

Lovforslag nr. L 216. Fremsat den 7. april 1999 af miljø- og energiministeren (Svend Auken)

Forslag

til

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

Kapitel 1

Formål m.v.

§ 1. Loven har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse til bilejere 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)

Stk. 2. 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.

Stk. 3. 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.

Kapitel 2

Miljøbidrag

§ 3. Ejeren af en bil, der er omfattet af § 2 og indregistreret i Danmark, skal årligt betale et miljøbidrag på 90 kr.

§ 4. Forsikringsselskaberne skal opkræve det i § 3 nævnte miljøbidrag samtidig med præmien på den lovpligtige ansvarsforsikring.

§ 5. Forsikringsselskaberne skal samtidig med den i henhold til lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v. opgjorte størrelse af den afgiftspligtige præmieindtægt angive summen af de pligtige miljøbidrag til de statslige told- og skattemyndigheder.

Stk. 2. Miljøbidraget indbetales af forsikringsselskaberne til de statslige told- og skattemyndigheder samtidig med afgiftsindbetalingen i henhold til lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v.

Stk. 3. Indbetaler forsikringsselskaberne ikke miljøbidraget rettidigt, skal der betales rente herfor samt gebyr for erindringsskrivelse efter reglerne i lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v.

Stk. 4. Præmien for ansvarsforsikringen kan af forsikringsselskaberne forhøjes med miljøbidraget, hvis størrelse i givet fald skal fremgå af præmieopkrævningen.

Stk. 5. Forsikringstageren kan ikke opsig en forsikringsaftale på grund af forhøjelse af præmien, som alene sker i medfør af stk. 4.

Stk. 6. Miljø- og energiministeren kan efter forhandling med de statslige told- og skattemyndigheder fastsætte nærmere bestemmelser for administration af miljøbidraget, herunder for opkrævning og indbetaling af bidraget, regnskabsførelse, angivelse og kontrol samt om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til bestemmelserne, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for højere administrativ myndighed.

Kapitel 3

Godtgørelse

§ 6. Der ydes efter anmodning en godtgørelse til ejeren af et motorkøretøj, jf. § 2, i forbindelse med indlevering af dette til affaldshåndtering

Stk. 2. Miljø- og energiministeren fastsætter størrelsen af godtgørelsen.

Stk. 3. Det er en betingelse, for at der kan ydes godtgørelse at

- 1) køretøjet er afmeldt i Centralregisteret For Motorkøretøjer efter lovens ikrafttræden, og
- 2) køretøjet er indleveret til en virksomhed, der håndterer affaldet i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.

§ 7. Anmodning om udbetaling af godtgørelse indsendes til den af miljø- og energiministeren udpegede administrator, der udbetaler godtgørelsen, når betingelserne i § 6, stk. 3 er opfyldt.

Stk. 2. Miljø- og energiministeren fastsætter nærmere bestemmelser om godtgørelsesordningen, herunder om ordningens administration, krav til dokumentation for at § 6, stk. 3 er opfyldt og eventuel tilbagebetaling af godtgørelse og renter heraf.

Kapitel 4

Administrative bestemmelser

§ 8. Administrationen af godtgørelsesordningen udøves af en af miljø- og energiministeren udpeget administrator. Miljø- og energiministe-

ren fastsætter revisionsinstruks for administrator.

Stk. 2. Alle tilfælde, hvor den af miljø- og energiministeren godkendte administrator ikke finder betingelserne for ydelse af godtgørelse opfyldt, eller hvor der opstår tvivlsspørgsmål, forelægges snarest Miljøstyrelsen, der træffer den endelige administrative afgørelse.

Kapitel 5

Straf

§ 9. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning straffes med bøde den, der

- 1) undlader at betale miljøbidrag til de statslige told- og skattemyndigheder i henhold til § 5, stk. 2, eller
- 2) undlader at give oplysninger i henhold til § 5, stk. 1.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 6

Ikrafttrædelse m.v.

§ 10. Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af miljø- og energiministeren.

