

Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

DATO: 10. oktober 2014  
SAGSNR.: 2014 - 2766  
ID NR.: 314262

[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

### **Høring - over forslag til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse**

Ved e-mail af 12-09-2014 har Miljøstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Lovudkastet har til formål at øge effektiviseringen af sagsbehandlingen samt nedsætte de administrative byrder for borgere og virksomheder i forbindelse med udbetaling af skrotningsgodtgørelse samt ved optagelse i Affaldsregistret. Effektiviseringen søges blandt andet nået via regler om obligatorisk digital kommunikation samt automatiseret sagsbehandling. Herudover indføres der regler om tilsyn.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

#### **1. Tilsyn**

Efter lovudkastet § 1, nr. 7 indføres § 8 c, hvorefter Kommunalbestyrelsen eller personer, der af kommunalbestyrelsen er bemyndiget hertil, kan skaffe sig adgang til offentlige og private ejendomme samt transportmidler. Dette kan foregå uden retskendelse.

Af stk. 2 følger det, at stk. 1 ikke finder anvendelse på bygninger.

Med den nye lov har myndigheden fået udvidet sin adgang til at gennemføre kontroller uden retskendelse på privat grund.

Udgangspunktet, som efter Advokatrådets opfattelse må søges fastholdt i videst mulig omgang, er at adgang til en privat grund i kontrolmæssige sammenhænge kræver et lovgrundlag og en retskendelse. Lovudkastet gør det muligt for myndigheden at gennemføre kontrol på privat grund uden brug af en retskendelse, såfremt et it-system udtrækker pågældende ejere af grunden.

Tilsynet har til formål at konstatere, om bilen fortsat befinder sig hos miljøbehandleren på det tidspunkt, hvor der anmodes om udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

Denne bestemmelse er yderst retssikkerhedsmæssig betænkelig. Der skal på det kraftiges opfordres til, at der i tilsynsbestemmelsen refereres til reglerne i lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligt (retssikkerhedsloven) og at disse ved et hvert tilsyn overholdes.

Som nævnt følger det af stk. 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse på bygninger. Da der her er tale om en kontrolsituation, er det strengt nødvendigt at retsstillingen for borgere og virksomheder er så klar som mulig, hvorfor en nærmere definition af begrebet bygninger synes nødvendiggjort.

Af lovudkastets s. 15 fremgår det at det må antages, at bilerne er anbragt på udendørs arealer, hvorfor varslingsreglerne i retssikkerhedsloven ikke finder anvendelse.

Der ses dog ikke at være redegjort nærmere for denne antagelse og det bemærkes i den forbindelse, at retssikkerhedslovens anvendelsesområde også omfatter andre rum, der ikke er offentligt tilgængelige, som f.eks. fabriks- og lagerlokaler, baglokaler til butikker m.v., garager, stalde og lader.

Overordnet set fremstår bestemmelsen efter Advokatrådets opfattelse som disproportional i forhold til det formål, der ønskes opnået med tilsynet. Herudover ses det at være nødvendigt, at retsstillingen for borgere og virksomheder bliver klargjort i et større omfang end tilfældet er ved nærværende lovudkast. Rådet skal derfor henstille, at denne del af lovforslaget genovervejes meget nøje.

*(Korrekturmæssigt: Afsnit 2.5.2 fremgår i lovudkastet to gange efter hinanden)*

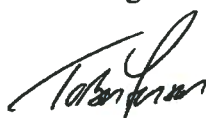
## **2. Indførelse af klage adgang**

Advokatrådet støtter af retssikkerhedsmæssige årsager indførelsen af klageadgang i forbindelse med afgørelser om udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

## **3. Udarbejdelse af eksterne beredskabsplaner**

Efter § 2, nr. 6 bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om offentlighedens inddragelse i forbindelse med udarbejdelse af eksterne beredskabsplaner for listevirksomheder, hvilket bifaldes af Advokatrådet.

Med venlig hilsen

  
Torben Jensen



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Sendt til [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) og [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

### **Hørings svar vedr. udkast til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse**

AutoBranchen Danmark har læst det tilsendte høringsmateriale med interesse. Vi er som udgangspunkt meget positive over for en digitalisering af sagsgangene, hvis det fører til færre administrative byrder for bilforhandlerne, og ordningen i det store hele ikke forringer vilkårene for forhandlerne.

AutoBranchen Danmark er enig i, at det ikke skal være muligt at udføre en bil af Danmark og efterfølgende få udbetalt skrotningsgodtgørelse.

AutoBranchen Danmark noterer sig ændringen i nedsættelsen af satsen for batterier og akkumulatører, men har ingen yderligere kommentarer, hvis systemet hviler i sig selv.

Vedrørende administrationsordningen for skrotningsgodtgørelsen er det AutoBranchen Danmarks primære ønske, at ordningen er smidig og omkostningseffektiv for bilejerne, miljøbehandlere og bilforhandlere, der skal udfylde skrotningsattesterne. Det er AutoBranchen Danmarks håb, at digitaliseringen af sagsgangene vil forsimple administrationen, så administratoren kan håndtere alle sagerne i stedet for at 1-2 % skal håndteres manuelt i Miljøstyrelsen. Det er dog en forudsætning og hilses velkomment, at der oprettes en klageadgang i forhold til de trufne afgørelser.

Ved et eventuelt skift af administrator, ønsker AutoBranchen Danmark at understrege behovet for at videreføre den hidtidige model med en selvstændig bestyrelse med repræsentation af en række af branchens organisationer, så en kommende administrator er underlagt samme grad af ekstern kontrol.

Med venlig hilsen

Navn

Jens Brendstrup

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Att.: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

BatteriForeningen takker for det modtagne høringsmateriale.

De høje afgifter på batterier i Danmark betyder, at mange forbrugere animeres til at selv at købe batterier på udenlandske hjemmesider udenom de etablerede danske kanaler. Herved undgår forbrugerne helt lovligt at betale afgift, hvorimod batterierne fortsat er i affaldsstrømmen, hvorfra de skal indsamles og bortskaffes med penge tilvejebragt fra de forbrugere, der køber afgiftsbelagte batterier i danske butikker.

Det er ikke rimeligt, og derfor må vi alle have en fælles interesse i så lave afgifter som muligt.

BatteriForeningen finder, at den foreslåede afgiftsnedsættelse er for lav, og at dette har som årsag, at Miljøstyrelsen i strid med afgivne løfter og aftaler har aftalt en fikseret betaling med KL for arbejdet med indsamling af bærbare batterier.

Ved lovforslag L 14 2011-12 blev afgiften forhøjet til det nuværende niveau. Forklaringen var, at det havde kostet mere at indsamle bærbare batterier end forudsat, og at der derfor var et underskud, som skulle efterbetales i 2012, 2013, 2014 og 2015. Når dette var sket, ville afgiften kunne nedsættes til ca. kr. 4,00 per kilo fra 2016. Den foreslås imidlertid nu kun nedsat til ca. kr. 5,00.

I forbindelse med afgiftsforhøjelsen i 2011, afgav de nuværende regeringspartier en betænkning med følgende indhold: (L 14 2011-12).

*"3. Indstillinger og politiske bemærkninger Et flertal i udvalget (S, RV, SF, EL og IA) indstiller lovforslaget til vedtagelse uændret. Socialdemokratiets, Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget lægger vægt på, at ordningen om producenternes finansiering af de kommunale omkostninger til indsamling af bærbare batterier og akkumulatorer bringes i balance, således som det var forudsat ved vedtagelsen af loven i 2008. Partierne er enige i, således som det har været fremført ved 1. behandling af lovforslaget, at det er vigtigt, at der af hensyn til miljøet er en høj indsamlingsprocent af bærbare batterier, og at indsamlingsordningerne indrettes på en effektiv måde. En central måde at nå dette på er, at der med udgangspunkt i de gode eksempler formidles viden til kommuner om best practice for indsamling af bærbare batterier og akkumulatorer. Partierne kan tilslutte sig intentionen med ændringsforslaget om, at miljøministeren skal sikre, at der sker en videndeling om indsamlingsmetoder m.v. mellem kommunerne, og at de samlede omkostningsberegninger for kommunerne sker i fuldt samarbejde med de berørte erhverv. Dette sker i dag i Dialogforum, men partierne finder det ikke hensigtsmæssigt, at sådanne forpligtelser lovfæstes, med henblik på at det som udgangspunkt skal ske til evig tid. Der vil være en fortsat indsats i forhold til at sikre videndeling på området om indsamlingsmetoder og om de kommunale omkostninger frem mod, at ordningen finder et mere permanent niveau."*

På trods af denne Folketingsbetænkning, og på trods af flere fremsatte anmodninger, er brancherne ikke blevet præsenteret for tal for kommunernes



c/o Aumento Advokatfirma  
Ny Østergade 3  
1101 København K

[info@batteri.dk](mailto:info@batteri.dk)  
batteri.dk

Tlf. +45 - 33324344  
Tlf. +45 - 40430250

J.Nr.: 5.2.56

indberetninger / effektivitet hverken for 2012 og 2013, ligesom der ikke trods anmodning fra brancherne blev afholdt møde i Dialogforum i perioden fra 29. september 2011 til 1. april 2014 (!).

I stedet har Miljøstyrelsen, ligeledes i strid med Folketingsudvalgets betænkning, indgået aftale med kommunerne om at fiksere de årlige betalinger for varetagelse af batteriindsamlingen. Af Miljøstyrelsens mail af 28. oktober 2013 fremgår således: "*Der er lavet en opgørelse for kommunernes omkostninger i årene 2009-2011. (15.2 mio. kr. i 2009, 15.8 mio. kr. i 2010 og 15.8 mio. kr. i 2011). Der har vist sig et stabilt niveau. På den baggrund har Miljøstyrelsen forhandlet en aftale med KL, hvor den omkostning, der lægges til grund for 2012 er 15.8 mio. kr. og fra 2013 og herefter lægges det til grund at den årlige omkostning er 14 mio. kr.*"

Hele grundlaget for at sikre en omkostningseffektiv indsamling af bærbare batterier ved gennem dataindsamling af kommunernes udgifter sammenholdt med de opnåede indsamlingsmængder at sikre videndeling og best practice er hermed faldet til jorden.

Dette må anses som en afgørende baggrund for, at kommunerne ikke er bedre til omkostningseffektivt at indsamle batterier, idet de nu afregnes med en ensartet sats, uanset om de gør meget eller lidt ud af arbejdet med at indsamle brugte batterier. Indsamlede data fra tidligere år viser, at der består et meget stort potentiale for mange kommuner i at effektivisere indsamlingen. Hvis alle kommuner var lige så effektive som de bedste kommuner, ville afgiften kunne sættes ned til mindst det halve af det nuværende niveau.

Miljøstyrelsen har forklaret sin handlemåde således: (Referat af møde i Dialogforum 1. april 2014)

*Da denne forpligtigelse har været omkostningstung for de enkelte kommuner, besluttede Miljøstyrelsen at kommunerne fra udgangen af 2011 ikke længere skulle indberette omkostningerne særskilt. Fremadrettet skal omkostningerne indberettes på den særlige linje i kommunernes kontoplan der omhandler batterier (konto 0.52.85).*

Dette finder BatteriForeningen er uacceptabelt, også fordi Miljøstyrelsen af de erlagte gebyrer, beregner sig et årligt halvt årsværk til administration af indsamlingsordningen.

BatteriForeningen må derfor opfordre til, at afgiften på bærbare batterier nedsættes til det niveau, branchen blev lovet i 2011, og at aftalen mellem Miljøstyrelsen og KL opsiges, således at der kan ske fortsat måling af effektiviteten af den kommunale indsamling af brugte batterier

Med venlig hilsen

**Frederik Madsen**

BatteriForeningen - Danish branch of EPBA  
BatteriForeningen er dansk filial af den europæiske batteriorganisation EPBA med hjemsted i Bruxelles



09-10-2014

Mail: [hoerningautolager@mail.dk](mailto:hoerningautolager@mail.dk)

**Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
2100 København K**

**Høringssvar Vedr. Digitalisering.  
J. nr. M S T – 029 - 00256**

---

Bil Genbrug Danmark ønsker herved, at knytte vore kommentarer til oplægget vedr. Digitalisering af Skrotattest og elektronisk indberetning af samme, samt registrering som transportør og affaldsbehandler.

Overordnet hilser vi ændringerne velkommen, digitalisering må være vejen frem, for reduktion på udgift siden, som vi må erkende er rigelig stor, men vi er ikke tilhænger af 2 mdr. reglen for fortrydelse af skrotning, med accept af sidste registrerede ejer, som vi mener bør være minimum 6 Mdr.

Der er ingen, som forlanger at en Autohandler, skal sælge sine biler, som om der var en begrænset holdbarhed.

Markedet for brugte biler er meget svingende, især på eksport markedet, og derfor vil den i oplægget beskrevne 2 mdr. fortrydelsesret være for lidt, samtidig må vi gøre opmærksom på, at alle modtagne biler, hos I S O Certificerede modtagere opbevares under ordnede, sikre og betryggende forhold, og ikke tilfældigt placeret i vor natur, som hos mange private.

Vi mener i øvrigt, at alle biler, som er over 20 år ved indleveringen, bør friholdes fra reglerne samt indbetaling til ordningen, da der skal være en naturlig tilgang, af klassiske biler samt veteranbiler, også fra det danske marked, men som i øvrigt mod behørig dokumentation for ejerskab, altid skal kunne indleveres under ordningen, uden at opfylde reglen som registreret ejer i centralregisteret.

