

**From:** Ann Sophie Juul Sørensen  
**Sent:** 29 Sep 2016 11:21:30 +0200  
**To:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse  
**Subject:** Hørings svar: Høring af lovforslag om miljøbidrag, jnr. MST-7012-00039

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til Miljøstyrelsens høring vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jnr. MST-7012-00039.

Med venlig hilsen

**Ann Sophie Juul Sørensen**  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Danish Competition and Consumer Authority  
Telefon 4171 5052  
E-mail [anj@kfst.dk](mailto:anj@kfst.dk)

  
**KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende markeder*

**From:** Ann Sophie Juul Sørensen  
**Sent:** 29 Sep 2016 11:20:39 +0200  
**To:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse  
**Subject:** Høringssvar: Høring om udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jnr. MST-7012-00036

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til Miljøstyrelsens høring om udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jnr. MST-7012-00036.

Med venlig hilsen

**Ann Sophie Juul Sørensen**  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Danish Competition and Consumer Authority  
Telefon 4171 5052  
E-mail [anj@kfst.dk](mailto:anj@kfst.dk)

  
**KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende markeder*



Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K  
Att. Bianka Koptelova Justesen

St. Kongensgade 45  
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00  
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk  
www.rigsrevisionen.dk

---

**Høringssvar vedrørende Miljø- og Fødevareministeriets udkast til ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med op-hugning og skrotning af biler.**

(Miljøstyrelsens j.nr.: MST-7012-00039)

30. september 2016

5. kontor

J.nr.: 3809

Rigsrevisionen har gennemgået Miljø- og Fødevareministeriets udkast til ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med op-hugning og skrotning af biler.

Gennemgangen har omfattet bestemmelser om regnskab og revision i henhold til Rigsrevisorlovens §§ 7 og 10.

Gennemgangen har ikke givet anledning til nogen kommentarer.

Eventuelle spørgsmål kan stilles til undertegnede på telefon 33 92 86 27 eller via e-mail på [rr@rigsrevisionen.dk](mailto:rr@rigsrevisionen.dk) med anførelse af det i brevhovedet anførte journalnummer.

Med venlig hilsen

Johnny Lange  
Revisor



Miljøstyrelsen  
Jord & Affald  
Strandgade 29  
1401 København K  
Att. Bianka Koptelova Justesen

St. Kongensgade 45  
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00  
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk  
www.rigsrevisionen.dk

**Høringssvar vedrørende Miljø- og Fødevareministeriets udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.**  
(Miljøstyrelsens j.nr.: MST-7012-00036)

30. september 2016

5. kontor

J.nr.: 3809

Rigsrevisionen har gennemgået Miljø- og Fødevareministeriets udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Gennemgangen har omfattet bestemmelser om regnskab og revision i henhold til Rigsrevisorlovens §§ 7 og 10.

Gennemgangen har ikke givet anledning til nogen kommentarer.

Eventuelle spørgsmål kan stilles til undertegnede på telefon 33 92 86 27 eller via e-mail på [rr@rigsrevisionen.dk](mailto:rr@rigsrevisionen.dk) med anførelse af det i brevhovedet anførte journalnummer.

Med venlig hilsen

Johnny Lange  
Revisor

## **Vedrørende høring af lovforslag og udkast til bekendtgørelsesændring om miljøbidrag og skrotningsgodtgørelse (J.nr. MST-7012-00039)**

De Danske Bilimportører (DBI) takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslaget om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning af biler (nedsættelse af miljøbidrag) - samt til udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (forhøjelse af godtgørelsens størrelse).

Eftersom lovforslaget alene angår selve den beløbsmæssige nedsættelse af miljøbidraget og alle øvrige ændringer vedr. administrationen af miljøbidraget og forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsen udmøntes i bekendtgørelsen, gives hermed et samlet høringssvar for både ændringerne til loven og bekendtgørelsen.

### **Overordnede bemærkninger**

De Danske Bilimportører har derfor følgende overordnede bemærkninger:

- Det er usikkert, om det anvendte datagrundlag for vurderingen af omfanget af ulovligt borstskaffede biler er retvisende. Vi mener, at den lovlige eksport er større, og at den ulovlige skrotning derfor er betydeligt lavere.
- Det er usikkert, hvilken effekt skrotningsgodtgørelsen har på dels bilejernes adfærd i forbindelse med aflevering af biler til skrotning og dels den efterfølgende behandling af bilerne hos ophuggerne. Vi har forstået, at bilisternes adfærd med at aflevere deres biler ikke blev ringere i Sverige, da man afskaffede godtgørelsesordningen i 2007.
- Fremfor en sænkelse af miljøgebyret og en stigning i skrotningsgodtgørelsen, bør man i meget højere grad styrke myndighedernes kontrol og tilsyn med bortskaffelsen af biler. Den nuværende finansiering af skrotningsgodtgørelsen kan formodentlig både reduceres og dække omkostningerne til et bedre tilsyn (hvis et tilsyn skal finansieres ad denne vej).

### **Bemærkninger vedr. miljøbidraget**

Det fremgår, at høringsbrevet og bemærkningerne til ændringen af lov om miljøbidrag, at hovedformålet med nedsættelsen af miljøbidraget fra de nuværende 101 kr. til 84 kr. er at nedbringe det akkumulerede overskud i ordningen og sikre balance mellem udgifter og indtægter frem til 2020.

Set i lyset af, at skrotningsgodtgørelsen samtidig skal hæves fra de nuværende 1.500 kr. til 2.200 kr. pr. 1. januar 2017, og at det er forbundet med relativt stor usikkerhed at vurdere udviklingen af antallet af skrotninger fremover, må det være tilsvarende usikkert at vurdere, hvornår balance sikres, og om der bliver behov for yderligere reguleringer.

Det centrale spørgsmål for skrotningsordningens økonomiske balance er derfor snarere effekten af forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsen på antallet af udbetalte godtgørelser og andelen af lovligt bortskaffede biler.

