

Lovforslag nr. L 132. Fremsat den 28. februar 2002 af miljøministeren (Hans Chr. Schmidt)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler¹⁾

(Nedsættelse af miljøbidrag m.m.)

§ 1

I lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler foretages følgende ændringer:

1. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse ved aflevering af affald i form af motorkøretøjer til affaldshåndtering samt opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v.«.

2. I § 2 indsættes efter *stk. 3* som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Dog gælder § 7 a, § 7 b og § 7 c for de i *stk. 3* nævnte køretøjer.«.

3. I § 3 ændres »90 kr.« til: »60 kr.«.

4. I § 5, *stk. 6*, § 6, *stk. 2*, der bliver § 6, *stk. 4*, § 7, *stk. 1*, og 2, to steder i § 8, *stk. 1*, i § 8, *stk. 2*, og i § 10 ændres »miljø- og energiministeren« til: »miljøministeren«.

5. I § 6 indsættes efter *stk. 1* som nye stykker:

»*Stk. 2.* Der ydes endvidere efter anmodning en godtgørelse til politi og kommuner, som efter retmæssig fjernelse eller konfiskation indleverer motorkøretøjer omfattet af § 2 til affaldshåndtering.

Stk. 3. Ejeren af en bil har i op til 1 år fra udbetalingen af godtgørelsen til kommunen, jf. *stk.*

2, krav på, at kommunen udbetaler godtgørelsen med fradrag af udgifter til opbevaring, transport og affaldsbehandling.«.

Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 4* og 5.

6. Efter § 7 indsættes:

»Kapitel 3a

Skrotningsbidrag

§ 7 a. Den, der erhvervsmæssigt importerer eller i Danmark fremstiller motorkøretøjer i form af personbiler (M1) eller varebiler (N1) skal, medmindre motorkøretøjet ikke bliver indregistreret i Danmark, betale et skrotningsbidrag, jf. § 7 b, til skrotning af udtjente motorkøretøjer.

§ 7 b. Det i § 7 a nævnte bidrag udgør:

- 1) 1,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2002,
- 2) 3,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2003,
- 3) 7,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2004,
- 4) 10,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2005 og
- 5) 15,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2006.

Stk. 2. Skrotningsbidraget indbetales til de statslige told og skattemyndigheder én gang år-

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, EF-Tidende 2000 L 269, side 34.

ligt den 1. marts. Indbetaling skal første gang ske den 1. marts 2003.

Stk. 3. Betales skrotningsbidraget ikke rettidigt, skal der betales rente herfor. Forrentning sker fra forfaldsdato for skrotningsbidraget. Skrotningsbidraget forrentes med 1,3 % i månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdato.

§ 7 c. Miljøministeren kan efter forhandling med de statslige told- og skattemyndigheder fastsætte nærmere bestemmelser for administration af skrotningsbidraget, herunder for opkrævning og indbetaling af bidraget, regnskabsførelse, angivelse, kontrol samt om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til be-

stemmelserne, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for højere administrativ myndighed.«

7. § 9, stk. 1, affattes således:

»§ 9. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at give oplysninger i henhold til § 5, stk. 1.«

§ 2

Loven træder i kraft den 21. april 2002.

Stk. 2. Tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3, fastsættes af miljøministeren.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrund, hovedindhold og formål med lovforslaget

I 1999 vedtog Folketinget lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jf. FT. 1998/99, Till. C, sp. 820. Loven suppleres af bekendtgørelse nr. 141 af 25. februar 2000 om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Loven og bekendtgørelsen etablerer den såkaldte »bilordning«, sammen med bekendtgørelse nr. 860 af 29. november 1999 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra (bilskrotbekendtgørelsen). Bilordningen sikrer et finansieringsgrundlag for en godtgørelsesordning til bilejere ved aflevering af et udtjent motorkøretøj til miljørigtig affaldshåndtering på en registreret ophugningsvirksomhed. Bilejere betaler efter de eksisterende regler årligt et miljøbidrag på 90 kr. Bilejere, som afleverer biler, der er afmeldt efter den 30. juni 2000 til skrotning hos en registreret ophugger, modtager 1500 kr. i godtgørelse. Ordningen har til formål at friholde ejere af biler for omkostninger ved affaldshåndtering for derved at mindske risikoen for, at bilvrag henstilles med risiko for forurening til følge.

Der er gennemført en evaluering af ordningens effekt i det første år, den har fungeret (1. juli 2000 - 30. juni 2001). Af evalueringen fremgår det, at mere end 90 % af de udtjente personbiler, der er afmeldt i undersøgelsesperioden, er eller vil blive afleveret til en registreret ophugger med udbetaling af godtgørelse. For varebiler er andelen af afleverede køretøjer væsentligt lavere, idet kun ca. 27 % af de afmeldte køretøjer er afleveret til en registreret ophugningsvirksomhed. Disse tal er langt under det, som Miljøstyrelsen oprindeligt havde anslået. Det forklares dels med, at der eksporteres et væsentligt større antal brugte biler til fortsat anvendelse i udlandet end forventet, og at antallet af biler, der kasseres, er faldet betydeligt siden lovens vedtagelse. Som følge heraf er der opstået en

væsentlig ubalance mellem ordningens indtægter og udgifter. Der er således ved udgangen af 2001 akkumuleret et overskud på ca. 210 mio. kr. Ud af dette er ca. 60 mio. kr. forudbetalinger for 2002. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Lovforslaget indeholder forslag til ændring af satsen for miljøbidrag fra de nuværende 90 kr. til 60 kr. årligt med henblik på at skabe balance mellem indtægter og udgifter. Herved forventes det, at det akkumulerede overskud vil blive nedbragt med ca. 200 mio. kr. i perioden 2003-2006. Derudover indeholder lovforslaget hjemmel til at yde godtgørelse til politi og kommuner for de udtjente biler, som disse myndigheder i henhold til den til enhver tid gældende regulering retmæssigt har fjernet eller konfiskeret og derefter afleverer til ophugning hos registrerede ophuggere. Det drejer sig om biler afmeldt efter 30. juni 2000.

Politiets ret og pligt til at fjerne biler, herunder til efterfølgende salg eller ophugning følger af § 123 i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001 samt forskrifterne udstedt med hjemmel heri: Bekendtgørelse nr. 64 af 28. januar 1992 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer og cirkulære nr. 15 af 28. januar 1992 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer samt § 75 i straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 808 af 14. september 2001.

Kommuners ret og pligt til i visse situationer at fjerne motorkøretøjer fra offentlige vejarealer følger af lovbekendtgørelse nr. 714 af 9. november 1997 om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje. Pligten til at fjerne motorkøretøjer kan i helt særlige tilfælde være en følge af kommunernes tilsynsforpligtelse, jf. § 70 i miljøbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001.

Begrundelsen for, at forslaget giver mulighed for at yde godtgørelse direkte til politi og kommuner er, at det vil minimere myndighedernes administrative besvær med at få del i godtgørelsesordningen. Efter de nugældende regler kan myndighederne kun få godtgørelse, såfremt de kan finde bilejeren og indhente dennes accept af, at myndigheden modtager godtgørelsen

til dækning af de udgifter myndigheden har afholdt ved indsamling, opbevaring og aflevering af bilen til affaldsbehandling. Myndighedernes muligheder for at indhente bilejerens accept strander ofte på det forhold, at ejeren ikke kan opspores. Det er hensigten, at politi og kommuner skal modtage samme godtgørelsessats som bilejere. Politiet vil i henhold til § 123, stk. 4 i færdselsloven skulle returnere et eventuelt overskud til statskassen efter afholdelse af udgifter til fjernelse, opbevaring og indlevering af bilen til affaldsbehandling hos en registreret ophugningsvirksomhed. Det anslås, at kommunerne vil have et minimalt overskud efter afholdelsen af udgifterne i forbindelse med indsamling og bilskrotningen, hvorfor der ikke ud fra administrative ressourcehensyn vil blive etableret en tilsvarende returneringsordning for et eventuelt overskud for kommunerne. Bilejere kan i henhold til færdselsloven og vil med denne lov kunne kræve et eventuelt overskud, efter at myndighedernes udgifter til transport, opbevaring og affaldshåndtering af bilen er fratrukket i godtgørelsen, udbetalt i op til 1 år efter at godtgørelsen er udbetalt.

