



Høringsnotat

”Udkast til bekendtgørelse om miljøbidrag samt udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler”

Bekendtgørelsen blev i udkast sendt i ekstern høring den 9. april 2018 med frist for afgivelse af høringssvar den 7. maj 2018.

Formålet med ændringen:

Formålet med ordningen og udbetaling af skrotningsgodtgørelsen er at sikre et økonomisk incitament for bilens ejer til at aflevere sin udtjente bil til korrekt miljøbehandling. Ordningen har over tid berettiget forskellige definitioner af bilens ejer, både registreret og ikke-registreret. Men på grund af voksende svindel med skrotningsgodtgørelsen blev definitionen af bilens ejer indskrænket til kun at omfatte bilens sidst registrerede ejer, dvs. den ejer, som har indregistreret bilen i SKATs Køreårsregister.

I dag byttes mange gamle biler, som led i købs- og salgsaftaler. Når man afleverer sin bil til en forhandler i bytteøjemed, skal bilens ejer træffe en beslutning om, hvorvidt bilen er udtjent eller om der er tale om en brugt bil, som må videresælges. I de tilfælde, hvor bilen sælges som brugt bil til en forhandler, men hvor det efterfølgende konstateres, at bilen ikke kan sættes i stand og videresælges, ansøger disse forhandlere om skrotningsgodtgørelsen ved hjælp af en dispensationsansøgning, og angiver sig selv som bilens seneste ejer. Det er dog svært at kontrollere, om bilen reelt var købt som en brugt bil, eller om bilen var ”købt” som en udtjent bil, med henblik på at tage reservedelene ud og sælge karosseriet til et shredderanlæg. Efter gældende regler er det ikke lovligt at handle med biler som er udtjente, da de skal afleveres til miljøbehandling og skrotning hos en miljøgodkendt ophugningsvirksomhed. Adgang til dispensation var tiltænkt nogle særlige tilfælde, men i praksis har udviklingen medført, at der i dag ansøges om dispensation ca. 5.000 gange om året. Der vedlægges sjældent dokumentation for de påståede særlige forhold og branchen klager jævnligt over den lange sagsbehandlingstid.

Derfor er det Miljøstyrelsens vurdering, at ændringen af den nuværende dispensationsbestemmelse vil medføre en begrænsning i mulighederne for svindel med ordningen og nedsætte antallet af dispensationssager.

Høringssvar:

Miljøstyrelsen har modtaget høringssvar fra 14 organisationer og virksomheder:

Følgende syv høringsspart har fremsendt bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen:

- Dansk bilbrancheråd
- SMV Danmark
- Danske Bilimportører
- Dansk Industri
- DPA-System
- Dansk Autogenbrug
- ARI – Dansk Industri

Følgende 7 høringsparter har oplyst, at de ingen konkrete bemærkninger har til udkastet til bekendtgørelsen:

- Dansk Retursystem
- Odsherreds Kommune
- Vejen Kommune
- DI Bilbranchen
- FDM
- Aabenraa Kommune
- FSR – danske revisorer

I det følgende gennemgås de syv høringssvar med bemærkninger. Miljøstyrelsens kommentarer hertil er anført i kursiv. Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Bemærkninger til udkastet:

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilbrancheråd (herefter DB) kan ikke tiltræde, at dispensationsmuligheden afskaffes. DB mener, at seriøse brugtvoensforhandlere, som tager en bil i bytte, med henblik på istandsættelse og videresalg, vil blive ramt hårdt, hvis de mister muligheden for at få udbetalt skrotningsgodtgørelse, såfremt at bilen viser sig ikke at kunne istandsættes.

DB mener ikke, at dispensationsmuligheden ved 'særlige tilfælde' vil mindske antallet af ansøgninger, fordi eksemplificeringen fjernes. DB forventer flere efterladte biler i landskabet, hvis dispensationsmuligheden afskaffes. DB foreslår, at krav om dokumentation opsættes, for at få dispensation til udbetaling af skrotningsgodtgørelsen. Det kunne være overdragelsespapirer, som henviser til senest registrerede ejer.