Eftersom effekterne af de foreslåede ændringer også i Miljøstyrelsens udredning af skrotningsgodtgørelsens incitamentsstruktur<sup>1</sup> vurderes som usikre og derfor i realiteten kun kan vurderes "post faktum" kunne man ud fra de givne forudsætninger både argumentere for en højere skrotningsgodtgørelse og / eller en fuldstændig fjernelse af miljøbidraget.

---

<sup>1</sup> Der henvises både til lovforslagets generelle bemærkninger og til Miljøstyrelsens "Udredning af skrotningsgodtgørelsens incitamentsstruktur". (Deloitte Consulting, september 2016).

De Danske Bilimportører mener imidlertid, at der fortsat er usikkerhed om skrotningsgodtgørelsens generelle betydning for korrekt skrotning af biler og om effekterne af godtgørelsen på bilejernes adfærd.

Der har således siden 2007 ikke været nogen skrotningsgodtgørelse til bilejerne i Sverige, da godtgørelsen forsvandt sammen med indførelsen af et udvidet producentansvar for biler (SFS 2007:185) samt en ny bilskrotningsforordning (SFS 2007:186). Producentansvaret betyder her, at bilejerne fortsat gratis kan aflevere deres bil til autoriserede skrotningsvirksomheder i kraft af skrotningsordningen "BilRetur", der er et samarbejde mellem bilimportørerne i Sverige (Bil Sweden) og skrotningsbranchen.

Vi har ingen oplysninger om, at bortfaldet af skrotningsgodtgørelsen i Sverige skulle have medført et øget omfang af ulovlige skrotninger eller henstilling af biler i skove og på andre offentlige pladser. Derfor peger vi på en effektiv håndhævelse af lovgivningen og en styrket kontrol med virksomhederne i skrotningsbranchen som afgørende for at nedbringe omfanget af ulovlige skrotninger i Danmark.

#### **Bemærkninger vedr. skrotningsgodtgørelsen**

De Danske Bilimportører har ingen nærmere bemærkninger til de foreslåede ændringer til bekendtgørelsen om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler for så vidt angår følgende:

- Forsikringsselskabernes digitale indberetning af miljøbidrag til SKAT.
- Præcisering af hjemmel for SKATs opkrævning af miljøbidraget.
- Tilføjelse af ekstra betingelser, for at der kan ydes godtgørelse.
- Indførelse af overgangsbestemmelse, som fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af den forhøjede skrotningsgodtgørelse.

Med hensyn til selve forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsens størrelse fra 1.500 kr. til 2.200 kr. og de bagvedliggende overvejelser herom, finder vi anledning til at give følgende mere generelle bemærkninger:

Definition af ulovlige skrotninger og vurdering af omfang: Ved definitionen af ulovlige skrotninger og vurderingen af omfanget bør der tages hensyn til, at det forhold, at et antal biler hvert år forsvinder fra bestanden ikke nødvendigvis betyder, at de er skrottet ulovligt, miljømæssigt uforvarsligt eller er ulovligt eksporteret. En del kan skyldes manglende statistisk dokumentation i relation til f.eks. endelige afmeldinger eller udstedelse af CoD-beviser (Certificate of Destruction). Evt. manglende oplysninger / registreringer vedr. bilernes videre liv i forbindelse med f.eks. eksport kan gøre det svært at vurdere det reelle omfang. En skærpelse af obligatoriske oplysningskrav ved eksport / afmelding kunne evt. afhjælpe usikkerhed om bilernes skæbne.

En kilde til usikkerhed omkring datagrundlaget for opgørelsen af ulovligt bortskaffede biler vedrører den vurdering af eksportens andel heraf, som anvendes af Deloitte i Miljøstyrelsen udredning. Her indgår den lovlige eksport af biler på "minussiden"<sup>2</sup>. Det er vores vurdering, at der lovligt eksporteres langt flere biler, end de tal som nævnes i undersøgelsen.

Hvis den lovlige eksport er opgjort som af antallet af biler, for hvilke SKAT har udbetalt resterende registreringsafgift vil en sådan opgørelse undervurdere antallet af fuldt lovligt eksporterede biler. Det skyldes først og fremmest, at leasingbiler, der eksporteres umiddelbart efter endt leasingperiode typisk ikke indeholder restafgift, og dermed ikke vil tælle med i en sådan opgørelse.

---

<sup>2</sup> Ibid. Tabel 4, side 19.

Den lovlige eksport opgøres således til 32.000 biler i 2014, men vi vurderer den lovlige eksport til at være væsentlig større (ca. 50.000). Da den lovlige eksport fratrækkes det samlede antal biler, der forsvinder ud af bilparken, er det samlede marked for bilskrotninger - inklusive de ulovlige - tilsvarende lavere.

Da problemer vedr. manglende oplysninger om skrottede biler desuden gælder generelt i EU, bør der fokuseres mere på at harmonisere regler og procedurer ved registrering og afmelding (de-registration) på EU-plan.

Mere konsekvent håndhævelse af lovgivningen om, at kun autoriserede / certificerede ophuggere må håndtere skrotningsbiler forekommer mindst lige så relevant som skrotningspræmiens størrelse. En stærk overvågning ikke blot af de autoriserede ophuggere, men også af de ikke-autoriserede forekommer nødvendig.

Hensigtsmæssig bortskaffelse af biler afhænger således ikke nødvendigvis primært af bilejernes adfærd, men også af aktørerne i skrotningsbranchen – uanset skrotningspræmien og dennes størrelse.

En styrkelse af registreringen af skrottede biler gennem digital udstedelse af CoD-beviser / digital registrering af skrotning samt en stærk overvågning og kontrol fra myndighedernes side vil styrke både registrering og korrekt bortskaffelse.

En styrkelse af håndhævelsen lovgivningen og overvågning af aktørerne i bortskaffelsesleddet bør i det hele taget prioriteres højere set i lyset af de generelle usikkerheder omkring effekten af skrotningsgodtgørelsen og adfærden hos bilejerne på den korrekte bortskaffelse af biler.

ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) har i forbindelse med en offentlig høring om registrering mv. af ELV-biler ("End of Life Vehicles") fremhævet, at effekten af skrotningspræmier og miljøgebyrer på området er "incapable of proof"<sup>3</sup>. Det fremhæves yderligere, at hverken et beskedent eller et stort beløb sikrer korrekt bortskaffelse, men alene binder kapital. Kontrol med ordningerne tenderer mod at give administrative byrder, og kan give anledning til misbrug. Faste beløb kan ikke tage højde for skiftende markedsbetingelser og priser på metalkrot mv. og variable beløb vil føre til endnu mere administration.

De Danske Bilimportører ønsker ikke her at tage stilling til, om en skrotningspræmie generelt er uden beviselig effekt eller ej, men påpeger alene de usikkerheder om effekten, der i øvrigt fremgår af Miljøministeriets / Deloitte's udredning af skrotningsgodtgørelsens incitamentsstruktur.

Som det også fremgår af Deloitte's analyse af incitamentsstrukturen omkring skrotningsgodtgørelsen, sikrer indleveringen af bilerne ved en autoophugger ikke automatisk, at de bortskaffes korrekt. Samtidig antydes det, at det er muligt for ulovlige ophuggere at omgå ordningen, og alligevel få udbetalt en del af godtgørelsen. Et mere effektivt tilsyn vurderes derfor at have betydning. Endelig vil en forhøjelse af godtgørelsen ikke automatisk føre til, at bilejerne automatisk får udbetalt en større godtgørelse. Den samlede "pris" for den udtjente bil består jo af en kombination af godtgørelsen og af den pris, autoophuggeren vurderer at ville betale for "metallet". I Sverige forstår vi, at systemet løber rundt uden godtgørelse.

---

<sup>3</sup> Svar fra ACEA til "Public Consultation on potential measures to improve the implementation of certain aspects of the Directive on end-of-life vehicles with emphasis on ELVs of unknown whereabouts". (Öko-Institut e.V, June 2016). Svarene forventes offentligt tilgængelige i oktober / November 2016).

### **Konklusioner**

Det relativt ensidige fokus på skrotningspræmiens effekt på bilejernes adfærd overser, at en styrket håndhævelse af den eksisterende lovgivning overfor såvel autoriserede og ikke-autoriserede ophuggere mv. måske er afgørende for korrekt skrotning af biler i Danmark.

Usikkerheden omkring effekten af skrotningsgodtgørelsen og mere specifikt en hævelse af godtgørelsen fra 1.500 kr. til 2.200 kr. bør føre til en overvejelse af, om proventet fra miljøbidraget i stedet burde anvendes til styrket indsats fra myndighedernes side for at sikre overholdelsen af den eksisterende lovgivning.



**Høringssvar angående lovforslag om miljøbidrag og skrotningsgodtgørelse samt udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (journalnummer MST-7012-00039 (lovforslaget) og MST-7012-00036 (bekendtgørelsesændringen))**

Håndværksrådet takker for det modtagne lovforslag og udkast til bekendtgørelse, som vi vil besvare under et.

Håndværksrådet hilser forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen velkommen. Det står klart, at den lavere skrotpræmie har ført til, at færre biler er blevet skrottet lovligt. Det har været til skade for miljø, sikkerhed og de mange lovlydige autogenbrugere.

Derfor har en forøgelse af skrotningsgodtgørelsen været en absolut nødvendighed. Det vil nu vise sig om det nye niveau for skrotningsgodtgørelsen, er tilstrækkeligt til at hæve andelen af biler, der skrotes lovligt. Håndværksrådet opfordrer til, at det følges tæt med henblik på om justeringer er nødvendige.

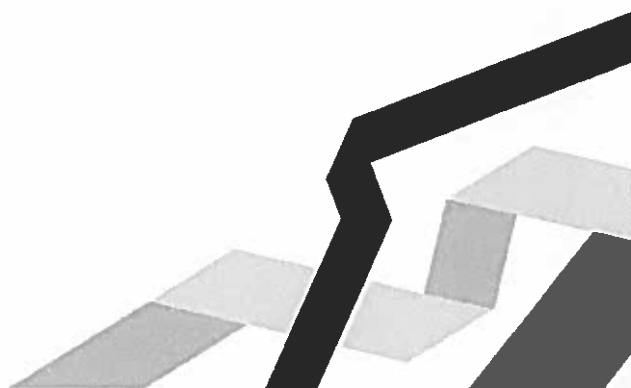
Håndværksrådet ser med undren på, at man samtidig med forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vælger at sænke miljøbidraget. Selvom Håndværksrådet er opmærksomme, at man ikke ønsker, at ordningen kører med overskud, finder vi dog, at man kunne anvende midlerne til at initiativer, der sikrer at flere biler skrotes lovligt, samtidigt med, at man imødegår risikoen for, at ordningen igen får underskud.

Man kunne enten anvende overskuddet i ordningen til at finansiere en endnu højere skrotningsgodtgørelse, finansiere en stærkere kontrolindsats eller til at færdiggøre den digitale skrotningsattest.

Håndværksrådet vil afslutningsvis understrege at netop en stærkere kontrol på dette område, samt færdiggørelse af den digitale skrotningsattest er afgørende elementer, når det handler om at sikre, at flest muligt biler bliver skrottet lovligt i Danmark.

Venlig hilsen

Kristian Brændstrup Bech  
Erhvervspolitisk konsulent, Håndværksrådet





Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K  
Sendt via e-mail til: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

Bagsværd den 29. september 2016

Høringssvar vedrørende journalnummer MST-7012-00036 og MST-7012-00039.

Henholdsvis udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (ændring af godtgørelsens størrelse) og ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (ændring af miljøbidragets størrelse).

Som aktør i branchen gennem de sidste 68 år fremsender Bagsværd Jernhandel A/S hermed vores kommentarer til ovennævnte høringer.

Indledningsvis finder vi det positivt at skrotningsgodtgørelsen foreslås forhøjet fra kr. 1.500 til kr. 2.200.

