

Version: 25. juni 2013

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 og godtgørelse 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* affattes således:

“Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler”.

2. I § 1 udgår “samt opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v”..

3. § 2, stk. 4, ophæves.

4. I § 3 ændres »60 kr.« til: »96 kr.«.

5. I § 3 indsættes efter 1. pkt.:

“Miljøbidraget reguleres årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det regulerede beløb afrundes opad til det nærmeste hele kronebeløb.”

6. *Kapitel 3 a* ophæves.

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

Loven træder i kraft den 1. februar 2014.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indholdsfortegnelse

2. Indledning

2.1. 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 skrotbiler er steget markant de seneste år. Hovedformålet med lovforslaget er derfor at foreslå en forhøjelse af miljøbidraget fra 60 til 96 kr. og at indføre en pristalsregulering heraf.

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.

2.2. Lovforslagets baggrund

I 1999 vedtog Folketinget lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med skrotning af biler. Den er senere ændret ved lov nr. 385 af 6. juni 2002 og lov nr. 428 af 6. juni 2005. 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 (skrotbil) til en godkendt ophugger.

Loven suppleres af bekendtgørelse nr. 1234 af 1. november 2010 om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. I denne bekendtgørelse fastsættes bl.a. skrotningsgodtgørelsens størrelse. Bekendtgørelse nr. 1312 af 19. december 2012 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra regulerer affaldshåndteringen af skrotbiler, herunder hvordan affaldet skal håndteres, godkendelse af ophuggere, udstedelse af skrotningsattest, samt producentansvaret for biler.

Skrotningsgodtgørelsen finansieres af bilejerne, som i dag årligt betaler et miljøbidrag på 60 kr. via den lovpligtige ansvarsforsikring, dvs. miljøbidraget opkræves af forsikringsselskaberne. Der er i lovens § 6, stk. 4, hjemmel til, at miljøministeren kan fastsætte størrelsen af godtgørelsen. Skrotningsgodtgørelsen er reguleret i § 8, stk. 1, i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og udgør i dag 1.750 kr. For at sikre den nødvendige balance i ordningen ændres bekendtgørelsen samtidigt, så skrotningsgodtgørelsen nedjusteres fra 1.750 kr. til 1.500 kr.

2.3. Formålet med skrotningsgodtgørelsen

Formålet med skrotningsgodtgørelsen er at give den enkelte bilejer et økonomisk incitament til at aflevere sin skrotbil hos en godkendt og miljø- eller kvalitetscertificeret autoophugger med henblik på at sikre en miljømæssig forsvarlig håndtering af skrotbiler. Ved ordningens etablering i 2000 blev en skrotningsgodtgørelse på 1.500 kr. pr. skrotbil 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 skrotbil 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 skrotbil uden omkostninger til 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 skrotbiler uden omkostninger. Ophuggere, der ikke er en del af denne ordning, kan tage penge for at modtage skrotbiler.

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 skrotbil 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 skrotbilen. Dette følger af EU-direktivet om udtjente 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 materialeleværdien 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 skrotbil til ophuggeren.

Som følge af producentansvaret fungerer ordningen med skrotningsgodtgørelse i dag som supplerende incitament til at aflevere skrotbiler hos godkendte ophuggere, fordi der oveni muligheden for at aflevere sin skrotbil 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 skrotbilens stand.

2.4. Baggrund for fastsættelse af størrelsen på miljøbidraget

Ordningen er statsfinansiel neutral og skal balancere over en fireårig periode, jf. Finansministeriets budgetvejledning. Der er derfor behov for at justere satserne i ordningen, idet et tidligere overskud på ordningen (200 mio. kr.) ved udgangen af 2012 er nedbragt til et underskud på ca. 5 mio. kr. Den hurtige afvikling af overskuddet skyldes en markant stigning i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser siden 2010, hvor antallet er steget med ca. 10 % om året, så der nu udbetales skrotningsgodtgørelse på omkring 120.000 biler om året. Hvis 10 %-stigningen fortsætter, vil der ved udgangen af 2013 være et underskud på ordningen på ca. 83 mio. kr. Ved udgangen af maj måned 2013 ses en stigning på 9,4 % i forhold til samme periode det foregående år.

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 ophugning og skrotning af biler (se L 132, FT 2001-2002, 2. samling) nedjusteret til 60 kr. i 2002 for at bidrage til at afvikle overskuddet på omkring 200 mio. kr. På samme tidspunkt blev skrotningsgodtgørelsen opjusteret 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 skrotbiler.

Som et yderligere bidrag til at sikre balancen vil bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler samtidig blive ændret, så skrotningsgodtgørelsen nedjusteres fra 1.750 kr. til 1.500 kr. 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 skrotbiler bliver anderledes end forudsat.

Det er forbundet med relativ stor usikkerhed at vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet. De foreslåede satser forventes at gøre ordningen robust overfor en fortsat stigning i antallet af skrotbiler.

2.5. Administration af ordningen

Det fremgår af bemærkningerne til det oprindelige lovforslag, at omkostningerne til administration af godtgørelsesordningen samt udgifter til information om denne forudsættes finansieret af indtægten fra miljøbidraget.

