæssigt at indføre endnu en ordning med hertil hørende administration. Såfremt der skulle etableres en pantordning vurderer Miljøstyrelsen, at en sådan skal træde i stedet for den nuværende finansieringsmetode med henblik på at undgå dobbelt-administration.

Effekten af at nedsætte skrotningsgodtgørelsen vil blive evalueret i 2015, og i den forbindelse vil det være relevant at medtage den mulige kommende udfordring med et stort antal mini- og mikrobiler, som bl.a. DAG og BGD beskriver. Statistikken viser dog, at det fortsat er forholdsvist gamle biler, der udbetales skrotningsgodtgørelse på. F.eks. ses det i første halvår af 2013, at ca. 70 % af de udbetalte skrotningsgodtgørelser er på biler, der er mellem 16-30 år gamle.

Miljøstyrelsen vurderer, at den nuværende ordning grundlæggende er velfungerende, og at de supplerende initiativer, der foreslås igangsat med årlige informationskampagner og evaluering, bidrager til at imødegå de påpegede problemstillinger om ulovlige ophuggere, kommunalt tilsyn og herreløse biler, som bl.a. ligger til grund for DAG og BGDs forslag om at indføre en supplerende pantordning. Det vurderes derfor ikke at være hensigtsmæssigt at indføre en pantordning som foreslået.

Flere høringssvar giver udtryk for usikkerhed ved de beregninger, der ligger til grund for lovforslaget. Beregningsforudsætningerne fremgår allerede af lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.2, hvoraf det også fremgår, at der er en relativ stor iboende usikkerhed ved beregningerne. Dette skyldes, at eksakte beregninger afhænger af et præcist kendskab til det fremtidige antal årligt skrottede biler, hvilket i sagens natur ikke er muligt.

Der er lagt følgende beregningsforudsætninger til grund ved udarbejdelsen af lovforslaget:

Der er antaget en stigning på 10 pct. i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser i 2013, svarende til ca. 132.000 udbetalte skrotningsgodtgørelser ved udgangen af 2013. Dette betyder, at der forventes et underskud på ordningen på 98 mio. kr. ved udgangen af 2013, idet endelig revision i 2013 viser et underskud på ordningen på 20 mio. kr. ved udgangen af 2013.

Der er antaget en gennemsnitlig årlig stigning på 8 pct. i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser fra 2014 til 2017. Effekten af den midlertidige forhøjelse af reparationsgrænsen for totalskadede biler er indberegnet i 2014 og 2015.

Det er antaget, at bestanden af person- og varebiler vil stige med 1 % årligt. Fra 2.655.221 i 2012 fremskrevet til 2.790.664 i 2017.

Høring af lovforslaget har desuden givet anledning til at rykke ikrafttrædelsestidspunktet 2 måneder fra 1. februar 2014 til 1. april 2014, hvilket betyder en lavere indtægt i 2014 end forventet i høringsudkastet til lovforslaget.

Miljøstyrelsen kan oplyse, at antallet af afmeldte person- og varebiler, som ikke genregistreres i 2012 udgjorde 280.000 stk. Af disse oplyser Skatteministeriet, at mellem 20-35.000 biler årligt eksporteres med tilbagebetaling af registreringsafgift. Herudover eksporteres formentlig et antal biler, som endnu ikke er affald, men hvor der ikke anmodes om tilbagebetaling af registreringsafgiften. Dette antal er ikke kendt.

For så vidt angår den af CAD nævnte forhøjelse af reparationsgrænsen for totalskadede biler, kan Miljøstyrelsen oplyse, at effekten heraf, allerede indgår i de beregninger, der ligger til grund for lovforslaget, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.2. Skatteministeriet har således forud for lovforslagets udarbejdelse oplyst, at ændringerne forventes at medføre et mindre fald i antallet af skrottede biler i 2014 og 2015, således at ca. 2.000 biler årligt vil blive repareret frem for at blive skrottet.