Der tages i høringssvaret fra DB klar afstand fra Miljøstyrelsens påstand om, at afskaffelsen ingen økonomiske konsekvenser vil have for borgerne, herunder erhvervslivet. Det anføres ud fra tilbagemeldinger fra organisationens medlemmer, at afskaffelsen vil berører ca. 10 % af medlemmernes indbyttede biler. Det svarer til et tab på 20-25.000 kr. årligt for bilforhandlere, der indbytter 100 biler årligt.

DB anfører, at det efter deres opfattelse ikke vil mindske antallet af dispensationsansøgninger, fordi eksemplificeringen fjernes. Hertil skal det bemærkes, at det ikke kun er en eksemplificering, som slettes, men at ændringen medfører, at den mulighed for godtgørelse, som eksemplificeringen angiver, ikke længere er en situation, der kan danne grundlag for en dispensation. Der vil derfor ikke længere være mulighed for at opnå dispensation i det tilfælde, hvor en forhandler tager en bil i bytte med henblik på at videresælge den. Miljøstyrelsen vil udarbejde en vejledningstekst, som nærmere vil konkretisere hvilke situationer, der fremadrettet vil kunne danne grundlag for dispensation. Det er Miljøstyrelsen opfattelse, at mængden af dispensationer vil aftage efterhånden, som ansøgerne bliver bekendt med den nye strammere praksis.

Endvidere anfører DB, at det vil give flere efterladte skrotningsmodne biler i landskabet eftersom bilforhandlerne vil være mere varsomme med at tage i mod bilerne. Miljøstyrelsen deler ikke denne opfattelse, da en forbruger kan aflevere sin skrotningsmodne bil andre steder end hos en bilforhandler, dvs. hos en godkendt ophugger, og samtidig modtage skrotningsgodtgørelsen. Til

dette skal det i øvrigt bemærkes, at Miljøstyrelsen iværksætter informationskampagner, som skal oplyse forbrugeren om netop dette.

DB foreslår, at man i stedet for ændringen, indfører nogle særlige dokumentationskrav som fx overdragelsesaftale. Miljøstyrelsen kvitterer for forsalget, men efter Miljøstyrelsens opfattelse giver dette ikke tilstrækkelig information om, hvilken hensigt bilen er erhvervet med, blot at den er erhvervet, hvilket i sig selv ikke er problemet.

Slutteligt anfører DB, at der tages afstand fra Miljøstyrelsens påstand om, at ændringen ikke vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. DB har spurgt deres medlemmer, som anslår at denne ændring vil berøre 10 % af de indbyttede biler, og derfor vil koste en bilforhandler, der indbytter 100 biler årligt 20-25.000 kr. Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at dette blot stiller få yderligere krav til den vurdering, som en bilforhandler foretager, når han vurderer om bilen kan istandsættes eller ej.

Dansk Autogenbrug

DAG savner en præcisering af hvad der menes med "helt særlige tilfælde" i § 5, stk. 3. En nærmere beskrivelse af den personkreds, der kan søge om dispensation, vil derfor være formålstjenlig. DAG forudser flere henstillede biler og indleveringer til ikke-miljøgodkendte aktører. DAG anbefaler derfor skærpet kommunalt tilsyn. DAG opfordrer ligeledes til - eventuelt på fælles foranledning – at henlede kommunernes og politiets opmærksomhed på muligheden for at fjerne disse og indtræde i sidst registrerede ejers rettigheder jf. den nuværende bekendtgørelses § 5, stk. 4. DAG mener ikke at en skærpet dispensationsbestemmelse ikke i sig selv, at svindel med ordningen helt bortelimineres.

Der vil ikke længere være mulighed for, at opnå dispensation i det tilfælde, hvor en forhandler tager en bil i bytte med henblik på at videresælge den. Miljøstyrelsen udarbejder en vejledningstekst, som nærmere vil konkretisere hvilke situationer, der fremadrettet vil kunne danne grundlag for dispensation.

