

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

Til nr. 6

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

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

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

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

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

Til nr. 7

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

Til § 2

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