§ 11. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Hovedindholdet og formålet med lovforslaget

Forslaget har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for en godtgørelsesordning til bilejere ved aflevering af et udtjent motorkøretøj til miljørigtig affaldshåndtering. Det pålægges ejeren af en i Danmark indregistreret bil at betale et årligt miljøbidrag. Bidraget skal anvendes til finansieringen af godtgørelsesordningen, jf. § 6, samt til administrations- og informationsomkostninger, der er forbundet med den samlede ordning.

Godtgørelsen, der fastsættes til mindst 1200 kr. og højst 1500 kr., udbetales til ejere af udtjente biler, når ejeren dokumenterer, at køretøjet er afleveret til en virksomhed, der håndterer køretøjet i overensstemmelse med den bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra, der vil blive udstedt af miljø- og energiministeren. Godtgørelsen har til formål at friholde den sidste ejer af en bil for omkostninger ved affaldshåndteringen. Bilejerens omkostninger forventes at udgøre 800-1200 kr. Herved skal ordningen medvirke til, at bilvrag ikke bliver henstillet med risiko for forurening.

Der findes ikke centralt registrerede oplysninger om antallet af efterladte ulovligt henstillede biler. Tal fra et repræsentativt udsnit af landets politikredse viser imidlertid, at antallet af "herreløse" biler i 1998, som offentlige myndigheder har foranlediget fjernet og affaldsbehandlet, udgjorde ca. 4000.

I takt med stigende krav til affaldshåndteringen af udtjente biler vil omkostningerne hertil stige. En bekendtgørelse om krav til affaldshåndteringen af udtjente motordrevne køretøjer, herunder om krav til afmontering/aftapning af diverse komponenter og væsker, samt til den videre håndtering af disse i form af genanvendelse og bortskaffelse, vil blive udstedt i nær fremtid. Såfremt bekendtgørelsen ikke suppleres med en finansieringsordning, der frigør den sidste ejer for udgifter, kan omfanget med ulovligt henstillede bilvrag frygtes øget.

Det kan i øvrigt oplyses, at Europa - Kommissionen har fremsat et forslag til direktiv om udrangerede køretøjer, KOM (97) 358, efter hvilket medlemsstaterne skal sikre, at den sidste ejer kan aflevere køretøjet til en godkendt behandlingsvirksomhed uden udgift.

Udbetalingen af godtgørelsen foreslås varetaget af en af miljø- og energiministeren udpeget administrator. Det forudsættes, at der etableres et organ med repræsentanter fra relevante interesseorganisationer, hvortil administrationen kan henlægges. Tilsvarende administrationsorganer eksisterer for godtgørelse til indsamling af dæk. Omkostningerne til administrationen af godtgørelsesordningen samt udgifter til information om denne forudsættes finansieret af indtægten fra miljøbidraget.

Det er fundet administrativt hensigtsmæssigt at lade forsikringsselskaberne opkræve miljøbidraget samtidig med den lovpligtige ansvarsforsikring og indbetale dette til de statslige told- og skattemyndigheder sammen med afgiftsindbetalingen i henhold til lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m. v. Forsikring & Pension har tilkendegivet at ville medvirke til denne opgave.

For så vidt angår motordrevne køretøjer, der er omfattet af færdselslovens bestemmelser om selvforsikrede køretøjer, henvises til bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, § 2.

2. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indgår som et led i en samlet regulering af affaldshåndteringen af motordrevne køretøjer. Den samlede regulering omfatter nærværende lovforslag, bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra samt lovforslaget om certificering af visse affaldsbehandlende virksomheder, herunder virksomheder, der foretager ophugning af biler.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser kan således ikke opgøres isoleret. Opgørelsen af de miljømæssige konsekvenser er derfor baseret på den samlede regulering.

Gennemførelsen af det samlede initiativ, indeholdende krav til behandlingen af affaldet, samt en finansieringsordning som skaber incitament til at aflevere udtjente biler til korrekt affaldsbehandling, vil skabe grundlaget for en høj indsamlingsgrad og en miljømæssig forsvarlig affaldsbehandling af motorkøretøjer. Det skønnes, at andelen af de farlige komponenter, materialer og stoffer, der udtages ved affaldsbehandling af bilerne, vil stige fra de nuværende ca. 50 % til mindst 95 %. Den miljømæssige effekt heraf vil primært blive opnået ved, at indholdet af farligt affald i både de genanvendelige og ikke genanvendelige affaldsmængder fra bilskrotningen reduceres betydeligt. Ca. 1.000 tons farligt affald, som på nuværende tidspunkt deponeres sammen med shredderaffaldet (restaffald fra behandling af udtjente biler efter den mekaniske udskillelse af jern og metaller) eller som indgår i de genanvendelige jern- og metalfraktioner, der tilføres smelteværker, vil blive genanvendt eller underkastet særlig behandling.