Miljøbidraget opkræves af forsikringselskaberne via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4. 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 tilsyn med Miljøordning for Biler, sagsbehandling af dispensationsager, 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.

3. Hovedpunkter i lovforslaget

3.1. Forhøjelse af miljøbidraget

3.1.1. Gældende ret

Ifølge lovens § 3, stk. 1, udgør miljøbidraget, som ejeren af en person- og varebil opkræves årligt via den lovpligtige ansvarsforsikring, 60 kr. Miljøbidraget er fast og bliver ikke løbende reguleret som følge af den generelle pris- og lønudvikling.

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 ophugning og skrotning af biler.

3.1.2. Lovforslaget

Det foreslås, at miljøbidraget øges fra 60 kr. til 96 kr. Forslaget skal sikre, at der opnås balance mellem indtægterne i form af miljøbidrag og udgifterne i form af godtgørelse og administration af ordningen. For at bidrage yderligere 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. 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 skrotbiler bliver anderledes end forudsat.

I årene 2000 – 2002 blev der oparbejdet et overskud på ordningen (ca. 200 mio. kr.), idet der ikke blev skrottet så mange biler, som forventet ved indførelse af ordningen. Miljøbidraget var 90 kr. årligt, og skrotningsgodtgørelsen 1.500 kr. Miljøbidraget blev derfor i 2002 nedjusteret til 60 kr., ligesom skrotningsgodtgørelsen blev forhøjet til 1.750 kr. Siden 2010 er der sket en markant stigning i antallet af skrottede biler på ca. 10 % om året, så der nu udbetales skrotningsgodtgørelse for omkring 120.000 biler om året. Indtægter på ordningen stiger ikke i samme omfang, og det forventes derfor, at ordningen ved udgangen af 2013 vil være i underskud med ca. 83 mio. kr.

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. De foreslåede sats for forventes desuden at gøre ordningen robust overfor en fortsat stigning i antallet af skrotbiler.

For at bidrage til at sikre robustheden foreslås det desuden, at miljøbidraget reguleres årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Det fremgår af de specielle bemærkninger til den oprindelige lov, at det har været hensigten at sikre, at forsikringsselskaberne ikke pålægges omkostninger ved opkrævningen af miljøbidraget. Dette lovforslag ændrer ikke på denne forudsætning.

3.2. Ophævelse af kapitel 3 a om skrotningsbidrag

3.2.1. 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 2006 om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (L 132, FT 2001-02, 2. samling) bl.a. indsat et nyt kapitel 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 ..., FT-...).

3.2.2. Lovforslaget

Det foreslås, at lovens kapitel 3 a om producenterens 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 skrotbil 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 skrotbiler 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. Bidraget forudsættes yderligere 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 inden for 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 compensation 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 compensation forhøjes med 400.000 kr. pr. år svarer det til 0,40 kr. pr. indregistreret person- og varebiler årligt.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det er en forudsætning, at den årlige prisregulering af miljøbidraget sker på en sådan måde, at administrationsomkostningerne ved dette er minimale for forsikringsselskaberne. Forsikringsselskaberne vil dermed kun have årlige éngangsudgifter forbundet med at ændre miljøbidragets størrelse, idet der skal ændres i selskabernes databaser og faktureringsystemer.

Skrotningsgodtgørelsen er af en sådan størrelse, at incitamentet til at aflevere sin skrotbil hos godkendte ophuggere fortsat bevares. De godkendte ophuggere kan således fastholde, at bilejerne afleverer deres skrotbil hos dem og der sker dermed ikke ændring i forretningsgrundlaget. Udover de miljømæssige fordele ved at fastholde, at skrotbiler 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 er også omfattet af reglerne for skrotningsgodtgørelse. En forøgelse af miljøbidraget vil derfor betyde en økonomisk konsekvens for den del af erhvervslivet, som anvender varebiler. En forøgelse af miljøbidraget på 36 kr. pr. bil pr. år giver merudgifter på i alt 20,7 mio. kr. i 2014. Denne merudgift er estimeret under antagelse af, at samtlige varebiler er indregistreret af virksomheder. Det vurderes dog, at omfanget er minimalt set i forhold til øvrige udgifter til varebiler, f.eks. brændstof, vægtafgift m.v. Virksomheder, der skrotter deres varebiler, modtager desuden skrotningsgodtgørelse, hvilket vurderes at øge brugsalgs-værdien af varebiler.

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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 skrotbil 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 årlige audits foretaget af uafhængig tredjepart. 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 giver således 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 myndigheder og organisationer m.v.

Udfyldes efter høring

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige:	Ingen. Miljøstyrelsen vil dog fremover kræve en kompensation, som fuldt ud modsvarer de reelle administrative omkostninger i forbindelse med administration af ordningen.	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Certificerede og godkendte autoophuggere fastholder deres forretning.	Minimale årlige administrative omkostninger for forsikringsselskaberne i forbindelse med løbende ændring af miljøbidragets størrelse. For virksomheder med varebiler: årlig merudgift pr. varebil på 36 kr. I alt for erhvervslivet udgør dette en årlig udgift på 20,7 mio. kr. i 2014.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Fastholdelse af incitamentet til at aflevere skrotbiler hos godkendte ophuggere vil sikre fortsat miljøbehandling af farlige stoffer og	

	væsker, samt sikre genanvendelse og nyttiggørelse af ressourcerne i skrotbiler.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen 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. 6.