Vi hilser også flytning af administrationen af Miljøordningen til D P A velkommen, herved vil der på ingen måde, være modsatte interesser under administrationen af ordningen.

Muligheden for ophævelse/fjernelse af Skrotpant, på biler der Eksporteres og senere re importerede,

---

---



samt midlertidig registreres i udlandet, er vi meget skeptiske overfor, da vi mener, at den skitserede løsning, blot vil resultere i endnu flere henstillede biler i naturen, når det kun er Kommunerne og Politiet som kan få udbetalt Skrotpant på denne kategori biler.

Registrering som modtager og transportør af affald, her er vi gennem de sidste 2-3 år blevet pålagt sporadisk i branchen, at lade sig registre, afhængig af Kommunernes indstilling. Som det er pt. er der krav om indberetning til M S T. I. gang årligt som modtager, som vi ser dette oplæg, bortfalder denne indberetnings pligt, da der automatisk, fra den fremtidige digitale administrationsordning i Miljøordningen for Biler, samtidig vil blive overført mange af disse data til affaldsregisteret.

Gennem hele forløbet af Skrotordningen, kan vi kun se, at Autoophugger/Autogenbrugs branchen, som satser på, at så meget som muligt, hvis det er rentabelt, genbruges til sit oprindelige formål, stedse er blevet pålagt øgede udgifter, udgifter som vi har meget svært ved, simpelthen at indtjene og betale, så derfor forventer vi, at registrering i Affaldsregisteret som transportør og modtager af Biler til affalds behandling, vil være udgift neutral (gratis da det er en pligt og et delvist krav, som vi allerede har) når virksomheden er registreret som ISO Certificeret godkendt modtager. De eneste data der herefter vil mangle, er data for tilført/indført vægt af løs mængde reservedele og metaller, samt antal biler/karosserier til shredder, med vægt af disse, for at udregne genbrugsprocenten, som ved den her foreslåede ændring/ indberetning, vil blive mere korrekt og ensartet.

I øvrigt forventer vi, at den af SKAT pålagte afgift (moms) af en fiktiv betaling for en miljø behandling øjeblikkelig fjernes, da det er fuldstændig og aldeles urimeligt, når der ingen direkte betaling er for miljøbehandlingen, betalingen for miljøbehandlingen får vi ind, når vi gensælger det bearbejdede slutprodukt til genbrug og genanvendelse (som i alle andre produktions virksomheder) hvor der herefter afregnes fuld moms.

Nu 3 ½ år efter start af retssag vedr. brug af Brugt moms ordningen, ved salg og videresalg af brugte genbrugelige autodele, må et af vore medlemmer, stadig kæmpe en kamp i retssystemet, for at overbevise SKAT om rigtigheden af at benytte ordningen. Det var dog bedre, at alle kræfter og ressourcer blev brugt i vore forretninger end i en Retssal. (Allerede i 2006 har den samlede branche DAG –BGD rettet henvendelse til SKAT vedr. Brug af brugt momsregler, som SKAT for daværende pure afviste, og som der derfor, endnu ikke er fundet løsninger på)

Det er dog fantastisk, at Branchen skal kæmpe for overlevelse nationalt og globalt, og ikke kan være konkurrencedygtige, fordi Skat i Danmark, ikke har implementeret Momssystem direktivet, på samme måde, som største delen af de EU tilknyttede lande, heriblandt Sverige – Finland – Østrig – England – Spanien – Italien ja selv Bulgarien og mange andre, selv Norge som ikke er medlem, men som følger E U lovgivningen tæt i deres lovadministration, benytter Brugt momsregler.

Hvis ikke de skitserede problemstillinger ændres, vil der om få år, ikke være noget der hedder genbrug inden for autobranchen, så vil alt altså komplette biler, som ellers i dele, er en ganske væsentlig miljø ressource, når det adskilles og genbruges, for al fremtiden, gå direkte til shredder og dermed genanvendelse, og samtidig vil Danmark ikke kunne opfylde den aftalte genbrugs procent, over for E U. For ikke at tale om besparelserne på import af varer, nye som brugte, dvs. fra E U men også fra Østen, ja endda brugte fra f.eks. vort naboland Sverige, solgt efter brugt moms reglerne, hvor Staten Sverige, beholder den brugt moms der her opkræves, og ingen moms til Danmark. Samtidig vil der skulle skaffes jobmuligheder, til et ganske betydeligt antal medarbejdere, som bliver overflødige i branchen, som de sidste 5 – 6 år, i langt den overvejende del af virksomhederne, har haft røde tal på bundlinjen, eller meget tæt på.

---

Allerede nu savnes der en digital løsning, fra skrotordningens start, så man ved modtagelsen af en skrotbil, kan kontrollere, om den er berettiget til skrotpræmie, eller om der allerede er udbetalt skrotpræmie. Var det ikke muligt, med små tilretninger af det nuværende system, at kunne gå via Miljøordningens data eller Motorregistret, med sit modtager log in eller Nem id, for at kontrollere dette og samtidig kontrollere registrerings attestens kontrolcifre på registreringsattesten, da der foregår et eller andet, ukorrekt med gamle, ikke destruerede tidligere registreringsattester.

Vi kan også se, der vil være nogle situationer, hvor Autohandlere kan/vil have brug for, at aflevere biler til skrot. Her foreslår vi, at disse biler betragtes som en handelsvare, på linje med køb via forsikrings selskaberne hvor Autohandlerne med Nem id, via virk dk. Kunne overdrage rettigheder og forpligtigelser, på den i bytte tage / bruge bil, så Miljøordningen undgår et stort antal dispensationer.

I øvrigt forventer vi at forsikringsbiler, fremadrettet vil skulle behandles og håndteres, som de sidste ca. 2 år og fortsat betragtes som en fri handelsvare, med indberetning fra Forsikrings selskaberne til Miljøordningen event via Motorregistret hos SKAT.

Som tidligere står vi i Bil Genbrug Danmark klar fremad rettet, til en fortsat dialog om/af de kommende udfordringer, vi tror at det beskrevne og foreslåede projekt, vil blive en succes, men der er nogle knaster som skal finpudses, det vil vi gerne som praktikere fortsat være involveret i og behjælpelige med.

P b v.

Bil Genbrug Danmark

Birger Grøn Nielsen.





## Brancheorganisation for værksteder

CAD, Autobranchens Hus, Kirkevej 1-3,  
2630 Taastrup  
Tlf.: 4399 6633  
E-mail: cad@cad.dk

Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Fremsendt pr. e-mail: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk); [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

Taastrup, den 9. oktober 2014

Deres j. nr. 029-00256; Høring over forslag til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse.

CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark) har modtaget ovennævnte høring i udkast.

CAD deltog ved advokat Johanne Berner Hansen på høringsmødet den 26. september 2014 hos Miljøstyrelsen, og indledningsvist bifaldes høringsmødet både som koncept og forhold til de temaer, der blev drøftet.

I det omfang systemerne til den digitale kommunikation bliver afprøvet forud for endelig iværksættelse, således at der også kan gives fornøden vejledning og bistand til de virksomheder og borgerne, som har behov for at benytte sig af adgangen til digital kommunikation, bifaldes forslaget om indførelse af digital kommunikation.

Det er dog væsentligt at være opmærksom på netop udfordringerne ved brugen af systemet, således at virksomhederne ikke efterlades uden mulighed for teknisk support m.v. I så fald vil den øgede digitalisering blive set som en byrde frem for en bistand.

Ydermere skal det bemærkes, at systemet – om mulighederne foreligger – med fordel kunne overvejes samkørt med DMR-systemet, således at risikoen for fejl i skrotningsattesterne og ved udbetaling af skrotningsgodtgørelser minimeres.

Med ovenstående bemærkninger indstilles forslaget til vedtagelse.

Venlig hilsen  
CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark)

  
Erik S. Rasmussen, direktør  
Direkte 40 41 43 99 – [esr@cad.dk](mailto:esr@cad.dk)

CAD er brancheorganisation for autoværksteder i Danmark, og er med sine 1770 værkstedsmedlemmer branchens største interesseorganisation. CAD arbejder for at skabe de bedste rammevilkår, og tilbyder forskellige ydelser til autoværkstedene. CAD varetager værkstedernes interesser over for politikere og offentlige myndigheder, samt beslægtede organisationer i spørgsmål af betydning for branchen.

Til Miljøstyrelsen  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
cc [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

J.nr. MST-029-00256

**Vedr. forslag til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler mm.**

Dansk Autogenbrug har modtaget Miljøstyrelsens høringsmateriale og er positiv stillet over for forslaget. Overordnet set er det et fælles mål at sikre en ordentlig miljøbehandling af skrotningsmodne biler, derfor ser Dansk Autogenbrug også frem til en fortsat god dialog i forhold til at effektuere forslaget.

Derudover har Dansk Autogenbrug følgende kommentar til de enkelte punkter i forslaget.

**Ad 1 Obligatorisk digital kommunikation**

Dansk Autogenbrug ser meget positiv på overgangen til mere digital kommunikation, som vil lette byrderne for mange virksomheder.

**Ad 2 Ændringer til administration af skrotningsgodtgørelsesordningen m.v.**

Dansk Autogenbrug er meget positiv over for ændringerne i administrationen af ordningen, hvilket har været et stort ønske fra branchen.

Dansk Autogenbrug vil gerne opfordre til, at man overvejer en samkøring af ordningen med DMR-systemet, og derved sikrer sig mod fejl og uoverensstemmelser. Bl.a. vil det være en fordel for nummerpladeoperatørerne at kunne se navnet på ejeren af bilen.

**Ad 3 Bærbare batterier og akkumulatorer**

Ingen yderligere kommentar

**Ad 4 Beredskabsplaner og ændring af titelnoten**

Ingen yderligere kommentar

Dansk Autogenbrug stiller sig naturligvis til rådighed for uddybende spørgsmål.

Med venlig hilsen

Børge Madsen  
Direktør

Miljøstyrelsen  
MST- 029-00256  
Att: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

8. oktober 2014

## **Høring af forslag til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse, herunder nedsættelse af betalingsssats for indsamling af bærbare batterier m.v.**

Dansk Erhverv har modtaget Miljøstyrelsens høring af ovenstående forslag, der bl.a. nedsætter betalingsssatsen for indsamling af bærbare batterier m.v. Dansk Erhvervs bemærkninger retter sig udelukkende til nedsættelse af betalingsssatsen.

### **Generelle bemærkninger**

Dansk Erhverv er stærkt kritisk over for forslaget, som skal gennemføre en ny og en smule lavere betalingsssats pr. kilo markedsført bærbare batterier. Forslaget nedsætter betalingsssatsen fra 6,13 kr. til 5,05 kr./kilo og at satsen bliver pris- og lønreguleret årligt. En årlig regulering vil sandsynligvis betyde stigende udgifter for virksomhederne når de skal betale for kommunernes indsamling.

Forslaget kommer blot nogle få år efter, at Miljøministeriet gennemførte en kraftig opregulering af samme betalingsafgift fra 2,70 kr. til det nuværende 6,13 kr./kilo (slut 2011). Dengang kunne opreguleringen på ingen måde begrundes i kommunernes faktiske udgifter. Som følge af dette lovede Miljøministeren og et politisk flertal i Folketinget, at der skulle gennemføres en indsats, der ville styrke kommunernes evne til at opføre deres faktiske omkostninger og indsamle mere cost-effektiv. I den forbindelse blev det aftalt, at Miljøstyrelsen skulle forestå og sikre en vidensspredning af "best practise" metoder i kommunerne og sikre, at kommunerne medsendte en årlig forklaring på, hvordan metoderne var blevet fulgt. Forklaringen skulle følge deres årlige indberetninger af omkostninger til Miljøstyrelsen.

Dansk Erhverv må konstatere, at Miljøstyrelsen efterfølgende ikke har fulgt op på aftalen. Der er ikke sket den aftalte vidensspredning og kommunerne er i stedet blevet fritaget for deres årlige indberetninger på trods af, at de stadig ikke er i stand til at beregne og begrunde deres faktiske omkostninger. Forslagets nye betalingsssats på 5,05 kr./kilo er helt tilfældigt fastlagt og kan kun tolkes som et forsøg på, at berolige virksomhederne. Nedsættelsen er med meget stor sandsynlighed alt for lille i forhold til kommunernes faktiske omkostninger.

JLZ  
[jlz@danskerhverv.dk](mailto:jlz@danskerhverv.dk)

Side 1/2

-  
Vores ref.: SAG-2011-02348  
450629

Som Dansk Erhverv fremførte i vores høringssvar tilbage i 2011 medførte forhøjelsen til 6,13 kr/kg en belastning af batteripriserne i Danmark med en udgift på 2000 euro per indsamlet ton, hvor i Tyskland, det blev gjort til 90 euro per indsamlet ton. En medvirkende årsag til Danmarks meget høje udgiftsniveau skyldes, at afgiften beregnes pr. markedsført ton. Blev den beregnet ud fra, hvad kommunerne indsamlede (omkring 40% af de markedsførte mængder) ville afgiften lande på omkring 800 euro. Dette, sammenholdt med kommunernes meget forskellige omkostningsniveauer for deres indsamling mellem 2009-2011, styrker vores opfattelse af, at betalings-satsen på 5,05 kr./kg er tilfældigt fastlagt, og at indsamlingen kan gøres langt mere cost-effektivt og billigere for producenter og leverandører.

Dansk Erhverv anbefaler, at så længe kommunerne ikke begrundes deres faktiske omkostninger, så bør betalings-satsen nedsættes til den oprindelige 2,70 kr./kilo. Det vil tilskynde kommunerne til en mere cost-effektiv og miljøvenlig praksis. Dansk Erhverv efterlyser fortsat, at Miljøstyrelsen gennemfører den planlagte videnspredning af ”best practise metoder og, at kommunerne forpligtes til at følge dem.

