

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

Hørning 29-7-2013

Hørings svar:

vedr. ændring af lov miljøbidrag – godtgørelse samt skrotningsbidrag ved ophugning og skrotning.

Bestyrelsen i BilGenbrug Danmark (BGD) er særdeles betænkelige ved den foreslåede fortsatte model vedr. Skrotpræmie ordningen samt sænkning af præmien.

Vi mener at der er alt for mange ubekendte faktorer, der fremadrettet, vil spille ind på området.

1. Små bilernes indtog på det danske marked
2. Evt. fremtidig massiv import af større og bedre nyere biler (3-5 år.gamle)
3. Den fortsatte tekniske udvikling.
4. Det omsiggribende i vore øjne stigende ”grå” ukontrollerede marked samt omgåelse af regler.
5. Udfald af retssag vedr. dobbeltmoms på genbrugs autodele, og den fremtidige virksomhedsstruktur for autoophug.
6. Bilen har betalt (stel nr.)
7. Administrationen af miljøordningen bør/skal flyttes i DPA regi.
8. Forudsete tab 30-40 mill.årligt i branchen fra 2007.
9. Vore ideer og input fremadrettet.

Efterfølgende uddybende kommentarer til de oplyste punkter.

Det er selvfølgelig vanskeligt at være konkret og uddybende nok på alle punkter, især set i lyset af den korte høringsfrist samt tidspunkt (sommerferietid) for udsendelse af høringsmateriale, hvor det kan være særdeles svært. ja faktisk umuligt, at samle bestyrelse/medlemmer til en seriøs faglig drøftelse og gennemgang af høringsmateriale.

Men det er klart for BGD` Bestyrelse hvilken vej udviklingen går, vi håber ikke at det er for sent at agere og ændre på de afgørende faktorer.

1. Små bilernes indtog på det danske marked.

Gennem de sidste 3-4 år har vi set et markant stigende salg af små billige biler, især 2012 med de imødesete vægt afgift stigninger, har gjort dette marked endnu mere aktuelt.

Desværre er der altid en bagside på medaljen, her står desværre ikke det negative bla. holdbarhed – levetid – drift omkostninger – færdselssikkerhed m/m.

Nu er der desværre begyndt at vise sig et mønster for den overvejende del af billig bil segmentet.

Scenarier:

Køb ny bil Kr. 70 – 90.000

Kørselsbehov 25.000 Km. = 7 – 8 år. 175.000 – 200.000 Km.

Køber overholder service i garantiperiode, herefter kun service/reparation ved nedbrud, måske et enkelt olieskift i ny og næ.

Denne bil vil når den er 5-6 år ikke kunne klare en reparation/færdselsskade på kr.30.000.- som ikke er en stor skade/reparation.

Derfor vil skrot gennemsnits alderen fremover yderligere være faldende.

Forventet gennemsnitlig levetid på brugsmarkedet 7-8 år.

Herved vil den beskrevne udvikling medføre max. Kr.800.- til skrotpræmie ordningen, med den forslåede ændring.

## 2. Evnt. fremtidig import af større og bedre nyere biler (3-5 år gamle)

Scenarier:

Massiv import af brugte biler (leasingbiler) hvor afgift toppen er fjernet.(se Norge her importeres tusindvis årligt)

Forventet gennemsnitlig levetid i Danmark 7-8 år

Herved vil denne kategori også kun have indbetalt max. Kr.800.- til ordningen.

## 3. Den fortsatte tekniske udvikling.

Scenarier:

Den tekniske udvikling vil gøre det endnu mere nødvendigt, at tilegne sig viden og indsigt i nye teknikker og fejlfindingsprocedurer, samt ikke mindst investeringer i måleudstyr og skoling af personale.

Samtidig er udviklingen så stor og speciel, at varelageret skal udvides og intensiveres, før år 2000 var modelskiftet 3-5 år hvor reservedelene kunne dække flere modeller, dette er i dag reduceret til 1-3 år og meget mere model specifik(motor-gear-reservedels specifikationer = kode og nummer identitet)

Denne tekniske udvikling koster for branchen mange penge i form af telefonservice – opmærkning – kontrol samt test og ikke mindst forøgelse af lagerkapacitet og omsætnings-hastighed.

## 4. Det omsiggrubende i vore øjne ”grå” ukontrollerede marked samt omgåelse af regler.

Scenarier:

Vi ser dagligt transport af skrotbiler som ikke er miljøbehandlet, blive transporteret og håndteret af grab/container biler, mange gange i flere lag eller på ryggen af et læs jern.

Denne transport mener vi skal foregå på rigtige transportkøretøjer indrettet til formålet.

Samtidig er det frustrerende, hvordan det ene ”Autoophug” efter det andet dukker op i landskabet. Vi ser ingen godkendelser eller certificeringer på matriklen, dette til trods annonceres der med miljørigtigt ophug, ja i enkelte tilfælde har vi set teksten ”lovligt CVR nummer?”

I vore øjne er kontrollen fra kommunen for dårlig eller ikke eksisterende

Som godkendt miljøcertificeret autoophug koster det min. 25-60.000.- Kr. at opretholde en certificering hertil skal lægges egen indsats samt godkendelser og kontroller af porte – lifte – trucks – kompressorer m/m.

Desuden er der investeret i bygninger og arealer som er indrettet efter reglerne og skal vedligeholdes, betales husleje og forsikringer.

Herudover er der investeret i transportkøretøjer med heraf følgende udgifter, vægtafgift – forsikringer – brændstof m/m.

5. Udfald af retssag vedr. dobbelt moms på genbrugsdele og den fremtidige virksomhedsstruktur for autoophug.

Den verserende sag går i sin enkelhed ud på at de indkøbte biler, når de ved adskillelse, udskilles i genbrugsreservedele iflg. SKAT mister sin identitet og skal momsberigtiges fra Kr.0.- til salgspris.

Vi og sagsøger mener at dette er fuldstændig forkert og at momsberigtigelsen skal ske efter den såkaldte "Brugtmomsregel" hvor kun virksomhedens tilvækst på varen er momsplichtig. Skat` administration på området gør at slutbrugeren betaler 10-15 % for meget, ja i nogle tilfælde 30-40 % ved brug af genbrugsreservedele.

SKAT i Dk. har ikke implementeret EU momsdirektiv ens med feks. Sverige-Holland-Spanien-England.

Den danske tekst lyder: Biler indkøbt til ophug og skrot, kan ikke bruge brugtmomsregler?

Feks. den svenske tekst lyder: Biler indkøbt til ophug og skrot som sammenpresses og sælges til genanvendelse kan ikke bruge brugtmomsregler. Derimod kan genbrugsdele der afmonteres fra disse og sælges til genbrug benytte brugtmomsregler.

Vi er ikke i tvivl om meningen i EU momsdirektivet.

Restfraktionen (skot – skrotmetaller – restmaterialer) som går til genanvendelse, ikke kan benytte brugtmomsregler og skal momsberigtiges fra Kr. 0,-

Men afmonterede genbrugsdele kan og skal bruge brugtmomsregler, for at kunne konkurrere både nationalt og i hele det indre marked.

Husk på 99 % af de biler der indkøbes til ophug i Dk. har betalt moms ved registreringen, og indeholder derved moms i restproduktet, må vi gøre opmærksom på.

SKAT` administration af reglerne har meget forenklet den skitserede virkning.

Ved en omsætning på Kr. 5.000.000.- med bruttoavance på 50 %	moms	Kr. 1.250.000.-
Her skulle der reelt ved brug af brugtmomsregler stå.	Kr.	625.000.-
<u>Forskel traditionel momsmodel kontra brugtmoms.</u>	<u>Kr.</u>	<u>625.000.-</u>

Problemerne bliver og er blevet endnu værre end dette eks. da den generelle afmatning og det store salg af nye små biler har betydet faldende salgspriser - brutto avancer og omsætning.

Nu ser tallene snarere ud som følgende.