Endelig skabes hjemmel til opkrævning af et bidrag hos bilimportører til skrotning af udtjente person- og varebiler. Dermed gennemføres kravet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000, EF-tidende 2000 L 269, side 34, om ud-rangerede køretøjer om, at bilproducenter eller de importører, der erhvervsmæssigt har indført et motorkøretøj i en medlemsstat, afholder alle eller en betydelig del af udgifterne til skrotningen af køretøjer, som er markedsført efter 1. juli 2002. Direktivets øgede behandlingskrav i forbindelse med skrotning af biler gennemføres ved en ændring af bekendtgørelse nr. 860 af 29. november 1999 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra, som vil træde i kraft den 21. april 2002. Direktivet findes optrykt i bilag 2 til dette lovforslag.

De nævnte hovedpunkter i lovforslaget vil medføre konsekvensrettelser i den eksisterende bekendtgørelse på området, bekendtgørelse nr. 141 af 25. februar 2000 om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

2. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil ikke medføre øgede udgifter for staten, amtskommunerne og kommunerne.

Det forudsættes at opkrævningen af og indbetalingen af skrotningsbidrag kan gennemføres uden væsentlige administrative og økonomiske konsekvenser for de statslige told- og skattemyndigheder, idet bran-

cheorganisationen, De danske Bilimportører, har foreslået en ordning hvorefter importørerne efter fuldmagt bemyndiger De Danske Bilimportører til at indbetale bidraget på medlemsvirksomhedernes vegne. Told- og skattemyndighedernes administrative og økonomiske omkostninger ved en sådan ordning forventes endeligt fastlagt i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. Eventuelle økonomiske omkostninger for Told og Skat vil ikke samlet set øge statens udgifter til administration af ordningen, da udgifterne vil blive dækket af miljø- og skrotningsbidraget.

Lovforslaget forventes derimod at medføre besparelser for amtskommunerne og kommunerne, fordi kommunernes og amternes udgifter til miljøbidrag ved en nedsættelse fra 90 kr. til 60 kr. for køretøjer reduceres med 600.000 – 1.000.000 kr. pr. år. Endvidere forventes det, at både politi og kommuner vil opnå en besparelse på ca. 200.000 kr. pr. år hver især som følge af, at disse myndigheder vil modtage godtgørelse for ophugning af indsamlede biler.

Det skønnes, at politi og kommuner vil opnå en begrænset administrativ lettelse på mindre end ét halvt årsværk hver især som følge af den direkte adgang til godtgørelse for udgifter til retmæssig fjernelse og ophugning af biler. Det bemærkes, at spørgsmålet om de økonomiske konsekvenser for kommuner endnu ikke er færdigforhandlet.

3. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke som sådan nogen selvstændig miljømæssig konsekvens, idet forslaget ikke forventes at påvirke indsatsen omkring indsamling og skrotning af skrotningsmodne biler.

4. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Nedsættelsen af satsen for miljøbidrag for køretøjer fra 90 kr. til 60 kr. forventes at medføre reducerede omkostninger for erhvervsvirksomhederne i en størrelsesorden, der anslås til 9 mio. kr. pr. år.

Lovforslaget forventes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for bilimportørerne, idet De danske Bilimportører har foreslået en betalingsordning for bilimportørerne, som forventes at ville medføre en simpel administration heraf. Skrotningsbidraget vil medføre, at importørens årlige udgifter hertil i år 2002 maksimalt vil udgøre 50.000 kr. stigende til maksimalt 2.200.000 kr. i 2006. Den reelle udgift for importørerne afhænger af, i hvilket omfang bidraget vil blive overvæltet på prisen på nye biler.

5. Lovforslagets forhold til EU-retten

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer gennemføres reglerne i direktivets art. 5, stk. 4, 2. afsnit om, at bilproducenter (importører) skal afholde alle eller en væsentlig del af omkostningerne ved affaldsbehandling af biler, der er markedsført efter den 1. juli 2002. Fristen for implementering af denne del af direktivet er den 21. april 2002. Skrotningsbidraget som bilimportører og danske fremstillere skal betale for nye biler, sikrer dette.

I medfør af direktiv 2000/53/EF udvides producentansvaret i 2007 til at omfatte alle biler. Nærværende lov og bilordningen som helhed forudsættes inden da at bliver taget op til overvejelse.

Der vil blive gennemført yderligere ændringer i bilordningen som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer. En ændring af bilskrotbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 860 af 29. november 1999), vil med virkning fra den 21. april 2002 gennemføre direktivets skærpede behandlingskrav til af-

faldshåndteringen. Dette fører til, at godtgørelsessatsen fastsat i bekendtgørelse af 25. februar 2000 om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler bliver forhøjet med 250 kr. til 1.750 kr. til dækning af de øgede omkostninger, som de skærpede krav til affaldshåndtering af en bil forventes af medføre. Hermed sikres et fortsat præmieringselement for bilejere, som det er forudsat i den eksisterende lov. Lovforslaget skal dog ses i sammenhæng med den øvrige regulering på bilområdet. Det er Miljøministeriets vurdering, at det ikke er hensigtsmæssigt at indføre to forskellige satser for miljøbidrag som følge af producentansvarets indførelse for »nye« biler, markedsført efter 1. juli 2002. Det vurderes, at administration af to forskellige satser fastsat efter hvornår bilen første gang er blevet registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer, vil medføre en meradministration for forsikringselskaberne, der ikke skønnes at stå mål med den beskedne merudgift, bilejerne vil have ved køb af nye biler.

6. Sammenfattende vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser /mindre-udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	400.000 kr. pr. år som følge af at politi og kommuner vil kunne opnå godtgørelse for »herreløse« biler m.v. Desuden 600.000 - 1 mio. kr. årligt for amter og kommuner som følge af nedsat miljøbidrag. I alt forventes besparelser på ca. 1,0-1,4 mio. kr. årligt.	Opkrævningen af og indbetalingen af skrotningsbidrag forventes at kunne gennemføres uden væsentlige økonomiske konsekvenser for de statslige told- og skattemyndigheder. De økonomiske konsekvenser vil blive endeligt fastlagt i forbindelse med revidering af bilskrotbekendtgørelsen. Ingen øgede udgifter for staten samlet set idet Told- og skat's udgifter til administration af ordningen vil blive dækket af miljø- og skrotningsbidraget.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Mindre administrativt besvær med at få dækket omkostningerne ved aflevering af visse »herreløse« biler til affaldsbehandling svarende til maks. 1 årsværk.	Opkrævningen af og indbetalingen af skrotningsbidrag forventes at kunne gennemføres uden væsentlige administrative konsekvenser for de statslige told- og skattemyndigheder. De administrative konsekvenser vil blive endeligt fastlagt i forbindelse med revidering af bilskrotbekendtgørelsen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.	Miljøbidraget reduceres med ca. 9 mio. kr.	Engangsudgift for forsikrings-selskaberne ved ændring af miljøbidragssatsen anslås maksimalt at udgøre 500.000 kr. Importørenes årlige udgifter vil i år 2002 maksimalt udgøre 50.000 kr. stigende til maksimalt 2.200.000 kr. i 2006. Den faktiske udgift for importørerne afhænger af, i hvilket omfang bidraget vil blive overvæltet på prisen på nye biler.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		Forsikringsselskaberne skal udføre mindre administrative ændringer som følge af reduktion af miljøbidraget.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten.	Lovforslaget gennemfører dele af direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.	