I sidste ende er der kun forbrugerne til at betale de alt for høje omkostninger til kommunerne, for virksomhederne har ingen anden mulighed end at lægge den på batteriernes salgspris. Generelt bliver alle batterier med forslaget omkring 3 procent dyrere<sup>1</sup>. Højere priser på danske batterier medfører øget grænsehandel og øget udenlandsk internethandel, fordi udenlandske forhandlere er fritaget for at betale de særligt høje danske omkostninger.

Omkostningerne medfører dyrere batterier og forbrugerne reagerer med at købe billigere batteri typisk med kortere levetid. Dette medfører øget salg af batterier, mere batteriaffald og utilsigtede negative miljøeffekter.

Dansk Erhvervs uddyber gerne sine ovenstående bemærkninger, hvis Miljøstyrelsen ønsker det.

Med venlig hilsen

**Jakob Zeuthen**  
Miljøpolitisk chef

---

<sup>1</sup> Vejledende beregning foretaget ud fra oplyste tal om vægten af batterier og priser på internettet (for C-batterier)



Miljøstyrelsen  
Att.: Cecilie Spanner Rydeng  
Strandgade 29  
1401 København K

**Dansk Industri**  
Confederation of Danish Industry

**Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse (Obligatorisk digital kommunikation om skrotningsgodtgørelse og Affaldsregistret, betingelser for udbetaling af skrotningsgodtgørelse og nedsættelse af betalingsats for indsamling af bærbare batterier m.v.)**

DI takker for muligheden for at afgive høringssvar til ændring af lov om lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse (Obligatorisk digital kommunikation om skrotningsgodtgørelse og Affaldsregistret, betingelser for udbetaling af skrotningsgodtgørelse og nedsættelse af betalingsats for indsamling af bærbare batterier m.v.)

DI er generelt meget tilfredse med indsatsen for digitalisering af miljøbidrag og skrotningsordningen af biler. Endvidere støtter DI op om, at administrationen af producentansvarsordningerne samles hos DPA-system. Det er en større proces at udvikle it-systemer til varetagelse af administrationen, hvorfor det er nødvendigt at tage højde for de tidsmæssige rammer, således at resultatet bliver så optimalt som muligt. Vi henviser til høringssvaret fra DPA-system, hvor afsnittet med betragtningerne omkring udvikling af it-systemet bør vægtes.

I forhold til afgiftsnedsættelsen af indsamlingsordningen af de bærbare batterier støtter DI op om initiativet med nedsættelse af afgiften, som er i tråd med det aftalte. Imidlertid undrer vi os voldsomt over niveauet, da det tidligere er besluttet, at der skal arbejdes aktivt for en effektivisering af indsamlingsordningen i kommunerne forud for nedsættelse af afgiften. Vi er ikke informeret om et sådant arbejde og støtter derfor helt op om Batteriforeningens betragtninger i disse sammenhænge.

***Vedrørende eksterne beredskabsplaner***

DI støtter, at der skabes en sikker hjemmel for kravet om udarbejdelse af eksterne beredskabsplaner på miljøområdet og en tilhørende specifik hjemmel til inddragelse af offentligheden i forbindelse med udarbejdelsen af sådanne beredskabsplaner. DI vil dog anbefale, at ministeren ved anvendelse af hjemlerne – og særligt ved fastlæggelsen af offentlighedens inddragelse - har fokus på virksomhedsfølsomme oplysninger, som indgår til brug for udarbejdelsen, eller som fremgår af de færdige planer.

Det bør således tilstræbes, at inddragelsen af offentligheden i forbindelse med udarbejdelse af eksterne beredskabsplaner for visse virksomheder, tager hensyn til den overordnede nationale strategi for forebyggelse af terroraktioner. Dette vil imødekomme direktiv 2012/18/EU (Seveso III) artikel 22 stk. 2 hvor hensynet til internationale forbindelser, den offentlige sikkerhed eller det nationale forsvar går forud for offentlighedens ret til information.

Endvidere Vil DI gøre opmærksom på, at der i forbindelse med den vedtagne ændring af EU's VVM-direktiv indføres en mulighed for, at medlemslandene indfører en koordinering af godkendelsesprocesserne i forbindelse med VVM, miljøgodkendelse efter IE-direktivet og risikogodkendelser efter Sevesodirektivet; en 'one-stop-shop'. DI skal opfordre til at styrelsen arbejder for at udnyttet fordelene ved en sådan koordinering for både behandlende myndigheder som virksomheder.

For yderligere uddybning er I velkomne til at tage kontakt til undertegnede.

Med venlig hilsen

Christina Busk  
Chefkonsulent

Til MST

[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

Kopi: [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

10. oktober 2014

**Høringssvar vedr. j.nr. MST-029-00256:**

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

DPA-System takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med revision af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse. Også tak for indbydelsen til at deltage i informationsmødet den 26. september, hvor vi oplevede en god dialog mellem interessenterne vedrørende de fremtidige udfordringer.

DPA-System har i høringssvaret sat fokus på, at vurdere bestemmelserne i forhold til ændring af administrationen af miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med skrotning af biler og de krav der stilles til en fuldstændig digitalisering af området. Desuden har DPA-System enkelte bemærkninger vedrørende ændringerne i afgiftssatser i forbindelse med bærbare batterier, som har relation til producentansvaret for batterier, som DPA-System medvirker til at administrere.

**1. Digitalisering af miljøbidrag og skrotningsordning af biler**

Af lovforslaget fremgår det, at administrationen af udbetaling af miljøbidrag i forbindelse med ophugning og skrotning af biler tænkes overført til DPA-System.

DPA-System påtager sig gerne denne opgave, idet DPA-System allerede varetager administrationen af producentansvaret for biler (ELV), elektronik (WEEE) og batterier (BAT).



Ligeledes hilses det velkomment, at der tænkes indført en samlet digital løsning, med henblik på at effektivisere administrationen for alle brugere. DPA-System har opbygget betydelige erfaringer i forbindelse med opbygningen af de digitale systemer til varetagelse af førnævnte producentansvarsområder. Disse erfaringer kan formentlig udnyttes i det fremadrettede arbejde.

### **Udvikling af it-systemet**

DPA-System har som et bidrag til at beskrive den fremtidige situation, skitseret en række af de implikationer, som indholdet i lovforslaget vil have på den digitale sagsbehandling og på opbygningen af it-systemet, sådan som DPA-System ser det.

Som følge af forslaget om lovændringen, som medfører en digitalisering af administrationen af miljøbidrag og skrotningsgodtgørelse, skal der udvikles et helt nyt it-system, en portal, hvori de manuelle opgaver og papirbaserede sagsgange der kendes i dag, skal indlejres i et digitalt system. Portalen skal tillige indeholde en elektronisk vejledning til brugerne om systemets anvendelse, således at brugerne i udgangspunktet er selvhjulpne.

Sagsbehandlingen bliver digital og kun en lille del af sagsbyrden forventes at kræve manuel administrativ/juridisk intervention. Da der er tale om digital sagsbehandling, skal it-systemet sikre en korrekt forvaltningsmæssig dokumentation af sagsforløbet og automatiseret elektronisk journalisering af sagsakter. Ligeledes skal føres et teknisk log-spor for alle transaktioner, der gennemføres i systemet, bl.a. for at kunne facilitere en eventuel efterfølgende klagesagsbehandling.

For udenlandske skrotningsattester ses et særligt behov for, at disse kan scannes ind i systemet, for at alle administrative spor skal være digitale. Denne funktion skal ligeledes anvendes, hvis der i særlige tilfælde dispenseres for krav om digital kommunikation fra borgeren og/eller ophuggeren.

Foruden brugergrænsefladen mod de primære brugere; borgere og ophuggere, skal systemet kunne levere information til kommunerne til brug for deres tilsyn med ophuggervirksomhederne. Systemet skal automatisk, på baggrund af en fastlagt algoritme, kunne udtrække enkeltsager med henblik på tilsyn.

It-systemet skal integreres mod systemerne hos SKAT (Køretøjsregistret), for at validere, at kun de afregistrerede biler kan udløse en skrotningsgodtgørelse, ligesom systemet skal validere seneste ejer. Her er udfordringen, at sidste ejer fx kan være et forsikringsselskab, men at denne oplysning ikke fremgår af Køretøjsregistret. It-systemet skal foretage opslag i det centrale virksomhedsregister (CVR), for at validere og dokumentere identiteten af ophuggervirksomheden. Formentlig skal der tillige foretages opslag i Affaldsregistret (AR), for at sikre, at der er tale om en godkendt ophuggervirksomhed.

Endelig skal systemet indeholde en adgangsstyring, under anvendelse af virksomheds Nem ID for ophuggervirksomheden og borger Nem ID og eventuelt kørekort for borgeren. Hvis sidstnævnte identitetskontrol skal anvendes, er det uklart, hvordan dette skal ske digitalt, med mindre der kan etableres faciliteter til opslag i andre elektroniske registre, for validering af indehaveren af kørekortet.

Systemet skal indeholde en automatiseret udbetalingsfunktion, med udbetaling til borgerens Nem Konto. Alene derved kræves tilstedeværelsen af stærke validerings- og sikkerhedsfunktioner, for at udelukke misbrug. Systemet skal ligeledes kunne udbetale skrotningsgodtgørelse til kommuner og politi, og måske forsikringsselskaber, hvis disse instanser varetager indsamling og skrotning af herreløse biler, eller at et forsikringsselskab er ejer af et totalskadet køretøj, der senere skrottes. Udbetaling til andre aktører end borgere afviger fra udbetaling til Nem konto, men skal også kunne foretages automatisk. Det vil derved kræve indlæsning af disse aktørers kontooplysninger.

Informationerne i systemet vil for en dels vedkommende være personfølsomme. Derfor vil systemet formentlig også skulle anvende "sikker mail" og "offentlig digital post", når der udlæses (mail-) kvitteringer fra systemet til borgeren og ophuggervirksomheden.

I forbindelse med forvaltningsrevision, forventeligt via Rigsrevisionen som i forvejen reviderer DPA-System, skal der etableres et datainterface, hvorunder der kan foretages såvel systemrevision og transaktionsrevision på alle elektroniske spor, på de af revisionen udvalgte enkeltsager.

Endelig skal systemet indeholde et administrativt modul til operatørernes drift og vedligeholdelse, herunder dataudtræksmoduler til dannelse af statistik for aktiviteterne i systemet.

Som det fremgår af ovennævnte overordnede beskrivelse er der tale om et mangefacetteret it-system, som skal udvikles og implementeres i forbindelse med digitaliseringen. Det vurderes i udgangspunktet, at der ikke findes standard it-systemer på markedet, som kan anvendes til at løse opgaven. Der skal derfor udvikles et særligt system, til løsning af opgaverne. Det vil tage nogen tid at analysere de mange processer, som skal indlejres i det nye system. Herunder består der en vigtig opgave i at inddrage de fremtidige brugere af systemet, for at sikre brugervenligheden af det færdige system. Endelig skal der udformes en dækkende kravspecifikation, til brug for udbudsprocessen. Sluttelig skal de it-tekniske faciliteter kodes og testes, før systemet kan tages i brug.

### **Økonomi**

Det fremgår af lovforslaget, at udviklingen af it-systemet er estimeret til at svare til en omkostning på DKK 1. mio., som skal finansieres af den nuværende ordning. DPA-System er ikke bekendt med, hvorvidt der ligger et detaljeret budget bag estimatet, men først når der etableres en kravspecifikation for systemet, vil det være muligt at estimere den præcise omkostning til etablering af systemet.

Det er imidlertid meget væsentligt, at der sikres hjemmel i lovgivningen således, at der straks ved lovens vedtagelse, kan overføres økonomiske midler til DPA-System, for at udviklingen af it-systemet kan påbegyndes hurtigst muligt og de nødvendige medarbejderressourcer kan allokeres til såvel it-udvikling som til informationsopgaven, over for de fremtidige brugere af systemet.

### **Lovens ikrafttræden**

DPA-System ønsker at påpege behovet for information. Både før og når systemet er tilgængeligt, skal de fremtidige brugere af systemet introduceres til de nye digitale procedurer. Det er derfor væsentligt, at der i fastlæggelse af implementeringstidspunktet indarbejdes en rimelig tidsramme, både til at udvikle det nye digitale system og informere om systemet, ligesom der skal planlægges og sikres en hensigtsmæssig overførsel af opgaverne fra den nuværende Miljøordning for biler til DPA-System.

DPA-System forstår da også ordlyden i lovforslaget sådan, at den konkrete tidsmæssige planlægning og implementering skal finde sted, baseret et tæt samarbejde mellem ministeriet, den hidtidige administrator og DPA-System, hvorunder der aftales en realistisk tidsfrist for implementeringen.

### **2. Ændringerne af afgiftssatser for bærbare batterier**

DPA-System finder det positivt, hvis afgiftssatserne for bærbare batterier kan finde et nogenlunde fast leje, særligt hvis de tilbagevendende forhøjelser kan undgås.

Erfaringsmæssigt skaber det uro blandt de danske producenter og importører, når afgifterne stiger, for det betyder, at det bliver stedse mere attraktivt for forbrugere og andre at indkøbe batterier direkte fra udlandet, hvor prisen ikke er påvirket af de danske afgifter. De udenlandske virksomheder, der eksporterer batterier direkte til slutbrugerne i Danmark undgår afgiften, fordi der ikke er indført en bestemmelse i batterilovgivningen, der sidestiller udenlandske producenter og distributører (såkaldte distancesælgere) med danske importører og producenter. De danske producenter og importører, der videresælger til indenlandske kunder påføres således væsentlig flere omkostninger i forhold til distancesælgere, hvilket kan føre til et øget antal Free ridere, når danske virksomheder forsøger at undgå konkurrenceforvridningen.