Vi kan dog også konstatere, at det kun er 3 år siden at størrelsen på miljøbidraget blev hævet og størrelsen på skrotningsgodtgørelsen blev sænket, på grund af et stort underskud i Miljøordningen for biler. Vi vil nu som dengang igen stille spørgsmålstegn ved det beregningsgrundlag, der er for at ændre miljøbidragets størrelse. Nedenstående tabel viser antallet af skrottede biler i perioden 2000-2015 og miljøministeriets prognose for perioden 2012-2017.



Det er i perioden fra 1955-2015 kun sket en gang, at der er blevet skrottet over 120.000 biler på et enkelt år<sup>1</sup>. Det var i 1994, hvor der blev indført en skrotpræmie på kr. 6.500, for de såkaldte "Stavad-biler".

Vi vil derfor opfordre til, at Miljøministeriet i forbindelse med denne høring gennemfører en mere retvisende prognose end den forrige. Ellers er der risiko for, at der kun gå 3 år før det igen bliver nødvendigt med en ny justering af miljøbidraget, fordi der igen er oparbejdet et underskud i Miljøordning for Biler.

1. Transportrådet, en analyse af bilparkens udvikling i Danmark siden begyndelsen af 1950-erne, april 1999. Opgørelse overudgifter og indtægter, samt antallet af skrotbiler 2000-2013. L31-2013-14, endeligt svar på spm.2.

# Bagsværd Jernhandel a-s

Brudelysvej 3-7 · DK-2880 Bagsværd



Den foreslåede forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen, efter vores opfattelse heller ikke kunne stå alene, hvis der for alvor skal ryddes op i de mange ulovlige autoophug og ulovlige skrotninger. Vi vil derfor tillade os at komme med følgende forbedringsforslag:

## 1. Der skal afsættes ressourcer til at identificere de ulovlige ophug.

Hvis der skal gøres en indsats for at lukke eller lovliggøre de ulovlige autoophug, kræver det at man afsætter ressourcer til at finde frem til dem. Alt andet lige kan myndighederne ikke føre tilsyn med en virksomhed, de ikke engang er klar over eksisterer.

I dag er det de kommunale tilsyns myndigheders pligt at føre tilsyn med de registrerede autoværksteder, 1 gang hvert 6. år og godkendte autoophuggere, en gang hvert 3. år og mange kommuner har kun ressourcer til at føre tilsyn med de virksomheder der allerede er i "systemet".

Det vil derfor være nødvendigt med en landsdækkende kampagne, i alle landets kommuner, hvis formål det er at finde frem/identificere til de ikke registrerede autoværksteder og ulovlige ophug, så de kommunale tilsynsmyndigheder og SKAT kan få bragt de ulovlige forhold til ophør.

Et eksempel fra den virkelige verden: I perioden 2012-2014 indrapporterede vi af flere omgange 50 ulovlige ophug, som annoncerede efter skrotbiler og ikke var/er registreret på listen over godkendte ophuggere til Miljøstyrelsen. I dag 2 år senere er 33 af disse stadig aktive og af de 33 har 16 ikke engang et gyldigt CVR-nummer.

Der kunne med fordel indføres en "whistle-blower" ordning hos Miljøstyrelsen, så branchens lovlige aktører havde et sted, hvor de kunne indberette ulovlige ophug. Miljøstyrelsen kunne så herefter undersøge sagen og underrette den pågældende tilsynsmyndighed. Miljøstyrelsen skal være forpligtet til at gennemføre en årlig opfølgning på kommunernes indsats i forhold til de ulovlige ophug, så opgaven ikke "falder ned mellem 2 stole".

De kommunale tilsynsmyndigheder kan desuden mangle viden om og ressourcer til, at finde ud af hvad der egentlig skal kontrolleres ved et tilsyn hos et godkendt/ikke godkendt autoværksted eller ulovlig/godkendt autoophugger. Brancherne har for i perioden 2004-2007 udarbejdet et skema der kan hjælpe de kommunale tilsyn med at gennemføre et effektivt tilsyn. Skemaet kunne med fordel opdateres og (gen)bruges at de kommunale tilsynsmyndigheder, da det ville lette deres tilsynsarbejde betydeligt.

Ovennævnte tiltag kunne med fordel gennemføres i umiddelbart sammenhæng med den kommende kampagne eller ved ikrafttræden af forhøjelsen af skrotpræmien.

## 2. Der skal afsættes flere ressourcer til Miljøstyrelsen og DPA system/Miljøordningen for biler.

Hvis den kommende kampagne skal informere borgere om at de skal aflevere deres skrotbiler til en godkendt autoophugger på listen på Miljøordning for bilers hjemmeside skal Miljøstyrelsen skal starte med at opdatere listen. En hurtig gennemgang, udført i sidste uge af september 2016 viste: 4 virksomheder uden gyldigt CVR nummer, 12 virksomheder som er lukkede, 6 modtagepladser som i henviser til en anden godkendt virksomhed, uden der fremgår bevis for en godkendt forhandler aftale (direkte ulovligt, da en miljøbehandling ikke kan overdrages) og 3 registrerede virksomheder, som på deres egen hjemmeside oplyser at de ikke modtager biler til miljøbehandling.

Siden ordningens start, i år 2000, har det været sådan at virksomhederne kun er blevet anmodet om dokumentation, i form af en erklæring fra tilsynsmyndigheden og dokumentation etableringen af et certificeret kvalitets- eller miljøstyringssystem, ved første gangs registreringen.

Der er ikke efterfølgende blevet ført aktiv kontrol med virksomhederne på listen og virksomhederne skal selv meddele Miljøstyrelsen og tilsynsmyndigheden om en inddragelse af certifikatet.

En løsning som vil kunne holde listen opdateret, er årlig opdatering hvor virksomhederne automatisk bliver slettet fra listen, hvis en certificering ikke kan dokumenteres.

