

Udskriftsdato: mandag den 12. januar 2026

2016/1 LSF 77 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (Nedsættelse af miljøbidrag)

Ministerium: Miljø- og Fødevareministeriet

Journalnummer: Miljø- og Fødevaremin.,
Miljøstyrelsen, j. nr. MST-7012-00039

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler

(Nedsættelse af miljøbidrag)

§ 1

I lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jf. lovbekendtgørelse nr. 867 af 3. juli 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 3 ændres »101 kr.« til: »84 kr.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2017.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning
2. Hovedpunkter i lovforslaget
 - 2.1. Nedsættelse af miljøbidraget
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte virksomheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Fra 2014 til 2016 er der sket et markant fald i udbetalingen af skrotningsgodtgørelser, hvilket har akkumuleret et overskud inden for bilskrotningsordningen, som skal nedbringes frem til og med 2020. Formålet med lovforslaget er derfor at foreslå en nedsættelse af miljøbidraget fra 101 kr. til 84 kr. Som et yderligere bidrag til at sikre den nødvendige økonomiske balance inden for bilskrotningsordningen forventer miljø- og fødevareministeren at ændre bekendtgørelse nr. 293 af 26. marts 2014 om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, så skrotningsgodtgørelsen forhøjes fra 1.500 kr. til 2.200 kr. Herved forventes andelen af biler, der skrottes lovligt at stige, så det når op mod 90 %, hvilket øger andelen af miljømæssigt korrekt behandlede skrotbiler.

Ved ordningens etablering i 2000 blev et miljøbidrag på 90 kr. og skrotningsgodtgørelse på 1.500 kr. indført. Miljøbidraget, som de danske bilejere betaler årligt sammen med den lovpligtige ansvarsforsikring, finansierer ordningen og skrotningsgodtgørelsen, som udbetales til bilejeren, når denne afleverer sit udtjente køretøj til en lovpligtig affaldsbehandling. Formålet med skrotningsgodtgørelsen er at give den enkelte bilejer et økonomisk incitament og finansiere omkostningen ved at aflevere sin udtjente bil hos en godkendt og miljø- eller kvalitetscertificeret autoophugger med henblik på at sikre en miljømæssigt forsvarlig håndtering af den udtjente bil.

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 udtjente bil til en godkendt ophugger uden omkostninger. 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 udtjente biler uden omkostninger. Ophuggere, der ikke er en del af denne ordning, kan tage penge for at modtage udtjente biler.

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 udtjent bil 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 den udtjente bil. Dette følger af EU-direktivet om udrangerede 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 materialeværdien 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 udtjente bil til ophuggeren.

Som følge af det producentansvar, der trådte i kraft i 2007, fungerer ordningen med skrotningsgodtgørelse i dag som supplerende incitament til at aflevere udtjente biler hos godkendte ophuggere, fordi der oveni muligheden for at aflevere sin udtjente bil uden omkostninger gives en økonomisk præmie, som kan dække eventuelle omkostninger til transport m.v.

Behovet for nu at justere miljøbidraget er opstået, fordi et tidligere underskud på ordningen på 200 mio. kr., der nødvendiggjorde den seneste revision i 2013, er vendt til et overskud på 77,6 mio. kr. primo 2016. Overskuddet forventes at vokse til ca. 176 mio. kr. ultimo 2016. Den hurtige afvikling af underskuddet skyldes et markant fald i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser siden 2014, da der i perioden mellem 2012-2013 blev skrottet færre biler. Dette vender en tendens fra 2009-2013, hvor antallet af skrotninger steg fra år til år. Det akkumulerede overskud skal nedbringes, og det foreslås derfor, at miljøbidraget nedsættes fra 101 kr. til 84 kr. Der bør ikke opkræves et højere miljøbidrag end nødvendigt for at sikre miljøhensynene bag ordningen, og ordningen bør ikke generere overskud.