Distancesælgere er foruden afgiften friholdt for bestemmelser om registrering for producentansvar. Derved undgår de udenlandske virksomheder indsamlingsforpligtelsen for de udtjente batterier i Danmark. Producentansvaret for elektronik, den såkaldte WEEE-ordning, indeholder i modsætning til batteriordningen bestemmelser om, at distancesælgere skal registrere sig for producentansvar og som en del heraf, varetage en indsamlingsforpligtelse af udtjent elektrisk udstyr.

### **Tilsyn**

Det har hidtil været uklart for DPA-System, hvem der har tilsynsforpligtelsen med producenter og importører af bærbare batterier. Det var usikkert om det er SKAT, fordi det i udgangspunktet er SKAT der modtager indberetningen af de markedsførte mængder, som også er en del af indberetningen for producentansvaret, eller om det er Miljøstyrelsen, som er resortmyndighed på producentansvaret. DPA-System konstaterer på baggrund af afsnit 2.6.1. i lovforslaget, at det er Miljøstyrelsen, der har tilsynsforpligtelsen med producenter og importører af bærbare batterier. DPA-System finder det meget tilfredsstillende, at der ikke længere er tvivl om placeringen af tilsynsforpligtelsen.



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Sendt til: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
Kopi til: [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

10. oktober 2014

Datatilsynet  
Borgergade 28, 5.  
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200  
Fax 3319 3218

E-mail  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[www.datatilsynet.dk](http://www.datatilsynet.dk)

J.nr. 2014-112-0364  
Sagsbehandler  
Hanne Louise Højmark  
Direkte 3319 3215

**Vedrørende høring over forslag til ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse**

1. Ved e-mail af 24. september 2014 har Miljøstyrelsen sendt ovenstående lovforslag i høring og anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger.

Miljøstyrelsen har særligt anmodet Datatilsynet om bemærkninger til følgende dele af lovforslaget:

- Afsnit 2.1.1., side 5,
- Afsnit 2.1.2., side 7,
- Afsnit 2.5.5., side 14-15,
- Afsnit 3.1., side 20, og
- Specielle bemærkninger til nr. 5, side 28-29.

Miljøstyrelsen har endvidere i sin høringsmail bl.a. oplyst følgende om de nævnte afsnit i lovforslaget:

**”Indledning:**

Som det fremgår af lovforslaget, er det hensigten, at udbetaling af skrotningsgodtgørelse skal varetages af den private selvejende institution DPA-system.

[...]

**Særligt f.s.v.a. siderne 7n og s. 28-29 bemærkes følgende:**

Det er hensigten, at DPA- system skal kunne trække oplysninger fra Køretøjsregisteret, som henhører under Skat. Denne videregivelse vil omfatte personoplysninger.

I det nye påtænkte system vil borgeren i forbindelse med skrotning skulle taste ind i et system, via nem-ID, at der anmodes om skrotningsgodtgørelse. Det er hensigten, at underlægge systemet automatisk sagsbehandling. Systemet vil herefter fastslå, om der er identitet mellem den borger, som afleverer bilen, og den som står i køretøjsregisteret som sidst registrerede ejer. Afhængig af om der er identitet mellem den sidste registrerede ejer i Køretøjsregisteret og den, der logger ind med Nem ID/afleverer bilen, eller ej, vil systemet føre ansøgeren videre ad forskellige spor.

Hvis der er identitet, udbetales skrotningsgodtgørelsen direkte til ansøgerens Nem konto, og kun systemet har adgang til personoplysningerne.

Såfremt der ikke er identitet mellem den sidste registrerede ejer i Køretøjsregistret og den, der logger ind med Nem ID/afleverer bilen, vil man i systemet skulle erklære, hvorvidt man agerer på vegne af den sidste registrerede ejer, eller man selv er ejer af bilen. Hvis man agerer på vegne af sidst registrerede ejer, udbetales skrotningsgodtgørelsen direkte til sidst registrerede ejers Nem konto, og kun systemet har adgang til personoplysningerne.

Hvis der ikke er identitet mellem den sidste registrerede ejer i Køretøjsregistret og den, der logger ind med Nem ID/afleverer bilen, og vedkommende erklærer at være ejer af bilen, vil sagen gå over til fysisk sagsbehandling. I den forbindelse vil sagsbehandleren foretage et træk i Køretøjsregisteret for at få oplysninger om den sidste registrerede ejer. Der vil hermed fra køretøjsregisteret til DPA blive videregivet personoplysninger, herunder oplysninger om CPR. Det vurderes, at der ca. 5.000 sager, hvor den, der logger ind med Nem ID/afleverer bilen, er ejer af bilen uden at være sidst registrerede ejer. Ud af disse sager er der ca. 4-500, som ikke kan afgøres automatisk i systemet.

Den eksterne administrator vil dog i alle tilfælde have adgang til personoplysningerne i systemet ved konkret søgning, der registreres af systemet. Miljøstyrelsen overvejer, om administrator skal pålægges at søge tilladelse hos Miljøstyrelsen til at lave konkrete søgninger i systemet (i overensstemmelse med §§ 41-42).

**Særligt f.s.v.a. afs. 2.5.2: s.14-15, afs. 3.1: s.20 og s.28-29 bemærkes følgende:**

Det er hensigten, at også kommunerne vil skulle indberette oplysninger om tilsyn til det påtænkte IT-system (s.14) samt kunne trække oplysninger fra registeret(s. 20). De indtastede oplysninger vil kunne trækkes af DPA. De oplysninger, som skal indberettes af kommunen er bl.a., om en konkret bil var tilstede ved tilsynet. Hvis bilen ikke var tilstede, er det tanken, at systemet vil skulle fortælle Miljøstyrelsen dette, således at styrelsen evt. kan foretage en politianmeldelse for forsøg på bedrageri. Der vil således blive videregivet oplysninger fra kommunerne til systemet, som kan føre til, at der vil blive indledt straffesager.

De oplysninger, som kommunerne kan trække fra systemet, vurderes ikke at omfatte personoplysninger.

Miljøstyrelsen vurderer således at være dataansvarlig og indgår en dataaftale med DPA indenfor rammerne af §§41-42.

Miljøstyrelsen antager, at videregivelsen af oplysningerne fra Køretøjsregistret til IT-systemet kan ske indenfor rammerne af § 6, stk. 1, nr. 6.

Miljøstyrelsen antager desuden, at det ikke ændrer ved styrelsens rolle som dataansvarlig, at DPA selv udvikler IT-systemet og selv råder over IT-systemet. I den sammenhæng vurderer Miljøstyrelsen, at det afgørende for at blive betragtet som dataansvarlig må være, at Miljøstyrelsen er den offentlige myndighed, der afgør, til hvilket formål og med hvilke hjælpemidler, der må foretages behandling af oplysninger, jf. PDL § 3, stk. 1, nr. 4, og at Miljøstyrelsen vil udstede en instruks til DPA vedr. systemet og i øvrigt leve op til kravene som dataansvarlig, som disse fremgår af §§41-42. Videregivelsen fra kommunerne til Miljøstyrelsen om mulige strafbare forhold kan rummes indenfor § 8.”

## 2. Datatilsynet skal herefter bemærke følgende:

### 2.1. Af lovforslagets § 1, nr. 5, fremgår følgende:

”5. Efter § 7 indsættes i *kapitel 3*:

”§ 7 a. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at anmodning om godtgørelse skal indsendes digitalt, og at kommunikation mellem administrator og ansøgeren skal foregå digitalt. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og skemaer samt digital signatur.

*Stk. 2. En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.”*

### 2.1.1. Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2., at:

”Lovforslaget skal sikre hjemmel til, at det kan kræves, at al skriftlig kommunikation mellem miljøbehandlere, henholdsvis borgere og de relevante myndigheder indenfor skrotningsgodtgørelseslovens område fremover foregår digitalt. Miljøministeriet ønsker at effektivisere og lette sagsbehandlingen for borgerne og de virksomheder, der anmoder om udbetaling af godtgørelse på borgernes vegne.

[...]

Det er Miljøministeriets forventning, at de sager, som i dag håndteres af Miljøordning for Biler, fremover vil kunne afgøres automatisk, dvs. ved hjælp af automatisk sagsbehandling via et it-system.

[...]

En del af effektiviseringspotentialet for både brugere og myndigheder ligger i, at det er hensigten, at itsystemet skal kunne trække oplysninger fra Køretøjsregistret, der administreres af SKAT. Denne udveksling af oplysninger kan efter Miljøministeriets vurdering rummes indenfor reglerne herom i forvaltningsloven og persondataloven. Det er således hensigten, at den eksterne administrator til brug for sagsbehandlingen skal have adgang til oplysninger om, hvem der anmoder om udbetaling af skrotningsgodtgørelse, og hvem der er den sidst registrerede ejer, for at sikre at udbetalingen af godtgørelsen sker til den berettigede.

[...]

Borgerne kan logge sig ind i selvbetjeningssystemet både før aflevering, ved aflevering via miljøbehandlerens computer og efter aflevering af bilen. De nødvendige oplysninger kan således indtastes hjemmefra, hos miljøbehandleren (hvis miljøbehandleren tilbyder dette) eller på en offentligt tilgængelig computer, f.eks. på biblioteket. Det er derfor ikke nødvendigt, at borgeren selv ejer en computer med netadgang.”

### 2.1.2. Det fremgår videre af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, at:

”Til nr. 5

[...]

Det er hensigten at udvikle et it-system, der skal fungere som ansøgningsportal med tilhørende vejledning til brugerne om, hvordan systemet fungerer, samt hvilke oplysninger der er nødvendige for at opnå godtgørelsesudbetaling. It-systemet skal samtidig ud fra ansøgernes indtastede oplysninger samt ved et direkte træk fra Køretøjsregistret, der administreres af SKAT, kunne afgøre, hvorvidt betingelserne er opfyldt for udbetaling af godtgørelse. Såfremt betingelserne er opfyldt, skal it-systemet sørge for automatisk udbetaling til ansøgernes Nemkonto.

[...]

Det forudsættes også, at persondataloven og tavshedspligt i henhold til forvaltnings- og offentlighedsloven overholdes ved anvendelse af det påtænkte it-system, navnlig at uvedkommende ikke kan få adgang til personoplysninger.

[...]



Der er behov for, at der sker videregivelse og udveksling af oplysninger, der findes i det eller de digitale systemer. Bl.a. er der behov for, at Miljøstyrelsen kan indhente oplysninger fra Centralregisteret for Motorkøretøjer (nu Køretøjsregistret), der administreres af SKAT, til brug for identifikation af sidst registrerede ejer. I de tilfælde, hvor sagerne kan afgøres automatisk, således at der umiddelbart kan ske udbetaling af godtgørelse, er det ikke intentionen, at den eksterne administrator skal kunne trække oplysninger om de bilejere, der afleverer udtjente biler. I de sager, der overgår til manuel sagsbehandling, er det nødvendigt, at den eksterne administrator får viden om, hvem der anmoder om skrotningsgodtgørelse, og hvilke biler de anmoder for.

[...]

Videregivelse og udveksling af oplysninger vil skulle ske indenfor rammerne af persondataloven og forvaltningsloven.”

## 2.2. Af lovforslagets § 1, nr. 7, fremgår følgende:

”7. Efter § 8 a indsættes i *kapitel 4*:

”§ 8 b. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal føre tilsyn med de virksomheder, der håndterer motorkøretøjer, der er afleveret til miljøbehandling, og om tilsynets førelse.

§ 8 c. Kommunalbestyrelsen eller personer, der af kommunalbestyrelsen er bemyndiget hertil, har til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til offentlige og private ejendomme og transportmidler for at udføre tilsyn i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af § 8 b.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse på bygninger eller dele af bygninger, der udelukkende anvendes til privat beboelse.”

### 2.2.1. Det fremgår endvidere af afsnit i 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger, at:

”Det vurderes endvidere, at det vil gøre kommunernes tilsyn mere effektivt, hvis kommunerne får adgang til oplysninger om miljøbehandlerens virksomhed, herunder hvilke biler virksomheden har modtaget, og hvornår disse er modtaget. Det er derfor hensigten, at kommunerne skal have adgang til disse oplysninger i it-systemet for at kunne udføre et effektivt tilsyn. Det vil derimod ikke være nødvendigt, at kommunerne får adgang til oplysninger om identiteten på sidst registrerede ejer.”

### 2.2.2. Det fremgår videre af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, at:

”Til nr. 7

Det foreslås som noget nyt, at ministeren med bestemmelsen i § 8 b bemyndiges til at delegere tilsynsopgaver i forbindelse med skrotningsgodtgørelsesloven til kommunalbestyrelsen.

[...]

I konsekvens af den foreslåede nye tilsynsbestemmelse foreslås det endvidere med bestemmelsen i § 8 c, *stk. 1*, at kommunalbestyrelsen eller personer, der af denne er bemyndiget hertil, har adgang til ejendomme og transportmidler uden retskendelse. Bestemmelsen giver imidlertid ikke mulighed for at undersøge eller beslaglægge breve og andre papirer, idet kommunalbestyrelsens opgaver med forslaget afsluttes med at

indtaste resultatet af tilsynet i it-systemet. Evt. opfølgning og håndhævelse vil således ligesom i dag påhvile Miljøstyrelsen”

### **2.3. Brug af databehandler**

Datatilsynet har noteret sig, at Miljøstyrelsen anser sig for dataansvarlig for den behandling af personoplysninger, der vil ske som led i administrationen af skrotningsgodtgørelsesordningen på baggrund af lovforslaget, og at DPA-System i den forbindelse er databehandler.