Omsætning Kr.6.200.000.- Bruttoavance 30 %.	moms	Kr.1.550.000.-
Her skulle der reelt ved brug af brugtmomsregler stå.	Kr.	465.000.-
<u>Forskel traditionel momsmodel kontra brugtmoms.</u>	<u>Kr.</u>	<u>1.085.000.-</u>

Som det ses af ovenstående 2 eks. er der en overbetaling af moms fra 12,5 % – 55 %

Denne urigtige opkrævning/overbetaling af moms er fuldstændig uacceptabel og må vi imødesee, vil lukke endnu flere autoophug fremover til skade for genbrug og EU genbrugsmål, hvis den ikke ændres,

Vi betragter SKAT` administration af reglerne som fejlimplementering af momsdirektivet, men synes det er bemærkelsesværdigt at der skal bruges tid og kræfter og en masse penge på retssager for at få SKAT til at indse dette, det var dog bedre at vi brugte tid og kræfter samt ikke mindst penge til at optimere vore forretninger.

#### 6. Bilen har betalt.(stel nr.)

Den tidligere og nuværende administration af udbetalingsproceduren, ser vi også som en bremse og hindring for opnåelse af et optimalt marked.

Det er dog en lovbestemt pantordning hvor det er bilejeren og derved den enkelte bil (stel nr) der har indbetalt til ordningen.

Til eks: Når flaskepanten udbetales, er det da ikke den der har betalt panten, som skal aflevere flasken, for at udløse returpanten, men ihændehaver og derved flaskens ejer.

På samme måde må det være med biler, altså juridisk ejer og dermed ihændehaver af bilen kan få udløst panten uanset tidligere ejerforhold.

Bilen (stel nr) uanset tidligere ejerforhold, udløser returpant ved aflevering hos en miljøcertificeret modtager.

#### 7. Administrationen af miljøordningen bør/skal flyttes i DPA regi.

Vi mener og har også gennem de sidste 7–8 år forstået at administrationen af miljøordningen for biler skulle flyttes og samordnes med andre pantordninger for samtidig total uafhængighed af sammenfaldende interesser.

#### 8. Forudset tab 30 – 40.mill. årligt for branchen (2007)

Ved indførsel af producentansvar år 2006 med virkning fra år 2007 var der forudset et tab i størrelsesordenen 30 – 40.mill.

Oven i dette tab, ændredes reparationsgrænserne i nedadgående retning, som desværre samtidig har og betyder en yderligere omsætnings og indtjenings nedgang fra 2007 – 2013.

Yderligere negative indgreb og ændringer vil få katastrofale følger for genbrugbranchen.

Det vil samtidig blive umuligt at dokumentere og leve op til EU mål for genbrug.

Vi må samtidig konstatere og indse at den globale afmatning, har stor negativ indflydelse på prisen for restaffald (skrot – genanvendelses materialer) da dette salg har direkte indflydelse på indtjeningen, men ikke ændrer håndterings og forarbejdnings udgifterne.

#### 9. Vore ideer og input fremadrettet.

Vi må desværre leve med et dårligt branche image, som vi på trods af en ihærdig og konstruktiv indsats og samarbejdsvilje har haft svært ved at ændre.

Vi må desværre også konstatere, at trods alle tiltag og den store indsats og investeringsvilje med de omfattende forbedringer på genbrugsområdet og især indenfor autoophug, der er gennemført siden år 2000. er og har der været mange sten på vejen som skulle flyttes, nogle har vi desværre kun hidtil kunnet rokke.

I BGD` Bestyrelse, men ikke hos alle medlemmer og det omgivende samfund, tror vi dog stadig at vor deltagelse og ideer, har en positiv indvirkning og indflydelse på genbrugsområdet.

Men vi må erkende, at det er vanskeligt for en bestyrelse, at overbevise og påvise indflydelse, samt opretholde en positiv indstilling og optimisme hos medlemmerne, når alle kæmper og bruger kræfter på at overleve med deres egne forretninger.

For at styrke og bibeholde ”Skrotordningen” er vi desværre, grundet de foranstående punkter overbevist om, at der skal ske omfattende ændringer af lovgrundlaget.

Vor indstilling vil være, at bibeholde den nuværende indbetaling på Kr.60.- årlig.

Herudover mener vi, at der fremover ved indregistrering af biler (nye – brugt importeret) indbetales et pantbeløb i størrelsesordenen Kr. 12 – 1500.- her efter Kr. 60.- årligt

Derved vil det være muligt, at bibeholde eventuelt opjustere den nuværende præmie til måske Kr.2000.- og samtidig kunne imødegå fremtidige indgreb og konjunkturer samt den tekniske udvikling.

Oplysningskampagne iværksættes og især kommunale medarbejdere informeres bedre på indsatsområdet.

At der skabes mulighed for online tilslutning til miljøordningen for tjek af pant, samt indberetning og anmodning om udbetaling af ” Skrotpræmien ”

Hvis vore indstillinger følges, tror vi i BGD på en fremtidig smidigere afleveringsproces og dermed bedre overholdelse af gældende lovgivning generelt.

Og vi er som sædvanlig klar til at uddybe det fremsendte samt deltage i den fremtidige debat.

P.b.v.  
BilGenbrug Danmark

Birger Grøn Nielsen.





Miljøstyrelsen  
Pr. mail : mst@mst.dk

11. juli 2013

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 06

Dir. fax  
+45 45 27 09 89

E-mail  
tmt@fdm.dk

### **Høring vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af miljøbidragets størrelse og ophævelse af paragraffer vedr. skrotningsbidrag**

FDM har modtaget ovennævnte høring, og vi skal herefter fremkomme med vore bemærkninger til forslaget til lovændring.

Indledningsvis skal det bemærkes, at det er positivt, at ordningen er blevet en succes målt i antallet af biler som afleveres til ophugning hos en professionel ophugger og dermed bortskaffes på en så miljørigtig måde som muligt.

Overordnet skal det imidlertid bemærkes, at lovændringen lægger op til en forøgelse af bilisternes samlede omkostninger, hvilket, i lyset af at bilejerne allerede årligt bidrager med 43 milliarder til samfundet, ikke synes nødvendigt.

Lovforslagets del som vedrører sænkning af skrotpræmien og forhøjelse af miljøbidraget begrundes med, at omkostningerne til ordningen er steget som følge af, at stadig flere biler skrottes, og at ordningen derfor forventes at give underskud i 2013. I bemærkningerne til ændringsforslaget erkendes det dog samtidig, at det er forbundet med stor usikkerhed, at forudse hvor stort et antal biler der vil blive skrottet i de kommende år og dermed omkostningerne til ordningen.

Fremfor at forhøje bidraget og derefter fremadrettet regulere i overensstemmelse med Finansministeriets pris og lønindeks, finder vi det mere hensigtsmæssigt, at bidraget reguleres i overensstemmelse med de faktiske udgifter til ordningen, således at det sikres, at der ikke,

som det skete i perioden 2000 - 2002 oparbejdes et overskud på ordningen. Vi foreslår derfor, at bidraget til ordningen fremadrettet fastsættes årligt, fremfor en automatisk regulering, som ikke nødvendigvis har relation til de faktiske omkostninger. Bidraget bør fastsættes på baggrund af forventningerne til de faktiske udgifter og ske efter indstilling fra bestyrelsen for "Miljøordning for Biler".

For så vidt angår nedsættelsen af skrotpræmien til kr.1.500 forventes det ifgl. bemærkningerne til lovforslaget ikke, at det vil føre til nedgang i antallet af biler der afleveres til skrotning hos godkendte ophuggere. På den baggrund kan det undre, at der fremadrettet afsættes midler til informati-

Direktion

Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07  
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

onskampagner, ligesom forhøjelsen af bidraget og sænkningen af skrotpræmien, skal finansiere yderligere betaling til Miljøstyrelsen.