7. Hørte myndigheder og organisationer

Advokatrådet, Affaldsteknisk Samarbejde, Amds-rådsforeningen i Danmark, Bilgenbrug Danmark Bureau Veritas Quality International, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralregistret for motorkøretøjer, 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 Vognmænd, De danske Bilimportører, De Samvirkende Købmandsforeninger, DEKRA Certification Service, Detailhandelens Fællesråd, Direktoratet for Arbejdstilsynet, Det Nordiske Veritas, Emballageindustrien, Energistyrelsen, Entreprenørforeningen, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og -Boligstyrelsen, FDB, 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, Håndværksrådet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Ingeniørforeningen i Danmark, Imoka (modtagestationer for olie- og kemikalieaffald), Justitsministeriet, Kommunekemi A/S, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Københavns Magistrat 5. afd., Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Landsplanafdelingen, Lloyd's Register Quality Assurance Ltd, Miljøklagenævnet, MLK-sammenlutningen, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Motorhistorisk Samråd, Naturklagenævnet, Noah, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Plastindustrien i Danmark, Reno Sam, Restaurations og Bryggeriarbejder Forbundet, Rigsrevisionen, SID, Skatteministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, Statens Luftfartsvæsen, Statsministeriet, Told- og Skattestyrelsen, Trafikministeriet og Udenrigsministeriet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Formålsbestemmelsen er ændret således, at det er muligt opkræve skrotningsbidrag fra bilimportører m.v. Endvidere åbnes der med ændringen af formålsbestemmelsen op for, at også politi og kommuner, udover bilejerne, vil kunne modtage godtgørelse for ophugning af biler. Der henvises til bemærkningerne til nr. 5.

Til nr. 2

Ændringen sikrer, at der også skal betales skrotningsbidrag for motordrevne køretøjer, der er omfattet af færdselslovens bestemmelser om selvforsikrede køretøjer og som følge heraf ikke er dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringssselskab.

Til nr. 3

Ændringsforslaget skal sikre, at der opnås balance mellem indtægterne i form af miljøbidrag og udgifterne i form af godtgørelse og administration af ordningen.

I forarbejderne til lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler blev det anslået, at udgifterne til ordningen ville udgøre ca. 180 mio. kr. pr. år. Baggrunden herfor var en forventning om en væsentlig større omsætning af biler, end det har været tilfældet siden ordningen trådte i kraft. Endvidere var det forudsat, at alle biler, der ikke blev registreret igen efter afmelding i Centralregisteret for Motorkøretøjer, ville blive afleveret til ophugning i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse om affaldshåndtering af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra. Den gennemførte evaluering af ordningen har dokumenteret, at nettoafmeldingen af biler er mindre end antaget, og at et betydeligt antal brugte køretøjer eksporteres til fortsat brug i udlandet og således ikke afleveres til ophugning. Som følge heraf er der ved udgangen af 2001 akkumuleret et overskud på ordningen på ca. 210 mio. kr. Ved nedsættelsen af satsen for miljøbidrag tilstræbes det, at det akkumulerede overskud gradvis afvikles frem til 2007. Som følge af at satsændringen træder i kraft den 1. juli 2002, vil der fortsat i 2002 ske en vækst i det akkumulerede overskud, hvorefter det vil blive reduceret med ca. 200 mio. kr. i perioden 2003-2006.

Til nr. 4

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af ressortomlægningen.

Til nr. 5

Ændringsforslaget har til formål at sikre, at politiet og kommunerne under samme betingelser som gælder for bilejere, kan få godtgørelse for biler, som disse myndigheder retmæssigt har fjernet eller konfiskeret og indleveret til ophugning.

Efter de gældende regler kan myndighederne kun få dækket omkostningerne ved aflevering af disse biler, såfremt den registrerede ejer underskriver skrotningsattesten og transporterer godtgørelsesbeløbet til den pågældende myndighed. Der vil som hovedregel være tale om biler der, på grund af dårlig stand, skal

transporteres til en ophugningsvirksomhed. Myndighederne vil derfor udover omkostninger til affaldsbehandlingen have udgifter til transport og opbevaring af sådanne køretøjer. Såfremt politiet efter afholdelse af udgifterne til fjernelse, opbevaring og affaldshåndtering og modtagelse af godtgørelsen, har overskud, skal dette beløb tilbageføres til statskassen i overensstemmelse med færdselslovens § 123, stk. 4. Det følger også af denne bestemmelse, »at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter«. For kommunernes vedkommende skønnes det, at udgifterne til at administrere en model baseret på faktisk omkostningsdækning vil overstige den besparelse, der kan opnås ved returnering af et evt. overskudsbeløb. Det foreslås derfor, at der ikke skal etableres en tilsvarende returneringsordning for kommunerne. For at sikre at bilejere stilles lige, uanset om det er politi eller kommuner, der får bilen sendt til affaldsbehandling, foreslås det, at bilejere også i op til ét år fra udbetalingen af godtgørelsen kan kræve et eventuelt overskud udbetalt fra kommunen.

Til nr. 6

Med indsættelse af et nyt kapitel 3a i loven gennemføres kravet i direktiv 2000/53/EF, art. 5, stk. 4, 2. afsnit, om, at bilproducenter skal afholde alle eller en betydelig del af udgifterne til skrotning af biler, som markedsføres efter 1. juli 2002.

Ændringsforslaget indebærer, at den der erhvervs-mæssigt importerer eller i Danmark fremstiller motor-køretøjer afholder alle eller en betydelig del af omkostningerne ved affaldsbehandlingen af person- og varebiler, der er markedsført efter den 1. juli 2002. Skrotningsbidraget er fastsat således, at provenuet i perioden fra den 1. juli 2002 til den 31. december 2006 forventes at dække omkostninger ved affaldsbehandling af biler, der markedsføres efter den 1. juli 2002 og afleveres til ophugning inden den 31. december 2006. Biler der skal affaldsbehandles, vil som hovedregel være biler, der efter trafikuheld m.v. er i en sådan stand, at det ikke af økonomiske grunde kan betale sig at reparere eller genopbygge dem.

Det skønnes at ca. 5.000 »nye« biler vil skulle affaldsbehandles i perioden og, at der vil blive solgt ca. 600.000 nye biler i perioden. Omkostningerne ved affaldshåndteringen anslås i gennemsnit at ville udgøre 1.000 kr. pr. stk. og de samlede udgifter som producenterne skal afholde forventes således at ville udgøre ca. 5 mill. kr. for perioden fra den 1. juli 2002 til den 31. december 2006. For at dække disse omkostninger skal skrotningsbidraget udgøre 1 kr. pr bil i år 2002 stigende til 15 kr. pr. bil i år 2006.

Bilimportørerne m.v. skal efter bestemmelsens § 7b, stk. 2 en gang årligt indbetale skrotningsbidraget til de statslige told- og skattemyndigheder. Skrotningsbidragene skal betales første gang den 1. marts 2003 for perioden 1. juli 2002 til 31. december 2002.

Miljøministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om opkrævning og indbetaling af skrotningsbidraget efter forhandling med de statslige told- og skattemyndigheder. Det er hensigten at udstede en bekendtgørelse der nærmere regulerer opkrævning og indbetaling af bidraget.

Til nr. 7

Den eksisterende bestemmelse om, at den der undlader at betale miljøbidrag til de statslige told- og skattemyndigheder i henhold til § 5, stk. 2 straffes med bøde, ophæves, idet det betragtes som uhensigtsmæssigt, at den konkrete undladelse af at betale bidraget kan pålægges straf.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 21. april 2002 i overensstemmelse med direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer. Ministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3, under hensyntagen til forsikringsselskabernes tilrettelæggelse af opkrævning af miljøbidraget i forbindelse med præmieopkrævning på lovpligtige ansvarsforsikringer samt tidspunktet for udstedelsen af den planlagte ændring i bekendtgørelse om betaling af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 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 forsikringselskaber forstås i denne lov de forsikringselskaber 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 ansvarsforsikringselskab.

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

§ 5. ...

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.

Lovforslaget

§ 1

I lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler foretages følgende ændringer:

1. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven har til formål at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse ved aflevering af affald i form af motorkøretøjer til affaldshåndtering samt opkrævning af skrotningsbidrag fra bilimportører m.v.«.

