

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

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

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

2. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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

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

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

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

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

3. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

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

4. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

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

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