Medmindre det kan dokumenteres, at antallet af biler, som ikke afleveres til skrotning hos en godkendt ophugger, er stigende, hvilket intet tyder på, findes det ikke, at der er behov for at afsætte midler til oplysningskampagner. Hvis der, mod forventning, dokumenteres en stigning i antallet af biler, som søges bortskaffet på ulovlig vis, bør oplysningskampagner om ordningen ske i regi af "Miljøordning for Biler". Hvis situationen måtte indtræffe, bør det, før der iværksættes kampagner, undersøges, om en forhøjelse af skrotpræmien vil give større effekt end en række kampagner. For så vidt angår Miljøstyrelsens eventuelt udækkede omkostninger til administration af ordningen, bør disse dækkes af statsfinansierne, idet bilejeren allerede i dag bidrager med 43 milliarder til statskassen og der således i dette provenu er rigelig dækning til evt. administrationsomkostninger. Samlet set finder FDM ikke at der på nuværende tidspunkt er dokumenteret et langsigtet behov for forhøjelse af miljøbidraget, hvorfor vi anbefaler at man i første omgang alene tilbagejusterer præmien til niveauet fra 2002.

For så vidt angår ophævelsen af lovens § 3a om producenternes indbetaling af skrotningsbidrag giver det ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen



Thomas Møller Thomsen  
Administrerende direktør



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K  
journalnummer MST-7012-00021

## **Høring vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med opugning og skrotning af biler.**

DAG har modtaget ovennævnte udkast og vil endnu engang påtale den meget korte høringsfrist, set i forhold til at høringsperioden denne gang ligger midt i sommerferien.

Helt overordnet er vi af den opfattelse at der er brug for nytænkning, fordi den eksisterende skrotningsgodtgørelsesordning har overlevet sig selv, årsagerne til dette uddybes de efterfølgende afsnit.

Økonomien i skrotningsgodtgørelsesordningen.  
Størrelsen på skrotningsgodtgørelsen.  
Administrationen af skrotningsgodtgørelsesordningen.  
Myndighedernes svigter de godkendte autoophuggere.

### **Økonomien i skrotningsgodtgørelsesordningen.**

Det fremgår af høringsbrevet, at hovedformålet med lovforslaget er at foreslå en forhøjelse af miljøbidraget fra kr. 60,- til kr. 96,-, da der er behov for at sikre balance mellem udgifter og indtægter i forbindelse med udbetaling af skrotningsgodtgørelserne.

Vi mener ikke at justeringen af miljøbidraget, som eneste finansiering af ordningen, vil sikre at der fortsat kan optjenes de kr. 1.500,- pr. bil, der skal udbetales i skrotningsgodtgørelse. Den enkelte bils levetid skal, ved en årlig indbetaling på kr. 96,-, være på mindst 15,62 år, før der er optjent kr. 1.500,- til skrotningsgodtgørelsen.

Af tal fra Danmarks Statistik, fremgår det at gennemsnitsalderen på bestanden af køretøjer pr. 1. januar 2013, fordeler sig således: personbiler: 9,2 år, varebiler 0-2.000 kg: 9,4 og varebiler 2.001 – 3.000 kg: 7,7 år. Hertil kommer at der i de seneste 5-6 år er sket en kraftig stigning i antallet af de såkaldte "små biler" og deres levetid forventes at være fra 5 til max. 10 år. Ligeledes er der sket en stigning i antallet af privatleasede biler og mange af dem er 1-3 år gamle biler, der er importeret fra udlandet. Disse bilers alder, på importtidspunktet, gør at de forventeligt heller ikke vil have den levetid, der er nødvendig for at kunne optjene kr. 1.500,-

For at sikre det nødvendige fremtidige finansieringsgrundlag, vil vi derfor anbefale at ordningen fremover suppleres med et engangsbeløb på kr. 1.000,- til kr. 2.000,-, som opkræves, af producenterne/importørerne, når en bil importeres til Danmark, da vi ellers ikke kan se, hvordan ordningen fremover vil være økonomisk bæredygtig.

Vi anser det som rimeligt at lade den fremtidige finansiering bestå af en kombination af "forurenere betaler" princippet via et bidrag fra producent/importør, kombineret med et mindre beløb i miljøbidrag fra alle bilejere. I stedet for at lade alle bilejere indbetale et stadigt stigende beløb, i miljøbidrag, for at kunne aflevere deres biler "gratis".

Det skal hertil bemærkes at ELV Direktivet overlader det til medlemslandene at vælge, om implementering af direktivets krav om producentansvar skal ske ved at producenterne/importørerne pålægges at afholde alle eller en betydelig del af omkostningerne, eller ved at de forpligtes til at tage udtjente køretøjer retur eller ved en kombination af disse to modeller.

### **Størrelsen på skrotningsgodtgørelsen.**

Det fremgår ligeledes af høringsbrevet, at skrotningsgodtgørelsen for at sikre den nødvendige balance i ordningen, skal nedjusteres fra kr. 1.750,- til kr. 1.500,-. Samtidig vurderes det under punktet "Miljømæssige konsekvenser", at en skrotningsgodtgørelse, på kr. 1.500,-, fortsat anses at være i en størrelsesorden, som gør det attraktivt at aflevere sin skrotbil frem for at henstille den enten på privat grund, offentlig vej eller i naturen. Vi er ikke enige i denne betragtning, da det selv om ordningen nu har fungeret siden år 2000, stadig ikke er lykkedes at reducere problemet med "herreløse" biler.

Baggrunden for vedtagelsen af lov om miljøbidrag, i 1999, var at sikre, at udtjente biler affaldsbehandles på en miljømæssig forsvarlig måde, og at problemet med henstillede "herreløse" biler på offentlige arealer minimeres. En indikator for om skrotningsgodtgørelsens størrelse gør det attraktivt at aflevere sin bil frem for at henstille den, er at antallet af "herreløse" biler reduceres kraftigt.

I år 2002 blev det muligt for politi og kommuner at hæve skrotningsgodtgørelsen, så der var dækning for deres omkostninger i forbindelse med håndtering og ophug af "herreløse" biler, men det løste ikke problemet. Forud for indførelsen af producentansvaret i 2007, var Miljøstyrelsen af den opfattelse at indførelsen af producentansvaret ville løse problematikken med "herreløse" biler, men det skete heller ikke.

Antallet af "herreløse" biler har været relativt konstant siden ordningens start og udgør mellem ca. 1-2 % af de alle de biler der er blevet miljøbehandlet hvert år, siden år 2002.

Det blev ved ordningens ikrafttræden, i 1999, vurderet at de ca. 4.000 årlige "herreløse" biler ville blive reduceret med 90 %, men det er heller ikke lykkedes, den procentvise andel af de 4.000 herreløse biler udgør således mellem ca. 23 – 37 %.

Vi vil derfor anbefale at skrotningsgodtgørelsen, i stedet for at blive sat ned, sættes op til kr.2.500 eller kr. 3.000, da vi mener at det vil motivere flere ejere af "herreløse" biler, til at aflevere bilen frem for at henstille den. Det skal dog understreges at forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsen ikke kan stå alene. En forhøjelse skal kombineres med information til bilejerne og især de kommunale tilsynsmyndigheder.

En yderligere gevinst ved en forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen, er at det, hvis det kombineres med information, vil være en medvirkende faktor til at få stoppet de ulovlige ophug, som vi desværre kan konstatere at der er blevet flere og flere af.

### **Administrationen af skrotningsgodtgørelsesordningen.**

Siden ordningens start, har vi desværre oplevet at Miljøstyrelsen definerer den sidste ejer og/ eller indehaver som den sidst registrerede ejer .I afsnittet nedenfor vil vi uddybe denne problemstilling, men vi vil først forklare, hvad den sidst registrerede ejer betyder.

Hvis man i Danmark ønsker at indregistrere en bil, gøres dette i det digitale motorregister. Registeret er en sammenkobling mellem en ejer, en bil og et sæt nummerplader. Registeret indeholder ud over informationer om bilen og ejeren, informationer om lovpligtig forsikring,

lovpligtigt syn og vægtafgift. Oplysningerne om bilen, ejeren og nummerpladerne fremgår af en registreringsattest. Hvis nummerpladerne afmeldes, bortfalder ejerens forpligtelser i forhold til betaling af lovpligtig forsikring, lovpligtigt syn og vægtafgift, men navnet på registreringsattesten ændres ikke og heraf opstår begrebet den sidst registrerede ejer.