2. I § 2 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Dog gælder § 7 a, § 7 b og § 7 c for de i stk. 3 nævnte køretøjer.«.

3. I § 3 ændres »90 kr.« til: »60 kr.«.

4. I § 5, stk. 6, § 6, stk. 2, der bliver § 6, stk. 4, § 7, stk. 1, og 2, to steder i § 8, stk. 1, i § 8, stk. 2, og i § 10 ændres »miljø- og energiministeren« til: »miljøministeren«.

§ 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.

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

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

§ 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.

5. I § 6 indsættes efter *stk. 1* som nye stykker:

»*Stk. 2.* Der ydes endvidere efter anmodning en godtgørelse til politi og kommuner, som efter retmæssig fjernelse eller konfiskation indleverer motorkøretøjer omfattet af § 2 til affaldshåndtering.

Stk. 3. Ejeren af en bil har i op til 1 år fra udbetalingen af godtgørelsen til kommunen, jf. stk. 2, krav på, at kommunen udbetaler godtgørelsen med fradrag af udgifter til opbevaring, transport og affaldsbehandling.«.

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 4 og 5.

6. Efter § 7 indsættes:

»Kapitel 3a

Skrotningsbidrag

§ 7 a. Den, der erhvervsmæssigt importerer eller i Danmark fremstiller motorkøretøjer i form af personbiler (M1) eller varebiler (N1) skal, medmindre motorkøretøjet ikke bliver indregistreret i Danmark, betale et skrotningsbidrag, jf. § 7 b, til skrotning af udtjente motorkøretøjer.

§ 7 b. Det i § 7 a nævnte bidrag udgør:

- 1) 1,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2002,
- 2) 3,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2003,
- 3) 7,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2004,
- 4) 10,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2005 og
- 5) 15,00 kr. pr. motorkøretøj indregistreret i 2006.

Stk. 2. Skrotningsbidraget indbetales til de statslige told og skattemyndigheder én gang årligt den 1. marts. Indbetaling skal første gang ske den 1. marts 2003.

Stk. 3. Betales skrotningsbidraget ikke rettidigt, skal der betales rente herfor. Forrentning sker fra forfaldsdato for skrotningsbidraget. Skrotningsbidraget forrentes med 1,3 % i månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdato.

§ 7 c. Miljøministeren kan efter forhandling med de statslige told- og skattemyndigheder fastsætte nærmere bestemmelser for administration af skrotningsbidraget, herunder for opkrævning og indbetaling af bidraget, regnskabsførelse, angivelse, 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.«.

7. § 9, stk. 1, affattes således:

§ 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.

»§ 9. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at give oplysninger i henhold til § 5, stk. 1.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 21. april 2002.

Stk. 2. Tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3, fastsættes af miljøministeren.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg (2),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 23. maj 2000 (3), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) De forskellige nationale lovgivninger om udrangerede køretøjer bør harmoniseres, for det første for at formindske udrangerede køretøjers påvirkning af miljøet for derefter gennem at medvirke til at beskytte, bevare og forbedre miljøet og nedsætte energiforbruget, og for det andet for at sikre det indre markeds funktion og undgå forvriddning af konkurrencen i Fællesskabet.
- (2) Der er behov for bestemmelser på fællesskabsniveau for at sikre indbyrdes sammenhæng mellem de nationale tiltag, som sættes i værk for at nå ovennævnte mål. Det gælder især design af køretøjer med henblik på genvinding og nyttiggørelse, krav til indsamling og behandlingsvirksomheder samt virkeliggørelse af målene for genbrug, genvinding og nyttiggørelse, idet der tages hensyn til subsidiaritetsprincippet og princippet om, at forureneren betaler.
- (3) Udrangerede køretøjer fører hvert år til, at der i Fællesskabet opstår mellem 8 og 9 mio. tons affald, der skal behandles korrekt.

(4) For at følge forsigtigheds- og forebyggelsesprincippet og i overensstemmelse med Fællesskabets strategi for affaldsbehandling skal frembringelse af affald så vidt muligt undgås.

(5) Som et yderligere grundlæggende princip bør affald genbruges og nyttiggøres, og der bør gives forrang til genbrug og genvinding.

(6) Medlemsstaterne bør træffe foranstaltninger til at sikre, at aktørerne indfører ordninger til indsamling, behandling og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer.

(7) Medlemsstaterne bør sikre, at den sidste indehaver og/eller ejer omkostningsfrit kan levere det udrangerede køretøj til anerkendte behandlingsvirksomheder, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi eller denne er negativ. Medlemsstaterne bør sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af disse foranstaltninger. De frie markeds kræfter bør ikke hindres i at fungere.

(8) Dette direktiv bør finde anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder disses komponenter og materialer, og på reservedele under behørigt hensyn til sikkerhedsstandarder, luftforurening og støjbegrænsning.

(9) I dette direktiv anvendes i fornøden omfang den terminologi, der er anvendt i flere eksisterende direktiver, især i Rådets direktiv 67/548/EØF af 27. juni 1967 om tilnærmelse af lovgivning om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer (4), i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (5), og i

Bilag til f. t. l. om miljøbidrag vedr. ophugning og skrotning af biler

Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald (6).

- (10) Veterankøretøjer, hvorved forstås historiske køretøjer og køretøjer med samlerværdi eller beregnet for museer, der opbevares fornuftigt og miljømæssigt forsvarligt i køreklarer eller adskilt stand, der ikke omfattes af den definition på affald, der er fastsat i direktiv 75/442/EØF, og falder ikke inden for dette direktivs anvendelsesområde.
- (11) Det er vigtigt, at der allerede i køretøjets designfase træffes forebyggende foranstaltninger, især i form af at mindske og begrænse mængden af farlige stoffer i køretøjerne, så man undgår at tilføre miljøet farlige stoffer, gør genvinding lettere og undgår at skulle bortskaffe farligt affald. Især bør det forbydes at anvende bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom. Disse tungmetaller bør kun anvendes i visse bestanddele i henhold til en liste, som vil blive revideret regelmæssigt. Dette vil medvirke til at sikre, at visse materialer og komponenter ikke er til stede i shredding-affald eller forbrændes eller deponeres på losseplads.
- (12) Genvinding af al plast fra udrangerede køretøjer bør undergå løbende forbedringer. Kommissionen undersøger for tiden pvc's miljøindvirkninger. Kommissionen vil på grundlag af sine undersøgelser fremsætte passende forslag om brug af pvc, også med særligt henblik på køretøjer.
- (13) Krav til demontering, genbrug og genvinding af udrangerede køretøjer og deres komponenter bør integreres i designet og produktionen af nye køretøjer.
- (14) Markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes.
- (15) For at sikre, at udrangerede køretøjer kasseres uden fare for miljøet, bør der oprettes hensigtsmæssige indsamlingsordninger.
- (16) Der bør indføres en skrotningsattest, som betingelse for afmelding af udrangerede køretøjer. Medlemsstater, som ikke har en afmeldingsordning, bør indføre en ordning,
- hvorefter en skrotningsattest anmeldes til den kompetente myndighed, når det udrangerede køretøj overføres til en behandlingsvirksomhed.
- (17) Dette direktiv forhindrer ikke medlemsstaterne i at tillade midlertidige afmeldinger af køretøjer, når det er hensigtsmæssigt.
- (18) Drift af indsamlings- og behandlingsvirksomheder bør kun tillades, når de har en tilladelse, eller, hvis der bruges registrering i stedet for tilladelse, særlige betingelser herfor er opfyldt.
- (19) Genvinding og nyttiggørelse af køretøjer bør fremmes.
- (20) Det er vigtigt, at der opstilles krav til oplagings- og behandlingsprocesser for at forebygge negative virkninger heraf på miljøet og for at undgå forvridning af samhandel og konkurrence.
- (21) For at opnå resultater på kort sigt og give aktører, forbrugere og offentlige myndigheder det nødvendige langsigtede perspektiv bør der opstilles kvantitative mål for det omfang af genbrug, genvinding og nyttiggørelse, som aktørerne skal nå.
- (22) Producenterne bør sørge for, at køretøjer designes og fremstilles på en sådan måde, at det tilsigtede omfang af genbrug, genvinding og nyttiggørelse bliver nået. Med dette for øje bør Kommissionen støtte udarbejdelsen af europæiske standarder og træffe de øvrige nødvendige foranstaltninger til at ændre den relevante europæiske lovgivning for typegodkendelse.
- (23) Medlemsstaterne bør ved gennemførelsen af direktivet sikre, at konkurrencevilkårene opretholdes, især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genvinding.
- (24) For at lette demontering og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer, navnlig genvinding af udrangerede køretøjer, bør køretøjsfabrikanterne stille alle nødvendige demonte-

ringsoplysninger til rådighed for de af myndighederne anerkendte behandlingsvirksomheder, navnlig for så vidt angår farlige stoffer.