For så vidt angår omkostningerne til Miljøstyrelsens administration af ordningen bemærkes det, at disse omkostninger alene udgør en marginal andel af de samlede omkostninger, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 3. Hertil kommer, at lov om miljøbidrag grundlæggende er vedtaget på "hvile-i-sig-selv"-princippet, hvilket vil sige at ordningen skal være statsfinansiel neutral. Dette vil ikke være tilfældet, hvis Miljøstyrelsens administration og sagsbehandling skal finansieres over det statslige budget.

De fremkomne bemærkninger har på den baggrund ikke, udover det ovenfor nævnte vedrørende evaluering, givet anledning til ændring af lovforslaget. At pristalsreguleringen udgår, jf. høringsnotatets afsnit 2, og ikrafttrædelsestidspunkt rykkes 2 måneder betyder, at miljøbidraget ændres fra 96 kr. 101 kr. for at opnå den nødvendige balance på ordningen. Nedenstående tabel viser den forventede udvikling på ordningen, med de ovenfor angivne forudsætninger og antagelser:

Tabel 1: Udgifter og indtægter ved Miljøbidrag på 101 kr. pr. 1. april				
	2014	2015	2016	2017
Beholdning primo	-96,94	-72,50	-31,61	-9,29
Indtægter (miljøbidrag på 101 kr.)	245,80	276,30	279,07	281,86
Administrationsudgifter	-7,15	-7,23	-7,31	-7,39
Udbetalt skrotningsgodtgørelse	-214,22	-228,18	-249,44	-269,39
Årets resultat	24,44	40,89	22,32	5,08
<b>Beholdning ultimo</b>	<b>-72,50</b>	<b>-31,61</b>	<b>-9,29</b>	<b>-4,22</b>

Det bemærkes, at der er balance på ordningen ved  $\pm 10$  mio. kr.

## 2. Pristalsregulering

Forsikring og Pension bemærker, at ordningens indtægter efter organisationens beregning årligt vil overstige udgifterne med mere end 50 mio. kr., hvorfor det er problematisk og unødvendigt, at der foreslås pristalsregulering af miljøbidraget. Pristalsreguleringen komplicerer en enkel og smidig ordning, uden at det er nødvendigt, og der skabes en unødvendig administrativ byrde for forsikringsbranchen, ikke blot i form af gennemførelse af reguleringen, men også i form af henvendelser fra forbrugerne det første år, hvor reguleringen sker. Hertil kommer, at der ikke er sammenhæng mellem ordningens udgifter og pris- og lønudviklingen, og det er derfor sandsynligt, at en pristalsregulering vil medføre yderligere ubalance. Hvis pristalsreguleringen alligevel gennemføres, er det positivt, at forsikringsbranchen vil blive oplyst om satsen for indekset 4 måneder før en opregulering skal finde sted.

FDM bemærker, at miljøbidragets størrelse ikke bør justeres automatisk og årligt, da det medfører en risiko for, at der oparbejdes overskud på ordningen under hensyntagen til usikkerheden ved vurderingen af antal skrottede biler. FDM foreslår, at bidraget i stedet reguleres årligt ud fra en forventning til de faktiske omkostninger ved ordningen efter indstilling fra bestyrelsen for ”Miljøordning for Biler”.

DBI foreslår, at pristalsreguleringen udgår. Udsvingene i ordningens udgifter ligger alene i det antal biler, der udbetales godtgørelse til, og der er ikke sammenhæng mellem disse udgifter og løn- og prisudviklingen. Hertil kommer, at de foreslåede ændringer generelt vil forbedre ordningens økonomi. Pristalsreguleringen er set i det lys unødvendig, og medfører i øvrigt administrativt besvær for dem, der opkræver bidraget.

DI bemærker, at det umiddelbart forekommer unødvendigt med en årlig pristalsregulering, og henviser til, at det vil medføre øget administration og flere kundehenvendelser til forsikringselskaberne.

Dansk Metal er uforstående over for pristalsreguleringen af miljøbidraget, og henviser til, at skrotningsgodtgørelsen ikke pristalreguleres, selvom argumentet for miljøbidraget har været at det hang sammen med finansieringen af skrotningsgodtgørelsen. Hertil kommer, at udgiften til ordningen alene afhænger af det udbetalte antal skrotningsgodtgørelser, og det er derfor ikke logisk, at miljøbidraget reguleres efter et løn- og prisindeks.