# Bagsværd Jernhandel a-s

Brudelysvej 3-7 · DK-2880 Bagsværd



Miljøstyrelsen skal også sørge for at SKAT hurtigst muligt aktiverer 2 såkaldte "berostillede funktionaliteter", nemlig muligheden for at registrere om der er udstedt en skrotningsattest til en bil og om bilen er stjålet i DMR (det digitale motorregister). Viden om stjålne biler og om der allerede er udstedt en skrotningsattest vil være til stor gavn for de godkendte autoophuggere og samtidig ville det også give tilsynsmyndighederne et godt værktøj til kontrol med eksport/grænseoverskridende transporter af biler. Hvilket er nødvendigt da ca. 40 pct. af de ulovlige skrotninger sker gennem ulovlige affaldsbehandlere, der eksporterer bilerne, ifølge rapporten fra Deloitte.

Det nye digitaliserede system lader vente på sig. Der skal også her afsættes ressourcer, så løsningen hurtigst muligt kommer i drift. Det er acceptabelt at vente i en periode, hvis det betyder at systemet gennemtænkes så det fungerer fra starten fremfor at indføre et system der ikke fungerer og derfor efterfølgende skal rettes til, med alt det administrative bøvl det kan medføre, men ventetiden har allerede været lang og vi efterlyser derfor en udmelding om en forventet opstarts dato.

Skulle ovennævnte give anledning til spørgsmål eller kommentarer, er vi naturligvis altid indstillet på dialog.

Med venlig hilsen

Bagsværd Jernhandel A/S

Pernille Andersen

Miljøchef



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

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

28-09-2016

Dir. tlf.  
+4545270713

E-Mail  
[dbl@fdm.dk](mailto:dbl@fdm.dk)

FDM ref.:  
S16-5466

Dok. nr.:  
2016-608378

**Høringsvar vedr. høring af lovforslag og udkast til bekendtgørelsesændring om miljøbidrag og skrotningsgodtgørelse, j.nr. MST-7012-00039 og MST-7012-00036**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM bifalder, at hhv. miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen justeres, så der fortsat kan sikres balance mellem udgifter og indtægter i ordningen. I forlængelse heraf kan det undre, at den revision, der skete i 2013, på baggrund af det betydelige underskud ordningen da havde, allerede efter relativt kort tid har ført til et ikke uvæsentligt overskud her i 2016. FDM vil opfordre til, at man søger i fremtiden at undgå sådanne betydelige udsving i ordningens balance.

Det fremgår af høringsmaterialet og af Udredning af skrotningsgodtgørelsens incitamentsstruktur fra september 2016, at op imod 25 % af alle skrotninger kan henskrives til det ulovlige marked. Heraf udgør den væsentlige del hhv. ulovlig eksport og ulovlig ophugning. Det skal dog bemærkes, at Udredning af skrotningsgodtgørelsens incitamentsstruktur bygger på en række antagelser, der er forbundet med en betydelig usikkerhed, hvorfor rapportens konklusioner bør og skal tages med et gran salt.

Det må således lægges til grund, at den altovervejende del, der falder uden for det lovlige skrotningsmarked, stammer fra den ulovlige del af branchen – og således ikke fra forbrugerne. Det medfører, at det i høj grad er branchen og ikke forbrugeren, der ikke lever op til sin forpligtelse. Det er således afgørende, at kontrolindsatsen i forhold til det ulovlige skrotningsmarked intensiveres, og nok også i højere udstrækning end der lægges op til, i den foreslåede regelrevision.

Ifølge FDM's oplysninger er der også et betydeligt problem i den etablerede del af branchen. Angiveligt bliver langt over halvdelen af skrotbilerne ikke miljøbehandlet i henhold til de gældende regler, men sendes videre i handelskæden uden miljøfarlige væsker og andet er korrekt fjernet fra bilerne. Også i denne sammenhæng er problemet ifølge FDM's oplysninger, at kon-

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)



trolindsatsen ikke er tilstrækkelig – kommunerne løfter ikke deres tilsynsforpligtelse.

Det er klart, at så længe man risikofrit kan skrotte biler ulovligt, så vil der være et marked for dette. FDM opfordrer derfor til, at kontrolindsatsen skærpes.

I forlængelse heraf bør det overvejes, om det er rimeligt at forbrugerne finansierer skrotningsordningen, når det i virkeligheden er i branchen at det store problem skal findes, og når producentansvaret tilsiger, at bilproducenterne/importørerne er ansvarlige for den korrekte miljøbehandling. Som ordningen ser ud i dag, kan der argumenteres for, at det er forbrugerne, der betaler for producenternes forpligtelse.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Miljøstyrelsen ([mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk))

Att. Bianka Koptelova Justesen

Journalnr. MST-7012-00036

29. september 2016

## **Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler - ændring af godtgørelsens størrelse**

GenvindingsIndustrien fremsender hermed sine bemærkninger til Miljøstyrelsens udkast til ny bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

### **Generelle bemærkninger**

#### **1) Skrotningsbeløbet**

GenvindingsIndustrien støtter stigningen af skrotningsbeløbet. Der er dog behov for videreudvikling af IT-systemet i DPA/MOB, samt behov for flere audits og kontroller af Miljøstyrelsen, både ved shreddere på pladserne og ved grænserne. GenvindingsIndustrien foreslår, at man fastholder indbetalingen på kr. 101,00., hvoraf de overskydende kr. 17,00 bør overføres til en pulje, hvor pengene bliver øremærket til udvikling af IT. Derudover vil man også kunne bruge de overskydende penge til at dække de øgede omkostninger hos Miljøstyrelsen som følge af deres antal af kontroller.

#### **2) Miljøstyrelsen forventer at 90 pct. af udførte bilskrotninger vil blive hos godkendte miljø- eller kvalitetscertificerede autoophuggere**

GenvindingsIndustrien mener ikke, at man kan stille sig tilfreds med denne præmis. Miljøstyrelsen bør sigte efter en målsætning der indebærer at 100 pct. af alle afleverede skrotbiler bliver behandlet hos godkendte autoophuggere.

Det kunne blive opnået igennem flere kontroller og en forbedring af IT-systemerne.

GenvindingsIndustrien forudser, at hvis der bliver afsat midler til dette formål, så vil branchen i løbet af en tidsperiode på de næste 5-6 år kunne eliminere ikke-godkendte og uautoriserede autoophuggere og derved opnå at bilskrotninger bliver udført korrekt og miljørigtigt.