- (25) Udarbejdelse af europæiske standarder bør fremmes, når det er hensigtsmæssigt. Køretøjsfabrikanter og materialeproducenterne bør anvende standarder for komponent- og materialekoder, der skal opstilles af Kommissionen bistået af det relevante udvalg. Kommissionen tager ved udarbejdelsen af disse standarder i givet fald hensyn til det igangværende arbejde på dette område i de relevante internationale fora.
- (26) Der er brug for data vedrørende udrangerede køretøjer i hele Fællesskabet, for at dette direktivs gennemførelse kan overvåges.
- (27) Der bør gives oplysninger til forbrugerne i tilstrækkeligt omfang til, at de kan tilpasse deres adfærd og indstilling. Med henblik herpå skal de relevante aktører stille oplysninger til rådighed.
- (28) Medlemsstaterne kan vælge at gennemføre visse bestemmelser ved aftaler med den berørte økonomiske sektor, forudsat at visse betingelser er opfyldt.
- (29) Kommissionen bør ved en udvalgsprocedure sikre, at kravene til behandlingsvirksomheder og til brugen af farlige stoffer tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling, og at der indføres mindstestandarder for skrotningsattesten, formaterne til databasen og de gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at kontrollere, at de kvantitative mål opfyldes.
- (30) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen(7).
- (31) Medlemsstaterne bør kunne anvende bestemmelserne i dette direktiv forud for de

datoer, der er anført heri, for så vidt dette er i overensstemmelse med traktaten –

- (1) EFT C 337 af 7.11.1997, s. 3, og EFT C 156 af 3.6.1999, s. 5.
- (2) EFT C 129 af 27.4.1998, s. 44.
- (3) Europa-Parlamentets udtalelse af 11.2.1999 (EFT C 150 af 28.5.1999, s. 420), Rådets fælles holdning af 29. juli 1999 (EFT C 317 af 4.11.1999, s. 19) og Europa-Parlamentets afgørelse af 3.2.2000 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Rådets afgørelse af 20.7.2000 og Europa-Parlamentets afgørelse af 7.9.2000.
- (4) EFT 196 af 16.8.1967, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/98/EF (EFT L 355 af 30.12.1998, s. 1).
- (5) EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF (EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25).
- (6) EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/350/EF (EFT L 135 af 6.6.1996, s. 32).
- (7) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter foranstaltninger, der i første række tager sigte på at forebygge frembringelse af affald fra køretøjer, og desuden tilsigter genbrug, genvinding og andre former for nyttiggørelse af udrangerede køretøjer og komponenter deraf, så der skal bortskaffes mindre affald, og alle aktører, der er involveret i køretøjernes livscyklus, herunder især aktører, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, kommer til at fungere miljømæssigt bedre.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »Køretøj«: ethvert køretøj af klasse M1 eller N1 som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF samt ethvert trehjulet motorkøretøj som defineret i direktiv 92/61/EØF, bortset fra trehjulede motorcykler.
- 2) »Udrangeret køretøj«: et køretøj, der er affald i henhold til artikel 1, litra a), i direktiv 75/442/EØF.
- 3) »Producent«: køretøjets fabrikant eller den importør, der erhvervsmæssigt har indført køretøjet i en medlemsstat.
- 4) »Forebyggelse«: foranstaltninger, der sigter på at mindske mængden og den miljøskadelige virkning af udrangerede køretøjer samt materialer og stoffer heraf.
- 5) »Behandling«: enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udrangerede køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, adskillelse, opskæring, fragmentering, nyttiggørelse eller forberedelse til bortskaffelse af shreddingaffald, samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse og/eller bortskaffelse af det udrangerede køretøj og dets komponenter.
- 6) »Genbrug«: enhver proces, hvorved komponenter fra udrangerede køretøjer anvendes til samme formål, som de er udformet til.
- 7) »Genvinding«: oparbejdning i en produktionsproces af affaldsmaterialerne til deres oprindelige formål eller til andre formål, bortset fra energiudnyttelse. Energiudnyttelse betyder anvendelse af brændbart affald til energifremstilling direkte ved forbrænding med eller uden andet affald, men med udnyttelse af varmen.
- 8) »Nyttiggørelse«: en af de anvendelige processer, der er omhandlet i bilag II B til direktiv 75/442/EØF.
- 9) »Bortskaffelse«: en af de anvendelige processer, der er omhandlet i bilag II A til direktiv 75/442/EØF.
- 10) »Aktør«: en fabrikant, en distributør, et motorkøretøjs forsikringsselskab samt enhver, der erhvervsmæssigt foretager indsamling, demontering, fragmentering, genvinding, nyttiggørelse og andre former for behandling af udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer.
- 11) »Farligt stof«: et stof, som anses for farligt i henhold til direktiv 67/548/EØF.
- 12) »Shredder-anlæg«: et anlæg, der benyttes til at neddele eller fragmentere udrangerede køretøjer, bl.a. med henblik på at opnå skrot, som kan genbruges direkte.
- 13) »Demonteringsinformationer«: alle informationer, der er nødvendige til korrekt og miljøvenlig behandling af et udrangeret køretøj. Disse oplysninger stilles til rådighed for de anerkendte behandlingsvirksomheder af køretøjsfabrikanterne og producenterne af komponenter i form af håndbøger eller elektroniske medier (f.eks. cd-rom og onlinetjener).

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer. Med forbehold af artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, gælder dette uanset, hvordan køretøjet er blevet vedligeholdt og repareret i sin levetid, og uden hensyntagen til, om køretøjet er udstyret med komponenter, som er leveret af fabrikanten, eller med andre komponenter, der er monteret som reservedele i overensstemmelse med relevant fællesskabslovgivning eller national lovgivning.
2. Dette direktiv berører ikke bestemmelserne i gældende fællesskabslovgivning eller relevant national lovgivning, især for så vidt angår sikkerhedsstandarder, luftforurening, støjbegrænsning og beskyttelse af jord og vand.
3. Hvis en producent kun fremstiller eller importerer køretøjer, der er undtaget fra direktiv 70/156/EØF i medfør af dettes artikel 8, stk. 2, litra a), kan medlemsstaterne undtage

denne producent og de af denne fremstillede køretøjer fra artikel 7, stk. 4, samt artikel 8 og 9 i nærværende direktiv.

4. Køretøjer til særlig anvendelse; jf, artikel 4, stk. 1, litra a), andet led, i direktiv 70/156/EØF, er undtaget fra bestemmelserne i nærværende direktivs artikel 7.
5. For trehjulede motorkøretøjer finder kun artikel 5, stk. 1 og 2, samt artikel 6 i dette direktiv anvendelse.