CAD bemærker, at der ikke er behov for pristalsregulering af miljøbidraget. Såfremt miljøbidraget skal pristalsreguleres, skal dette også gøre sig gældende for skrotningsgodtgørelsen.

### Miljøstyrelsens kommentar:

*Miljøstyrelsen er enig i, at der ikke er umiddelbar sammenhæng mellem ordningens udgifter og det anvendte løn- og prisindeks, men at det er en måde at sikre en løbende nødvendig stig-*

ning i indtægt på ordningen. Alternativet er, at miljøbidraget allerede nu øges til et højere beløb. For at undgå flere administrative omkostninger end nødvendigt hos forsikringssekskaberne, imødekommer Miljøstyrelsen høringsparternes ønske om ikke at indføre en årlig pris- og lønregulering. Dette medfører, at miljøbidraget hæves til 101 kr. for at sikre den nødvendige balance over en 4-årig periode, jf. afsnit 1.

### 3. Administration af ordningen

DAG er af den opfattelse, at de dokumentationskrav, der skal opfyldes for at få udbetalt skrotningsgodtgørelse kan medføre, at flere bilejere afleverer deres bil til ulovligt ophug. DAG mener, at den lovlige løsning skal være den nemmeste. DAG foreslår i den forbindelse, at indbetalte miljøbidrag kobles til den enkelte bils stelnummer, og at skrotningsgodtgørelsen udbetales til den person, der kan dokumentere ejerskab til bilen.

BGD bemærker, at det bør være bilens stelnummer, der – uanset tidligere ejerforhold – udløser returpant til bilens ihændeher ved aflevering hos godkendt modtager, og der skal hos de godkendte autoophuggere være mulighed for online tilslutning til miljøordningen med henblik på kontrol. BGD mener endvidere, at administrationen skal flyttes og samordnes med andre pantordninger for at opnå total uafhængighed af sammenfaldende interesser.

CAD tilslutter sig, at det kan være uforholdsmæssigt svært at dokumentere ejerskabet til en bil, der er købt uden at blive omregistreret.

Håndværksrådet foreslår, at der bør sikres dokumentation og gennemsigtighed for, at der ikke allerede er blevet udbetalt skrotningsgodtgørelse på det samme køretøj én gang. Dette kan eventuelt ske gennem det digitale motorregister. CAD nævner også bekymring for dobbelt udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

Dansk Erhverv sætter spørgsmålstegn ved, om underskuddet på ordningen alene har sammenhæng med mange korrekt udbetalte skrotningsgodtgørelser, og henviser til risikoen for, at nogle biler ikke bliver skrottet, men i stedet bliver genindregistreret eller eksporteret efter udbetaling af skrotningsgodtgørelse. CAD bemærker også risikoen for genindregistrering eller eksport.

Forsikring og Pension ønsker en uddybning af, hvornår lovforslaget træder i kraft, hvis det vedtages.

#### Miljøstyrelsens kommentar:

*Dokumentationskrav for ejerskab er ikke fastsat i lov om miljøbidrag, men i bekendtgørelsen, der udmønter det nærmere administrationsgrundlag og Miljøstyrelsens praksis. Bemærkninger, der relaterer sig til dokumentationskrav for ejerskab angår derfor ikke nærværende lov-*

forslag. Miljøstyrelsen er enig i, at administrationen af ordningen bør evalueres, og de nævnte overvejelser vedrørende den fremtidige administration af området vil derfor kunne indgå i den kommende evaluering af ordningen i 2015, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.2.

For så vidt angår Håndværksrådets og CAD's bemærkninger vedrørende dobbelt udbetaling af skrotningsgodtgørelsen, kan Miljøstyrelsen oplyse, at Miljøordning for Biler ved en registrering i det anvendte system ved hver enkelt skrotningsattest kontrollerer, at der ikke allerede er udbetalt skrotningsgodtgørelse for den pågældende bil. Miljøstyrelsen rejser efter fast praksis tilbagesøgningskrav, i de tilfælde hvor det viser sig, at der uretmæssigt har været udbetalt skrotningsgodtgørelse.