En bil kan efter den er afmeldt i Det digitale motorregister, helt lovligt handles, uden at være omregistreret i det digitale motorregister. Ihændeoveren af en registreringsattest kan, uanset hvilket navn, der står på den, genindregistrere/omregistrere bilen til sit navn, han kan sælge bilen eller eksportere bilen, det eneste han ikke kan er at skrotte den.

Kravet om at det kun er den sidst registrerede ejer, der kan underskrive skrotningsattesten afviger fra alle andre forhold vedrørende køb og salg af biler. Ligeledes medfører denne særforanstaltning et u hensigtsmæssigt og omfattende dokumentationskrav, for de bilejere der ønsker sin bil skrottet lovligt og "kun" kan dokumentere sit ejerskab i form af en købskontrakt og en registreringsattest med den sidst registrerede ejers navn.

Oven i den ovenstående problemstilling har Miljøstyrelsen, siden 1999, haft forskellige definitioner på en ejer. I gældende Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, fremgår det af § 6. at "Der ydes efter anmodning en godtgørelse til ejeren."

I den underliggende bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler som har været ændret 3 gange har der dog været forskellige definitioner på en ejer og Miljøstyrelsen har gennem tiden fortolket og forvaltet dette meget forskelligt:

Fra år 2000 til år 2002 var det kun den sidst registrerede ejer, der kunne få udbetalt godtgørelsen. Var man den juridiske ejer af bilen, kunne man kun få udbetalt skrotningsgodtgørelsen, hvis man havde en underskrift på skrotningsattesten, fra den sidst registrerede ejer.

Fra år 2002 – år 2010: Var det ejeren, der kunne få udbetalt godtgørelsen. I år 2002 ændrede myndighederne bekendtgørelsen, men ikke praksis. Det var i perioden, fra 2002 – 2005, stadig kun den sidst registrerede ejer, der kunne få udbetalt godtgørelsen. Var man den juridiske ejer af bilen, kunne man kun få udbetalt skrotningsgodtgørelsen, hvis man havde, en underskrift på skrotningsattesten, fra den sidst registrerede ejer.

I perioden fra år 2005 – 2010. Blev praksis at den sidst registrerede ejer og/eller den juridiske ejer kunne få udbetalt godtgørelsen. Betingelsen for at den juridiske ejer kunne få udbetalt godtgørelsen var dog at han via en eller flere købskontrakter kunne dokumentere samtlige handler, der var sket siden bilen blev solgt af den sidst registrerede ejer.

I 2010 blev bekendtgørelsen igen ændret igen. Det er nu igen den sidst registrerede ejer, der kan få udbetalt godtgørelsen. Men efter anmodning ydes godtgørelse til en ikke registreret ejer, hvis: 3) Miljøstyrelsen kan efter anmodning dispensere fra kravet i stk. 1 i helt særlige tilfælde, hvor bilen er solgt som brugtbil og ikke indregistreret af køberen. Køberen skal dokumentere, at der gør sig særlige forhold gældende, f.eks. at bilen var købt eller taget i bytte med henblik på istandsættelse, men hvor det efterfølgende måtte konstateres, at bilen var i for dårlig stand til at det har kunnet betale sig at reparere. Reglerne fremgår af Miljøordning for bilers hjemmeside.

I 2012 fremsendes brev fra Miljøstyrelsen til alle godkendte autoophuggere ( J.nr. MST-7012-00006, af 14. februar 2012). Af brevet fremgår det bl.a. at der i forbindelse med dispensation til at underskrive skrotningsattesten, uden at være sidst registrerede ejer, skal redegøres for følgende: hvordan og hvorfor bilen er købt, hvorfor skrotes bilen nu og hvad har prisen været? Desværre er

det kun autoophuggerne der informeres om dette tiltag, informationerne er ikke, den dag i dag tilgængelige for offentligheden. En konsekvens af de nye dispensationsregler er regler er samtidig at mange autoophuggere i dag, må agere "bank" for Miljøordning for Biler, da der er ventetid på op til 2 måneder for at få udbetalt skrotningsgodtgørelsen.

Miljøstyrelsens forvaltning af reglerne gør at de dokumentations krav der stilles til den sidste juridiske ejer, for at denne kan få udbetalt skrotningsgodtgørelsen, med tiden blevet så besværlige at opfylde at det i dag i mange tilfælde, vil være nemmere at aflevere sin bil til et ulovligt ophug, hvor man oven i købet ofte, kan opnå en bedre pris, fordi de ulovlige ophug ikke har de samme omkostninger ved at drive deres virksomhed, som en registreret og godkendt ophugger. Vi er af den opfattelse at det at aflevere sin bil til en godkendt og registreret ophugger skal være den nemmeste løsning, da dette vil animere bilejerne til at vælge de godkendte og registrerede ophug frem for de ulovlige ophug, til gavn for miljøet. Vi vil derfor anbefale at de dokumentationskrav der fremover skal være for at få udbetalt skrotningsgodtgørelsen ensrettes med alle andre forhold vedrørende køb og salg af biler.

De indbetalte miljøbidrag kobles til den enkelte bils stelnummer og skrotningsgodtgørelsen udbetales til den person der kan dokumentere ejerskabet af bilen. Tiltaget vil medføre mindre administration for både virksomheder og myndigheder. Samtidig vil det fjerne den unødvendig lange sagsbehandlingstid i Miljøordning for Biler og spare samfundet for en stigning i de omkostninger der skal dække en unødvendig bureaukratisk administration af skrotningsgodtgørelsesordningen på kr. 100.000,- til kr. 400.000,-.

### **Godkendte autoophuggere ønsker yderligere opbakning fra myndighederne.**

Ved ordningens start, i år 2000, investerede mange autoophuggere i miljøcertificering, miljømæssigt korrekt udstyr og indretning af modtage- og behandlingspladser. Mange har siden forsøgt at drive en sund og miljømæssig korrekt forretning, men vi har desværre gennem alle årene oplevet at der er kommet flere og flere ulovlige autoophug.

På trods af flere konkrete og anmeldte eksempler, så mangler branchen opbakning fra Miljøstyrelsen og de kommunale tilsynsmyndigheder, som undlader at reagere på potentielt ulovlige ophugningsvirksomheder.

I marts 2012, deltog DAG i en lille undersøgelse af danske hjemmesider fra virksomheder, som ikke er registreret hos Miljøstyrelsen og som reklamerer med at de opkøber skrotbiler. Vi fandt 15 virksomheder, alle 15 var ikke registreret hos miljøstyrelsen og 9 ud af de 15 var heller ikke registreret hos de skatte myndighederne. Undersøgelsen blev udleveret til miljøstyrelsen i marts 2012 og i maj 2012 meddelte miljøstyrelsen at de havde informeret de kommunale tilsynsmyndigheder og bedt dem om at undersøge sagerne nærmere.

I oktober 2012, før et møde med Miljøstyrelsen, blev undersøgelsen opdateret. 3 af virksomhederne fra den første undersøgelse eksisterede ikke længere, 12 var der stadig – og siden den sidste undersøgelse var der kommet 7 nye til. Den opdaterede undersøgelse blev udleveret til miljøstyrelsen, og vi har ikke hørt fra dem siden.

Ved en hurtig søgning på Google, med søgeordet "skrotbil", gennemført den 26. juni 2013, har vi



fundet 19 virksomheder, der alle reklamerer med at købe skrotbiler, uden at disse er registreret og godkendt hos Miljøstyrelsen, så status er tilsyneladende uændret.

I henhold til den danske lovgivning, er det forbundet med bødestraf og/eller fængsel i op til 2 år, hvis en virksomhed modtager skrotbiler uden forudgående registrering hos Miljøstyrelsen.

Men når de kommunale tilsynsmyndigheder ikke reagerer på en henvendelse fra Miljøstyrelsen, hvor de bliver bedt om at undersøge sagen nærmere og stoppe eventuelle ulovligheder, virker det nærmest umuligt at få standset disse aktiviteter.

Håndtering og behandling af skrotbiler, i henhold til den danske lovgivning er forbundet med en række omkostninger, f.eks. miljøcertificering, miljømæssigt korrekt indrettede behandlingspladser og affaldshåndtering. Dette er alt sammen omkostninger en ikke registreret virksomhed ikke har og det betyder at ikke registrerede virksomheder ofte kan tilbyde bedre priser for skrotbiler og derved potentielt udkonkurrere de godkendte og registrerede virksomheder. Dette vil uundgåeligt skade miljøet, da de udtjente biler, som de ulovlige ophug håndterer, ikke håndteres miljømæssigt korrekt og forsvinder ud af de officielle registreringssystemer.