Skrotningsgodtgørelsens størrelse reguleres af miljøministeren via bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. Skrotningsgodtgørelsen forventes sat op fra 1.500 kr. til 2.200 kr. pr. 1. januar 2017 ved en bekendtgørelsesændring. Det er forbundet med relativt stor usikkerhed at vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet. De foreslåede satser forventes at nedbringe det akkumulerede overskud over en fireårig periode (2017-2020).

2. Hovedpunkt i lovforslaget

2.1. Nedsættelse af miljøbidraget

2.1.1. Gældende ret

I 1999 vedtog Folketinget lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. 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 til en godkendt ophugger.

Ifølge lovens § 3 udgør miljøbidraget, som ejeren af en person- eller varebil opkræves årligt via den lovpligtige ansvarsforsikring, 101 kr. Det følger af lovens § 6, stk. 4, at ministeren fastsætter størrelsen af godtgørelsen. Beløbet er i dag fastsat til 1.500 kr. i § 8 i bekendtgørelse nr. 293 af 26 marts. 2014 om opkrævning af miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

2.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Skrotbiler anses generelt for at være en værdifuld ressource pga. jern- og metalgenanvendelse og genbrug af reservedele. De seneste mange år har jern- og metalpriserne været høje, hvilket betyder, at skrotbiler har været en eftertragtet vare. Den tendens har nu ændret sig, da jern- og metalpriserne er blevet væsentligt lavere. Konkurrencen på prisen på anskaffelse af skrotbiler kombineret med et stort fald i jernprisen gør miljøbehandling af biler urentabel og har bragt den lovlige ophuggerbranche i krise. Det ulovlige bilskrotmarked, som udgøres af alle andre måder at bortskaffe skrotningsmodne biler på end ved korrekt miljøbehandling hos registrerede autoophuggere, skaber konkurrence til det lovlige bilskrotmarked. Branchen har oplyst overfor Miljø- og Fødevareministeriet, at den er trængt, og at mange ophuggerpladser må afvikles.

Formålet med skrotningsordningen er, at bilerne afleveres til skrotning hos de registrerede autoophuggere, som skal udføre korrekt miljøbehandling af skrotbilerne. Derfor skal skrotbiler ifølge lovgivningen skrottes hos de registrerede autoophuggere. Det vurderes, at skrotningsgodtgørelsens størrelse har betydning for at fastholde, at skrotbiler afleveres hos godkendte autoophuggere og ikke ender i illegale affaldsstrømme. For at imødekomme branchen og fastholde arbejdspladser samt for at sikre, at biler bliver afleveret til en lovlig og miljømæssigt forsvarlig affaldsbehandling, forventes skrotningsgodtgørelsen at blive sat op.

Ordningen er statsfinansiel neutral og skal balancere over en fireårig periode, jf. Finansministeriets budgetvejledning. Miljøordningen er svær at styre økonomisk, da udgifterne typisk er svære at forudsige, fordi flere faktorer påvirker økonomien, og antallet af skrottede biler varierer meget fra år til år. Derfor er det tidligere end forudsat nødvendigt at justere miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen for at opnå økonomisk balance i ordningen. Det er forbundet med relativt stor usikkerhed at vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet. Ved nedsættelse af miljøbidraget og forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen tilstræbes det, at det akkumulerede overskud gradvist afvikles frem til udgangen af 2020, hvor det vurderes, at ordningen vil være i balance.

Som det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 1, kan der dog senere ske en regulering af skrotningsgodtgørelsens størrelse, hvis udviklingen i bilbestanden og antallet af udtjente biler bliver anderledes end forudsat. Den foreslåede justering udgør en plan for nedbringelse af det akkumulerede overskud over fire år fra 2017-2020, og der har vist sig behov for igen at justere bidraget i lyset af den relativt store usikkerhed, der er forbundet med at vurdere udviklingen i antallet af biler, der skrottes.