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. 6.

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. 6.

Til nr. 4

Beløbet i lovens § 3 foreslås forhøjet fra 60 kr. til 96 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. De foreslåede satser forventes desuden at gøre ordningen robust overfor en fortsat stigning i antallet af skrotbiler.

Baggrunden for de foreslåede satser er en forventet fortsat stigning i antallet af skrotbiler. Ved udgangen af maj måned 2013 kunne konstateres en stigning på 9,4 % i forhold til samme periode det foregående år. Det er derfor forudsat, at der også i 2013 vil være en stigning på 10 % i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser svarende til ca. 132.000 stk. Selvom der siden toppunktet i 2011 kan iagttages en aftagende stigning i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser, er der antaget en fortsat kraftig stigning i antallet af skrotbiler. Der antages på den baggrund en gennemsnitlig årlig stigning på 8 % fra 2014 til 2017. Det forventes, at antallet af skrotbiler 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.

Der er desuden antaget, at bestanden af person- og varebiler (og dermed indtægten fra miljøbidraget) vil stige med 1 % årligt, idet der har været stigning i bilbestanden de sidste fem år.

Såfremt udviklingen i bilbestand og antallet af skrotbiler 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. 2.

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 skrotbilen til en godkendt ophugger mindskes en smule, men vurderes fortsat at være i en størrelsesorden, som gør det attraktivt for bilejeren at aflevere sin skrotbil frem for at henstille den enten på privat grund, offentlig vej eller i naturen eller aflevere den til en autoophugger uden godkendelse.

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 skrotbiler, herunder muligheden for at få udbetalt skrotningsgodtgørelse.

Til nr. 5

Det foreslås at indsætte et 2. pkt. i lovens § 3 med henblik på at regulere miljøbidraget årligt - med virkning for de miljøbidrag, der opkræves fra og med den 1. januar det pågældende år - med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det regulerede beløb foreslås afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb.

Dette foreslås for at bidrage til at sikre robustheden i ordningen. Det forventes, at forsikringsselskaberne i god tid forinden den årlige regulering kan få oplysning om satsen, således at forsikringsselskaberne kan indrette sig på at opkræve det regulerede beløb via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4.

Til nr. 6

Det foreslås at ophæve lovens kapitel 3 a om bilimportørers og producenters 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 skrotbil 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 skrotbiler til rådighed igennem den kollektive ordning Refero.

Til nr. 7

Det foreslås at ophæve § 8 a, stk. 1 og 2, som en konsekvens af den foreslåede ophævelse af lovens kapitel 3 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

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. 6.

Til § 2

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 1. februar 2014.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende ret</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1
	I lov om miljøbidrag og godtgørelse 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:
Lov om miljøbidrag, godtgørelse og skrotningsbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.	1. Lovens titel affattes således: "Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning 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. § 1 affattes således: "§ 1. Loven har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse ved aflevering af affald i form af motorkøretøjer 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). <i>Stk. 2.</i> 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. <i>Stk. 3.</i> 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. <i>Stk. 4.</i> 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: »96 kr.«

	<p>5. I § 3 indsættes efter 1. pkt.:</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljøbidraget reguleres årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb</p>
<p>Kapitel 3 a - Skrotningsbidrag</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 7 b. Det i § 7 a nævnte bidrag udgør:</p> <p>1) 1,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2002,</p> <p>2) 3,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2003,</p> <p>3) 7,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2004,</p> <p>4) 10,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2005 og</p> <p>5) 15,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2006.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Skrotningsbidraget indbetales til miljøministeren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p> <p>§ 7 c. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen af skrotningsbidraget, herunder om opkrævning og indbetaling.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om, at administrationen af skrotningsbidraget henlægges til private organisationer, foreninger, virksomheder eller lignende. Miljøministeren kan herunder fastsætte regler om</p> <p>1) kontrol og tilsyn med private organisationer, foreninger, virksomheder eller lignende, som administrerer skrotningsbidraget, herunder om</p>	<p>6. Kapitel 3 a ophæves.</p>

<p>regnskab, regnskabsinstruks og beretning samt revision i henhold til en af miljøministeren fastsat revisionsinstruks,</p> <p>2) private organisationers, foreningers, virksomheders eller lignendes opbevaring af materiale om administration af skrotningsbidraget, herunder om opkrævning og indbetaling, og</p> <p>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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.«</p>	
<p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Miljøministeren kan bemyndige en under ministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der er tillagt ministeren.</p>	<p>7. § 8 a, stk. 1 og 2, ophæves.</p> <p>Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 1 og 2.</p>
<p><i>Stk. 4.</i> 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.</p>	<p>8. I § 8 a, stk. 4, der bliver til stk. 2, ændres "stk. 3" til: "stk. 1".</p>
	<p>§ 2</p>
	<p>Loven træder i kraft den 1. februar 2014.</p>