Genanvendelsesgraden for biler forventes trinvis at stige fra ca. 75 % til ca. 80 %. Det samlede regelsæt forventes at forøge genbruget af dele fra biler med ca. 1.000 tons og forøge genanvendelse med 2.000 tons dæk, 500 tons olie, 100 tons blyakkumulatorer og ca. 25 tons blyvægte pr. år.

Gennemførelsen af den samlede ordning forventes at reducere det nuværende antal på ca. 4.000 "herreløse biler" pr. år henstillet på offentlige arealer med ca. 90 %. Der forventes en tilsvarende reduktion i antallet af udtjente biler, der henstilles på privat ejendom. Herved nedbringes risikoen for udsivning af farligt affald fra de efterladte køretøjer.

3. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Miljøbidraget vil medføre nettoomkostninger for erhvervsvirksomhederne i størrelsesordenen 5 - 7 mill. kr. pr. år. Ved beregningen er det lagt til grund, at ca. 12 % af de biler, der skrøttes, er ejet af erhvervsvirksomheder.

Administrationen af udbetalingerne af godtgørelser til bilejerne forudsættes henlagt til et af interesseorganisationerne etableret - og af miljø- og energiministeren udpeget - administrationsorgan. Omkostningerne til drift af dette organ forudsættes finansieret af indtægterne fra miljøbidraget.

Med henblik på at tilvejebringe den mest enkle administration foreslås det, at forsikringsselskaberne svarer miljøbidraget til told- og skattemyndighederne i lighed med, hvad der gælder for afgift af lovpligtig ansvarsforsikring. Det vurderes ikke, at en sådan ordning vil påføre forsikringsselskaberne væsentlige om-

kostninger, der ikke dækkes af rentefordelen ved administrationen af ordningen.

4. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for staten, amtskommuner og kommuner

Lovforslaget vil medføre økonomiske besparelser for staten, amtskommunerne og kommunerne som følge af, at bilejerne vil blive økonomisk tilskyndet til at aflevere kasserede biler til lovlig affaldshåndtering hos ophugningsvirksomheder. Miljøstyrelsen vurderer, at den ulovlige hensættelse af udtjente biler på offentlige gader og veje m.v. på ca. 4000 årligt vil blive reduceret med ca. 90 %. De offentlige myndigheder har på nuværende tidspunkt årlige udgifter i størrelsesordenen 4-5 mill. kr. til fjernelse af "herreløse biler".

Det forventes, at lovforslagets gennemførelse vil indebære besparelser for myndighederne på ca. 4 mill. kr. årligt. For politiets vedkommende forventes besparelserne at udgøre ca. 3 mill. kr. årligt, mens de for amterne og kommunerne vil andrage omkring 0,7 mill. kr.

Miljøbidraget vil dog samtidig medføre øgede udgifter i relation til amternes og kommunernes egne biler, for så vidt som disse er dækket af en ansvarsforsikring. Disse udgifter anslås til ca. 0,2 mill. kr.

Endelig skal det bemærkes, at de skærpede krav, der fastsættes i bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra ligeledes vil medføre øgede udgifter for staten, amterne og kommunerne. Lovforslaget og bekendtgørelsen, der indgår som et led i den samlede model for den fremtidige affaldshåndtering af udtjente biler, antages samlet at ville medføre besparelser for staten på ca. 1,5 mill. kr. og 0,3 mill. kr. for amterne og kommunerne.

Hertil kommer besparelser i statens og kommunernes personalemæssige ressourceindsats i forbindelse med anmeldelse, rapportering og fjernelse af de "herreløse biler".

Statens udgifter til administration af den samlede ordning samt information om denne forventes samlet at udgøre i alt ca. 8 mill. kr. Udgifterne forudsættes finansieret af indtægterne fra miljøbidraget.