Endvidere forventer Miljøstyrelsen ikke, at ændringen vil medføre, at antallet af henstillede og indleverede biler til ikke-miljøgodkendte aktører, vil stige nævneværdigt. Dette ud fra en betragtning om, at bilejeren kan indlevere sin bil og modtage skrotningsgodtgørelsen hos andre end bilforhandleren. Miljøstyrelsen er på nuværende tidspunkt i gang med at iværksætte informationskampagner om, at man som borger også kan aflevere sin bil direkte til de autoriserede ophuggere.

SMV Danmark

SMV Danmark takker for den modtagne høring. SMV Danmark bakker op om intentionen i ændringen, men bakker op om de to forbehold DAG påpeger i deres høringssvar omkring præcisering af § 5, stk. 3 – og det forhold, at en stramning af dispensationsbestemmelsen kan medføre en stigning i antallet af biler, der vil blive henstillet som affald, og der derfor skal modforholdsregler i forhold til dette.

Hertil henviser Miljøstyrelsen til bemærkningerne under Dansk Autogenbrug.

Danske Bilimportører

DBI anser det ikke som ulovligt, hvis en almindelig forbruger (ejer) sælger sin bil til en bilforhandler uden at foretage nogen beslutning om, hvorvidt bilen er udtjent, eller om der er tale om en brugt bil, som må videresælges. Dermed står det heller ikke klart om MST tolker affaldslovgivningen således, at

der er tale om ulovlig handel med affald, hvis en bilforhandler (i de tilfælde hvor forhandleren ved købet af en bil vidste eller burde vide, at den reelt var "udtjent") tager reservedele ud og sælger karosseriet til et shredder anlæg – eller, om det kun er skrotningsgodtgørelsen, det er ulovligt at gøre krav på/modtage i disse tilfælde.

Derfor anser DBI det ikke for ulovligt, hvis en bilforhandler køber en udtjent bil og efterfølgende mod betaling afleverer den til miljøbehandling og skrotning hos en miljøgodkendt ophugningsvirksomhed. Blot kan bilforhandleren ikke modtage skrotningsgodtgørelsen som seneste ejer og ud fra en antagelse om, at bilen var købt som "brugt" bil.

DBI anerkender, at så længe skrotningsgodtgørelsen eksisterer, vil det være gavnligt at reglerne for udbetaling af skrotningsgodtgørelse strammes og muligheden for udbetaling af godtgørelsen til andre end den sidste registrerede ejer indsnævres til "helt særlige tilfælde".

DBI bemærker, at muligheden for dispensation bevares i 'helt særlige tilfælde', uden nogen konkret beskrivelse af hvad 'helt særlige tilfælde' dækker over. Dermed består den grundlæggende problemstilling om, at forhandlere eller andre virksomheder køber biler af almindelige forbrugere med henblik på (efter dispensation) at indkassere skrotningsgodtgørelsen vel vidende, at bilen ved købet må anses for at være udtjent. Ændringen rummer efter vores mening heller ingen elementer, der kan lette sagsbehandlingen og nedbringe sagsbehandlingstiden for dispensationsansøgningerne – ligesom potentielle ansøgere om dispensation dermed ingen indikation har af betingelserne for at opnå dispensation.

Hvis ikke skrotningsgodtgørelsen helt afskaffes, anbefaler DBI, at man helt afskaffer muligheden for at dispensere fra kravet om, at denne kun udbetales til seneste registrerede ejer jf. § 5, stk. 3 og alene bevarer mulighederne for at udbetale godtgørelsen til andre jf. § 5, stk. 2, nr. 1 og 2.

DBI søger en afklaring på, om ændringen medfører, at såfremt en bilforhandler konstaterer, at en modtaget bil ikke alligevel kan afsættes, og derfor er affald, om dette så er ulovlig handel med affald. Det er Miljøstyrelsen opfattelse, at der ikke er noget i vejen for, at en bilforhandler modtager en bil med henblik på istandsættelse, og så senere konstaterer, at den ikke kan afsættes, hvorfor den afleveres hos en miljøgodkendt ophugningsvirksomhed. Som DBI selv anfører, er situationen således, at bilforhandleren blot ikke vil kunne indhente skrotningsgodtgørelsen, da han ikke er sidst registrerede ejer.