Artikel 4

Forebyggelse

1. For at fremme forebyggelsen af affald tilskynder medlemsstaterne især til:
 - a) at køretøjsfabrikanterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne så vidt muligt lige fra køretøjets designfase begrænser og mindsker brugen af farlige stoffer i køretøjer, navnlig for at forebygge udledning af farlige stoffer til miljøet, lette genvinding og undgå at skulle bortskaffe farligt affald
 - b) at nye køretøjer designes og fabrikeres på en måde, der tager fuldt hensyn til og letter demontering, genbrug og nyttiggørelse, især genvinding, af udrangerede køretøjer og komponenter og materialer heraf
 - c) at køretøjsfabrikanterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne lader en stigende mængde genvundne materialer indgå i køretøjer og andre produkter for at udvikle markedet for genvundne materialer.
2.
 - a) Medlemsstaterne sikrer, at materialer og komponenter i køretøjer, der markedsføres efter den 1. juli 2003, ikke indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i bilag II, og på de deri anførte betingelser.
 - b) I overensstemmelse med proceduren i artikel 11 skal Kommissionen under hensyn til den tekniske og videnskabelige udvik-

ling regelmæssigt ændre bilag II med henblik på:

- i) om nødvendigt at fastsætte de maksimale koncentrationsværdier, op til hvilke tilstedeværelsen af de i litra a) nævnte stoffer i bestemte materialer og komponenter tolereres
 - ii) at undtage visse køretøjsmaterialer og komponenter fra reglerne i litra a), hvis anvendelsen af disse stoffer i disse komponenter er uundgåelig
 - iii) at slette køretøjsmaterialer og komponenter fra bilag II, hvis anvendelsen af disse stoffer kan undgås
 - iv) at angive, hvilke materialer og komponenter der i henhold til nr. i) og ii) kan fjernes for yderligere behandling; og skal mærkes eller gøres identificerbare på anden passende måde.
- c) Kommissionen ændrer første gang bilag II senest den 21. oktober 2001. De på listen i samme bilag indeholdte undtagelser slettes i intet tilfælde før den 1. januar 2003.

Artikel 5

Indsamling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre:
 - at aktørerne opretter ordninger for indsamling af alle udrangerede køretøjer og, så vidt det er teknisk muligt, af udskiftede komponenter, der udgør affald, fra reparationer af personbiler
 - at der er et rimeligt antal indsamlingssteder til rådighed på deres område.
2. Medlemsstaterne træffer tillige de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer afleveres til anerkendte behandlingsvirksomheder.
3. Medlemsstaterne indfører en ordning, hvorefter det er en betingelse for, at det udrange-

rede køretøj kan afmeldes, at der forevises en skrotningsattest. En sådan attest udstedes til indehaveren og/eller ejeren, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed. Skrotningsattester må kun udstedes af behandlingsvirksomheder, som har opnået tilladelse i henhold til artikel 6. Medlemsstaterne kan tillade, at producenter, forhandlere og indsamlingsvirksomheder udsteder skrotningsattester på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed, forudsat at de garanterer, at det udrangerede køretøj afleveres til en anerkendt behandlingsvirksomhed, og forudsat at de er registreret hos de offentlige myndigheder.

At behandlingsvirksomheder eller bilforhandlere eller indsamlingsvirksomheder, der foretager indsamling på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed, udsteder skrotningsattesten, giver dem ikke ret til at kræve økonomisk godtgørelse, medmindre medlemsstaterne udtrykkeligt har bestemt dette.

Medlemsstater, som ikke har en afmeldingsordning, når dette direktiv træder i kraft, indfører en ordning, hvorefter en skrotningsattest anmeldes til den relevante kompetente myndighed, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed, og overholder i øvrigt bestemmelserne i dette stykke. Medlemsstater, der gør brug af dette afsnit, underretter Kommissionen om grundene hertil.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afleveringen af køretøjet til en godkendt behandlingsvirksomhed i overensstemmelse med stk. 3 kan ske uden omkostninger for den sidste indehaver og/eller ejer, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi, eller denne er negativ.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af denne foranstaltning og/eller tager udrangerede køretøjer tilbage på samme betingelser som omhandlet i første afsnit.

Medlemsstaterne kan bestemme, at det ikke er fuldstændig omkostningsfrit at aflevere udrangerede køretøjer, hvis det udrangerede køretøj ikke indeholder et køretøjs vigtigste komponenter, herunder motoren og karrosseriet, eller hvis det indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

Kommissionen overvåger løbende gennemførelsen af første afsnit for at sikre, at der ikke sker forvridning af markedet, og forelægger om fornødent Europa-Parlamentet og Rådet forslag om ændring heraf.

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de kompetente myndigheder gensidigt anerkender og godtager skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater i henhold til stk. 3. Kommissionen opstiller med henblik herpå mindstekrav til skrotningsattesten senest den 21. oktober 2001.

Artikel 6

Behandling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer oplagres (også midlertidigt) og behandles i henhold til de generelle krav i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF og i overensstemmelse med de tekniske mindstekrav, der er angivet i bilag I til nærværende direktiv, dog uden at nationale sundheds- og miljøbestemmelser berøres.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder og foretagender, som udfører behandlingsprocesser, indhenter tilladelse fra eller registreres hos de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 9, 10 og 11 i direktiv 75/442/EØF.

Den i artikel 11, stk. 1, litra b), i direktiv 75/442/EØF omhandlede fritagelse for kravet om tilladelse kan finde anvendelse på nyttiggørelse af affald fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet behandlet som foreskrevet i punkt 3 i bilag I til dette direktiv, såfremt de kompetente myndigheder foretager

en inspektion inden registreringen. Ved denne inspektion kontrolleres:

- a) typen og mængderne af det affald, der skal behandles
- b) de generelle tekniske krav, der skal opfyldes
- c) de sikkerhedsforanstaltninger, der skal træffes

for at nå de mål, der er henvist til i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF. Denne inspektion foretages en gang om året. Medlemsstater, der gør brug af fritagelsen, sender resultatet til Kommissionen.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder og foretagender, der udfører behandlingsprocesser, mindst opfylder følgende forpligtelser i overensstemmelse med bilag 1:

- a) Udrangerede køretøjer skal før viderebehandling stripes eller tilsvarende foranstaltninger træffes for at mindske eventuelle negative påvirkninger af miljøet. Ligeledes skal komponenter eller materialer, der er mærket eller på anden måde gjort identificerbare i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, fjernes før viderebehandling.
- b) Farlige materialer og komponenter skal fjernes og udsorteres selektivt, således at de ikke forurener det senere shreddingaffald fra udrangerede køretøjer.
- c) Stripning og oplagring skal finde sted på en sådan måde, at køretøjernes komponenter er egnet til genbrug og nyttiggørelse, især genvinding.

De aktiviteter, der har til formål at fjerne miljøbelastende stoffer mv. fra udrangerede køretøjer som omhandlet i bilag 1, punkt 3, skal foretages så hurtigt som muligt.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i stk. 2 om-

handlede tilladelse eller registrering omfatter alle de betingelser, der er nødvendige til opfyldelse af kravene i stk. 1, 2 og 3.

5. Medlemsstaterne tilskynder virksomheder og foretagender, som udfører behandling, til at indføre certificerede miljøstyringssystemer.

Artikel 7

Genbrug og nyttiggørelse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til genbrug af komponenter, der er egnede til genbrug, til nyttiggørelse af komponenter, der ikke kan genbruges, og til, at der gives fortrinsstilling til genvinding, når dette er miljømæssigt forsvarligt, uden tilsidesættelse af kravene til køretøjers sikkerhed og miljøkrav med hensyn til f.eks. luftforurening og støjbe-grænsning.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at aktørerne opfylder følgende mål:
 - a) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 85 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest den 1. januar 2006. Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 80 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år.

For køretøjer, der er produceret før den 1. januar 1980, kan medlemsstaterne fastsætte lavere mål, men ikke lavere end 75 % for genbrug og nyttiggørelse og ikke lavere end 70 % for genbrug og genvinding. Medlemsstater, der gør brug af dette afsnit, underretter Kommissionen og de andre medlemsstater om grundene hertil.

- b) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 95 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest den 1. januar 2015. Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 85 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år.

Senest den 31. december 2005 tager Europa-Parlamentet og Rådet de mål, der er nævnt i litra b), op til fornyet overvejelse på grundlag af en rapport fra Kommissionen, der ledsages af et forslag. Kommissionen skal i sin rapport tage hensyn til udviklingen i køretøjernes materialesammensætning og til alle andre relevante miljøaspekter i forbindelse med køretøjer.