5. Forholdet til EU-retten

Europa - Kommissionen har udarbejdet et forslag til direktiv om udrangerede køretøjer, KOM (97) 358, der er under behandling i Ministerrådet. På baggrund af drøftelserne i Ministerrådet og under hensyn til Europaparlamentets udtalelse den 11. februar 1999 forventes et revideret forslag at kunne tiltrædes af Mi-

nisterrådet ved det kommende ministerrådsmøde, der afholdes i juni 1999.

Direktivforslaget omfatter samme typer af køretøjer, person- og varebiler, som er omfattet af dette lovforslag. I direktivforslaget indgår bestemmelser om, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at aflevering af et udtjent køretøj til et anerkendt behandlingsanlæg sker uden omkostninger for den sidste ejer/bruger af køretøjet. Lovforslagets sigte er således i overensstemmelse med direktivforslaget.

Det kan forventes, at der i det endelige direktiv vil indgå bestemmelser om, at producenten fra den 1. januar 2003 skal afholde alle eller en betydelig andel af udgifterne ved gennemførelsen af ovennævnte foranstaltninger. Som et led i implementeringen af direktivet vil der blive foretaget tilpasninger af ordningen under hensyn til den endelige udformning af producentansvaret.

Det forudsættes, at godtgørelse i henhold til nærværende lovforslag også kan udbetales til bilejere, der har fået skrottet deres bil på et affaldsbehandlingsanlæg i udlandet, hvis det dokumenteres, at de objektive krav, der vil blive fastsat i bekendtgørelsen om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra, er overholdt.

Det bemærkes i denne forbindelse, at ovennævnte direktivforslag indeholder bestemmelse om, at medlemsstaterne gensidigt skal anerkende skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater. Anerkendelsen af skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater forudsætter, at direktivet er implementeret i de pågældende medlemsstater.

Den samlede ordning skønnes ikke at rejse spørgsmål i forhold til Traktatens artikel 92 om statsstøtte.

Europa-Kommissionen vil blive orienteret om lovforslaget i henhold til Rådets direktiv 91/156/EØF af 18. marts 1991 om ændring af direktiv 75/442/EØF om affald (EF - Tidende nr. L 78 af 26.3.1991 s. 32 og EF - Tidende nr. L 194 af 25.7.1975 s. 47).

6. Hørte myndigheder og organisationer

Advokatrådet, Affaldsteknisk Samarbejde, Amtsrådsforeningen i Danmark, De Danske Bilimportører, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Dakofa, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Miljøundersøgelser, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, Dansk Autogenbrug, Dansk Bil Forhandler Union, Dansk Handel & Service, Dansk Industri, Dansk Standard, Dansk Teknologisk Institut, Danske Elværkers Forening, Danske Fjernvarmeværkers Forening, Danske Vognmænd, De danske Bilimportører, De Samvirkende Købmandsforeninger, Detailhandelens Fællesråd, Direktoratet for Arbejdstilsynet, DNV Det Nordiske Verita, Emballageindustrien, Energistyrelsen, Entreprenørforeningen, Erhvervsministeriet, Erhvervsfremmestyrelsen, FDB/IRMA, FDM, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Forbrugerstyrelsen, Foreningen af kommunale tekniske chefer, Foreningen af Miljømedarbejdere i kommunerne, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Forsikring & Pension, Forskningscenter for Skov og Landskab, Forsvarsministeriet, Frederiksberg kommune, Genvindingsindustrien, Greenpeace, Handelskammeret, H. Serup Olsen A/S, Holmegaards Glasværker A/S, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen i Danmark, Imoka, Justitsministeriet, Karton & Miljø, Kommunekemi A/S, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Københavns Magistrat 5. afd., Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Landsplanafdelingen, Miljøklagenævnet, MLK-sammenslutningen, Motorhistorisk Samråd, Naturklagenævnet, Noah, Plastindustrien i Danmark, Reno Sam, Restaurations og Bryggeriarbejder Forbundet, Rigsrevisionen, SID, Skatteministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, Statens Luftfartsvæsen, Sundhedsministeriet, Told- og Skattestyrelsen, Trafikministeriet, Udenrigsministeriet.