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 nedjusteret til 60 kr. for at bidrage til at afvikle et akkumuleret overskud. Overskuddet blev oparbejdet, idet der ikke blev skrottet så mange biler, som forventet ved etablering af ordningen. 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 udtjente biler. Da der blev indført producentansvar i 2007 ændrede ordningen karakter og fungerede derfra som supplerende incitament til at aflevere

udtjente biler hos godkendte ophuggere. Skrotningsgodtgørelsen blev i forbindelse med indførelse af producentansvar i 2007 fastholdt på 1.750 kr. I 2013 blev miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen justeret, hvor miljøbidraget blev forhøjet fra 60 kr. til 101 kr., og skrotningsgodtgørelsen blev sat ned til 1.500 kr. ved ændring af bekendtgørelsen.

Ved sidste justering af miljøbidraget i 2013 indgik det i overvejelserne, om ordningens ekstra incitament var nødvendigt. Det blev overvejet, om producentansvar og lovpligtig aflevering til korrekt miljøbehandling i tilstrækkelig grad varetog miljøhensynet. Vurderingen var dengang, at en velfungerende skrotningsordning forebygger risikoen for, at flere ville vælge ulovlig ophugning, eller at antallet af efterladte biler ville stige. Det blev derfor besluttet at justere satserne for at opretholde en velfungerende skrotningsordning samt at evaluere ordningen efter et år, dvs. i 2015. Endvidere gennemføres en grundig analyse af behovet for ekstra incitament på kortere sigt.

Deloitte har på Miljøstyrelsens foranledning evalueret ordningen, herunder effekten af skrotningsgodtgørelsen. Evalueringen konkluderer, at ordningen har opfyldt sit formål og bevirker, at mange biler afleveres til lovlig skrotning. Men evalueringen forholder sig kritisk til skrotningsgodtgørelses størrelse, idet der i perioden 2012-2013 er foretaget færre lovlige skrotninger på grund af den lavere skrotningsgodtgørelse. Evalueringen peger på, at det sorte marked har opnået et ganske betydeligt omfang, og risikoen ved en lav skrotningsgodtgørelse er, at den mister sin kraft som incitament til, at bilejeren afleverer sin bil hos godkendte og registrerede autoophugger.

Ifølge Deloitte og Miljø- og Fødevareministeriets egne beregninger vil en skrotningsgodtgørelse på 2.200 kr. forventeligt bevirke, at op mod 90 % af bilskrotningerne i Danmark vil blive udført af godkendte og miljø- eller kvalitetscertificerede autoophuggere, hvilket vil øge kvaliteten af behandlingen af skrotbilen og må forventes at medføre en fordel for miljøet. Det ulovlige marked forventes således at blive reduceret fra 20-25 % til 10 %. Beregningerne viser dog, at estimering af effekterne af en skrotningsgodtgørelse over 2.000 kr. er behæftet med stor usikkerhed. En forhøjelse af skrotningspræmien vil øge incitamentet til at aflevere den udtjente bil til en godkendt ophugger og vurderes at gøre det attraktivt for bilejeren at aflevere sin udtjente bil frem for at henstille den enten på privat grund, offentlig vej eller i naturen eller aflevere den til en autoophugger uden godkendelse. Begrundelsen for forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen er således miljømæssig.

Ordningen vil blive evalueret et år efter lovens ikrafttræden med hensyn til økonomi og miljøeffekt. Evalueringen vil blive finansieret over miljøbidraget. For desuden at styrke ordningens miljøeffekter vil der fortsat blive afholdt informationskampagner om ordningen, så det sikres, at borgerne er informeret om korrekt adfærd i forhold til håndtering af udtjente biler, herunder muligheden for at få udbetalt skrotningsgodtgørelse. Det årligt forventede budget til informationskampagner skal således også anvendes på at forebygge skrotning hos uautoriserede ophuggere. Dette kan dels ske ved at oplyse forbrugerne om muligheden for skrotningsgodtgørelse og om, at det ikke er lovligt at gøre brug af en ophugger, der ikke er miljøgodkendt efter reglerne i miljøbeskyttelsesloven og ikke er certificeret efter reglerne i bilskrotningsbekendtgørelsen, og dels ved at vejlede kommunerne nærmere om kommunernes håndhævelse af disse regler.