GenvindingsIndustrien ønsker at medvirke til at branchen udvikler sig i en positiv retning, hvilket er til gavn for ikke blot bilejere, men også miljøet, hvorfor det foreslås at der afsættes resurser til at skabe rammerne for en bedre miljøbehandling af skrotbiler.

Med venlig hilsen

Steen Gye Andersen  
Formand for GenvindingsIndustriens bilskrotsgruppe



Miljø- og Fødevareministeriet  
Miljøstyrelsen  
Strandgade 29, 1401 København K  
Fremsendt pr. e-mail: mst@mst.dk

Taastrup, den 28. september 2016

**Vedr. j. nr. MST-7012-00036; Høring om udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af godtgørelsens størrelse.**

---

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte udkast i høring, og rådet har i den forbindelse også deltaget i høringsmødet, afholdt mandag den 26. september 2016 hos Miljøstyrelsen.

Rådet bifalder fortsat brugen af høringsmøder, idet sådanne er stærkt befordrende for det gode samarbejde branchen og myndigheden imellem.

Dansk Bilbrancheråd er – på linje med Dansk Autogenbrug og hovedparten af øvrige aktører i branchen – positivt indstillet overfor de stillede forslag, herunder i særdeleshed fordi incitamentet til korrekt skrotning af køretøjerne for sidste ejer øges betragteligt, når gevinsten for vedkommende også øges.

Det er ligeledes glædeligt, at der er taget hånd om det massive overskud, som Miljøordning for Biler har indbragt på bemærkelsesværdigt kort tid, da et af hovedformålene med ordningen netop er, at den skal hvile i sig selv.

Vi vil dog samtidig benytte lejligheden til at påpege nødvendigheden af et øget tilsyn baseret på tilførelse af ressourcer – eventuelt fra det opbyggede overskud i ordningen – således at de ulovlige miljøbehandlere ("sortskrotterne") derigennem kommer til livs. Yderligere er det ønskværdigt, at den digitale skrotningsattest fremskyndes mest muligt, da også dette tiltag kan bidrage til en bedre – og også mere forbrugervenlig – løsning.

Forslagene kan således indstilles til vedtagelse.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen  
Direktør, Advokat  
Tlf. 40 41 43 99 - [esr@dbr.dk](mailto:esr@dbr.dk)



**Miljøstyrelsen**  
Strandgade 29  
1401 København K

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

**Jour.nr MST-7012-00036**

**Høring vedrørende udkast til ændring af bekendtgørelse om skrotningsgodtgørelse**

Motorhistorisk Samråd vil med dette svar gerne takke for det tilsendte høringsmateriale, og for muligheden for at afgive svar i forhold til de ønskede ændringer.

Motorhistorisk Samråd opfordrer i den anden høring vedrørende miljøbidraget til skrotningsordningen (journalnummer MST-7012-00039), at veterankøretøjer undtages fra at betale til ordningen, da disse køretøjer kun i meget begrænset modtager godtgørelse fra skrotningsordningen.

Veterankøretøjerne vil kun i de færreste tilfælde blive ophugget, og hvis det sker vil det typisk ikke ske med udbetaling af statens skrotningsgodtgørelse. Veterankøretøjerne er derfor med til at øge overskuddet i ordningen, hvilket netop ikke er intentionen.

For at sikre at også veterankøretøjer opbevares, renoveres og vedligeholdes under forhold, der ikke er skadelige for miljøet, opfordrer Motorhistorisk Samråd derfor Miljøstyrelsen til at indgå i et samarbejde, om at få udgivet informationsmateriale til ejerne af veterankøretøjerne, der omhandler korrekt miljøhåndtering af såvel køretøjerne som reservedelene.

Motorhistorisk Samråd håber ovenstående forslag finder indpas i forhold til dette ændringsforslag. Er der behov for yderligere uddybning, stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen  
Motorhistorisk Samråd

**Sekretariatet**

Postadresse:  
Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63  
Email: [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk)

[www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk)

Dato: 03. oktober 2016  
Side: 1/1



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

**Miljøstyrelsen**  
Strandgade 29  
1401 København K

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

**Jour.nr MST-7012-00039**

### **Høring vedrørende udkast til ændring af lov om miljøbidrag**

Motorhistorisk Samråd vil med dette svar gerne takke for det tilsendte høringsmateriale og for muligheden for at afgive svar i forhold til de ønskede ændringer.

Motorhistorisk Samråd vil i det nedenstående opfordre til et ændringsforslag, der undtager veterankøretøjer fra at betale til ordningen, idet veterankøretøjer ikke i nogen væsentlig grad modtager godtgørelse fra skrotningsordningen.

#### **Undtagelse af veterankøretøjerne for miljøbidrag**

Hovedformålet med lovforslaget, og med ændringen i bekendtgørelsen, er at nedbringe det akkumulerede overskud i ordningen, og at sikre balance mellem udgifter og indtægter i forbindelse med udbetaling af skrotningsgodtgørelser.

På samme måde som for andre køretøjer, indbetales der for veterankøretøjer til ordningen via køretøjernes forsikringspræmier. Det vil dog kun være i langt de færreste tilfælde, at et veterankøretøj vil blive ophugget, og hvis det sker, vil det typisk ikke ske med udbetaling af statens skrotningsgodtgørelse. Veterankøretøjerne er derfor med til at øge overskuddet i ordningen, hvilket netop ikke er intentionen.

Veterankøretøjer, der i dag er køretøjer ældre end 35 år, renoveres og vedligeholdes af deres ejere med intentionen om at bevare dem for eftertiden. I de tilfælde hvor et veterankøretøj er i så ringe stand, at det ikke økonomisk eller praktisk er forsvarligt at restaurere det, vil det køretøj blive brugt som reservedele til at holde andre veterankøretøjer kørende. Kun i et marginalt antal tilfælde, vil et veterankøretøj blive afhændet som skrot.