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser /mindre-udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merud- gifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Staten: 1,5 mill kr. pr. år Kommunerne: 0,15- 0,25 mill kr. pr. år Amtskommunerne 0,05- 0,10 mill kr. pr. år	Administration af miljøbidraget og godtgørelsesordningen: 8 mill kr pr. år som finansieres af indtægterne fra miljøbidraget.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Staten: reduktion i antallet af politiets sager om "herreløse biler". Kommunerne: ingen væsentlige amtskommunerne: ingen væsentlige	Administration af indbetalinger af miljøbidraget: 1-2 årsværk. Administrationen af godtgørelsesordningen henlægges til et privat organ og medfører derfor ikke væsentlige administrative opgaver for staten.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.	Godtgørelse: 22,5 mill kr	Miljøbidrag. 27 mill kr. Netto merudgift ca. 4,5 mill kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		Generelt ingen væsentlige. Bilforsikringsselskaberne skal forstå opkrævningen af miljøbidraget, som dog vil ske parallelt med opkrævning af allerede eksisterende afgift på lovpligtige ansvarsforsikringer.
Miljømæssige konsekvenser	Det årlige antal af "herreløse biler" på ca. 4000 forventes reduceret med 90 %. Der forventes en tilsvarende reduktion i antallet af udrangerede biler der henstilles på private ejendomme.	
Administrative konsekvenser for borgerne		Borgerne skal fremsende skrotningsattest og registreringsattest til det organ, der varetager udbetalingen af godtgørelsen.
Forholdet til EU-retten.	Lovforslagets sigte er i overensstemmelse med bestemmelserne i forslag til direktiv om udrangerede køretøjer, KOM (97) 358 om at slutbrugeren af et køretøj skal frigøres for omkostningerne ved affaldshåndteringen.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreliggende lovforslag skal sikre, at bilejere får en godtgørelse ved aflevering af udtjente biler til miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering (ophugning og skrotning). Bilejere pålægges et årligt miljøbidrag til dækning af udgifterne ved godtgørelsesordningen. Godtgørelsen ydes til bilejere, der afleverer deres ud-

tjente køretøj til affaldshåndtering i henhold til den bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra, der planlægges udstedt i forlængelse af lovforslaget.

Med lovforslaget sikres det således, at den sidste ejer af en bil ikke belastes med udgifterne ved affaldshåndteringen af denne. Lovforslaget skal ligeledes ses i sammenhæng med lovforslaget om certificering af

visse affaldsbehandlende virksomheder, herunder autoophugningsvirksomheder.

Med de nævnte initiativer skal det sikres, at udtjente biler bortskaffes på en miljømæssig forsvarlig måde, og at de øgede omkostninger forbundet hermed ikke tilskynder til ulovlig bortskaffelse af bilvrug i form af henstilling af disse i naturen, på gader, veje, parkeringsarealer og lignende.

Til § 2

Definitionen af person- og varebiler følger Færdselsstyrelsens detailforskrifter for køretøjer. De af lovforslaget omfattede biler er således identiske med de i de nævnte forskrifter under henholdsvis "Personbil M1" og "Varebil N1" anførte. Den valgte afgrænsning skal ses i sammenhæng med formålet med lovforslaget. Som anført i bemærkningerne til § 1 er hensigten med den samlede ordning bl.a. at imødegå problemerne med ulovlig bortskaffelse af bilvrug. Problemerne med efterladte biler i naturen, på gader, veje, parkeringsarealer og lignende er relateret til de nævnte kategorier af biler. Der findes derfor ikke behov for at lade ordningen omfatte øvrige motorkøretøjer. En udvidelse af ordningen med andre kategorier af motorkøretøjer, som f.eks. personbiler til befordring af mere end 9 personer og lastbiler ville i øvrigt vanskeliggøre fastsættelsen af størrelsen på miljøbidraget og godtgørelsen. Omkostningerne ved affaldshåndteringen af biler tilhørende sidstnævnte kategorier af motorkøretøjer er således - i modsætning til de af lovforslaget omfattede biler - meget varierende.

Der findes yderligere ikke baggrund for at lade motordrevne køretøjer, der tilhører staten eller en (amts)kommune, være omfattet af lovforslaget. Problemerne med "herreløse biler" vurderes således ikke at ville opstå i relation til offentlig ejede køretøjer.