Miljøbidraget opkræves af forsikringsselskaberne via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4. Øvrige bestemmelser vedr. opkrævning af miljøbidraget fremgår af § 1 i bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af

biler. En ændring af miljøbidraget kræver ændringer i forsikringsselskabernes databaser og fakturerings-systemer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Nedsættelsen af miljøbidraget og forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vil hverken have positive eller negative økonomiske eller administrative konsekvenser for stat, regioner eller kommuner. Ordningen er statsfinansiel neutral og skal hvile i sig selv. Det skal, jf. Finansministeriets budgetvejledning 2016, tilstræbes, at ordningen balancerer over en løbende 4-årig periode fra og med regnskabsåret. I lovforslaget arbejdes med en nedbringelse af overskuddet i løbet af 2017-2020. Der er ingen offentlige udgifter, og alle udgifter til øget udbetaling afholdes af indsamlingsordning for udtjente biler.

Primo 2016 er der oparbejdet et overskud på bilskrotningsordningen på 77,6 mio. kr., som forventes at vokse yderligere til ca. 176 mio. kr. ultimo 2016. De foreslåede justeringer sikrer en plan for at afvikle overskuddet frem til og med 2020, hvorved Miljø- og Fødevareministeriets udgiftsloft reduceres med gennemsnitligt 44 mio. kr. årligt de næste 4 år. Afviklingen af overskuddet skal holdes inden for Miljø- og Fødevareministeriets delloft for driftsudgifter ved et mindreforbrug på øvrige områder i ministeriet, jf. budgetlovens generelle regler.

Forsikringsselskaberne opkræver miljøbidraget hos bilejerne sammen med den årlige forsikringspræmie, jf. lovens § 4. Det indbetalte miljøbidrag bliver overført til SKAT. Den proces er uændret, hvorfor lovændringen ikke indebærer nogen administrative konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og regioner, idet de ikke har opgaver efter loven.

Administrationen af udbetalingen af skrotningsgodtgørelser varetages fortrinsvis af den af miljø- og fødevareministeren udpegede eksterne administrator, jf. lovens §§ 7 og 8. Det er i dag Dansk Producentansvarssystem (DPA-System), som af miljø- og fødevareministeren er udpeget til administrationen af producentansvarsområdet, herunder administrationen af godtgørelsesordningen under betegnelsen ”Miljøordning for Biler”. DPA-System er en privat organisation oprettet med det formål at etablere, gennemføre og udvikle et effektivt system til håndtering af producentansvaret for elektrisk og elektronisk udstyr, batterier og biler.

Miljøstyrelsen varetager også administrative opgaver i forbindelse med ordningen, herunder sagsbehandling af dispensationssager, samt træffer afgørelser i de sager, hvor DPA-system ikke finder betingelserne for udbetaling af skrotningsgodtgørelse opfyldt, eller hvor der opstår tvivl om, hvorvidt 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. Det fremgår af lovens § 8, stk. 2, at Miljøstyrelsen skal være ankeinstans for DPA-Systems afgørelser, når Miljø- og fødevareministeren sætter den pågældende bestemmelse i kraft.

Miljøbidraget forudsættes 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 DPA-system, samt omkostninger til Miljøstyrelsens administration. De administrative omkostninger for ordningen udgør i dag 6,7 mio. kr. pr. år til administrationen af ordning ”Miljøordning for Biler”. Endvidere er Miljøstyrelsen kompenseret med 0,7 mio. kr. årligt, der svarer til styrelsens anvendte tid til dækning af omkostningerne ved at administrere ordningen. Hertil kommer et forventet årligt budget til informationskampagner på ca. 1,3 mio. kr. i 2017 og 0,8 mio. kr. per år i årene

2018-2020. Merudgifterne i 2017 skyldes en øget informationsindsats ift. de ændrede satser samt øget information om korrekt skrotning og miljøbehandling af biler. Administrationsomkostningerne har og vil fortsat have marginal betydning for miljøbidragets størrelse.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Miljøbidraget opkræves af forsikringsselskaberne via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4. Brancheforeningen Forsikring & Pension oplyser, at forsikringsselskaberne har behov for et varsel på minimum 3 måneder til at kunne implementere det ændrede miljøbidrag i deres administrative systemer. Forsikringsselskaberne vil derfor have administrative omkostninger knyttet til at ændre satsen på miljøbidraget, idet der skal ændres i selskabernes administrative systemer. Der vil være tale om engangsomkostninger af mindre omfang. Lovforslaget skønnes ikke i øvrigt at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har positive økonomiske konsekvenser for ophuggererhvervet.