Efter proceduren i artikel 11 fastsætter Kommissionen de nærmere regler, der er nødvendige for at kontrollere, at medlemsstaterne opfylder de mål, der er opstillet i dette stykke. Kommissionen tager herved hensyn til alle relevante faktorer, bl.a. adgangen til data og spørgsmålet om eksport og import af udrangerede køretøjer. Kommissionen træffer denne foranstaltning senest den 21. oktober 2002.

3. Målene for genbrug og nyttiggørelse og for genbrug og genvinding efter 2015 fastsættes af Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen.
4. Med henblik på at forberede en ændring af direktiv 70/156/EØF støtter Kommissionen udarbejdelsen af europæiske standarder for køretøjers egenskaber i henseende til demontering, nyttiggørelse og genvinding. Når der er opnået enighed om disse standarder, men under alle omstændigheder senest inden udgangen af 2001, ændrer Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen direktiv 70/156/EØF, så det for køretøjer, der typegodkendes efter dette direktiv og markedsføres mere end tre år efter denne ændring af direktiv 70/156/EØF, er muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 vægtprocent pr. køretøj og genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 vægtprocent pr. køretøj.
5. Kommissionen tager i forbindelse med sit forslag til ændring af direktiv 70/156/EØF i henseende til køretøjers mulige demontering, nyttiggørelse og genvinding efter omstændighederne hensyn til nødvendigheden af at sikre, at komponenter kun genbruges, hvis sikkerheds- og miljørisici er udelukket.

Artikel 8

Kodningsstandarder/demonteringsoplysninger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne anvender standarder for komponent- og materialekoder, navnlig for at lette identifikationen af de komponenter og materialer, der er egnede til genbrug og nyttiggørelse.
2. Senest den 21. oktober 2001 fastsætter Kommissionen de i stk. 1 i denne artikel omhandlede standarder efter proceduren i artikel 11. Kommissionen tager herved hensyn til det igangværende arbejde på dette område i de relevante internationale fora og bidrager i givet fald til dette arbejde.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne senest seks måneder efter markedsføringen sørger for, at der foreligger demonteringsoplysninger for hver type nyt køretøj, der er bragt på markedet. Disse oplysninger skal identificere de forskellige køretøjskomponenter og materialer og placeringen af alle farlige stoffer i køretøjet, i det omfang behandlingsvirksomhederne har behov for det for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv, specielt med henblik på at nå de mål, der er opstillet i artikel 7.
4. Med forbehold af forretnings- og fabriks-hemmeligheder træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at fabrikanten af komponenter anvendt i køretøjer stiller passende oplysninger om demontering, oplagring og afprøvning af komponenter, der kan genbruges, til rådighed for de anerkendte behandlingsvirksomheder, i det omfang disse anmoder herom.

*Artikel 9***Rapporter og oplysninger**

1. Hvert tredje år sender medlemsstaterne en rapport til Kommissionen om gennemførelsen af dette direktiv. Rapporten udarbejdes på grundlag af et spørgeskema eller en formular udformet af Kommissionen efter proceduren i artikel 6 i direktiv 91/692/EØF (8) med henblik på oprettelse af databaser vedrørende udrangerede køretøjer og behandlingen af disse. Rapporten skal indeholde relevante oplysninger om eventuelle ændringer i virksomhedsstrukturen i forbindelse med salg af motorkøretøjer samt på området for tilbagetagelse, demontering, shredding, genvinding og genanvendelse, som kan medføre konkurrenceforvridning mellem eller inden for medlemsstaterne. Spørgeskemaet eller formularen sendes til medlemsstaterne seks måneder før begyndelsen af den periode, som rapporten dækker. Rapporten sendes til Kommissionen inden ni måneder efter udløbet af den treårsperiode, den dækker.

Den første rapport skal dække treårsperioden fra den 21. april 2002.

Kommissionen offentliggør på grundlag af ovennævnte oplysninger en rapport om dette direktivs gennemførelse senest ni måneder efter modtagelsen af medlemsstaternes rapporter.

2. Medlemsstaterne kræver i hvert enkelt tilfælde, at de relevante virksomheder offentliggør oplysninger om
 - designet af køretøjer og disses komponenter med henblik på deres egnethed til nyttiggørelse og genvinding
 - miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer, især bortskaffelse af alle væsker og demontering
 - udvikling og optimering af måder, hvorpå man kan genbruge, genvinde og nyttiggøre udrangerede køretøjer og deres komponenter
 - fremskridt, der er opnået med hensyn til nyttiggørelse og genvinding, så mængden af affald, der skal bortskaffes,

mindskes, og nyttiggørelses- og genvindingsraten øges.

Producenten skal gøre disse oplysninger tilgængelige for potentielle købere af køretøjerne. De skal indgå i det reklamemateriale, der anvendes ved markedsføring af det nye køretøj.

(8) EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48.

*Artikel 10***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 21. april 2002. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og administrative bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste love og administrative bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.
3. Forudsat at de med dette direktiv tilsigtede mål nås, kan medlemsstaterne gennemføre artikel 4, stk. 1, artikel 5, stk. 1, artikel 7, stk. 1, artikel 8, stk. 1 og 3, og artikel 9, stk. 2, og fastlægge de nærmere bestemmelser for gennemførelsen af artikel 5, stk. 4, ved aftaler mellem de kompetente myndigheder og de berørte økonomiske sektorer. Sådanne aftaler skal opfylde følgende krav:
 - a) aftalerne skal kunne håndhæves
 - b) aftalerne skal indeholde mål og de tilsvarende frister
 - c) aftalerne skal offentliggøres i medlemsstaternes statstidende eller et offentligt dokument, der er lige så tilgængeligt for

offentligheden, og fremsendes til Kommissionen

- d) der skal regelmæssigt føres tilsyn med, hvilke resultater der opnås i henhold til en aftale, og de skal rapporteres til de kompetente myndigheder og Kommissionen og gøres offentligt tilgængelige på betingelser, der fastsættes i aftalen
- e) de kompetente myndigheder sørger for, at det undersøges, hvilke fremskridt der gøres i henhold til aftalen
- f) ved manglende overholdelse af aftalen, gennemfører medlemsstaterne de relevante bestemmelser i dette direktiv ved love og administrative bestemmelser.

Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF, i det følgende benævnt »udvalget«.
2. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.
4. Kommissionen vedtager i overensstemmelse med proceduren i denne artikel.

- a) de i artikel 5, stk. 5 anførte mindstekrav, til skrotningsattesten
- b) de i artikel 7, stk. 2, tredje afsnit, omhandlede nærmere regler
- c) formater i forbindelse med det i artikel 9 omhandlede databasesystem
- d) ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilagene til nærværende direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 12

Ikrafttræden

1. Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
2. Artikel 5, stk. 4, finder anvendelse:
 - fra den 1. juli 2002 på køretøjer markedsført fra denne dato
 - fra den 1. januar 2007 på køretøjer markedsført før den i første led nævnte dato.
3. Medlemsstaterne kan anvende artikel 5, stk. 4, forud for de i stk. 2 nævnte datoer.

Artikel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. september 2000.

På Europa-Parlamentets vegne På Rådets vegne
N. Fontaine H. Védrine
Formand Formand

*BILAG I***Tekniske mindstekrav til behandling i henhold til artikel 6, stk. 1 og 3**

1. Oplagringspladser (også til midlertidig oplagring) til udrangerede køretøjer inden behandling:
 - passende arealer med impermeable belægnings, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskiller
 - udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser.

2. Arealer til behandlingsanlæg:
 - passende arealer med impermeable belægnings, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskiller
 - passende lager for afmonterede reservedele, herunder areal med impermeabel belægning til oplagring af olieforurenede reservedele
 - passende beholdere til oplagring af batterier (med elektrolytneutralisering på stedet eller eksternt), filtre samt kondensatorer indeholdende PCB/PCT
 - passende lagertanke til særskilt oplagring af væsker fra udrangerede køretøjer: Brændstof, motorolie, gearkasseolie, transmissionsolie, hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske, batterisyre, væsker fra klimaanlæg og eventuelle andre væsker, der er indeholdt i det udrangerede køretøj
 - udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser
 - passende lager til brugte dæk med brandforebyggende foranstaltninger og foranstaltninger mod for stor ophobning.