I henhold til færdselsloven er motordrevne køretøjer, der tilhører staten eller en kommune undtaget fra pligten til at tegne ansvarsforsikring. I det omfang de nævnte køretøjer er dækket af en ansvarsforsikring, foreslås det imidlertid af administrative hensyn, at de omfattes af ordningen.

Endelig skal det om afgrænsningen af de af lovforslaget omfattede køretøjer bemærkes, at Kommissionens forslag til direktiv om udrangerede køretøjer og de heri indeholdte bestemmelser, om at den sidste ejer af et motorkøretøj skal kunne aflevere dette til en godkendt behandlingsvirksomhed uden omkostninger, ligeledes er afgrænset til de af lovforslagets § 2 omfattede biler.

Til § 3

Der pålægges ejere af et i Danmark indregistreret motorkøretøj omfattet af § 2 at betale et årligt miljøbidrag. Bidraget, der er fastsat til 90 kr., skal dække udgifterne til en godtgørelsesordning, jf. § 6, herunder omkostninger til administration af og information om ordningen. Bidraget forudsættes yderligere at skulle dække offentlige myndigheders omkostninger til opkrævning af bidraget.

Ved at pålægge et årligt miljøbidrag sikres det, at samtlige bilejere bidrager til finansieringen af godtgørelsesordningen, og dermed at den sidste ejer ikke belastes af omkostningerne ved affaldshåndteringen. Lovforslaget har hermed en klar miljømæssig profil.

Et årligt miljøbidrag sikrer yderligere, at der tilvejebringes et finansieringsgrundlag, der omfatter såvel nye biler som biler, der er i brug. Endelig sikrer det årlige miljøbidrag en stabil indtægt, da bestanden af indregistrerede biler ikke varierer nævneværdigt. Bidraget refunderes ikke, selv om køretøjet skrottes inden årets udløb.

Miljøbidraget er fastsat, så der over en kortere årrække samlet set er balance mellem indtægterne fra miljøbidraget og udgifterne til godtgørelsesordningen, herunder udgifter til administration af og information om denne og udgifter til opkrævning af miljøbidraget.

Som udgangspunkt skal godtgørelsen som minimum kunne dække den sidste ejers udgifter til affaldshåndteringen. Det bemærkes i den forbindelse, at omkostningsniveauet for affaldshåndteringen bl.a. vil afhænge af prisen på jernskrot. Der vil derfor kunne opstå behov for justering af godtgørelsesbeløbet og dermed størrelsen på miljøbidraget.

Miljø- og energiministeren bemyndiges derfor til at fastsætte, herunder ændre størrelsen af godtgørelsen efter indhentet udtalelse fra det organ, til hvilket administrationen af godtgørelsesordningen forudsættes henlagt, jf. § 8.

Miljøbidragets størrelse ændres ved lov.

Til § 4

Det foreslås, at miljøbidraget opkræves samtidig med præmien for den lovpligtige ansvarsforsikring. Herved udnyttes et i forvejen eksisterende opkrævningssystem.

Til § 5

Forsikringsselskaberne skal efter bestemmelsen indbetale miljøbidraget til de statslige told- og skattemyndigheder samtidig med indbetalingen af afgift. Da der skal svares afgift på ansvarsforsikringen på samtlige de af lovforslaget omfattede motorkøretøjer, er det fundet hensigtsmæssigt at sammenkøre indbeta-

lingen af miljøbidraget med det eksisterende system for forsikringsselskabernes indbetaling til de statslige told- og skattemyndigheder af afgiften på ansvarsforsikring, jf. lov om indbetaling af afgift af ansvarsforsikringen for motorkøretøjer m.v.

For ikke at etablere en omkostningskrævende udbetalingsordning, såfremt den enkelte bilejer ikke betaler bidraget, foreslås det, at forsikringsselskaberne betaler bidraget til told- og skattemyndighederne. Til sikring af, at forsikringsselskaberne ikke i den forbindelse pålægges omkostninger foreslås det samtidig, at bidraget kan pålægges selve præmien for den lovpålagte ansvarsforsikring, og at forsikringen ikke kan opsiges af forsikringstageren alene med den begrundelse, at præmien forhøjes med bidragets størrelse. Ved manglende betaling af den samlede præmie vil forsikringsselskaberne derfor i overensstemmelse med de almindelige regler opsiges ansvarsforsikringen med den følge, at køretøjets nummerplader vil blive "klippet" af politiet. Denne ordning vurderes at virke så effektiv og præventiv, at der i praksis ikke vil vise sig problemer med indbetaling af bidraget fra forsikringstagerens side.

