

Jord og Affald
Ref. BIKOP
Den 7. oktober 2016**Høringsnotat vedrørende udkast til lovforslag og ændring af bekendtgørelse om
bilskrót.****Problemstilling**

Udkast til lovforslag og bekendtgørelsesændring blev den 2. september 2016 sendt i ekstern høring med frist for afgivelse af høringssvar den 3. oktober 2016.

Baggrund

Der er tale om sammenhængende ændringer, hvis hovedformål er at styrke incitamentet til at aflevere skrotbiler til godkendte ophuggere og samtidig gøre det billigere at bidrage til skrotningsordningen.

Lovforslaget indeholder følgende ændring: Nedsættelse af miljøbidraget fra 101 kr. til 84 kr. Hovedformålet med lovforslaget er at nedbringe det akkumulerede overskud i ordningen og at sikre balance mellem udgifter og indtægter i forbindelse med udbetaling af skrotningsgodtgørelser. Lovforslaget forventes at træde i kraft den 1. juli 2017.

Bekendtgørelsesændring

Hovedformålet med ændringen er at forøge skrotningsgodtgørelsen fra 1.500 kr. til 2.200 kr. Udkast til ændring af bekendtgørelsen indeholder desuden fire andre ændringer:

- At forsikringsselskaberne angiver det indbetalte miljøbidrag digitalt til SKAT;
- En præcisering af hjemmelen for SKATs opkrævning af miljøbidraget;
- Der tilføjes to ekstra betingelser for, at der kan ydes godtgørelse, som blev indført ved seneste ændring af lov om miljøbidrag;
- Der indføres en overgangsbestemmelse, som fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af den forhøjede skrotningsgodtgørelse.

Det vurderes, at ændringen af bekendtgørelsen vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, for så vidt angår de godkendte ophugningsvirksomheder. Disse virksomheder forventes at få en øget omsætning, da godtgørelsen for at gøre det miljømæssigt rigtige, forøges med 700 kr. Bilejerens incitament til at aflevere sin skrotbil hos en godkendt ophugger, forstærkes dermed. Forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen forventes derfor at bidrage til bekæmpelse af det ulovlige marked for skrotbiler.

Bekendtgørelsesændringen forventes at træde i kraft den 1. januar 2017.

Modtagne høringssvar

Miljøstyrelsen har modtaget i alt 13 høringssvar fra organisationer og myndigheder, hvoraf følgende 10 høringsparter har fremsendt bemærkninger: De Danske Bilimportører, Håndværksrådet, Dansk Bagsværd Jernhandel A/S, Forenede Danske Motorejere (FDM), Genvindingsindustrien (GI), Dansk Bilbrancheråd, Motorhistorisk Samråd, Forsikring og Pension, Dansk Autogenbrug samt KL.

Miljøstyrelsen har modtaget 4 høringssvar efter den angivne høringsfrist fra Motorhistorisk Samråd, Forsikring og Pension, Dansk Autogenbrug og KL. De for sent indkomne h ringsbem rkninger er også indarbejdet i dette notat.

Miljøstyrelsen har modtaget svar fra følgende 3 myndigheder, som er obligatoriske høringsparter. Den uafhængige konkurrencemyndighed (Konkurrence- og forbrugestyrelsen sammen med Konkurrencerådet) og Rigsrevisionen har oplyst, at de ikke har h ringsbem rkninger til de foreslåede ændringer. Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har afgivet høringssvar vedrørende vurdering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser. TER vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr.  rligt for erhvervslivet, hvorfor disse ikke bliver kvantificeret yderligere. TER vurderer desuden, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Fælles bemærkninger

De fleste af høringsparterne er positivt indstillede overfor forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsen. Alle høringsparter fremhæver dog, at der også er behov for at styrke kontrolindsatsen for at sikre overholdelsen af reglerne angående korrekt miljøbehandling af de udtjente biler samt at færdiggøre digitaliseringen af skrotningsattesten.

 nsker om at anvende midler til tilsyn, digitalisering, opdateringen af listen over registrerede ophugger

De Danske Bilimportører, Forenede Danske Motorejere, Håndværksrådet, Genvindingsindustrien (GI) peger 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. Høringsparterne anbefaler at styrke registreringen af skrottede biler gennem digital udstedelse af beviser / digital registrering af skrotning.

Bagsværd Jernhandel A/S anmoder om en udmelding af en forventet opstartsdato for digitaliseringen af skrotningsattest.

GI og Dansk Bilbrancheråd foreslår at bruge overskuddet i ordningen på tilsynsopgaver.

Bagsværd Jernhandel A/S foreslår at afsætte ressourcer til at identificere de ulovlige ophug og k re landsdækkende kampagner med dette formål samt at indføre en "whistle-blower" ordning hos Miljøstyrelsen, hvor branchens lovlige aktører kan indberette ulovlige ophug.