Branchen håber derfor på et tættere samarbejde med myndighederne om, at komme det alternative marked for autoophug til livs, så der kan skabes incitamenter for at få miljøbehandlet skrotbiler korrekt.

Med venlig hilsen  
Dansk AutoGenbrug

Børge Madsen  
Direktør



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K.

Pr. Mail: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

DBI 13:028

København den 6. august 2013

Høringssvar vedr. udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag m.v. – MST-7012-00021.

De Danske Bilimportører (DBI) har med tak modtaget ovennævnte forslag til høring. DBI har følgende bemærkninger til forslaget.

**Generelt.**

Siden etablering af Miljøordning for biler i 2000 har ordningen udbetalt godtgørelse til ca. 1,5 mio. bilejere, hvilket indebærer, at et tilsvarende antal biler er afleveret til en godkendt ophugger, der ud over at modtage den udtjente bil, har miljøbehandlet bilen efter gældende forskrifter.

DBI er af den overbevisning, at det økonomiske incitament, der ligger i ordningen, har bevirket, at der i Danmark er langt færre hensatte biler end i andre europæiske lande. Ordningen har dermed været en miljømæssig succes.

Ved ordningens etablering blev det besluttet, at ordningen økonomisk skal hvile i sig selv. Derfor er DBI positivt indstillet over for de ændringer, der nu foreslås, og som skal sikre, at det underskud, der har været i ordningen i de seneste år fjernes.

**Bemærkninger til de enkelte elementer i forslaget.**

Det fremgår af forslaget, at det hidtidige bidrag fra bilejerne på kr. 60,00 årligt forhøjes til kr. 96,00 årligt. Set i lyset af at bidraget ved ordningens start i 2000 var på kr. 90,00 årligt, ser DBI ingen problemer i, at den midlertidige nedsættelse til kr. 60,00 årligt fjernes. Forudsætningen for denne nedsættelse var, at ordningen i en periode var overfinansieret, og at der derfor var behov for en nedsættelse for at forudsætningen om, at ordningen skulle hvile i sig selv, kunne opfyldes.

På denne baggrund kan DBI støtte denne del af forslaget, som efter DBI's opfattelse er det væsentligste bidrag til, at økonomien i ordningen igen bringes i balance.

Det fremgår endvidere af forslaget, at den nuværende godtgørelse på kr. 1.750,00 pr. bil forventes nedsat til kr. 1.500,00 pr. bil.

Umiddelbart betragtet kunne man frygte, at nedsættelsen vil reducere incitamentet for bilejeren til at skaffe sig af med den udtjente bil på den miljømæssige korrekte måde. Efter DBI's opfattelse er der ikke grundlag for en sådan frygt, bl.a. fordi bilproducenter og bilimportører siden 1. januar 2007 har haft et producentansvar, der bl.a. skal sikre bilejeren en omkostningsfri tilbagetagelse af den udtjente bil.

Historisk set har der heller ikke kunnet konstateres nogen direkte sammenhæng mellem godtgørelsen størrelse og antallet af udbetaling af godtgørelser.

DBI kan derfor også støtte denne del af forslaget, men skal anbefale, at situationen følges løbende med henblik på evt. senere regulering af godtgørelsen til et højere beløb, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt. Det bemærkes i den forbindelse, at den foreslåede forhøjelse af bidraget, isoleret set giver ordningen en soliditet, som kan retfærdiggøre en evt. senere forhøjelse af godtgørelsen.

Det fremgår endvidere af forslaget, at bidraget til ordningen vil blive indekseret, således at de nævnte kr. 96,00 årligt reguleres efter et løn- og prisindeks. DBI mener ikke, at der er behov for en sådan regulering, i og med at udsving i ordningens udgifter alene ligger i det antal biler, der udbetales godtgørelse til. Disse udsving har ingen sammenhæng med løn- og prisudviklingen.

Det bemærkes endvidere, at de samlede administrationsomkostninger for ordningen beløber sig til under 4 mio. kr. årligt, og at det alene er disse udgifter, der er påvirket af løn- og prisudviklingen.

De foreslåede ændringer af bidrag og godtgørelse vil forbedre ordningens økonomi med mere end 100 mio. kr. årligt. Set i lyset af denne generelle forbedring af ordningens økonomi, er der efter DBI's opfattelse ikke behov for en indeksering, der vil give administrativt besvær for dem, der opkræver bidraget, og som med den nuværende løn- og prisudvikling vil give en indtægt på under 100.000 kr. Derfor anbefaler DBI, at denne del af forslaget udgår.

Endelig fremgår det af forslaget, at den hjemmel, der hidtil har været til at opkræve et bidrag hos bilimportørerne for perioden 2002 og til 2006, da producentansvaret blev indført, fjernes. DBI kan fuldtud tilslutte sig denne del af forslaget.

#### **Konklusion.**

Med forbehold for den foreslåede indeksering kan DBI anbefale, at de foreslåede ændringer gennemføres, og at det derigennem sikres, at Miljøordningen for Biler fortsat hviler på



et sundt økonomisk grundlag, og at ordningen også fortsat overordnet set er økonomisk neutral for bilejerne.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen  
Adm. direktør





6. august 2013

cbk

Deres sags nr.: MST-7012-00021

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

## Høringssvar vedr. udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler

DI takker for muligheden for at bidrage med høringssvar til udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

DI og Bilbranchen støtter op om hensigten med at skabe balance i udgifter og indtægter knyttet til ordningen for skrotning og ophugning af biler. Det er nødvendigt, at ordningen hviler i sig selv rent økonomisk. Det bør dog påpeges, at gennemsigtigheden i beregnings- og datagrundlaget er svært gennemskuelig. Det besværliggør vurderingen af det reelle omkostnings- og udgiftsniveau og derved satserne.

Skrotningsgodtgørelsen bør fastsættes på et økonomisk afbalanceret niveau, som samtidig er højt nok til at bibeholde incitamentet for bilejerne til at levere deres udtjente biler til skrot.

DI og Bilbranchen ser det umiddelbart unødvendigt med en årlig pris- og lønindeksregulering af miljøbidraget, da det primært vil medføre en række administration og kundehenvendelser for forsikringselskaberne.

For yderligere uddybning er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Christina Busk  
Chefkonsulent, DI



Miljøstyrelsen  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
MST-7012-00021

5. august 2013

## **Høring af udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler**

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring, der giver anledning til følgende bemærkninger.

### **Generelle bemærkninger:**

Dansk Erhverv har en grundlæggende forståelse for, at myndighederne er nødt til at justere diverse beløb for tilskudsordninger, hvis det er målsætningen, at de skal hvile i sig selv. Dog mener vi, at man skal følge og løbende vurdere dem. En opbakning til en ordning er betinget af, at man præcist kan forklare økonomien i den, og hvad der er årsag til underskud eller overskud. Der medfølger ikke en konkret og præcis redegørelse for, hvad der er årsag til, at ordningen i 2013 ender ud med et forventet underskud på 83 millioner kr.

Når man så vælger at nedsætte skrotningsbeløbet for at dække et underskud ind, fjerner man måske ikke hele årsagen til underskuddet, og der indbygges en risiko for udhulning, og at incitamentet til at bortskaffe affaldet korrekt mindskes.

### **Specielle bemærkninger:**

Det fremgår af udkastet, at miljømyndighederne ønsker at nedjustere skrotningsgodtgørelsen fra 1750 kr. til 1500 kr. Dette for at sikre balance mellem udgifter og indtægter for ordningen og sikre, at den er velfungerende. Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det, at antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser er steget ca. 10 % om året siden 2010 og derfor har været med til at udhule økonomien i ordningen, så den kører med underskud. Der gives ingen andre konkrete forklaringer.