Datatilsynet har endvidere noteret sig, at der vil blive indgået aftale mellem Miljøstyrelsen og DPA-System inden for rammerne af persondatalovens<sup>1</sup> §§ 41-42.

Datatilsynet skal hertil oplyse, at behandling af personoplysninger, som foretages for den offentlige forvaltning helt eller delvis ved hjælp af elektronisk databehandling, som udgangspunkt skal ske i overensstemmelse med sikkerhedsbekendtgørelsen<sup>2</sup>, herunder ligeledes ved anvendelse af en databehandler.

### **2.4. Sikkerhed ved obligatorisk digital kommunikation**

Datatilsynet har noteret sig, at der med lovforslaget indføres obligatorisk digital kommunikation.

Tilsynet bemærker hertil, at sikkerhedsbekendtgørelsen efter sit indhold kun gælder for behandling af personoplysninger, som foretages for den offentlige forvaltning, jf. bekendtgørelsens § 1.

Når der er tale om lovgivning om obligatorisk digital kommunikation, er det imidlertid Datatilsynets opfattelse, at sikkerheden skal leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning. Uanset om de omhandlede brugere er private eller offentlige, må behandlingen af personoplysninger således leve op til kravene i sikkerhedsbekendtgørelsen.

Datatilsynet foreslår, at det præciseres i lovforslaget, at datasikkerheden i de løsninger, der anvendes i den omhandlede digitale ordning, skal leve op til sikkerhedskravene i sikkerhedsbekendtgørelsen.

Såfremt borgere/virksomheder henvises til at anvende bibliotekers PC'er, er det Datatilsynets opfattelse, at det af lovforslagets bemærkninger bør fremgå, hvorledes det er muligt at fremsende oplysninger via en PC på et bibliotek og samtidig leve op til persondatalovens sikkerhedskrav.

### **2.5. Automatiserede afgørelser**

Datatilsynet har noteret sig, at Miljøstyrelsen har vurderet, at persondatalovens § 39 ikke finder anvendelse på de afgørelser, som i medfør af lovforslaget vil blive behandlet ved automatisk sagsbehandling, idet lovforslaget ikke forudsætter vurdering af personlige forhold.

<sup>1</sup> Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning.

## **2.6. Samkøring i kontroløjemed**

Datatilsynet har noteret sig, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at der som led i administrationen af skrotningsgodtgørelsesordningen skal indhentes oplysninger fra Køretøjsregistret, der administreres af SKAT, med henblik på at sikre, at udbetaling af skrotningsgodtgørelse sker til den berettigede.

Det er tilsynets opfattelse, at der med den foreslåede ordning ønskes etableret en mulighed for at foretage samkøring i kontroløjemed.

Datatilsynet forudsætter i sin praksis, at myndigheder i forbindelse med samkøring og samstilling i kontroløjemed bl.a. har et klart og utvetydigt retsgrundlag at arbejde på, og at de personer, der berøres af kontrolordningen, skal have forudgående information om kontrolordningen, jf. persondatalovens § 5, stk. 1.

Tilsynet har noteret sig, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5, at det til ordningen planlagte IT-system skal fungere som ansøgningsportal med tilhørende vejledning til brugerne om, hvordan systemet fungerer, samt hvilke oplysninger der er nødvendige for at opnå godtgørelsesudbetaling.

Datatilsynet finder imidlertid ikke, at der med lovforslagets § 1, nr. 5, etableres et klart og utvetydigt retsgrundlag til at foretage kontrolsamkøring. Tilsynet skal derfor henstille til, at der af lovforslaget klart og utvetydigt fremgår, at der som led i administrationen af skrotgodtgørelsesordningen foretages samkøring af oplysninger med henblik på kontrol af, at udbetaling af skrotningsgodtgørelse sker til den berettigede.

Samstilling og samkøring i kontroløjemed forudsætter endvidere, at behandlingen af personoplysninger anmeldes til Datatilsynet, jf. §§ 43-44, samt at tilsynets udtalelse indhentes forinden behandlingen iværksættes, jf. § 45, stk. 1, nr. 4.

Det er i øvrigt Datatilsynets opfattelse, at antallet af sagsbehandlere, som er beskæftiget med samstilling og samkøring i kontroløjemed, skal begrænses mest muligt.

## **2.7. Behandling, herunder indsamling og videregivelse, af personoplysninger**

Forudsat, at der som anført under nærværende skrivelses afsnit 2.6. etableres et klart og utvetydigt retsgrundlag til at foretage kontrolsamkøring, må Datatilsynet på grundlag af bemærkningerne i lovforslaget og Miljøstyrelsens høringsmail lægge til grund, at der med de foreslåede bestemmelser ikke sker behandling af personoplysninger i videre omfang end, hvad der er muligt efter reglerne i persondatalovens §§ 6, 8 og 11.

Tilsynet skal dog foreslå, at forholdet til persondataloven i forbindelse med kommunalbestyrelsens tilsyn, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, også fremgår af lovforslagets bemærkninger.

Det fremgår af høringsmailen, at de oplysninger, som kommunerne kan trække fra systemet, ikke vurderes at være personoplysninger.

Datatilsynet skal hertil bemærke, at ved "personoplysninger" forstås ifølge persondatalovens § 3, nr. 1, enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person (den registrerede).

Omfattet af begrebet "personoplysninger" er oplysninger, som kan henføres til en fysisk person, selvom dette forudsætter kendskab til personnummer eller lignende særlige identifikationer som f.eks. løbenummer.

Efter omstændighederne må en bils registrerings- eller stelnummer anses for en personoplysning.

Det skal endvidere bemærkes, at oplysninger vedrørende enkeltmandsejede virksomheder anses for personoplysninger omfattet af persondataloven. Det samme gælder interessentselskaber i det omfang, interessenterne er fysiske personer.

Datatilsynet skal videre henlede opmærksomheden på persondatalovens § 5, stk. 5, hvoraf følger, at indsamlede oplysninger ikke må opbevares på en måde, der giver mulighed for at identificere den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

3. Det bemærkes endelig, at det følger af persondatalovens § 57, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser, cirkulærer eller lignede generelle retsfor skrifter, der har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

Kopi af dette brev er dags dato sendt til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Christian Tolstrup Lund  
Specialkonsulent

Miljøstyrelsen - [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

Kopi til [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

DBI 14-043

København, den 10. oktober 2014

### **Høringssvar under henvisning til journalnr. MST-029-0256**

De Danske Bilimportører (DBI) afgiver hermed høringssvar i forbindelse med den forslåede ændring af ”Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse”.

#### **Overordnede overvejelser**

DBI takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med ovenstående lovforslag. Forslaget betyder, hvis gennemført, en grundlæggende omlægning af administrationen af skrotningsgodtgørelsen, således som den har fungeret siden ordningens start i 2000.

Der er således tale om et vidtrækkende lovforslag, der vil påvirke såvel administrationen, branchen og de 125.505 bilejere, der i 2013 var i kontakt med ordningen.

DBI ser overordnet positivt på den præsenterede motivation bag forslaget, nemlig ønsket om at sikre så effektiv og smidig administration af ordningen som muligt.

DBI har siden ordningens start været sekretariat for Miljøordningen for Biler og har dermed markant ekspertise og indsigt i området. DBI har ikke været inddraget i realitetsdrøftelser med hverken Miljøministeriet eller Miljøstyrelsen vedr. ændringerne i ordningen inden fremlæggelsen af ovenstående lovforslag.

DBI har således heller ikke haft mulighed for at komme med forslag til, hvordan evt. ændringer af administrationen af ordningen ville kunne gennemføres. Dette til trods for at DBI i driften af sekretariatet for Miljøordningen for Biler i flere omgange, bl.a. gennem en øget digitalisering, har effektiviseret driften af ordningen betragteligt. Gennem disse effektiviseringer har DBI sikret, at ordningen uden øgede administrative omkostninger har kunnet behandle et stærkt stigende antal sager (91.712 i 2007 til 125.505 i 2014). En sagsmængde som Miljøstyrelsen, i forbindelse med ændringen af bidragssatser og skrotningsgodtgørelse, selv forudsagde ville stige med gennemsnit 8% om året i de kommende år.

DBI har tillige sikret, at man i sekretariatet tillige med ekspeditionen af udbetalingerne uden tilførsel af ekstra ressourcer har været i stand til at behandle en betydelig mængde af dispensationssager, der blev et resultat af ændringen i bekendtgørelse 1234 af 5. november 2010.

Samlet set er der således sket en meget betydelig produktivetsforbedring i Miljøordning for Biler igennem de senere år, og det giver derfor anledning til undren, at man vælger at forslå den nuværende administration nedlagt uden forudgående dialog med DBI eller for så vidt vides med andre interessenter omkring ordningen, og evt. ændringer inden for den nuværende og hidtil meget succesfulde ramme for administration af ordningen.

Af hensyn til den rette kontekst skal det for en god ordens skyld understreges, at Miljøordning for Biler som bekendt ikke er en skattefinansieret ordning. Ordningen finansieres derimod af bilisterne via et obligatorisk bidrag, der opkræves sammen med ansvarsforsikringen. Det er disse midler fra bilisterne, der finansierer såvel udbetalingerne fra ordningen som administrationen.

### **Det konkrete forslag**

#### **Udvikling af et nyt it-system**

I lovforslaget forslås en omfattende digitalisering af den nuværende proces. DBI har forståelse for ønsket om moderne sagsbehandling, men det fremsatte forslag giver anledning til en række betænkeligheder.

Først og fremmest ligger man i forslaget op til udvikling af et helt nyt og ganske omfattende it-system. Systemet forventes at koste 1 million kroner og være klar til at sætte i drift og overtage opgaverne fuldstændigt fra det nuværende sekretariat allerede 1. januar 2016.

DBI stiller sig umiddelbart særdeles skeptiske over for det realistiske i disse estimater. Der er, også i sammenligning med andre offentlige it-systemer og erfaringerne vedr. udviklingen heraf, tale om en meget optimistisk tidshorisont kombineret med et meget lavt estimat for omkostningerne.

Dette understreges af, at hvis et nyt it-system skal kunne varetage den langt overvejende mængde af sagsbehandlingen, vil der være tale om et relativt stort og kompliceret system, hvor både borgere og skrothandlere skal kunne underskrive, hvor det skal integreres med andre myndigheders systemer (SKAT, CVR og Affaldsregisteret), og hvor borgerne skal have mulighed for anvendelse af flere forskellige former for identifikation, altså også andre former end NEM-ID.

Systemet skal ligeledes kunne håndtere en lang række forskellige udbetalinger – herunder til privatpersoner, offentlige myndigheder, forsikringsselskaber m.v., hvilket yderligere komplicerer systemet.

Der er således tale om et meget komplekst system og på en ingen måde en standard- eller hyldevare, og systemet skal altså særligt udvikles og efterfølgende vedligeholdes af leverandøren. En opgave det efter DBIs opfattelse særdeles optimistisk at forestille sig kan løses med den budgetramme på 1 million kr., der er skitseret i forslaget, og som skal dække både udvikling af et nyt it-system tillige med implementeringen af den forslåede grundlæggende omlægning af ordningen.

Med det fremlagte forslag risikerer man dels at få langt større it-omkostninger – både til udvikling end drift og estimeret – og tillige at systemet ikke vil være klar 1. januar 2016, hvilket potentielt kan føre til nedbrud, manglende udbetaling af midler og ophobning af en pukkel af sager. En situation der, om end med mindre generel samfundsmæssig betydning, minimum vil have en lang række lighedspunkter med, hvad man fx oplevede i forbindelse med introduktionen af den digitale tinglysning.

### **Driften af et nyt it-system**

For så vidt angår driften af et kommende system ligger der op til en samlet besparelse på 4 millioner kroner årligt, når digitaliseringen er helt gennemført. Imidlertid er der i forslaget ikke redegjort for, hvorledes kommunerne (formentlig efter det udvidede totalbalanceprincip) skal kompenseres for de øgende tilsynsopgaver, der ligger op til i det nye system. Det fremgår ikke af lovforslaget, hvor store disse omkostninger vil være.

DBI mener – baseret på ovenstående beskrivelse af kompleksiteten af et kommende it-system – ikke at de budgetterede driftsomkostninger er realistiske. Tillige må det overvejes, om det reelt – særligt i lyset af den meget optimistiske tidshorisont for udvikling og implementeringen af det nye system, reelt vil være muligt at digitaliserer og rationaliserer driften i det omfang, der er beskrevet i forslaget. Det er DBIs vurdering – særligt baseret på erfaringerne fra driften af den nuværende ordning – at det administrative arbejde – særligt i de første 12-24 måneder efter det nye system ibrugtages, men også på sigt, vil være større end antaget i forslaget.

Skrotning af biler er for den enkelte borger ikke en hyppig begivenhed, hvorfor der tillige må forventes en betydelige rådgivningsopgave – også i forhold til anvendelsen af den digitale selvbetjeningsløsning. Dette forhold må tillige forventes, at ville øge den administrative belastning af forslåede administration og dermed medføre større omkostninger end estimeret i forslaget.

Miljøstyrelsens ønske om fra 2014 og frem af tilføre sig selv 400.000 kroner ekstra af de af bilisterne indbetalte penge, er et klart eksempel på, at man også tidligere har undervurderet opgaver og omkostninger i forholdt til de beskrevne opgaver.