DBI anfører dernæst, at de ikke tror, at ændringen vil nedbringe sagsmængden, herunder sagsbehandlingstiden, da man ikke konkret ved hvad helt særlige tilfælde er. Det er Miljøstyrelsen opfattelse, at mængden af sager vil aftage efterhånden, som ansøgerne bliver bekendt med den nye strammere praksis.

Hvorvidt dispensationsmuligheden bør afskaffes helt, er ikke noget Miljøstyrelsen har overvejet nærmere, men som udgangspunkt er Miljøstyrelsens holdning, at det er fornuftigt med en dispensationsadgang i helt særlige tilfælde.

Dansk Industri

Det undrer DI, at de ændringer af bekendtgørelsen, der er nødvendige som led i digitaliseringen af ordningen, ikke tages med i denne omgang. Det er vigtigt, at de konkrete formuleringer i bekendtgørelsen understøtter det kommende digitale set up. Det ville være passende at få tilpasset bekendtgørelsen nu i sammenhæng med ændringerne for dispensation, så de juridiske rammer for digitaliseringen er på plads.

DI foreslår at det i § 5, stk.3 tydeliggøres hvilke situationer der er omfattet af 'helt særlige tilfælde', for at skabe klarhed om reglerne for dispensation.

Det kommende digitale set up er fortsat under udvikling, og forventes idriftsat i 2020. Derfor har Miljøstyrelsen vurderet, at dette først skal medtages i en senere revision af bekendtgørelsen.

Der vil ikke længere være mulighed for, at opnå dispensation i det tilfælde, hvor en forhandler tager en bil i bytte med henblik på at videresælge den. Miljøstyrelsen udarbejder en vejledningstekst, som nærmere vil konkretisere hvilke situationer, der fremadrettet vil kunne danne grundlag for dispensation.

DPA-System

DPA-System bemærker, at det i høringsbrevet forventes at digitalisering af ordningen forventes idriftsat i 2019. Dette forventes dog først at ske i 2020.

DPA-System anbefaler, at anvendelsen af betegnelsen Miljøordning for Biler i bekendtgørelsen erstattes med betegnelsen Dansk Producentansvarssystem. Efter overflytningen af ordningen til DPA-System, er Miljøordning for Biler ikke længere en betegnelse for en selvstændig organisation. DPA-System bemærker, at formuleringerne i muligheden for udbetaling af skrotningsgodtgørelse til andre end den sidst registrerede ejer i § 5, stk. 2, nr. 1 og § 5, stk. 2, nr. 2, ikke understøtter et digitalt set-up. DPA-System anbefaler, at teksten tilpasses således, at kravene kan imødekommes i et digitalt system, dvs. automatisk sagsbehandling, der understøtter straksafgørelser.

DPA-System bemærker, at det ikke fremgår hvad 'helt særlige tilfælde' er. Det anbefales, at Miljøstyrelsen gør rede for, hvilke situationer/tilfælde, der er tænkt på, ellers kan det resultere i et stort antal dispensationsansøgninger, når ansøgerne ikke kender rammerne.

I § 6 bemærker DPA-system, at der ikke er nogen mulighed for at kontrollere, om bilen har været indregistreret i et andet land.

I § 7 bemærker DPA-System, at transport udgår ved digitalisering af miljøordningen, og spørgsmålet er derfor, om der kan opstå en modsætning til denne bekendtgørelse, når digitaliseringsbekendtgørelsen træder i kraft.