Ved at sætte beløbet ned frygter vi, at incitamentet til at aflevere sin bil udhules, når den skrottes hos en godkendt ophugger. Et underskud på 83 millioner kan være udbygget af andre årsager end for mange korrekt udbetalte skrotningsgodtgørelser. Vi havde gerne set, at man forud for forslaget havde valgt at tage en dialog med de forskellige aktører i branchen, herunder Genvindingsindustrien for bl.a. at afklare alle årsager til underskuddet. Der sker f.eks. desværre udbetalinger af godtgørelsen til trods for, at bilen ikke ender med at blive



skrottet, men i stedet reindregistreres eller eksporteres. Og får man ikke kontrol med andre mulige årsager, risikerer man ikke at komme af med et underskud, på trods af man nedsætter skrotningsbidraget. Man kan så blive nødt til at gøre det igen et par år efter.

En anden problemstilling, som for lavt skrotningsgodtgørelse kan medføre, er henstilling af skrottede biler i naturen kan vokse. Ved man, hvor lavt godtgørelsen kan ligge for, at det ikke går ud over incitamentet til at aflevere og håndtere skrottede biler korrekt?

Vi vil opfordre Miljøstyrelsen til at igangsætte en undersøgelse, der kan forklare, også evt. belyse omfanget af ukorrekte udbetalinger og andre forhold, der har betydning for en velfungerende ordning. Undersøgelsen kan uden tvivl bruges til at styrke ordningen, så miljøeffektiviteten også styrkes.

Dansk Erhverv vil gerne appellere til en positiv dialog om ovennævnte problemstillinger med branchen, således at beløbsnedsættelser fremover ikke sker på bekostning af miljøet.

Med venlig hilsen

**Jakob Zeuthen**  
Miljøpolitisk chef





**Miljøstyrelsen**  
Strandgade 29  
1401 København K  
Mail: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
Journalnummer MST-7012-00021

Islands Brygge 26  
Postbox 1990  
2300 København S  
tlf. 33 93 20 00  
fax 33 32 01 74  
[hvr@hvr.dk](mailto:hvr@hvr.dk)  
hvr.dk

06. august 2013

**Høring vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af miljøbidragets størrelse og ophævelse af paragraffer vedr. skrotningsbidrag.**

Håndværksrådet har følgende kommentar til lovforslaget.

Det er Håndværksrådets opfattelse, at den nuværende ordning for skrotning af biler er relativt velfungerende, og gennem ordningen sikrer man, at skrotningsegne biler bliver miljøbehandlet på den bedst tænkelige måde. Dog er der plads til forbedring, så vi kan sikre, at endnu flere biler havner det rigtige sted.

**Incitament for indlevering af skrotningsmodent køretøj**

Ordningen har skabt incitamenter til, at de fleste bilejere får bragt bilen til en autogenbrug eller tilsvarende, hvor skrotningspræmien udløses. Således er det lykkedes at informere langt de fleste bilejere om, at deres skrotningsmodne bil er penge værd. Derfor bør skrotningspræmien fortsat være af en vis størrelse, så man ikke efterlader bilen på et hvilket som helst gadehjørne i stedet for at lade den korrekt miljøbehandle.

**Alternative autoophuggere**

Under tiden har "alternative" autoophuggere set fidusen i at modtage skrotningsmodne biler fra den enkelte bilejer. Det er beklageligt, hvis dette alternative marked tager over. Det vil skade markedet for de miljøcertificerede autogenbrugere og derved fjerne incitamenter for at være certificeret og have det korrekte behandlingsapparat – men derudover vil et alternativt marked kunne være skadeligt for miljøet, hvis der bliver en "tilfældig" miljøbehandling af skrottede biler.

Derfor bør der arbejdes på, at samtlige virksomheder, der modtager skrottede biler skal miljøcertificeres. Således kan vi sikre den rette uddannelse og kendskab til, at de skrottede køretøjer bliver miljøbehandlet på den mest hensigtsmæssige måde.

**Forsøg på modtagelse af skrotningspræmien på det samme køretøj**

Der har også under tiden været eksempler på, at der er forsøgt modtagelse af skrotningspræmie for det samme køretøj af flere omgange. Dette medfører store administrative byrder og kan efterlade en regning hos de involverede parter. Derfor bør der sikres dokumentation og gennemsigtighed i forhold til, hvor vidt bilen allerede er blevet skrottet en gang. Eksempelvis kunne dette ske gennem det digitale motorregister, hvor alle oplysninger om køretøjet er samlet og løbende opdateret, herved kan man undgå, at en bil skrottes flere gange.



### **Præmiens størrelse og finansiering af ordningen**

I lovforslaget er der lagt op til at justere de enkelte beløb - dels skrotningspræmien og dels det løbende bidrag fra bilejeren til ordningen.

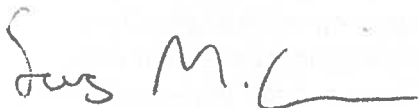
Hvad angår skrotningspræmien er der umiddelbart tale om en marginal nedsættelse af præmien fra de 1.750 kr. til 1.500 kr. Det er dog vigtigt, at man ikke fremadrettet har planer om at sætte beløbet yderligere ned, da det kan udhule incitamenterne for den enkelte bilejer til at få den skrotningsmodne bil afhændet korrekt.

Samtidig kan man sætte spørgsmål ved, hvordan pengene til ordningen fremadrettet skal sikres. I dag er beløbet fastsat under forudsætning af, at det enkelte køretøj bidrager til ordningen i et vist antal år. Men den danske bilpark er under udvikling og de seneste års rekordhøje salgstal af nye biler er domineret af såkaldte mikrobiler. Denne type biler forventes at have en markant lavere levealder end en gennemsnitsbil, hvilket betyder, at denne type bidrager med langt færre penge til ordningen.

På denne baggrund må det overvejes, om bidraget til skrotningspræmien skal komme af andre veje. Her kunne man blandt andet overveje et engangsbetalt beløb, der betales i forbindelse med indregistrering af et køretøj på danske plader. Herved kan man sikre, at der fortsat vil være en passende skrotningspræmie, når det skrotningsmodne køretøj afleveres til miljøbehandling. Alternativt kan beløbet hentes direkte via bilimportører eller producenter.

Håndværksrådet stiller sig naturligvis til rådighed for opklarende spørgsmål.

Med venlig hilsen



Lars Magnus Christensen

## **Dansk Metals høringssvar vedr. udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag mv.**

Dansk Metal takker for det fremsendte og har følgende kommentarer til høringsmaterialet:

Den gældende miljøordning for biler har i Dansk Metals øjne været en succes, som har medført, at flere biler indleveres til miljøforsvarlig ophugning.

Det er imidlertid nødvendigt at miljøordningen for biler bliver økonomisk afbalanceret som følge af et aktuelt underskud på skrotningsordningen på grund af stigende antal skrotninger. Derfor har Dansk Metal ikke noget at udsætte på, at skrotningspræmien nedsættes fra 1.750 til 1.500 kr. samt, at miljøbidraget forhøjes fra 60 til 95 kr.

Mindre forståeligt er det, at det foreslås at indeksere indtægterne fra miljøbidraget, mens udbetalingen af skrotpræmien ikke foreslås tilsvarende indekseret. Argumentet bag miljøbidraget har netop været, at dette hang sammen med finansieringen af skrotpræmien. Samtidig forekommer det ulogisk, at miljøbidraget skal reguleres efter et løn- og prisindeks, når udgifterne til ordningen udelukkende afhænger af det udbetalte antal skrotpræmier.

I stedet for en ensidig indeksregulering af miljøbidraget, som styres af en uvedkommende løn- og prisudvikling, bør ordningen fortsætte med at hænge økonomisk sammen ved hjælp af en løbende afbalancering af indbetalingsbidrag og præmieudbetalinger.

Med venlig hilsen



Henrik Keinicke  
Erhvervspolitisk konsulent







# Brancheorganisation for værksteder

CAD, Autobranchens Hus, Kirkevej 1-3,  
2630 Taastrup  
Tlf.: 4399 6633  
E-mail: cad@cad.dk

Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen – Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K

Taastrup, den 20. august 2013

Deres j. nr. MST-7012-00021; Høring vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af miljøbidragets størrelse og ophævelse af paragraffer vedr. skrotningsbidrag.