Skrotningsgodtgørelsen vil være af en sådan størrelse, at incitamentet til at aflevere sin udtjente bil hos en godkendt ophugger forøges. De godkendte ophuggere kan således fastholde, at bilejerne afleverer deres udtjente bil hos dem, og der sker dermed ingen ændring i disse virksomheders forretningsgrundlag. Udover de miljømæssige fordele ved at fastholde, at udtjente biler afleveres hos godkendte ophuggere, forventes der fastholdelse af arbejdspladser i en branche, der i høj grad beskæftiger ufaglærte. Branchen vurderer, at godkendt autoophug i dag beskæftiger omkring 700 ansatte. Forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen forventes også at bidrage til bekæmpelse af det ulovlige marked for skrotbiler.

Varebiler og firmabiler er også omfattet af reglerne for skrotningsgodtgørelse. En nedsættelse af miljøbidraget vil derfor betyde en mindre økonomisk besparelse på 17 kr. per bil årligt for den del af erhvervslivet, som anvender firma- og varebiler.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne. Miljøbidraget bliver 17 kr. billigere per bil årligt for bilejere.

6. Miljømæssige konsekvenser

Den foreslåede nedsættelse af miljøbidraget kombineret med en opjustering af skrotningsgodtgørelsen vurderes at bringe ordningen i økonomisk balance. Skrotningsgodtgørelsen vil have en størrelse, som vil gøre det mere attraktivt for bilejeren at aflevere sin udtjente bil hos en godkendt autoophugger fremfor at henstille den enten på privat grund, offentlig vej eller i naturen. Forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vil således bidrage til at bekæmpe det ulovlige marked for skrotbiler, og dermed forventeligt bidrage til at et øget antal skrotbiler behandles miljømæssigt korrekt.

Bilskrotningsordningen har et miljømæssigt sigte, da ophugning og miljøbehandling hos miljøcertificerede autoophuggere betyder, at der føres tilsyn med virksomheden via miljøgodkendelsen samt årlige audits af miljø- eller kvalitetsledelsessystemet foretaget af en uafhængig tredjepart. Desuden sikrer ordningen forsvarlig håndtering af farlige stoffer i forbindelse med den såkaldte miljøbehandling, og at genanvendelses- og nyttiggørelsesmål overholdes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer. Bilejers incitament til at aflevere sin skrotbil hos en godkendt ophugger vurderes at forstærkes, da godtgørelsen for at gøre det miljømæssigt

rigtige forøges med 700 kr. ved bekendtgørelsesændring. Forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsen følger ikke af lovforslaget, men der er sammenhæng mellem den forventede justering af skrotningsgodtgørelsen og den foreslåede justering af miljøbidraget, som tilsammen skal medvirke til, at det oparbejdede overskud på ordningen nedbringes til nul ultimo 2020.

Lovændringen har i sig selv ingen miljømæssige konsekvenser, men indgår som beskrevet i en sammenhæng, der forventes at have en positiv indvirkning på miljøet.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v..

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 2. september til 3. oktober 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, Advokatsamfundet, Akademiet for de tekniske videnskaber, Arbejdsbevægelsens Erhvervsråd, Autig (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark),

Bilgenbrug Danmark, Boligselskabernes Landsforening, CAD (De frie autoværksteder), Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, CONCITO,

Copenhagen Ressource Institute, COOP Danmark, DAKOFA, Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Affaldsforening,

Dansk Arbejdsgiverforening , Dansk Autogenbrug, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Veteran Bilkлуб (DVK),

De Danske Bilimportører (DBI), De Samvirkende Købmænd (DSK), DI, DPA-System, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Revisorer, Det Økologiske Råd,