I § 13, stk. 3 foreslår DPA-System, at hjemlen til at træffe afgørelse i tvivlsager samt de nuværende såkaldte dispensationssager henlægges til DPA-System allerede fra 1. juli 2018, hvor denne bekendtgørelse forventes at træde i kraft. DPA-System bemærker, at det alligevel er hensigten, at DPA-System får kompetence til at træffe afgørelse, når det digitale system implementeres. Grunden til, at DPA-System foreslår at kompetencen overføres allerede nu er:

- Antallet af sager, der afventer afgørelse i Miljøstyrelsen har været stigende i de sidste par år,
- Der henligger pt. i omegnen af ca. 4.000 sager hos Miljøstyrelsen,
- DPA-System frygter, at dette tal kan stige yderligere.

DPA-System finder det uholdbart, at så mange aktører skal afvente sagernes afgørelse i så lang tid, og vil derfor gerne fremadrettet bidrage til at få nedbragt antallet af overliggende sager.

DPA anfører, at man bør ændre betegnelsen "Miljøordning for Biler" til betegnelsen "Dansk Producentansvarssystem". Dette er Miljøstyrelsen for så vidt ikke uenige i, men tidshorizonten tillader ikke denne øvelse ved nærværende revision. Men det er et forslag som Miljøstyrelsen ved medtage ved næste revision.

Det kommende digitale set up er fortsat under udvikling og forventes idriftsat i 2020. Derfor har Miljøstyrelsen vurderet, at dette først skal medtages i en senere revision af bekendtgørelsen.

Der vil ikke længere være mulighed for, at opnå dispensation i det tilfælde, hvor en forhandler tager en bil i bytte med henblik på at videresælge den. Miljøstyrelsen udarbejder en vejledning, som nærmere vil konkretisere hvilke situationer, der fremadrettet vil kunne danne grundlag for dispensation. Endvidere er det Miljøstyrelsen opfattelse, at mængden af sager vil aftage efterhånden, som ansøgerne bliver bekendt med den nye strammere praksis.

DPA har endvidere kommentarer til andre bestemmelser i bekendtgørelsen. Miljøstyrelsen kvitterer for DPAs øvrige bemærkninger, som MST vil tage med i overvejelserne i forbindelse med en kommende revision af bekendtgørelsen. Miljøstyrelsen vurderer endvidere, at det er vigtigt, at der er god tid til at inkorporere ændringer af denne karakter, hvorfor det er Miljøstyrelsens vurdering, at dette skal overvejes frem mod næste revision og ikke ved denne revision.

ARI – Dansk Industri

Affalds- og Ressourceindustrien (ARI) støtter både styrelsens tanker omkring dispensationsadgangens anvendelse, hensigten og formålet bag. Det er desuden positivt, at den snævrere adgang til dispensation vil sikre overensstemmelse med den kommende digitalisering af ordningen.

ARI har svært ved at se, at der lovteknisk er tale om en indsnævring af dispensationsadgangen, når der fjernes en del af normeringen af dispensationsadgangen, hvorefter dispensationsadgangen formuleres helt åbent: "...kan efter anmodning dispensere...". Dispensationsadgangen kan vel ikke formuleres mere vidtgående end det. Hvis det alene er dispensationspraksis, som skal udgøre indsnævringen, kan ARI ikke anbefale den fremgangsmåde. ARI mener, at selve ordlyden i størst muligt omfang bør normere anvendelsen.

Der er efter Miljøstyrelsens opfattelse tale om en indsnævring, da man ved ændringen fjerner den eksemplificerede mulighed, som var blevet en typesituation for nu kun at meddele dispensation i helt særlige tilfælde. Hvad der er helt særlige tilfælde beror på et skøn, som Miljøstyrelsen foretager. Der vil ikke længere være mulighed for, at opnå dispensation i det tilfælde, hvor en forhandler tager en bil i bytte med henblik på at videresælge den. Miljøstyrelsen udarbejder en vejledningstekst, som nærmere vil konkretisere hvilke situationer, der fremadrettet vil kunne danne grundlag for dispensation. Endvidere er det Miljøstyrelsen opfattelse, at mængden af sager vil aftage efterhånden, som ansøgerne bliver bekendt med den nye strammere praksis.