Miljøstyrelsen medgiver, at der ikke findes tal for om, og i givet fald, hvor mange biler, der eksporteres ulovligt, selvom der er udbetalt skrotningsgodtgørelse. Miljøstyrelsen kan dog oplyse, at et sådant misbrug kun vil kunne udføres af miljøgodkendte og certificerede autoophuggere. Disse autoophuggere er efter "bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra" (bilsrotbekendtgørelsen) forpligtede til, at føre et register over de modtagne biler, til at behandle bilerne som affald, ligesom der ikke må afgives urigtige eller vildledende oplysninger. En systematiseret eksport af biler, som der er udbetalt skrotningsgodtgørelse for, vil efter bekendtgørelsen kunne straffes med bøde eller fængsel indtil to år. Det er på den baggrund Miljøstyrelsens vurdering, at alene en marginal andel af det samlede underskud, må antages at skyldes et sådant misbrug. For så vidt angår Dansk Erhvervs og CAD's kommentar vedrørende genindregistrering efter udbetaling af skrotningsgodtgørelse, har Miljøordning for Biler oplyst til Miljøstyrelsen, at omfanget af genindregistreringer vurderes at være ca. 5-10 pr. måned. Miljøordning for Biler har endvidere oplyst, at der arbejdes på en løsning, der fremadrettet vil mindske omfanget. Miljøstyrelsen kan endvidere oplyse, at hindring af bl.a. disse former for misbrug forventes at være højt prioriterede fokusområder ved evalueringen af ordningen i 2015.

Miljøstyrelsen kan konstatere, at der i lovforslaget, ved en fejl, er angivet to forskellige ikrafttrædelsesdatoer. Såfremt lovforslaget vedtages, vil loven træde i kraft den 1. april 2014. Lovforslaget er rettet i overensstemmelse hermed. De fremkomne bemærkninger har herudover ikke givet anledning til ændring af lovforslaget.

#### 4. Informationskampagne

Følgende høringssvar nævner risikoen for, at forbrugeren vil gøre brug af en ikke-godkendt ophugger: CAD, Håndværksrådet, DE, DAG og BGD.

DAG bemærker i den forbindelse, at en informationskampagne om skrotningsgodtgørelse vil kunne have positiv indvirkning på at standse ulovlig drift fra ikke-godkendte virksomheder.



DAG og BGD og CAD mener ikke, at det kommunale tilsyn fungerer hensigtsmæssigt. CAD og BGD fremhæver i den forbindelse, at en informationskampagne også bør rette sig mod kommunerne.

FDM bemærker, at der ikke er dokumentation for, at et stigende antal biler afleveres til ulovligt ophug hos ikke-godkendte virksomheder, og finder derfor ikke, at der er behov for, at der afsættes midler til informationskampagner. Hvis antallet af biler, der indleveres til en ikke-godkendt forhandler, begynder at stige, bør det undersøges, om en forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen vil medføre en større effekt end oplysningskampagner.

Miljøstyrelsens kommentar:

*Miljøstyrelsen bemærker, at det allerede efter de eksisterende regler ikke er lovligt at aflevere sin bil til ikke-godkendt ophugger, ligesom samtlige virksomheder, der modtager skrottede biler skal være certificeret og miljøgodkendt. Miljøstyrelsen er enig med DAG i, at en informationskampagne, hvor forskellen mellem en godkendt og en ikke-godkendt ophugger, tydeliggøres, vil kunne have en effekt over for forbrugere, der påtænker at aflevere deres bil til skrotning. Miljøstyrelsen er endvidere enig med CAD i, at en informationskampagne også kan indebære nærmere vejledning af kommunerne. Det bemærkes i den forbindelse, at det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger pkt.3, at der fremover årligt afsættes 700.000 kr. til informationskampagner om ordningen. Miljøstyrelsen forventer, at dette vil medvirke til at reducere antallet af biler, der skrottes ulovligt.*

*På baggrund af at de fleste hørings svar udtrykker bekymring for skrotning hos uautoriserede ophuggere, er det præciseret i lovforslagets bemærkninger, at de årligt forventede afsatte midler til informationskampagner skal 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 og dels ved at vejlede kommunerne nærmere om kommunernes håndhævelse af reglerne efter miljøbeskyttelsesloven.*