



København, den 20. november 2013

**Vedr. L 31  
Forslag til lov om ændring af  
ligningsloven og forskellige andre love**

**Den eksisterende ordning**

Den nuværende ordning til udbetaling af skrotningsgodtgørelse for udtjente biler, Miljøordning for Biler, blev oprindeligt etableret af et bredt politisk flertal den 1. juli 2000. Siden da har ordningen til alle involverede parter tilfredshed udbetalt mere end 1,2 millioner godtgørelser, svarende til at et tilsvarende antal biler er blevet afleveret og miljøbehandlet på korrekt vis hos godkendte virksomheder.

Med det forholdsvis beskedne bidrag via den lovpligtige ansvarsforsikring, har ordningen været i stand til at finansiere samlede udbetalinger til bilejerne på mere end 1,5 milliarder kr., og det økonomiske incitament til bilejerne har virket efter hensigten. Danmark er et af de lande i Europa, hvor der er færrest hensatte biler.

Ordningen fungerer dermed helt efter sit oprindelige formål, og administrationen af ordningen har fra starten været – og er fortsat – kendetegnet ved meget lave administrationsomkostninger. Det koster således under 5 millioner kr. årligt at administrerer behandlingen af mere end 120.000 sager, og godtgørelsen udbetales hurtigt og uden unødvendigt bureaukrati. Den gennemsnitlige udbetalingstid var således på kun 8 dage i 2012.

**Bemærkninger til det fremlagte lovforslag**

Miljøordning for Biler har siden starten skullet hvile i sig selv. Billisterne indbetaler matches af udbetalinger til bilisterne ved skrotning. Den eneste årsag til, at ordningen har underskud, er en kraftig stigning i antallet af skrottede biler i de seneste år.

Netop væksten i antallet af skrottede biler må anses for at være en miljømæssig succes, da der herigennem både sker en foryngelse af bilparken og tillige sikres en miljømæssig forsvarlig behandling af endnu flere udtjente biler.

For at udligne det nuværende underskud i ordningen forslås det nuværende bidrag fra billisterne hævet til 101 kr. Procentuelt kan stigningen umiddelbart virke kraftig, men det er vigtigt at være opmærksom på, at der reelt er tale om en tilbageførsel til det oprindelige beløb på 90 kr. årligt pr. bil, der var bidraget da ordningen blev etableret.

Det er grundlæggende DBIs opfattelse, at billisterne betaler rigeligt i skatter og afgifter i Danmark, men det er vigtigt at understrege, at den forslåede ændring ikke gør det dyrere at være bilejer, da alle indbetale beløb gennem ordningen går tilbage til bilejerne selv. Bidraget er således ikke en afgift eller skat, men indbetaling til en ordning der uden nævneværdige udgifter for hverken staten eller bilejerne sikre, at udtjente biler ikke henstilles i naturen eller på gader og veje.

Ordningen skal også frem over hvile i sig selv økonomisk, og fortsatte underskud vil derfor skulle dækkes på anden vis, såfremt de af ministeren forslåede ændringer ikke vedtages. DBI kan derfor bakke fuldt op om forslaget og finder det tillige tilfredsstillende, at ministeren tillige har lovet en evaluering af økonomien i ordningen inden for en kortere årrække.

For så vidt angår den forslåede nedsættelse af godtgørelsen, er det ikke DBIs opfattelse, at den vil have nogen nævneværdig effekt på bilejerens adfærd. Der vil med det reviderede niveau for godtgørelsen alt andet lige fortsat være et betydeligt incitament for bilejeren til at skille sig af med den udtjente bil på en miljømæssig forsvarlig måde.

### **En evt. pantordning**

DBI har noteret sig, at der i debatten om L31 tillige er rejst forslag om en pantordning for biler som alternativ til den nuværende ordning. Umiddelbart er forslaget om en pantordning ikke så konkret, at det er muligt at tage endelig stilling til det. Men DBI har umiddelbart følgende kommentarer til ideen.

En pantordning vil skulle finansieres af køberen af den nye bil, der i forvejen er belastet af en meget høj registreringsafgift. Det forekommer derfor, at det er køberen af den nye bil, der får den fulde økonomiske belastning.

Hertil kommer en række uafklarede spørgsmål, herunder hvad der skal ske med de – meget betydelige – indbetalte beløb. Pengene må i første runde forventes at skulle afleveres til sælgeren af bilen, men det er uklart, hvad han derefter skal stille op med indbetalingen. Da en bil typisk handles adskillige gange som brugt, opstår tillige både administrative og juridiske problemer omkring pantet, da dette må forventes at skulle følge bilen – ikke ejeren – igennem bilens gennemsnitligt 17 årige levetid.

Det er i debatten blevet påpeget, at en sådan ordning kan implementeres og administreres på samme måde, som det i dag sker for pant for engangsemballage. Det er her værd at understrege det åbenlyse, nemlig at en bil på ingen måde kan sammenlignes med emballage til øl og sodavand. Engangsemballage undergår ikke ejerskifte i sin levetid og har en markant kortere levetid end tilfældet er for biler.

En pantordning vil kort sagt være administrativt dyr og kompliceret og mindre fordelagtig for bilejeren end tilfældet er i dag.

### **Konklusion**

Samlet set er det DBIs opfattelse, at forslaget er fornuftigt og hensigtsmæssigt. Det vil sikre en selvfinansierende ordning, der ikke belaster bilisterne økonomisk og som sikrer en miljømæssig forsvarlig behandling af udtjente biler i Danmark. DBI vil derfor anbefale at L 31 vedtages, som fremsat.