3. Behandlingsprocesser med henblik på aftapning og afmontering af udrangerede køretøjer for forurenende stoffer:
 - fjernelse af batterier og tanke til flydende gas
 - fjernelse eller neutralisering af potentielt eksplosionsfarlige komponenter (f.eks. airbags)
 - fjernelse og særskilt indsamling og oplagring af brændstof, motorolie, transmissionsolie, gearkasse- og hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske og væsker fra klimaanlæg samt alle andre væsker i udrangerede køretøjer, medmindre de er nødvendige for genbrug af de pågældende dele
 - så vidt det er muligt, fjernelse af alle komponenter, der påviseligt indeholder kviksølv.

4. Behandlingsprocesser for at fremme genvinding:
 - fjernelse af katalysatorer
 - fjernelse af metalkomponenter, der indeholder kobber, aluminium og magnesium, hvis disse metaller ikke adskilles i fragmenteringsprocessen
 - fjernelse af dæk og større plastkomponenter (f.eks. kofangere, instrumentbræt, væsketanke osv.), hvis disse materialer ikke adskilles i fragmenteringsprocessen på en sådan måde, at de effektivt kan genvindes som materialer
 - fjernelse af glas.

5. Oplagringen skal foretages således, at man undgår at beskadige komponenter, der indeholder væsker, eller komponenter og reservedele, der kan nyttiggøres.

BILAG II

Materialer og komponenter, der er undtaget fra artikel 4, stk. 2, litra a)

Materialer og komponenter	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)
<i>Bly som legeringsbestanddel</i>	
1. Stål (herunder stål med en zinkbelægning), som indeholder op til 0,35 % bly (målt i vægt)	
2. Aluminium, som indeholder op til 0,4 % bly (målt i vægt)	
3. Aluminiumslegeringer i hjulflanger, motorkomponenter og vindueshåndtag, som indeholder op til 4 % bly (målt i vægt)	X
4. Kobberlegeringer, som indeholder op til 4 % bly (målt i vægt)	
5. Bly/bronze i lejeforinger og stempler	
<i>Bly og blyforbindelser i komponenter</i>	
6. Batterier	X
7. Belægning på indersiden af benzintanke	X
8. Svingningsdæmpere	X
9. Vulkaniseringsmiddel til højtryks- eller brændstofslinger	
10. Stabilisator i beskyttelsesmaling	
11. Loddemetal i elektroniske kredsløbsplader og andre bestanddele	
<i>Hexavalent chrom</i>	
12. Korrosionsforebyggende belægning på talrige nøglekomponenter i køretøjer (maks. 2 g pr. køretøj)	
<i>Kviksølv</i>	
13. Elektriske pærer og display i instrumentplader	X

Som led i proceduren i artikel 4, stk. 2, litra b), evaluerer Kommissionen som et prioritetsspørgsmål følgende anvendelser:

- bly som legering i aluminium i hjulflanger, motorkomponenter og vindueshåndtag
- bly i batterier
- bly i afbalanceringsklodser
- elektriske komponenter, der indeholder bly bundet i en glas- eller keramikmatrix
- cadmium i batterier til elektriske køretøjer

for snarest at fastsætte, om bilag II skal ændres tilsvarende. Med hensyn til cadmium i batterier til elektriske køretøjer skal Kommissionen som led i proceduren i artikel 4, stk. 2, litra b), og ud fra en samlet miljøvurdering tage hensyn til eksistensen af alternativer samt nødvendigheden af at bevare eksistensen af elektriske køretøjer.

Til lovforslag nr. L 132. Skriftlig fremsættelse (28. februar 2002)

Miljøministeren (Hans Chr. Schmidt) :

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

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

(Lovforslag nr. L 132).

Lovforslaget er en del af regeringens samlede forslag til justering af "bilskrortordningen". Bilskrortordningen sikrer et finansieringsgrundlag for en godtgørelsesordning til bilejere, der afleverer deres udtjente motorkøretøj til miljørigtig affaldshåndtering på en registreret ophugningsvirksomhed. Ordningen omfatter person- og varebiler, der er afmeldt efter d. 30. juni 2000. Formålet med den eksisterende ordning er at friholde ejere af biler for omkostninger ved affaldshåndteringen for derved at mindske risikoen for, at bilvrag henstilles med risiko for forurening til følge.

Der er gennemført en evaluering af ordningens effekt i det første år, den har fungeret (1. juli 2000 - 30. juni 2001). Evalueringen viser, at langt færre person- og varebiler er afleveret til en registreret ophugger end oprindeligt forventet. Årsagen hertil er, at færre bilejere køber nye biler og, at der eksporteres langt flere brugte biler end forventet til fortsat brug i udlandet. Som følge heraf er der opstået en væsentlig ubalance mellem ordningens indtægter og udgifter. Der er således ved udgangen af 2001 akkumuleret et overskud på ca. 210 mio. kr.

Lovforslaget indeholder forslag til ændring af satsen for miljøbidrag fra de nuværende 90 kr. til 60 kr. årligt med henblik på at skabe balance mellem indtægter og udgifter, da det altid har været forudsat, at ordningen skal hvile i sig selv.

Herved forventes det, at det akkumulerede overskud vil blive nedbragt med ca. 200 mio. kr. i perioden 2003-2006.

Derudover styrker lovforslaget ordningens miljømæssige sigte gennem forslag om en hjemmel til at yde godtgørelse til politi og kommuner for de udtjente biler, som disse myndigheder i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning retmæssigt har fjernet eller konfiskeret og derefter afleverer til skrotning. På denne måde minimeres myndighedernes administrative besvær med at få del i godtgørelsesordningen.

Endelig gennemfører loven kravet i EUs direktiv om udrangerede køretøjer om, at bilfabrikanter og -importører, der har indført motorkøretøjer i en medlemsstat, afholder alle eller en betydelig del af udgifterne til skrotning af køretøjer, der er markedsført efter 1. juli 2002 (nye biler). Der vil således blive opkrævet et skrotningsbidrag hos bilimportører, der erhvervs-mæssigt markedsfører køretøjer. Bidraget fastsættes således, at provenuet så vidt muligt svarer til de forventede udgifter til skrotning af "nye biler" i hvert enkelt kalenderår i perioden 2002 - 2006. Bidraget vil udgøre 1 kr. pr. bil i år 2002 stigende til 15 kr. pr. bil i år 2006. De nærmere regler for administrationen af skrotningsbidraget vil blive fastsat efter forhandling med told- og skattemyndighederne.

I medfør af direktivet om udrangerede køretøjer udvides producentansvaret i år 2007 til at omfatte alle biler. Denne lov og bilordningen som helhed vil inden da blive taget op til overvejelse.

Revisionen af loven skal ses i sammenhæng med en forestående revision af to bekendtgørelser. Bekendtgørelsen om håndtering af affald i form af motordreven køretøjer og affaldsfraktioner herfra vil gennemføre de skærpede krav til

affaldsbehandling af biler samt målsætninger for genbrug af bildele, som følger af direktiv om udrangerede køretøjer. Bekendtgørelse om opkrævning af miljøbidrag og godtgørelse vil blive ændret i overensstemmelse med loven og vil samtidig justere godtgørelsessatsen op fra 1500 kr. til 1750 kr. Begrundelsen for satsforøgelsen er, at de øgede behandlingskrav - og den dermed styrkede miljøindsats - vil føre til øgede omkostninger ved skrotning af biler. For at sikre at præ-

mieringselementet for bilejere fortsat vil være af samme størrelsesorden som hidtil, forhøjes godtgørelsessatsen med den forventede ekstraudgift.

Samlet set vil justeringerne i bilordningen føre til en ordning, der hviler i sig selv og gennemfører EU reglerne om udrangerede køretøjer vedrørende producentansvar, forbedret affaldsbehandling og målsætninger for genbrug af bildele.