### **Overtagelsen af opgaverne i DPA**

DBI har principielt ingen holdning til placeringen af de administrative opgaver i Miljøordning for Biler. DBI har været glade for at drive sekretariatet for miljøordning gennem de sidste 14 år, men opgaven er ikke en kerneopgave for DBI, og såfremt der er politisk ønske herom, overdrager DBI gerne opgaven til DPA eller en anden instans.

DBI ser umiddelbart på to problematiske forhold ved den forslåede omlægning, således som forslået i lovforslaget.

Der vil ved overførslen ske et tab af hele den ekspertise, der er opbygget i den nuværende ordning. Dermed vil stort set alt detailekspertise i forhold til sagsbehandlingen forsvinde. Det vil med stor sandsynlighed føre til en langsommere sagsbehandling, tab af værdifulde erfaringer og overgangsperiode ligeledes forhøjede administrationsudgifter. Det er dermed også DBIs opfattelse, at skønnet i lovforslaget for de kommende administrative udgifter i rammerne af DPA, også vurderet ud fra omkostningerne til den meget begrænsede opgave med registrering af producentansvaret på biler, som DPA i dag varetager, er særdeles optimistisk sat.

Derudover finder DBI det betænkeligt, at man med overførslen af ordningen reducerer kontrollen med ordningen fra de bilister, der betaler for driften. Hvor der i dag er en selvstændig bestyrelse for ordningen, hvor en række organisationer bl.a. Forbrugerrådet og FDM er repræsenteret, er DPA ikke underlagt samme grad af kontrol og indsigt. Det er her igen værd at understrege, at der ikke er tale om en skattefinansieret ordning, men en ordning, der alene er finansieret af bilisterne i et særskilt forsikringsbidrag.



### **Samlet vurdering**

DBI har som nævnt forståelse for ønsket om at lette de administrative byrder ved ordningen mest muligt – herunder ved en yderligere digitalisering i forhold til den allerede gennemførte.

Af ovennævnte årsager skal man dog være opmærksom på at etableringsomkostningerne vil være langt større end ventet, og at der er tale om en meget forceret og urealistisk indførselsperiode. Der vil være risiko for endnu et kuldsejlet og fejlbehæftet offentligt it-projekt.

Samtidig vil driftsomkostningerne, både til kommuner, Miljøstyrelsen og DPA, efter DBIs opfattelse være betydeligt højere end estimeret i lovforslaget. DBI opfordrer derfor til, at det kraftigt overvejes om besparelsen – ifølge forslaget maksimalt 4 millioner kroner årligt efter fuld implementering og uden etableringsomkostningerne – er reel og tilstrækkelig stor til at et sådant omfattende projekt er formålstjenstligt, frem for at fortsætte den gradvise og driftssikre digitalisering, der er foregået over de seneste år igennem den nuværende ordning. Det vil fastholde erfaring og kompetence på området, sikre en stabil sagsbehandling og tillige ikke risikere at tvinge en lang række borgere og virksomheder til at forholde sig til et nyt, digitalt system på en gang, men kunne sikre en gradvis og smidig overgang.

### **Mulighed for at videresælge skrotbiler til fornyet registrering**

Et element i lovforslaget, som ikke direkte vedrører den forslåede digitalisering, er forslaget om at biler, der oprindeligt er indleveret til skrot, kan videresælges af affaldshåndteringsvirksomheden med henblik på forsats brug. DBI må advare om at konsekvenserne af et sådant forslag både er, at der kan ske misbrug, så borgere, der reelt ønsker deres bil skrottet, vil blive presset eller snydt til at lade den videresælge. Ligeledes må forslaget forventes at udsætte udskiftningen af bilparken, hvilket vil påvirke både miljø og klima negativt.

DBI står naturligvis til rådighed for yderligere oplysninger og uddyber meget gerne ovenstående høringssvar.

Med venlig hilsen



Gunni Mikkelsen  
Adm. direktør

Til Miljøstyrelsen

EOF kan støtte de foreslåede ændringer af Miljøbeskyttelsesloven for så vidt angår ændringerne i forhold til beredskabsplaner (note 4 i høringsbrevet). Vi har ingen bemærkninger til de øvrige dele af lovforslaget.

Med venlig hilsen

**Michael Mücke Jensen**  
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514  
M: +45 2042 2636

[www.eof.dk](http://www.eof.dk)



Følg os på [Twitter](#) og [YouTube](#)



Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Sendt pr. e-mail til [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

2. oktober 2014

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 22

Dir. fax  
+45 45 27 09 88

E-Mail  
LIN@fdm.dk

Sagsnr.  
10-2013-91641

Ref: LIN/

### **Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale, som er læst med interesse. FDM skal herefter fremkomme med vore bemærkninger til forslaget til lovændring.

Den foreslåede ordning forventes at effektivisere administrationen af ordningen og vil dermed være ressourcebesparende; et formål FDM kun kan bakke op om. En effektivisering af ordningen kan forhåbentligt også understøtte, at udtjente biler ikke belaster miljøet unødigt, ligesom muligheden for videre salg af en ellers skrotningsklar bil sikrer, at biler ikke skrottes unødigt, hvilket er positivt for miljøet og samfundet generelt.

FDM støtter op om forslaget til lovændring, forudsat at administrationsomkostningerne ikke stiger, og at den fremtidige administration bliver mindst lige så omkostningseffektiv som den hidtidige ordning.

Med venlig hilsen

Thomas Møller Thomsen  
Administrerende direktør

Direktion

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07  
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Kære Cecilie Spanner Rydeng  
Forbrugerrådet støtter op om lovforslaget, der gerne skulle gøre det administrativt billigere og stadig sikre at miljøet ikke belastes i forbindelse med skrotning af biler. Vi har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Claus Jørgensen**

Seniorrådgiver, miljø og samfundsansvar / Senior Policy Adviser, Environment  
Forbrugerrådet Tænk

T +45 7741 7722 / M +45 2222 7455 / [taenk.dk](http://taenk.dk)  
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet

**Tænk**

Danish Consumer Council

Miljøstyrelsen  
Sendt e-mail til: [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
Kopi til: [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)



### **Hørings svar til udkast til Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse**

Forsikring & Pension finder overordnet, at det er positivt, at der arbejdes på at etablere moderne og effektive løsninger, når det kommer til de administrative processer vedrørende miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og af biler.

Forsikring & Pension finder det også positivt, at forslaget kan have en effekt på fænomener som kloning af biler og grænseoverskridende svindel med skrottede køretøjer.

Samtidig har Forsikring & Pension klart understreget på høringsmødet fredag den 26. september 2014 i Miljøstyrelsen, at der er et stort behov for at inddrage Forsikring & Pension i den videre implementering på bekendtgørelsesniveau.

Forsikring & Pension henstillede til, at den forestående digitalisering sammenkøres med SKAT's motorregister. Overordnet skal det også sikres, at de administrative procedurer lettes for forsikringsbranchen og ikke omvendt. Det skal ligeledes sikres, at branchen får et passende varsel i forbindelse med digitaliseringen.

Forsikringsselskaber står for ca. 35-40.000 ud af de ca. 100.000 biler, der årligt sendes til miljøbehandling. Derfor er der et stort behov for, at forsikringsbranchens forretningsgange tænkes ind, når bekendtgørelsen skal udformes, således at der ikke skabes besværlige procedurer og unødvendige omkostninger for forsikringsbranchen. Lovforslagets standardløsning for borgerne kan ikke anvendes af forsikringsselskaberne.

Som situationen er i dag, har branchen en fuldmagtsløsning med Miljøordning for biler, der sikrer en administrativ smidig proces for forsikringsselskaberne.

Med den foreslåede digitalisering i lovforslaget skal det sikres, at de administrative processer for forsikringsbranchen bliver mindst lige så smidige som i det nuværende system.

09.10.2014

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf. 41 91 91 91  
Fax 41 91 91 92  
[fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk)  
[www.forsikringogpension.dk](http://www.forsikringogpension.dk)

Jacob Nisgaard Larsen  
Chefkonsulent  
Dir. 41 91 91 43  
[jnl@forsikringogpension.dk](mailto:jnl@forsikringogpension.dk)

Vores ref. JNL  
Sagsnr. GES-2008-05121  
DokID 344975

Brancheorganisation  
for forsikringsselskaber  
og pensionskasser

Endelig er det vigtigt at understrege, at når ændringerne gennemføres, skal de varsles mindst 3 måneder før, så forsikringsselskaberne har en fornuftigt mulighed for at tilrette de relevante IT-systemer.

Forsikring & Pension

Vores ref. JNL

Sagsnr. GES-2008-05121

DokID 344975

Med venlig hilsen

Jacob Nisgaard Larsen

Miljøstyrelsen  
Jord og Affald  
Strandgade 29  
1401 København K  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
MST-029-00256

10. oktober 2014

**Vedr. udkast til lovforslag om digitalisering af udbetaling af skrotningsgodtgørelse**  
Genvindingsindustrien (GI) har modtaget ovenstående høring, der giver anledning til følgende bemærkninger.

**Almindelige bemærkninger:**

Indledningsvis vil GI kvitterer positivt for høringsudkastet. Vi er meget glade for at man fra myndigheds side har fokus på en udvikling af digitalisering i forbindelse med udbetaling af skrotningsgodtgørelsen og at man samtidig har valgt at få flyttet ordningen væk fra de danske bilimportører og over i et uvildigt organ som DPA-System.

Fra GIs side er der ingen tvivl om, at Miljøstyrelsen forstår de store udfordringer branchen oplever på området og arbejder for at komme de nuværende uhensigtsmæssigheder på området til livs. Samtidig har GI oplevet, at Miljøstyrelsen har været lydhør overfor branchen og prioriteret den ovenstående opgave. Fra GIs side håber vi meget, at den foreslåede løsning senere vil kunne udvide sig til andre indberetninger og digitale kontroller.

Forslaget giver dog anledning til forskellige kommentarer, som påpeges nedenfor.

**Specielle bemærkninger:**

Det fremgår af side 6. i bemærkninger at sagerne overdrages til MST til viderebehandling i forbindelse med tvivlsspørgsmål. Desværre oplever GI, at når sagerne bliver overdraget er der ingen respons hertil. Det ville være ønskeligt, hvis der fx blev udpeget et særligt organ hertil meget gerne med mulighed for inddragelse af ekspertviden fra branchen.

Af side 7 fremgår det ikke klart hvorledes skrotningsgodtgørelsen udbetales – vil den blive udbetalt sammen med registreringsafgiften eller? Skrotningsgodtgørelsen er jo privat betalte penge og ikke en afgift fra staten, som registreringsafgiften.

På side 9 refereres til Indsamleruddannelsen – en uddannelse som branchen har ventet på i snart 5 år – forventer styrelsen stadig at den bliver til noget?

GI efterlyser en nærmere tidsramme for hvornår man fra myndighedernes side påtænker at lade DPA-system overtage administrationen af ordningen jf. s.11 i bemærkningerne til lovforslaget.

Jf. afsnit 2.3.2. vil vi fra GI side gerne gøre opmærksom på, at det jo er ejerens private penge, der tilbagebetales ved miljøbehandlingen af bilen – hvad vil der fremover ske med den private ejers penge – dette fremgår ikke tydeligt af bemærkninger herom.

Jf. afsnit 2.4.2 omhandler afsnittet det område, hvor der svindles meget i dag, så derfor er GI meget positive overfor forslaget omkring digital behandling af udbetaling af skrotningsgodtgørelsen og ser frem til lige præcis denne del af lovforslaget bliver gennemført, da det så i fremtiden ikke længere vil være muligt at foretage den meget omfattende svindel der i dag



pågår med udbetaling af skrotningsgodtgørelse til trods for at bilen ofte i sidste ende aldrig bliver skrottet i Danmark eller formelt set bliver skrottet mere end en gang. Samtidig er det positivt at der ikke længere stilles krav til befæstet areal og olieudskiller i forbindelse med miljøbehandlingen. Dog er GI ikke enig i muligheden for at omgøre en bil, som skal skrotes til ikke længere at skulle skrotes og til trods for at det af bemærkninger fremgår, at det har været et ønske fra branchen, så er det ikke et forslag GI kan nikke genkendende til. Vil det sige at hvis ejeren har tastet en skrotningsattest hjemmefra vil den senere kunne ændres til salg/eksport af bilen?

GI mener, at det bør overvejes at stille krav til toldsyt inden køretøjet eksporteres. Stilles dette krav vil det betyde at biler, der er i meget dårlig stand og som er affald ikke vil kunne eksporteres som i dag sker i vid udstrækning.

Ifølge afsnit 2.5.2 skal tilsynet finansieret gennem det miljøbidrag som betales via bilforsikringen – burde det ikke være den virksomhed, der eksporterer køretøjet som samtidig betaler for tilsynet?

Jf. 1. afsnit på s.15 så virker det anelse naivt at tror at bilen ikke bliver videresolgt.

Til lovforslaget specielle bemærkninger, herunder til § 1, nr. 1 fremgår det, at der som noget nyt ikke længere kan opnås skrotningsgodtgørelse for en bil, for hvilken der er opnået godtgørelse af registreringsafgiften hos SKAT. I forhold til gældende praksis udbetales dette beløb heller ikke i dag.

Samtidig virker det underligt at det er muligt for nogen at hæve skrotningspræmien og ikke for andre til trods for at de samme kriterier er til stede.