Dansk Autogenbrug udtrykker kritik af, at Miljøstyrelsen ikke yder de fornødne midler fra Milj ordning for Biler til udvikling af den digitale skrotningsattest.

KL opfordrer Miljøstyrelsen til at opdatere vejledningen til de kommunale tilsynsmedarbejdere, så medarbejderne nemt og hurtigt kan få overblik over kommunernes retslige handlemuligheder. KL opfordrer desuden Miljøstyrelsen til at sikre retvisende lister over autoriserede bilophuggere m.v..

Dansk Autogenbrug og Bagsværd Jernhandel A/S foreslår at afsætte flere ressourcer til at opdatere listen over godkendte ophuggere og anbefaler, at indføre en obligatorisk et-årig opdatering, hvor virksomheden automatisk bliver slettet fra listen, hvis en certificering ikke kan dokumenteres.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Loven har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse ved aflevering af udtjente biler til miljøbehandling. Udover skrotningsgodtgørelsen og administrationsomkostninger sikres hjemmel til finansiering af digitaliseringen af skrotningsattesten og informationskampagner. Der er således ikke på nuværende tidspunkt hjemmel til at anvende midler til tilsynsopgaver.

Kommunerne har tilsynsansvaret med autoophugningsaktiviteter medfør af bilskrotbekendtgørelsen og bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, hvor autoophug falder under listepunkt k209. For at styrke det kommunale tilsyn har Miljøstyrelsen afholdt workshops til undervisning af kommunale tilsynsmedarbejdere, og i samarbejde med KL og Genvindingsindustrien anvendes der løbende midler fra ordningen til informationskampagner om reglerne for ophug af biler og skrotningsgodtgørelsesordningens eksistens. Dette har været muligt siden 2015 som følge af en lovændring i 2013.

Dansk Producentansvarssystem (DPA-System) står for den tekniske udvikling af IT-systemet. Miljøstyrelsen er i tæt dialog med DPA-System om udfordringer med etableringen, og arbejder på at færdiggøre digitaliseringen af skrotningsattest hurtigst muligt. På nuværende tidspunkt kan Miljøstyrelsen og DPA ikke udmelde en præcis dato for forventet idriftsættelse.

Miljøstyrelsen vil overveje det foreslåede initiativ med "whistle-blower ordning".

Opdateringen af et kommunalt skema til udførelse af tilsynsopgaver vil indgå i styrelsens næste vejledning.

Miljøstyrelsen vil undersøge de administrative og juridiske konsekvenser ved et forslag om en obligatorisk et-årig opdatering af listen med henblik på at klarlægge, om det er en mulig løsning, der kan implementeres op til eller i forbindelse med, at ordningen digitaliseres.

Bemærkninger om videregivelse af oplysninger om skrottede biler til SKAT og at miljøbidraget skal opkræves direkte af SKAT

Bagsværd Jernhandel A/S, Dansk Autogenbrug og KL anmoder om, at SKAT hurtigst muligt aktiverer muligheden for at registrere, om der er udstedt en skrotningsattest til en bil og giver adgang til oplysninger om en bil er stjålet ifølge det digitale motorregister (DMR). Høringsparter mener, at disse oplysninger vil være til stor gavn for godkendte virksomheder og myndigheder, og vil være et godt værktøj til kontrol med eksport og grænseoverskridende transport af biler.

Forsikring og Pension foreslår, at miljøbidraget skal opkræves direkte af SKAT sammen med den grønne ejerafgift i stedet for som nu af forsikringsselskaberne. Forslaget begrundes dels med, at miljøbidraget er en miljørelateret afgift dels, at det er samfundsmæssigt uhensigtsmæssigt at fastholde et system, hvor bidragsændring forudsætter IT-mæssige tilpasninger i flere end 40 forsikringsselskaber. Der foreslås også, at lovforslaget først træder i kraft den 1. januar 2018, da ændringerne vil indebære en række overvejelser omkring overgangsordning.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen er i dialog med SKAT med henblik på at kunne videregive oplysningerne om skrotninger til SKAT.

Baggrunden for, at forsikringsselskaberne har til opgave at opkræve miljøbidraget, er, at der skal svares afgift på ansvarsforsikringen på samtlige de af loven omfattede motorkøretøjer. Indbetalingen af miljøbidraget er derfor sammenkørt med det eksisterende system for forsikringsselskabernes indbetaling til de statslige told- og skattemyndigheder af afgiften på ansvarsforsikringer, jf. lov om indbetaling af afgift af ansvarsforsikringen for motorkøretøjer mv. Miljøstyrelsen vil overveje forslaget om, at miljøbidraget skal opkræves hos bilejerne direkte af SKAT. Det vil kræve en dialog med SKAT at gennemføre forslaget.

Miljøstyrelsen kan ikke imødekomme forslaget om, at lovændringen skal først træde i kraft den 1. januar 2018. Forsikringsbranchen har ved tidligere justeringer af miljøbidraget efterspurgt en 3 måneders frist til at justere miljøbidragets størrelse i sine systemer og databaser. Miljøstyrelsen har også denne gang imødekommet dette ønske og planlagt lovens ikrafttræden 3 måneder efter lovens vedtagelse.