Miljø- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om opkrævning og indbetaling af miljøbidraget efter forhandling med de statslige told- og skattemyndigheder. Med bestemmelsen sikres bl.a. at justeringer, som måtte være påkrævet på baggrund af ændringer i lov om afgift af ansvarsforsikringer, kan foretages administrativt, og at der for forsikringsselskaberne kan indføres de samme kontrol- og klagesystemer, der gælder for kontrol og klage vedrørende afgifter af lovpligtig ansvarsforsikring.

Afgørelsen, af hvorvidt der skal betales bidrag, vil alene bero på, om køretøjet er indregistreret i Danmark og kan henføres til de i § 2 nævnte kategorier M1 og N1. Tvivlsspørgsmål om henføring af biler under de nævnte kategorier behandles i overensstemmelse med færdselslovens bestemmelser herom.

Til § 6

Efter bestemmelsen udbetales godtgørelsen på baggrund af anmodning fra ejeren af det udtjente motorkøretøj.

Det er en betingelse for ydelse af godtgørelsen til bilejere, at det dokumenteres, at det udtjente motorkøretøj er afmeldt motorregisteret og afleveret til affaldshåndtering i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.

Regler for affaldshåndteringen vil blive fastsat i en kommende bekendtgørelse om håndtering af affald af

motorkøretøjer og affaldsfraktioner herfra. I henhold til bekendtgørelsen vil autoophugningsvirksomheden skulle udstede en attest til bilejeren, om at affaldshåndteringen foretages i overensstemmelse med bekendtgørelsens krav. Der henvises til de almindelige bemærkninger for så vidt angår mulighederne for at få godtgørelse, hvis bilen er afleveret til affaldshåndtering i udlandet.

Miljø- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte størrelsen af godtgørelsen. Der vil bl.a. under hensyn til udviklingen i omkostningsniveauet for affaldshåndteringen af de udtjente motorkøretøjer kunne være behov for justering af godtgørelsesbeløbet.

Godtgørelsen skal som minimum dække den sidste ejers udgifter til affaldshåndteringen. Af administrative grunde og med henblik på at tilvejebringe et økonomisk incitament for den sidste ejer af et udtjent motorkøretøj til at aflevere dette til miljørigtig affaldshåndtering er det forudsat, at godtgørelsen som hovedregel vil udgøre 1500 kr. For at sikre den tilsligtede balance mellem indtægter og udgifter ved ordningen kan miljø- og energiministeren fastsætte godtgørelsessatsen til et mindre beløb, dog ikke under 1200 kr. gældende i perioder, hvor det kan forventes, at udgifterne vil overstige indtægterne væsentligt ved en godtgørelsessats på 1500 kr. Det forudsættes, at miljø- og energiministeren hører den i henhold til § 8 udpegede administrator om fastsættelse og ændring af størrelsen af godtgørelsen.

Til § 7

Anmodning om godtgørelse skal i henhold til bestemmelsen indsendes til en af miljø- og energiministeren udpeget administrator. Det forudsættes således, at der - i lighed med administrationen af tilskudsordningen for indsamling af blyakkumulatorer og tilskud til indsamling af dæk - etableres et administrativt organ til at varetage udbetalingen af godtgørelsen.

Ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om godtgørelsesordningen, herunder bl.a. de nærmere krav til dokumentation for, at motorkøretøjet er indleveret til affaldshåndtering i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.

Til § 8

Det foreslås, at miljø- og energiministeren udpeger et administrationsorgan, der forestår administrationen af godtgørelsesordningen. Det forudsættes, at organets bestyrelse består af repræsentanter for De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilforhandler Forening, Forsikring og Pension, Forenede Danske Motorejere og andre forbrugerorganisationer. Miljø- og

energiministeren forudsættes at indgå en aftale om administration og fastsætter en revisionsinstruks for det i henhold til bestemmelsen etablerede administrative organ.