Jf. § 1, nr. 5 er det uklart hvad der vil ske i den situation man tager sin bil med til Danmark og forventer, at betale afgiften, men at dette ikke kan svare sig, Så er ejer ikke berettiget til at modtage godtgørelse, selvom bilen tidligere har været registreret i Danmark i f.eks. 10 år. Hvad sker der så med de penge som ejer har indbetalt tidligere? Det er indbetalt af privatpersonen til et privat foretagende? GI så meget gerne at der kom en klarhed herom.

GI er meget positive overfor at det nu bliver muligt at trække oplysninger omkring, hvilke typer af affald, herunder væsker en miljøbehandler bør være i besiddelse af på baggrund af de miljøbehandlinger vedkommende har foretaget.

Ifølge § 1, nr. 6 er det nu muligt at påklage afgørelser om udbetaling af skrotningsgodtgørelser til Miljøministeren og det finder GI meget positivt og har manglet i den nuværende lovgivning. Dog bør sagen altid som udgangspunkt behandles seriøst.

I henhold til § 1, nr. 7 at kommunerne som udgangspunkt skal foretage op til 100 stikprøvekontroller om året – er det ment for landet 98 kommuner til sammen? da det jo kun svarer til en stikprøve pr. kommune. GI går ud fra at dette ikke umiddelbart er det, som er lovgivers intention. Dog virker oplægget til at være en rigtig god kontrolordning, da man vil fange mange svindelsager her og GI ser gerne at der ved en stikprøvekontrol samtidig kan forekomme supplerende/komplet kontrol, hvis der enten er berettigede formodninger eller direkte konstateringer af unøjagtigheder.

I henhold til udkastet så foreslås det, at Miljøministeriet ønsker i øvrigt generelt at styrke kontrollen med, at bilerne faktisk bliver fysisk skrottet i overensstemmelse med de oplysninger, der skal afgives i det påtænkte digitale it-system.” Denne bestemmelse så GI gerne i stedet blev formuleret som følgende:

”Miljøministeriet ønsker i øvrigt generelt at styrke kontrollen med, at bilerne faktisk bliver fysisk skrottet **og hvordan** i overensstemmelse med de oplysninger, der skal afgives i det påtænkte digitale it-system.”.

Til sikring af, at der vil være overensstemmelse mellem at få godtgjort en skrotningspræmie under præmis af, at bilen fysisk skrotes efter gældende regler, det vil sige at indberetning af affaldsdata

får større opmærksomhed målt op i mod volumen af biler, der tilgår virksomheder contra hvilke affaldsmængder der indberettes, når man statistisk ved, hvad en enkelt bil i snit indeholder af farligt affald.

Afslutningsvis kunne GI godt tænke sig at vide, hvis man tager en godkendt virksomhed i at svindle, eller de har opkrævet penge for miljøbehandling som faktisk ikke er udført, hvilke sanktioner har Miljøstyrelsen påtænkt sig at der skal ske i fremtiden? I dag betyder det at den virksomhed der opfører sig korrekt ikke får pengene. Der bør være nogle sanktionsmuligheder der til sidst ender ud i, at virksomheden mister tilladelsen til miljøbehandling af køretøjer.

GI ser frem til en fortsat dialog med miljømyndighederne omkring den videre udvikling af ordningen og bilskrotområdet generelt og skulle ovenstående give anledning til spørgsmål er I meget velkomne til at rette henvendelse til undertegnet.

Med venlig hilsen

**GenvindingsIndustrien**

**Josefine Thrane Sletten**

Sekretariatschef

Til Miljøstyrelsen  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
cc [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

Islands Brygge 26  
Postbox 1990  
2300 København S  
tif. 33 93 20 00  
fax 33 32 01 74  
[hvr@hvr.dk](mailto:hvr@hvr.dk)  
[hvr.dk](http://hvr.dk)

J.nr. MST-029-00256

10. oktober 2014

**Vedr. forslag til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler mm.**

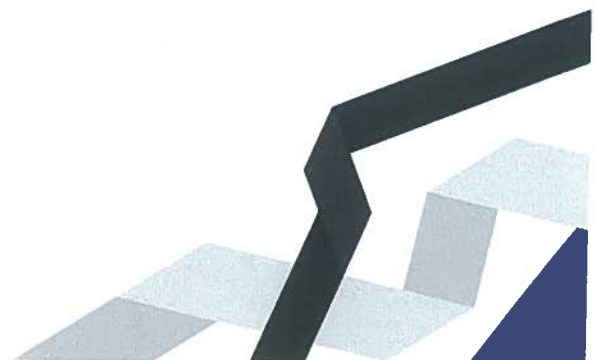
Håndværksrådet har modtaget Miljøstyrelsens høringsmateriale.

Overordnet set er Håndværksrådet positive overfor forslaget om den øgede digitalisering af ordningen, samtidig er det positivt med ændringerne i forhold til administrationen af ordningen.

Håndværksrådet vil samtidig opfordre til en fortsat konstruktiv dialog med branchen i forhold til at implementere de nye tiltag, så det sikres at alle parter oplever en effektivisering, og der er fokus på at sænke de administrative byrder.

Med venlig hilsen

Lars Magnus Christensen



## Til Miljøstyrelsen

Københavns Kommune har modtaget udkast til lovændring om godtgørelse og registrering af biler til ophugning og har følgende kommentarer:

Københavns Kommune finder at lovændringens forslag om, at seneste ejer kan foretage elektronisk registrering ved skrotning af et køretøj, er brugbart og effektivt.

Københavns Kommune finder til gengæld at et andet element i lovændringen er særdeles problematisk både for ophugningsbranchens miljøpåvirkning og for kommunens mulighed for at føre en blot nogenlunde troværdig miljøkontrol:

Det skal efter lovforslaget ikke være sidste ejer, men ophuggeren, som afgør om en indleveret bil skal ophugges eller repareres med henblik på videresalg.

Københavns Kommune har følgende kommentarer baseret på vores praktiske erfaringer som tilsynsmyndighed:

1. Hensigten med reparation og videresalg af skrotbiler er at opnå en ressourcebesparelse.  
Dette vil indebære at gamle biler kører rundt lidt længere, men da de typisk er mere forurenede end nye, vil ressourcebesparelsen (målt i energi) forsvinde, fordi der ikke kommer nye og mere energiøkonomiske biler på gaden.  
Argumentet for en ressourcebesparelse er svagt funderet og begrundes slet ikke i lovforslagets miljøafsnit, pkt. 4.6. Det må derfor antages at den positive miljøeffekt ved videredrift af gamle biler ikke er beregnet eller på anden vis estimeret. Lovforslaget bygger derfor tilsyneladende på en formodning om en ressourcebesparelse.  
Hvor stort energiforbruget til fremstilling af en bil er, er omdiskuteret i livscyklusanalyser, men de fleste undersøgelser viser, at energiforbruget i brugsfasen er væsentligt større end i produktionsfasen. Center for Miljøbeskyttelse har derfor prøvet at estimere energiforbruget ved en ny bil versus fortsat drift af en skrotbil:

	Ny bil	Levetidsforlænget skrotbil	Forskel gammel bil – ny bil	
Produktion af en bil, energiforbrug i liter benzin	500-2500 liter	0 liter		<a href="http://www.thetruthaboutcars.com/2009/08/cash-for-clunkers-the-environmental-cost-of-a-new-car/">http://www.thetruthaboutcars.com/2009/08/cash-for-clunkers-the-environmental-cost-of-a-new-car/</a> <a href="http://portal.unesco.org/education/en/file_download.php/a01355752c9e869a63cc5651084cfa30Cars+and+energy.pdf">http://portal.unesco.org/education/en/file_download.php/a01355752c9e869a63cc5651084cfa30Cars+and+energy.pdf</a>
Levetid	10 år	2 år		Antagelse til eksemplet
Energiforbrug til bilens fremstilling over to leveår	100-500 liter	0 liter	-100 til -500 liter	
Brændstofforbrug	20 km/l	15 km/l		Eget skøn
Kørt distance i to leveår	10000	10000		Antagelse til eksemplet
Forbrug til kørsel	1000 liter	1333 liter	+ 333 liter	
Energimerforbrug ved genbrug af skrotbil, omregnet til liter benzin			-167 liter til +233 liter	

Afhængig af forudsætningen om hvor meget energi, der kræves, for at fremstille en ny bil, kan to års genbrug af en gammel bil give en energibesparelse svarende til 233 liter benzin eller et merforbrug på 167 liter. Regnestykkets begrænsninger taget i betragtning **vurderer Københavns Kommune, at det er tvivlsomt, om det er en energi- og CO2-mæssig fordel at lade skrotbiler køre videre.** For at afgøre om miljøforudsætningen for ministeriets regnestykke kræver i hvert fald en nøjere begrundelse.

- Hvis det ikke er sikkert, at der er en miljøfordel ved at lade skrotbiler køre videre, er det helt sikkert, at det vil forringe færdselssikkerheden, da nye bilers sikkerhedsforanstaltninger alt andet lige er bedre end gamle og slidte bilers.
- Mange ophuggere driver i dag sideordnet salg af biler, ikke mindst til eksport. Ved miljøtilsyn på disse ophuggningspladser er det i dag særdeles vanskeligt for myndigheden at få rede på, hvilke biler på pladserne, som er skal ophugges, og hvilke der er til videresalg. Selv krav om skiltning er svære at håndhæve og bruge i praksis. I

princippet kunne det afgøres via skrotattesterne, men da indehaverne på mange skrotpladser notorisk ikke har styr på deres dokumentation, og da mange ligefrem ser ud til systematisk at forvirre tilsynsmyndigheden, er det i praksis ude i felten særdeles svært at holde skrotbiler adskilt fra gamle salgsbiler.

4. Til trods for denne manglende styring har alle ophuggere har certificerede miljøledelsessystemer. Erfaringer i hele landet viser beklageligvis, at på et stort antal bilophugningsvirksomheder (skønsmæssigt: halvdelen) er denne certificering ikke brugbar for myndigheden og giver et falsk indtryk af styring og orden. Miljøstyrelsen er på tidligere møder informeret om dette problem.
5. Skrotbiler skal opbevares på tæt belægning, mens biler til videresalg ikke skal. Den nye regel vil derfor gøre tilsyn endnu vanskeligere: Er en konkret bil, der ser skrotningsmoden ud, udtaget til reparation og videresalg eller skal den faktisk skrottes? Det skal være tydeligt at biler, som i 2 måneders-perioden afventer reparation og videresalg, skal opbevares på tæt underlag.
6. Ikke afmeldte biler: hvem har ansvaret for afmelding, sidste ejer, der finder sin bil skrotningsmoden, eller ophuggeren, der ønsker at reparere og sælge bilen? Hvem har ansvaret for skader som en indregistreret skrotbil forårsager, så længe den ikke er blevet afmeldt i motorregisteret? I dag er der en frist på 14 dage til afmelding. Hvor lang skal denne frist være i fremtiden? Hvis den bliver to måneder, giver det en særdeles stor usikkerhed for den sidste ejer, såfremt bilen bliver taget ud at køre på gaderne (f.eks. i forbindelse med en prøvetur).
7. Danske bilister oplever fra tid til anden at møde deres gamle, skrottede bil på gaden, dvs. der er blevet svindlet med skrotpræmien. Lovforslagets 2 måneders-regel vil ikke gøre denne trafik mindre (det kan til gengæld være, at den elektroniske afmeldning kan bidrage til bedre styring).
8. Affaldseksport 1: Det er et faktum, at mange bilophuggere i dag har en sideforretning med videreslag af biler til ikke mindst Østeuropa og Afrika. Denne handel gør miljøtilsyn hos bilophuggere særdeles kompliceret. Der er ingen tvivl om, at en del biler, som i dag er afleveret til ophugning og for hvilke, der er udbetalt skrotpræmie, bliver videresolgt og brugt uden for rigets grænser. Den nye 2 måneders-regel vil gøre det endnu mere kompliceret.  
Vi har brug for at reglerne for skrotning og for videresalg af gamle biler bliver enklere, ikke mere komplicerede.
9. Affaldseksport 2: Danmark har et princip om, at dansk affald ikke skal miljøbehandles ved eksport. Citat fra Miljøstyrelsens hjemmeside: " Fakta: Danmark har underskrevet Baselkonventionen, som forbyder eksport af farligt affald fra et OECD-land til et ikke OECD-land. Det skal blandt andet forhindre at 'rige' lande eksporterer deres affaldsproblemer til 'fattige' lande." Københavns Kommune vurderer at når en bilejer vurderer, at bilen ikke kan klare næste bilsyn og derfor afhænder den til en ophugger, er bilen i langt de fleste tilfælde faktisk så ringe, at den reelt er affald. Reparation til danske lønninger er ikke lønsom, for ellers ville den jo være blevet istandsat. Ergo er den affald og skal skrottes.
10. Affaldseksport 3: Når skrottede biler kører videre i andre lande, dvs. i tredjeverdens lande og i Østeuropa, har vi ikke sikret en miljømæssigt sikker bortskaffelse af bilens dele, brugte motorolie, batterier mv. Vi kan tværtimod være særdeles sikre på, at en del af bortskaffelsen vil bestå i deponering af plast og afbrænding af miljøfarligt affald.
11. Københavns Kommune oplever ved sine miljøtilsyn hos autoophuggere, at der generelt er problemer ved at skelne mellem skrot og køretøjer til genbrug. Vi opfordrer derfor Miljøstyrelsen til at ændre lovgivningen, så bilsalg og ophugning ikke må foregå i samme virksomhed eller fra samme adresse.