Energi- og olieforum, FDM, Finansrådet, Forbrugerrådet, FORCE Technology, Foreningen af Auto og Industrilakere (FAI), Foreningen af Miljømedarbejdere i kommunen (ENVINA), Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Forsikring & Pension, Friluftsrådet, Genvindingsindustrien, Greenpeace, Håndværksrådet, Informationscenter for Miljø & Sundhed, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), Kommunalteknisk Chef-forening (KTC), Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Miljøordning for Biler ,

NOAH, Plastindustrien i Danmark, Procesindustriens Brancheforening, Realkreditforeningen, Realkreditrådet, Rigsrevisionen, Teknologisk Institut, Motorhistorisk Samråd

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Afviklingen af overskuddet skal holdes inden for Miljø- og Fødevareministeriets del-loft for driftsudgifter ved et mindre forbrug på øvrige om-råder i ministeriet, jf. budget-lovens generelle regler. Her-udover vil ændringen hverken have positive eller negative konsekvenser, da de øgede ud-gifter til udbetalingen af skrot-ningsgodtgørelse finansieres inden for bilskrotningsordnin-gen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Miljøbidragets størrelse bliver 17 kr. lavere per bil årligt og antallet af miljøbehandlin-ger hos registrerede ophuggere forventes at stige. Derudover vil bekendtgørelsesændringen medføre øget skrotningsgodtgø-relse ved skrotning af biler.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forsikringsselskaberne vil ha-ve administrative omkostnin-ger knyttet til at ændre satsen på miljøbidraget, idet der skal ændres i selskabernes admini-strative systemer. Der vil være tale om engangsomkostninger af mindre omfang.
Administrative konsekvenser for borgerne	Miljøbidragets størrelse bliver 17 kr. lavere per bil årligt. Der-udover vil bekendtgørelsesæn-dringen medføre øget skrot-ningsgodtgørelse ved skrotning af biler. Selve ændringen har in-gen administrative konsekven-ser for borgerne.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovændringen vil ikke i sig selv medføre miljømæssige conse-kvenser. Lovforslaget hænger	Ingen

	dog sammen med en påtænkt bekendtgørelsesændring, som vil hæve skrotningsgodtgørelsen med 700 kr. fra det nuværende niveau. Dette forventes at medføre et lettere forbedret miljøbeskyttelsesniveau.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtel	Ja Nej

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af § 3 i lovbekendtgørelse nr. 867 af 3. juli 2015 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, at miljøbidraget udgør 101 kr.

Det foreslås, at beløbet i lovens § 3 nedsættes fra 101 kr. til 84 kr.

Ved denne nedsættelse af miljøbidraget og den påtænkte 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 forhøjes fra 1.500 kr. til 2.200 kr., tilstræbes det, at det akkumulerede overskud gradvist kan afvikles frem til udgangen af 2020. Her vurderes det akkumulerede overskud på ordningen at være nedbragt. Det er dog forbundet med relativt stor usikkerhed at vurdere, hvordan udviklingen i antallet af skrottede biler vil være fremadrettet, og dermed usikkert, i hvilket tempo overskuddet vil blive nedbragt.

Baggrunden for de foreslåede satser er et forventet fortsat fald i antallet af udtjente biler, jf. afsnit 2.1.2 i de almindelige bemærkninger. Såfremt udviklingen i bilbestanden og antallet af udtjente biler bliver anderledes end forudsat, kan der skabes balance i ordningen ved at regulere skrotningsgodtgørelsens størrelse med hjemmel i bemyndigelsen i lovens § 6, stk. 4, eller justere miljøbidraget ved en ny lovændring.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

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, jf. lovekendtgørelse nr. 867 af 3. juli 2015, foretages følgende ændring:
§ 3. Ejeren af en bil, der er omfattet af § 2 og indregistreret i Danmark, skal årligt betale et miljøbidrag på 101 kr.	1. I § 3 ændres »101 kr.« til: »84 kr.«.
	§ 2
	Loven træder i kraft den 1. juli 2017.