---

CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark) har modtaget ovennævnte høring og skal fremsætte følgende bemærkninger:

## 1. INDSTILLING

Forslaget kan indstilles til vedtagelse, om end der henstilles til, at beregningsgrundlaget for netop at hæve miljøbidraget til 96 kr. fremlægges, herunder i forhold til det sænkede skrotningsbidrag.

Der savnes i det hele dokumentation for lovforslagets præmisser, herunder ikke mindst de underliggende antagelser om gennemsnitslevealder for biler samt det forventede positive bidrag fra ændringen af reparationsgrænsereglen i 2014 og 2015.

En alternativ løsning til at lade brugeren af bilen – der i forvejen har væsentlige udgifter ved bare at holde bilen – afholde omkostningerne og derved dække underskuddet, kunne være, at overvælte i hvert fald en del af udgifterne få bilproducenterne og -importørerne, der herved også ville få et incitament til at producere og importere biler med en længere holdbarhed. Sidstnævnte er især væsentligt for mikro- og minibilerne.

Samtidig skal CAD opfordre til, at der sættes fokus på ophugningsproblematikkerne, herunder især de kommunale tilsyn overfor "alternative" ophuggere, muligheder for og omfanget af dobbeltskrotning og genregistrering med henblik på eksport samt dokumentation for ejerskab af bilen, idet disse problematikker er væsentlige for branchen.

## 2. BEMÆRKNINGER

CAD deltog ved advokat Johanne Berner Hansen på høringsmødet den 1. august 2013 hos Miljøstyrelsen, og indledningsvist bifaldes høringsmødet både som koncept med også i forhold til de temaer, der blev drøftet.

CAD er brancheorganisation for autoværksteder i Danmark, og er med sine 1770 værkstedsmedlemmer branchens største interesseorganisation. CAD arbejder for at skabe de bedste rammevilkår, og tilbyder forskellige ydelser til autoværkstederne. CAD varetager værkstedernes interesser over for politikere og offentlige myndigheder, samt beslægtede organisationer i spørgsmål af betydning for branchen.

## 2.1. ØKONOMISK BALANCE

Et af de helt store forhold omkring lovforslaget er økonomien og den ønskede balance mellem præmissen om, at ordningen skal hvile i sig selv overfor at skabe et incitament for bilejerne til at aflevere deres biler til en certificeret ophugger fremfor at henstille bilen.

Forslaget hviler på en forudsætning om, at skrotningsgodtgørelsen skal være 1.500 kr. og Miljøstyrelsen har tilkendegivet, at man håber, dette beløb er et tilstrækkeligt incitament.

Det er ikke åbenbart, at dette håb bliver opfyldt. Som DAG har påpeget, er antallet af såkaldt herreløse biler ikke faldet hen over de senere år, til trods for stigende materialeværdi, og deraf overbydning fra ophuggerne. Uagtet beløbet går ubeskåret til bilejeren, er beløbet af en så relativ ringe størrelse, herunder i forhold til det beløb en metalhandler vil give for bilen, at flere formentlig ikke vil kunne se den store forskel på de to måder at afskaffe bilen på.

Så vidt vides har det ikke været undersøgt, hvorfor biler bliver herreløse. Umiddelbart kan der tænkes to primære årsager, nemlig dels manglende incitament til at aflevere bilen til ophug, fordi omkostningerne med eksempelvis at flytte bilen til ophuggeren er for store i forhold til gevinsten, og dels ejerskabsproblematikker, dvs. hvis nuværende, juridiske ejer ikke har haft bilen indregistreret, og det ikke er muligt – eller er for besværligt – at dokumentere ejerskabet.

Derudover fremgår det ikke, hvorfor det netop er 1.500 kr. skrotningsgodtgørelsen er landet på.

På høringsmødet blev behovet, eller mangel på samme, for indeksering af skrotningsbidraget drøftet, og CAD kan tilslutte sig, at enten indekseres både bidrag og godtgørelse eller også gør ingen af dem.

Også fra en forbrugerøkonomisk synsvinkel er lovforslaget problematisk. I forvejen er Danmark med sine høje bilafgifter af faste og løbende karakter et meget dyrt land at have bil i. Når lovgiver herefter vælger at øge den årlige, løbende udgift til at have bil over ansvarsforsikringen og samtidig gør det mindre attraktivt at aflevere sin bil til certificeret skrotning ved udløb af bilens levetid, vil det endnu engang være brugere, der skal holde for.

Det synes ikke åbenbart rimeligt at overvælte en yderligere løbende udgift på bilejerne, der oven i købet påtænkes forstærket af at sænke skrotningsbidraget, således at de samlede omkostninger ved at holde og have bil i Danmark atter engang forhøjes.

Det synes mere rimeligt, at bilproducenterne og -importørerne afholdt i hvert fald en del af disse udgifter, således at det ikke blev dyrere for slutbrugeren af bilen.

## 2.2. GENNEMSNIKSLEVEALDEREN

Beregningerne bag forhøjelsen af miljøbidraget og sænkelsen af skrotningsgodtgørelsen er efter det oplyste yderligere baseret på, at danske biler

har en gennemsnitlig levealder på 16 år. Danmarks statistik er ikke åbenbart enig heri, og dertil kommer, at samtlige statistikker for de senere mange måneders bilkøb viser, at danskerne i stigende grad køber biler til under 100.000 kr.

Den biltype vil ikke kunne bære større reparationer, som oftest opstår, når bilen er 6-8 år gammel, og det er derfor yderst nærliggende at antage, at gennemsnitslevealderen for den danske bilpark vil falde ganske betragteligt hen over de næste par år; i hvert fald indenfor den næste 10-årige periode. Det er uklart, hvor mange år, der skæres af gennemsnitslevealderen, men det er ikke utænkeligt, at vi taler op mod 6-8 år, således at gennemsnittet reelt halveres.

I bemærkningerne til forslaget synes der at være lagt det modsatte til grund, når det anføres, at der forventes en udjævning af stigningen indenfor skrotbiler frem mod 2017.

### 2.3. DET AKKUMULEREDE UNDERSKUD OG ANTALLET AF SKROTBILER

Det fremgår af lovforslaget, at der er opstået et væsentligt underskud på skrotningsordningen. Det anføres samtidig, at det primært skyldes en stigning på 10 % i antallet af skrottede biler siden 2010. Samtidig forventes stigningen at fortsætte uændret i 2013 for derefter at falde til 8 % i årene 2014-2017.

Det er CAD's opfattelse, at denne væsentlige stigning hænger direkte sammen med den sænkelse af reparationsgrænsereglerne i Registreringsafgiftsloven, der skete med virkning fra 1. januar 2011. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der i perioden fra 1. januar 2011 til 31. december 2011 var optalt ikke færre end 3.500 biler, der blev skrottet alene som følge af den ændrede reparationsgrænse, jf. eksempelvis Håndværksrådet i pressemeddelelse af 16. maj 2012.

Til sammenligning anslås det i bemærkningerne til det fremsendte lovforslag, at den forhøjede reparationsgrænse i 2014 og 2015 vil bidrage positivt til den økonomiske balance med 2.000 biler årligt. Når det anslås, at antallet af skrotbiler vil blive øget med 8 % i alt i 2014, må det antages, at de 2.000 biler er medtaget i denne beregning. Igen er det beklageligt, at beregningerne ikke er fremlagt eller på anden måde gjort tilgængelige, da nævnte antagelse ikke kan bekræftes. Det synes ydermere besynderligt, at det positive bidrag fra forhøjelsen af reparationsgrænsen ikke er angivet i procent.

Ydermere burde antallet af skrotbiler forventes at stige efter 2015, hvor reparationsgrænsen igen sænkes som følge af den tidsmæssige begrænsning i regeringens vækstplan.

Det skrotningsøkonomiske aspekt at føromtalte sænkelse af reparationsgrænsen burde således have været undersøgt tilbundsgående ved sænkningen i 2010, gældende fra 2011, idet det massive, akkumulerede underskud, så afgjort vidner om, at den vinkel ikke havde været undersøgt tilstrækkelig grundigt, da Registreringsafgiftsloven blev ændret.