Bemærkningen om undtagelse af veteranbiler fra ordningen

Motorhistorisk Samråd oplyser, at der i dag er knap 45.000 personbiler og varebiler indregistreret, som er ældre end 35 år, og de oplyser, at det formodentligt er op mod 90%, der er forsikret igennem et veteranforsikringstilbud. Ifølge Motorhistorisk Samråd indbetales der for veterankøretøjerne op imod 4,5 mio. kroner årligt til skrotningsordningen, og der udbetales ikke godtgørelse. Veterankøretøjerne er derfor angiveligt med til at øge overskuddet i ordningen. Motorhistorisk Samråd opfordrer derfor til, at veterankøretøjerne undtages ved revisionen af ordningen, f.eks. i tilfælde hvor disse køretøjer er forsikret gennem en veteranforsikring. Motorhistorisk Samråd anbefaler at udgive informationsmateriale til ejerne af veterankøretøjerne, der omhandler korrekt miljøhåndtering af såvel køretøjerne som reservedelene.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen vil se positivt på et forslag om et samarbejde med Motorhistorisk Samråd om udarbejdelse af informationsmateriale. Under høringen er der fremkommet ønske om at fritage veteranbiler (ældre end 35 år) fra miljøbidraget. Der er ikke indarbejdet hjemmel hertil, da konsekvenserne heraf ikke er belyst, og der er ikke umiddelbart grundlag herfor.

Øvrige bemærkninger

Forenede Danske Motorejere (FDM), Bagsværd Jernhandel A/S og De Danske Bilimportører (DBI) mener, at det er usikkert, om Miljøstyrelsens datagrundlag for vurderingen af omfanget af ulovligt borstskaffede biler er retvisende og opfordrer derfor Miljøstyrelsen at gennemføre en mere retvisende prognose end den forrige, for at undgå at skulle justere satserne igen om 3 år.

FDM anbefaler at skærpe obligatoriske oplysningskrav ved eksport / afmelding.

De Danske Bilimportører (DBI) vurderer, at det samlede marked for bilskrotninger er lavere end det tal, som fremgår af Miljøstyrelsens opgørelse, bl.a. fordi leasingbiler, der eksporteres umiddelbart efter endt leasingperiode typisk ikke indeholder restafgift, og dermed ikke vil tælle med i en sådan opgørelse.

DBI oplyser endvidere, at man ikke har viden om erfaringer fra Sverige, som viser, at der efter, at godtgørelsesordningen blev afskaffet i 2007 skulle være et større omfang af ulovlige skrotninger eller henstilling af biler i skove og på andre offentlige pladser.

Dansk Autogenbrug (DAG) er uenig i vurderingen om afledte effekter af de erhvervsøkonomiske konsekvenser. Autogenbrugerne forventes i praksis at afregne beløbet for skrotningsgodtgørelsen kontant med den, der afleverer det udtjente køretøj til ophug, og der er en lang sagsbehandlingstid, hvormed den forhøjede skrotningsgodtgørelse vil belaste virksomhedernes likviditet yderligere.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen lægger vægt på Deloittes udredning, der overordnet konkluderer, at skrotningsgodtgørelsesordningen påvirker bilejernes adfærd i forbindelse med skrotning. Antallet af skrottede biler varierer meget fra år til år, og derfor er det forbundet med en relativ stor usikkerhed at vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet. Miljøstyrelsens prognoser er derfor behæftet med en vis usikkerhed.

Miljøstyrelsen er indstillet på at skulle ændre satserne igen, når overskuddet er nedbragt, og foreslår at evaluere ordningen igen et år efter lovens ikrafttræden. Evalueringen vil blive finansieret over miljøbidraget og vil vise om justeringen af satserne har den forudsagte effekt.

Miljøstyrelsens vurdering af det samlede marked for bilskrotninger er baseret på Deloitte's undersøgelse, som peger på, at leasingbiler, der betaler forholdsmæssig registreringsafgift, og som er eksporteret, indgår i opgørelsen af det ulovlige marked. Opgørelse af det ulovlige marked indeholder en betydelig usikkerhed, og estimerer gennemsnittet over en tiårig periode.

Miljøstyrelsen er bekendt med, at Sverige arbejder på at udvikle en ordning tilsvarende den danske.

Miljøstyrelsen oplyser, at der ikke er et krav om, at affaldsbehandleren accepterer at udlægge penge for skrotningsgodtgørelsen til gengæld for en transport i bilejerens ret hertil. Miljøstyrelsen er opmærksom på uhensigtsmæssigheden i, at ophuggerne indtræder i borgerens krav, og transporterklæringen forventes stærkt begrænset eller helt fjernet i fremtiden, når ordningen er digitaliseret.