Der er således tale om, at offentligretlige opgaver henlægges til et privat organ. I almindelighed bør der udvises tilbageholdenhed med en sådan henlæggelse. De retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved henlæggelse af opgaver til private søges imødegået ved, at miljø- og energiministeren i henhold til forvaltningsloven og lov om offentlighed i forvaltningen ligeledes fastsætter regler om, at disse love helt eller delvist skal gælde for organet. Endvidere bemærkes, at alle tvivlsspørgsmål forelægges for Miljøstyrelsen til endelig afgørelse, jf. § 8, stk. 2.

Tilsvarende bestemmelser gælder for administrationen af tilskudsordningerne for indsamling af dæk og blyakkumulatorer.

Til § 9

Straffebestemmelserne i de forskrifter, der vil blive udstedt i medfør af den vedtagne lov, vil blive harmoniseret for så vidt angår forsikringsselskabernes indbetaling af miljøbidrag til told- og skattemyndighederne med reglerne i lov om afgift af lovpligtig ansvarsforsikring.

Til § 10

Ikrafttrædelsen vil blive fastsat under hensyntagen til forsikringsselskabernes tilrettelæggelse af opkrævning af miljøbidrag i forbindelse med præmieopkrævningen på lovpligtige ansvarsforsikringer samt tidspunktet for udstedelsen af den planlagte bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra.

Til lovforslag nr. L 216. Skriftlig fremsættelse (7. april 1999)

Miljø - og energiministeren (Svend Auken):

Jeg tillader mig herved for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

(Lovforslag nr. L 216).

Lovforslaget er en del af den samlede model for den fremtidige affaldsbehandling af udtjente biler. De øvrige elementer i modellen er lovforslaget om certificering af affaldsbehandlende virksomheder og bekendtgørelsen om håndtering af affald i form af motorkøretøjer og affaldsfraktioner herfra.

Modellen skal sikre, at udtjente biler affaldsbehandles på en miljømæssig forsvarlig måde, og at problemet med henstillede "herreløse" biler på offentlige arealer minimeres.

Da løsningen af problemet med "herreløse" biler vurderes at have en hastende karakter fremsættes lovforslaget i indeværende samling.

Der etableres med lovforslaget en bidrags- og godtgørelsesordning, efter hvilken bilejere skal betale et årligt miljøbidrag. Bidraget vil udgøre 90 kr. Til gengæld for bidraget får bilejere godtgjort omkostningerne ved aflevering af bilen til miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering (ophugning og skrotning). Med ordningen sikres det altså, at sidste ejer af en bil ikke belastes af omkostninger ved affaldshåndteringen.

Med de øgede krav i bekendtgørelsen forventes omkostningerne til affaldshåndteringen at ville udgøre 800 - 1200 kr. Såfremt bekendtgø-

relsen ikke suppleres med en finansieringsordning, kan problemerne med henstillede bilvrug på offentlige arealer frygtes øget.

Med henblik på at sikre et egentligt økonomisk incitament til at aflevere udtjente biler til affaldshåndtering, vil godtgørelsen blive fastsat, så den overstiger sidste ejers omkostninger her til.

Jeg har lagt vægt på at finde en finansieringsmodel, som kunne opnå så bred tilslutning som mulig fra de berørte parter, og som ikke var administrativt tungt.

Med lovforslaget udnyttes et eksisterende opkrævningssystem, idet miljøbidraget foreslås opkrævet sammen med præmien for den lovpligtige ansvarsforsikring og indbetales til Told & Skat samtidig med indbetaling af afgift af ansvarsforsikringer.

Administrationen af godtgørelsesordningen foreslås henlagt til et administrativt organ med repræsentanter fra relevante interesseorganisationer. Det er en ordning, som vi har gode erfaringer med fra ordninger om indsamling af dæk og blyakkumulatorer.

Som sagt er lovforslaget et led i modellen for en samlet regulering af affaldsbehandling af udtjente biler. Det er min overbevisning, at vi nu har et godt og fyldestgørende grundlag for både en miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering og en løsning på problemerne med "herreløse" biler.

Idet der i øvrigt henvises til lovforslagets bemærkninger anbefaler jeg det til Folketingets velvillige behandling.