**Sekretariatet**

*Postadresse:*  
Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63  
Email: [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk)

[www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk)

Dato: 03. oktober 2016  
september-2016  
Side: 1/2



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Sekretariatet

Postadresse:  
Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63  
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 21. oktober 2017

Side: 2/2

Der er i dag knap 45.000 personbiler og varebiler indregistreret, som er ældre end 35 år. Motorhistorisk Samråd har i dag ikke overblik over hvor mange af disse, der er forsikret igennem et af de veteranforsikringstilbud, der eksisterer, men vi formoder, at det er langt de fleste, antageligvis op mod 90%. Med andre ord indbetales der for veterankøretøjerne op imod 4,5 mio. kroner årligt til skrotningsordningen, og der udbetales ikke godtgørelse i nogen nævneværdig grad.

Motorhistorisk Samråd vil derfor opfordre til, at veterankøretøjerne undtages ved revisionen af ordningen. Dette kan eksempelvis gøres der, hvor disse køretøjer er forsikret gennem en veteranforsikring, da det typisk vil være der, et køretøj er kommet så vidt, at det bliver forsøgt bevaret for eftertiden.

#### **Øget information om miljøbehandling af veterankøretøjer**

I Samrådet erkender vi, at også veterankøretøjer skal opbevares, renoveres og vedligeholdes under forhold, der ikke er skadelige for miljøet. Motorhistorisk Samråd har derfor for nogle år siden udgivet informationsmateriale til ejerne af veterankøretøjerne, der omhandler korrekt miljøhåndtering af såvel køretøjerne som reservedelene. Da dette informationsmateriale efterhånden trænger til en opjustering, og vi ser at der er kommet flere nye veteranentusiaster til, tænker vi at det er ved at være tid til en fornyelse af informationerne til ejerne af veterankøretøjerne.

Vi ser i høringsmaterialet, at der afsættes midler til en øget informationsindsats i perioden fra 2017 - 2020 gennem Miljøstyrelsen. Motorhistorisk Samråd vil derfor i dette høringssvar endvidere opfordre til at Miljøstyrelsen, gennem de ekstra informationsmidler, hjælper Motorhistorisk Samråd med at løfte informationsniveauet overfor ejerne af veterankøretøjerne. En sådan fælles indsats vil uden tvivl også tjene ønsket om at alle køretøjer uagtet alderen behandles med tanke for miljøet.

Motorhistorisk Samråd håber ovenstående forslag finder indpas i forhold til dette lovforslag. Er der behov for yderligere uddybning, stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen  
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Miljøstyrelsen  
e-mail sendt til [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
Journalnummer MST-7012-00039



**Høringssvar til udkast til ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler – ændring af miljøbidragets størrelse**

Forsikring & Pension takker for, at vi bliver hørt om dette udkast til lovforslag om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Indledningsvist og helt overordnet skal vi tillade os at foreslå, at man ændrer princippet om, at miljøbidraget skal opkræves af forsikringssselskaberne. Vi foreslår, at miljøbidraget fremover opkræves hos bilejerne direkte af SKAT samtidig med den grønne ejerafgift. Dels er miljøbidraget i sagens natur en miljørelateret afgift ligesom den grønne ejerafgift, dels er det samfundsmæssigt uhensigtsmæssigt at fastholde et system, hvor en trods alt beskeden bidragsændring forudsætter IT-mæssige tilpasninger i flere end 40 forsikringssselskaber frem for ét sted nemlig hos SKAT.

**Forsikring & Pension har følgende konkrete bemærkninger til lovforslaget**

Generelt set har Forsikring & Pension ingen bemærkninger til, at miljøbidraget foreslås ændret fra 101 kr. til 84 kr. Dog skal vi gøre opmærksom på, at det er meget vigtigt, at det til enhver tid gældende beløb for det årlige miljøbidrag er deleligt med 12.

I 2014 blev det i § 1 stk. 2 indført, at *"Såfremt præmien på den lovpligtige ansvarsforsikring opkræves to eller flere gange pr. år, opkræves miljøbidraget for samme periode, som der opkræves præmie for"*

Dette blev tilføjet, fordi de flere forsikringssselskaber beregner miljøbidraget pr. dag, således at kunder ved ophør, forsikringskift mv. kun opkræves afgift ud fra det antal dage, forsikringen har været i kraft. Derfor bør miljøbidraget som i 2014 også fremover oplyses i både årligt beløb, månedligt beløb og dagligt beløb.

Forsikring og pension har ikke nogen bemærkninger til, at skrotningsgodtgørelsen foreslås ændret fra 1500 kr. til 2200 kr.

27.09.2016

Forsikring & Pension  
Phillip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf. 41 91 91 91  
Fax 41 91 91 92  
[fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk)  
[www.forsikringogpension.dk](http://www.forsikringogpension.dk)

Birger Bruun Jensen  
Chefkonsulent  
Dir. 41 91 91 61  
[bbj@forsikringogpension.dk](mailto:bbj@forsikringogpension.dk)

Vores ref. BBJ  
Sagsnr. GES-2008-05121  
DokID 377246

Brancheorganisation  
for forsikringssselskaber  
og pensionskasser

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 1. juli 2017. Forsikring & Pension skal bemærke, at det for forsikringsselskaberne samlet set vil være mest hensigtsmæssigt med ikrafttræden den 1. januar 2018.

Forsikring & Pension

Vores ref. BBJ

Sagsnr. GES-2008-05121

DokID 377246

Ændringerne vil indebære en række overvejelser omkring overgangsordning i forbindelse med opkrævning hos den enkelte kunde af hhv. gammelt og nyt miljøbidrag. Forsikring & Pension vil gerne konsulteres omkring fastlæggelse af overgangsregler.

I Miljøstyrelsens høringsbrev af 2. september 2016 om ændring af bekendtgørelse nævnes, at der vil være en ændring i måden, hvorpå man som forsikrings-selskab skal indbetale miljøbidraget til SKAT og, at det skal foregå digitalt. Udkast til bekendtgørelse var ikke vedlagt høringsbrevet. Forsikring & Pension har først modtaget udkast til bekendtgørelse den 27. september 2016, hvorfor vi må forbeholde os ret til at kommentere forslag om ændret indbetaling. Vores bemærkninger vil naturligvis meget snart blive fremsendt.