### 3. ØVRIGE KOMMENTARER

Som flere mødedeltagere påpegede på høringsmødet er der på netop området for korrekt behandling af udtjente køretøjer en lang række problemer, som måske nok ikke er direkte har sammenhæng med nærværende høring, men som dog alligevel fortjener en bemærkning.

Først og fremmest er det væsentligt, at den certificerede del af branchen lider under et dårligt ry, som primært skyldes de ophuggere, der kan kaldes "alternative". Ophuggere, der ikke er certificerede, og som derfor ikke føler sig underlagt de samme regler, som de certificerede.

I fortsættelse af lovforslagets bemærkninger om oplysningskampagner, burde der samtidig iværksættes en kampagne specielt rettet mod de kommunale tilsyn, for at få standset den alternative del af branchen.

Som en følge af denne problematik omkring brodne kar i branchen, er der tilsyneladende opstået en gevinstmulighed i at dobbelt-skrotte en bil eller at skrotte en bil, for derefter at genindregistrere den og eksportere den med afgiftsfordele til følge.

En del af disse problemstillinger kan i dag opfanges gennem DMR, men oftest først, når skaden er sket. Som systemet er indrettet i dag, er det ikke muligt for ophuggerne at se, om der er udbetalt afgift eller om bilen har været skrottet før.

En anden problematik er, som også påpeget af såvel DAG og BGD, at det kan være et uforholdsmæssigt svært at dokumentere ejerskabet til en bil, der er købt uden at blive omregistreret. Det juridiske ejerskab er der ikke nødvendigvis noget at udsætte på, men som praksis er p.t. er det noget nær umuligt at dokumentere ejerskab på anden måde end ved en registreringsattest i eget navn.

Problematikken gøres ikke mindre af, at registreringsattesterne ikke længere inddrages ved omregistrering, hvorfor en tidligere ejer – inden levering af bilen – kan få den skrottet uden at være juridisk ejer.

\*\*\*

### 4. OPSAMLING

Det savnes dokumentation for beregningerne, der ligger til grund for lovforslaget. Hvorfor er det netop 1.500 kr. der forventes at udgøre et tilstrækkeligt incitament, og hvordan medfører dette beløb en forhøjelse af skrotningsbidraget til 96 kr.

De underliggende præmisser, herunder om gennemsnitslevealder for den danske bilpark, antallet af skrotbiler og reparationsgrænsens indvirkning herpå synes også dårligt belyst i bemærkningerne, hvilket er beklageligt, når lovforslaget i det hele igen overvælter yderligere udgifter på forbrugeren

Der er flere væsentlige problemer på netop skrotningsområdet, som burde vurderes samtidig, herunder problemer med alternative ophuggere samt



dokumentation af ejerskab til bilen, hvis nuværende, juridiske, ejer ikke har haft bilen indregistreret.

Venlig hilsen  
CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark)

Erik S. Rasmussen, direktør  
Direkte 40 41 43 99 – [esr@cad.dk](mailto:esr@cad.dk)



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Sendt e-mail til: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

Miljøstyrelsens journalnummer MST-7012-00021



## **Høringssvar vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af miljøbidragets størrelse og ophævelse af paragraffer vedr. skrotningsbidrag**

### **Indledende bemærkninger**

Forsikring & Pension takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af miljøbidragets størrelse og ophævelse af paragraffer vedr. skrotningsbidrag.

Forsikring & Pension finder det positivt, at Miljøstyrelsen justerer ordningen for at sikre balance mellem indtægter og udgifter i ordningen. Det må hele tiden være hensigten, at ordningen er i balance og hvilende i sig selv, samtidig med at det sikres, at bilejerne har incitament til at aflevere deres udtjente biler til skrot.

Forsikring & Pension vil gerne kvittere for, at det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 1. april 2014 således, at der sikres 3 måneders implementering efter Folketingets forventede vedtagelse ultimo december 2013. (Vi tillader os at gå ud fra ikrafttrædelse pr 1. april 2014, som det fremgår af side 9 i lovbemærkningerne, selv om der i selve lovudkastets § 2 står, at "loven træder i kraft den 1. februar 2014").

Forsikring & Pensions væsentligste bemærkning til lovudkastet er, at den foreslåede pristalsregulering af miljøbidraget er overflødig og administrativ besværlig. Se nærmere nedenfor.

Såfremt pristalsregulering, mod Forsikrings & Pensions anbefaling, indføres, er det dog positivt, at det i lovforslaget sikres, at forsikringsbranchen oplyses om satsen for indekset i hele kronebeløb, 4 måneder før en opregulering skal finde sted.

### **Pristalsregulering**

For at sikre den økonomiske balance i Miljøordning for biler foreslås miljøbidraget øget fra 60 kr. til 96 kr. årligt og skrotningsgodtgørelsen nedjusteres fra 1.750 kr. til 1.500 kr. Dertil foreslås, at der indføres pristalsregulering af godtgørelsen for at sikre, at ordningen bliver økonomisk robust.

06.08.2013

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf. 41 91 91 91  
Fax 41 91 91 92  
fp@forsikringogpension.dk  
www.forsikringogpension.dk

Jacob Nisgaard Larsen  
Konsulent  
Dir. 41 91 91 43  
jnl@forsikringogpension.dk

Vores ref. JNL/nle  
Sagsnr. GES-2008-05121  
DokID 324393

Brancheorganisation  
for forsikringsselskaber  
og pensionskasser

Det er Forsikrings & Pensions forståelse, at miljøordningen i den nuværende situation har et årligt driftsunderskud på over 40 mio. kr. Det forventes, at miljøordningen har et samlet underskud på ca. 83 mio. kr. ved udgangen af 2013. Med en bilpark på ca. 2,6 mio., ca. 120.000 årlige udbetalinger af godtgørelser og administrationsomkostninger på ca. 6 mio. kr. årligt vil ovenstående ændringerne indebære, at ordningens indtægter hvert år overstiger udgifterne med mere end 50 mio. kr. Efter afvikling af det aktuelle underskud vil der således være tale om en ikke ubetydelig overfinansiering.

Derfor finder Forsikring & Pension det problematisk og unødigt, at det foreslås, at der indføres pristalsregulering af miljøbidraget.

Pristalsreguleringen komplicerer en ellers enkel og smidig ordning unødigt og desværre uden at tilføje ordningen nævneværdig værdi. Derimod skabes en unødvendig administrativ byrde for forsikringsbranchen, der foruden at gennemføre reguleringerne skal bruge ressourcer på at kunne forklare forbrugere, der henvender sig – typisk telefonisk - hvorfor miljøbidraget er steget; også selv om det kun er steget nogle få kr.

Pristalsreguleringer benyttes typisk i forhold til poster, hvor det ønskes at opretholde værdien af posten i forhold til en given pris og lønudvikling. Dette er ikke tilfældet for miljøordningen. Bortset fra ordningens ganske beskedne administrationsudgifter er der ingen sammenhæng mellem ordningens udgifter og pris- og lønudviklingen. Den økonomiske balance i Miljøordning for biler afhænger af forholdet mellem antallet af køretøjer, der bidrager til ordningen og antallet køretøjer, der modtager skrotningsgodtgørelsen, samt naturligvis størrelsen på henholdsvis bidraget og godtgørelsen, hvor sidstnævnte foreslås fastsat til 1.500 kr.

Dermed er det mere sandsynligt, at en pristalsregulering af ordningens indtægter på sigt vil være med til at skabe yderligere ubalance, således at der hurtigere end ellers vil kunne opstå behov for nye justeringer.

Sammenfattende er Forsikring & Pension positiv over for, at der skabes økonomisk balance i Miljøordning for biler. Forsikring & Pension vil dog stærkt anbefale, at miljøbidraget ikke indeksreguleres. Der er ikke behov for at regulere miljøbidraget efter pris- og lønudviklingen. Indeksregulering vil indebære unødigt ressourcestræk hos forsikringssselskaberne og vil hverken gavne miljøordningen eller forbrugere.

Med venlig hilsen

Jacob Nisgaard Larsen