Med venlig hilsen

**Johan Galster**  
Akademiingeniør  
virksomhed - Team Kapitel 5

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Byens Anvendelse

Njalsgade 13  
Postboks 380  
2300 København S

Direkte 2630 0648  
Email [jogals@tmf.kk.dk](mailto:jogals@tmf.kk.dk)  
Web [www.kk.dk](http://www.kk.dk)  
EAN 5798009595959



**SHARING**  
**COPENHAGEN 2014**  
BE PART OF THE SOLUTION

Miljøstyrelsen - [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

Kopi til [cespa@mst.dk](mailto:cespa@mst.dk)

København, den 10. oktober 2014

### **Høringssvar under henvisning til journalnr. MST-029-0256**

Miljøordning for biler afgiver hermed høringssvar i forbindelse med den forslåede ændring af "Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse".

#### **Overordnede overvejelser**

Miljøordning for biler takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med ovenstående lovforslag. Forslaget betyder, hvis gennemført, en grundlæggende omlægning af administrationen af skrotningsgodtgørelsen, således som den har fungeret siden ordningens start i 2000.

Der er således tale om et vidtrækkende lovforslag, der vil påvirke såvel administrationen, branchen og de 125.505 bilejere, der i 2013 var i kontakt med ordningen.

Miljøordning for biler ser overordnet positivt på den præsenterede motivation bag forslaget, nemlig ønsket om at sikre så effektiv og smidig administration af ordningen som muligt.

Miljøordning for biler har gennem sekretariatet hos De Danske Bilimportører (DBI), været ansvarlig for driften af ordningen og har dermed betydelig erfaring på området. Miljøordning for biler ej heller sekretariatet har været inddraget i drøftelser med Miljøministeriet eller Miljøstyrelsen vedr. ændringerne i ordningen inden fremlæggelsen af ovenstående lovforslag.

Miljøordning for biler har således heller ikke haft mulighed for at komme med forslag til, hvordan evt. ændringer af administrationen af ordningen ville kunne gennemføres. Dette til trods for at driften af sekretariatet for Miljøordningen for Biler i flere omgange, bl.a. gennem en øget digitalisering, har effektiviseret driften af ordningen betragteligt. Gennem disse effektiviseringer har sekretariatet sikret, at ordningen uden øgede administrative omkostninger har kunnet behandle et stærkt stigende antal sager (91.712 i 2007 til 125.505 i 2014). En sags mængde som Miljøstyrelsen, i forbindelse med ændringen af bidragssatser og skrotningsgodtgørelse, selv forudsagde ville stige med gennemsnit 8% om året i de kommende år.

Miljøordning for biler endvidere sikret, at sekretariatet med ekspeditionen af udbetalingerne uden tilførsel af ekstra ressourcer har været i stand til at behandle en betydelig



mængde af dispensationssager, der blev et resultat af ændringen i bekendtgørelse 1234 af 5. november 2010.

Samlet set er der således sket en meget betydelig produktivitetsforbedring i Miljøordning for Biler igennem de senere år, og det giver derfor anledning til underen, at man vælger at foreslå den nuværende administration nedlagt uden forudgående dialog omkring ordningen, og evt. ændringer inden for den nuværende og hidtil meget succesfulde ramme for administration af ordningen.

Af hensyn til den rette kontekst skal det for en god ordens skyld understreges, at Miljøordning for Biler som bekendt ikke er en skattefinansieret ordning. Ordningen finansieres derimod af bilisterne via et obligatorisk bidrag, der opkræves sammen med ansvarsforsikringen. Det er disse midler fra bilisterne, der finansierer såvel udbetalingerne fra ordningen som administrationen.

### **Det konkrete forslag**

#### **Udvikling af et nyt it-system**

I lovforslaget forslås en omfattende digitalisering af den nuværende proces. Miljøordning for biler har forståelse for ønsket om moderne sagsbehandling, men det fremsatte forslag giver anledning til visse betænkeligheder.

Først og fremmest ligger man i forslaget op til udvikling af et helt nyt og ganske omfattende it-system. Systemet forventes at koste 1 million kroner og være klar i en beta version allerede 1. juli 2015 for så at overtage opgaverne fuldstændigt fra det nuværende sekretariat allerede 1. januar 2016.

Miljøordning for biler er skeptiske over for det realistiske i disse tidsterminer kombineret med et lavt estimat for omkostningerne.

Et nyt it-system der skal kunne varetage den overvejende mængde af sagsbehandlingen, vil der være tale om et relativt stort og kompliceret system, hvor både borgere og skrot-handlere skal kunne underskrive, hvor det skal integreres med andre myndigheders systemer (SKAT, CVR og Affaldsregisteret), og hvor borgerne skal have mulighed for anvendelse af flere forskellige former for identifikation.

Systemet skal ligeledes kunne håndtere forskellige udbetalinger – herunder til privatpersoner, offentlige myndigheder, forsikringsselskaber m.v., hvilket komplicerer systemet.

Der er således tale om et komplekst system og på en ingen måde en standard- eller hyldevare, og systemet skal altså særligt udvikles og efterfølgende vedligeholdes af leverandøren. Denne opgave er efter Miljøordning for biler opfattelse noget optimistisk at forestille sig løst med en budgetramme på 1 million kr. når dette skal dække både udvikling af et nyt it samt implementeringen af hele omlægningen.

#### **Driften af et nyt it-system**

Der forventes en samlet besparelse på 4 millioner kroner årligt, når digitaliseringen er helt gennemført. Forslaget mangler dog at redegøre for hvorledes kommunerne skal kompenseres for de øgede tilsynsopgaver, der er forudsat i det nye system. Omkostningerne hertil fremgår ikke af lovforslaget.

Miljøordning for biler er således bekymrede for at de budgetterede driftsomkostninger ikke er realistiske. Tillige må det overvejes, om det reelt – særligt i lyset af den optimistiske tidshorisont for udvikling og implementeringen af det nye system, reelt vil være muligt at digitaliserer og rationaliserer driften i det omfang, der er beskrevet.

Skrotning af biler er for den enkelte borger ikke en hyppig begivenhed, hvorfor der tillige må forventes en betydelig rådgivningsopgave – også i forhold til anvendelsen af den digitale selvbetjeningsløsning. Dette forhold kan risikere at medføre forøgede omkostninger end estimeret i forslaget.

#### **Overtagelsen af opgaverne i DPA**

Miljøordning for biler har principielt ingen holdning til placeringen af de administrative opgaver i Miljøordning for Biler. Miljøordning for biler og vores sekretariat i DBI har været glade for at drive ordningen gennem de sidste 14 år, men overdrager gerne opgaven til DPA eller en anden instans.

Miljøordning for biler ser umiddelbart på to problematiske forhold ved den forslåede omlægning, således som forslået i lovforslaget.

Der vil ske et tab af hele den ekspertise, der er opbygget i den nuværende ordning. Dermed vil stort set alt detailekspertise i forhold til sagsbehandlingen forsvinde. Det vil medføre en risiko for en langsommere sagsbehandling, tab af værdifulde erfaringer og i overgangsperiode ligeledes ekstra administrationsudgifter.

Derudover finder Miljøordning for biler det bekymrende, at man med overførslen af ordningen reducerer kontrollen med ordningen fra de bilister, der betaler for driften. Hvor der i dag er en selvstændig bestyrelse for ordningen, hvor en række organisationer bl.a. Forbrugerrådet, forsikringsbranchen og FDM er repræsenteret, er DPA ikke underlagt samme grad af kontrol og indsigt. Det er her igen værd at understrege, at der ikke er tale om en skattefinansieret ordning, men en ordning, der alene er finansieret af bilisterne i et særskilt bidrag som forsikringsselskaberne opkræver sammen med den lovpligtige ansvarsforsikring. Netop forsikringsbranchen er en vigtig aktør - dels fordi forsikringsselskaberne opkræver miljøbidraget sammen med ansvarsforsikringen, dels fordi forsikringsselskaberne er involveret i en meget stor andel af de biler, der udbetales godtgørelse til.

#### **Samlet vurdering**

Miljøordning for biler har som nævnt forståelse for ønsket om at lette de administrative byrder ved ordningen mest muligt – herunder ved en yderligere digitalisering i forhold til den allerede gennemførte.

Af ovennævnte årsager skal man være opmærksom på at etableringsomkostningerne kan blive langt større end ventet samt at der er tale om en kort periode for implementeringen af it-projektet.

Såfremt driftsomkostningerne til kommuner, Miljøstyrelsen og DPA samtidig vurderes at være optimistiske i forslaget, bør man i det mindste overveje om besparelsen – maksimalt 4 millioner kroner årligt efter fuld implementering og uden etableringsomkostningerne – er realistisk og tilstrækkelig stor til at et sådant omfattende projekt er formålstjenligt, frem for at fortsætte den gradvise og driftssikre digitalisering, der er foregået over de seneste år igennem den nuværende ordning. En fortsættelse vil fastholde erfaring og kompetence på området, sikre en stabil sagsbehandling.

Miljøordning for biler står naturligvis til rådighed for yderligere oplysninger og uddyber meget gerne ovenstående høringssvar.

Med venlig hilsen



Pva. bestyrelsen for Miljøordning for biler  
Ganni Mikkelsen  
Sekretariatschef

Til Miljøministeriet

Hermed hørings svar til **Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse.**

Jeg gør opmærksom på at det er mit personlige hørings svar ud fra mine erfaringer som konsulent for de brancher der er påvirket af lovforslaget..

På grund af den knappe tid har jeg kun kunnet koordinere mit svar med få af branchens medlemmer, så derfor står det for min egen opfattelse.

Med venlig hilsen  
Per Edgar Jørgensen  
8627 1990  
2678 8520

Per Edgar Consulting  
Per Edgar Jørgensen  
Kransmarksvej 8  
9550 Mariager  
86 27 19 90 – 26 78 85 20  
[peredgar2@mail.dk](mailto:peredgar2@mail.dk)

Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
2100 København K

10.10.2014

**MST-029-00256 Høringssvar til lovforslag:  
Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning  
og skrotning af biler og lov om miljøbeskyttelse**

Som konsulent for virksomheder der miljøbehandler og skrotter biler har jeg følgende kommentarer til lovforslaget.

**Digitalisering:**

Det er min opfattelse at branchen generelt ser det som en forbedring at gennemføre en digitalisering af skrotningsordningen. Der er dog nogen betænkelighed overfor en Nem-Id løsning ude hos den enkle miljøbehandler. Det er ikke alle steder hvor de fysiske forhold gør det let at foretage den beskrevne digitale rapportering. Det er derfor vigtigt at tage interesseorganisationerne med på råd, når den endelige løsning skal implementeres.

Reglen med en 2 måneders salgsperiode, finder de fleste som for kort, hvor en periode på 6 måneder vil være at foretrække.

**Tilsyn og certificering:**

Det foreslåede uanmeldte tilsyn synes ikke at være i overensstemmelse med de almindelige love om tilsyn på privat grund.

Her skal der gøre opmærksom på, at alle autoophuggere skal ifølge loven være ISO certificerede og de fleste er ISO14001 Miljøledelse certificerede. Når man er ISO14001 certificeret bliver man hvert år auditeret af et certificerende organ som Det Norske Veritas og BVQI. Et af punkterne i auditeringen er en kontrol af, at man lever op til lovgivningen. Hvis loven er tydelig formuleret omkring forholdene ved salgsbiler, vil det være muligt at de certificerende organer kan foretage den nødvendige kontrol af lovoverholdelse, således at dette ikke skal belaste kommunernes tilsyn.

**Affaldsregister og affaldsdatasystemet:**

Der har været en stor usikkerhed om autoophuggere skal være registreret i affaldsregisteret og fra Miljøministeriet har den sidste udmelding, at det kun er autoophuggere der modtager skrotbiler fra erhvervsvirksomheder der skal være registreret.

Loven lægger op til at alle autoophuggere skal være registreret i affaldsregisteret og årligt skal indrapportere de indsamlede data, som jo kun er modtagne skrotbiler. Affaldsdatasy-

**Per Edgar Consulting**  
**Per Edgar Jørgensen**  
**Kransmarksvej 8**  
**9550 Mariager**  
**86 27 19 90 – 26 78 85 20**  
[peredgar2@mail.dk](mailto:peredgar2@mail.dk)

stemet stiller ikke krav om at rapportere, hvad man har afleveret til shredder virksomheder, da disse data kommer fra modtageren af skrotbilerne til videre behandling.

Ved digitaliseringen af skrotningsordningen har autoophuggerne allerede rapporteret hvad de har modtaget af skrotbiler, så det vil være en dobbeltregistrering at indrapportere dette igen til affaldsdatasystemet, så man må formode at disse data automatisk overføres til affaldsdatasystemet.

Det affaldsdatasystemet mangler for at kunne beregne demonteringsprocenter m.m. er det antal miljøbehandlede biler der er afleveret til shredder virksomheder da vægten allerede er opsamlet i systemet, såfremt der er en entydig EAK-kode for modtagne skrotbiler.

Det synes at være et stort krav at forlange at rene autoophuggere skal belastes med oprettelse i affaldsregister og indrapportere affaldsdata i systemet når det kun drejer sig om mængden af skrotbiler leveret til shredder virksomheder. Affaldsdatasystemet bør udbygges med en mulighed for at indlæse antal sammen med vægten af modtagne skrotbiler til shredder virksomhederne.

#### **Afslutning:**

Jeg håber at mine kommentarer til lovforslaget kan bidrage positivt til i den endelige udformning af loven. Jeg vil endnu engang understrege at det er vigtigt at inddrage interesseorganisationerne når den endelige løsning skal implementeres.

**Med venlig hilsen**

**Konsulent**

**Per Edgar Consulting**

**Per Edgar Jørgensen**

**Mariager den 10.10.2014**