Med venlig hilsen

Birger Bruun Jensen

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K  
Sendt pr. email: mst@mst.dk

4 oktober 2016

**Hørings svar vedrørende:**

*Jr.nr. MST-7012-00039 om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (ændring af miljøbidragets størrelse)*

samt

*Jr.nr. MST-7012-00036 om udkast til bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (ændring af godtgørelsens størrelse)*

Dansk Autogenbrug (DAG) takker for lejligheden til at afgive høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af miljøbidrag og forslag til lov om ændring af den underliggende bekendtgørelse om en forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen.

DAG stiller sig principielt positiv over for begge forslag, men ønsker dog at knytte nogle bemærkninger til formålene med – eller snarere intentionerne bag – forslagene.

Således er det grundlæggende formål med forslagene

- At skabe økonomisk balance i Miljøordning for Biler på baggrund af antallet af skrotninger, der har været betydelig mindre end forudset ved seneste lovændring i 2013, hvormed der er akkumuleret et overskud i ordningen

samt at

- At sikre et yderligere incitament for sidste ejer til at aflevere sin bil lovligt med sigte på at reducere omfanget af ulovlig skrotning og bortskaffelse af køretøjer

DAG erklærer sig selvsagt enig i begge, men nærer stærk bekymring for, at formålet med forslagene i nogen grad forspildes, for så vidt som der ikke – eller i for ringe grad – er grebet fat om de dybereliggende årsager til den vingeskudte prognostisering af antallet af skrotninger og til omfanget af det ulovlige marked.

*For det første* forekommer det oplagt, at Miljøstyrelsen som overordnet, tilsynsførende myndighed mangler ressourcer til at varetage sine myndighedsforpligtelser, lige fra at forsømme at ajourføre oversigten over miljøcertificerede autogenbrug til at drage omsorg for, at kommunerne gennemfører de fornødne tilsyn med lokale affaldsvirksomheder.

*For det andet* må det vække kritik, at Miljøstyrelsen ikke benytter lovens hjemmel til at yde de fornødne midler fra Miljøordning for Biler til udvikling af den digitale skrotningsattest, *hvormed* både styrelse, kommuner og virksomheder kunne tilvejebringe mere præcis statistik, *hvormed* antallet af ubehandlede udbetalingssager – de såkaldt særlige tilfælde, hvor køretøjer afleveres uden sidst udstedte registreringsattest – kunne have været nedbragt, og *hvormed* der kunne have været sparet omkostninger til manuel sagsbehandling.

*For det tredje* vækker det anstød, at de involverede myndigheder – i særdeleshed SKAT og Miljøstyrelsen – ikke har mødt den fornødne forståelse fra politisk hold om at sanktionere den nødvendige samkøring af registeroplysninger, hvilket udgør en barriere for færdiggørelsen af den digitale skrotningsattest.

Endelig kan DAG i parentes bemærket ikke tilslutte sig Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulerings betragtning om, at lovforslag og bekendtgørelsesændring ingen administrative eller økonomiske konsekvenser har for autogenbrugsvirksomhederne ud over en forventet stigende omsætning som følge af udsigten til flere lovligt afleverede, udtjente biler:

Autogenbrugerne forventes at afregne kontant med den, der afleverer det udtjente køretøj til ophug, herunder beløbet fra skrotpræmien, hvormed virksomhederne i realiteten "lægger ud" for Miljøordning for Biler. Særlig såkaldt særlige tilfælde, hvor sidst udstedte registreringsattest er uopdrivelig, medfører en længere sagsbehandling, hvormed den forhøjede skrotningsgodtgørelse vil belaste virksomhedernes likviditet yderligere. DAG har således kendskab til sager, der har henligget i op til to år.

Afslutningsvis ønsker DAG dog at kvittere for, at lovgivningen vies opmærksomhed, og ser herudover frem til at samarbejde med Miljøstyrelsen om de bebudede borgervendte informationskampagner om lovlig aflevering af udtjente køretøjer.

Med venlig hilsen  
DANSK AUTOGENBRUG

Børge Madsen

BØRGE MADSEN  
Direktør



**Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 Kbh. K**

**Vedrører jr. Nr. MST-7012-00039 og MST-7012-00036**

### **Godtgørelse ved ophugning af biler og Miljøbidrag**

Med lovforslaget og udkast til bekendtgørelse ønskes Miljøbidraget reduceret og skrotningspræmien øget fra 1500 kr. til 2200 kr. Formålet er, at flere biler afleveres til autoriserede bilskrotfirmaer.

KL kan støtte forslagene og intentionerne bag. Uautoriserede skrotvirksomheder og forladte biler i naturen omtales som et voksende problem for kommunernes tilsynsmedarbejdere. Mange af de mindre ophuggerfirmaer kontakter ikke kommunen og opdages først når forurening er opstået og anmeldt.

KL skal opfordre Miljøstyrelsen til at sikre retvisende lister over autoriserede bilophuggere m.v. Desuden bør vejledning til de kommunale tilsynsmedarbejdere opdateres, så medarbejderne nemt og hurtigt kan få overblik over kommunernes retslige handlemuligheder. KL medvirker gerne i dette arbejde.

Brancheorganisationerne oplyste ved informationsmødet i Miljøstyrelsen 26. september 2016 flere tiltag, der kan medvirke til, at flere biler afleveres til autoriserede bilophuggere. Især bør det hurtigt sikres, at SKAT godkender og gennemfører muligheder for at se, om der er udstedt en skrotningsattest på det enkelte køretøj. Det vil gøre virksomhedernes dokumentations muligheder nemmere (eksport af grønt affald) og myndighedernes kontrol nemmere, især ved grænseoverskridende transport af biler.

Med venlig hilsen

**Tom Elmer Christensen  
Specialkonsulent  
Teknik og Miljø**

Dato: 3. oktober 2016

Sags ID: SAG-2016-04946  
Dok. ID: 2252438

E-mail: TOEC@kl.dk  
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 1