

Miljøprojekt Nr. 660 2002

Evaluering af bilskrotordningen

Grethe Føns Hjortbak, Stig Hirsbak og Niels Juul Busch
Rambøll A/S

Miljøstyrelsen vil, når lejligheden gives, offentliggøre rapporter og indlæg vedrørende forsknings- og udviklingsprojekter inden for miljøsektoren, finansieret af Miljøstyrelsens undersøgelsesbevilling.

Det skal bemærkes, at en sådan offentliggørelse ikke nødvendigvis betyder, at det pågældende indlæg giver udtryk for Miljøstyrelsens synspunkter.

Offentliggørelsen betyder imidlertid, at Miljøstyrelsen finder, at indholdet udgør et væsentligt indlæg i debatten omkring den danske miljøpolitik.

Indhold

FORORD	5
SAMMENFATNING OG KONKLUSIONER	7
SUMMARY AND CONCLUSIONS	11
1 INDLEDNING	15
1.1 FORMÅL	15
1.2 BAGGRUND	15
1.3 ORGANISERING	16
1.4 RAPPORTSTRUKTUR	16
2 DEN "NYE" BILSKROT-ORDNING	19
2.1 MILJØORDNING FOR BILER	19
2.2 LOVGIVNING OM BILSKROT-ORDNINGEN	19
2.3 OPHUGNINGSGODTGØRELSE	20
2.4 REGLER VEDR. HERRELØSE BILER	20
2.5 REGLER VEDR. HENSTILLEDE BILER	20
3 BIL-KREDSLØBET	23
3.1 OVERORDNET BESKRIVELSE AF BIL-KREDSLØBET	23
3.2 AFGRÆNSNING OG DEFINITIONER	25
3.2.1 <i>Importerede biler</i>	25
3.2.2 <i>Dansk producerede biler</i>	25
3.2.3 <i>Indregistrerede biler</i>	25
3.2.4 <i>Afmelding af biler</i>	25
3.2.5 <i>Midlertidigt afmeldte biler</i>	25
3.2.6 <i>Herreløse biler</i>	25
3.2.7 <i>Henstillede biler</i>	26
3.2.8 <i>Miljøordning for Biler</i>	26
4 IMPORT OG EKSPORT AF BILER	27
4.1 NETTOIMPORT AF NYE BILER	27
4.2 IMPORT OG EKSPORT AF BRUGTE BILER	28
4.3 REGISTRERET IMPORT AF BRUGTE BILER	28
4.3.1 <i>Registreret eksport af brugte biler</i>	29
4.3.2 <i>Illegal import og eksport af biler</i>	30
4.4 DANSK PRODUKTION AF BILER	31
5 REGISTRERING AF BILER	33
5.1 NYREGISTRERING AF BILER	33
5.2 GENREGISTRERINGER	35
5.3 BESTANDEN AF BILER	35
5.4 AFMELDING AF BILER	36
5.5 MIDLERTIDIG AFMELDING AF BILER	37
5.6 BEREGNET AFGANG AF BILER	37
6 OPGØRELSE AF BILER SENDT TIL OPHUGNING	39
6.1 BILOPHUGNINGSVIRKSOMHEDER	39

6.2	REGISTREREDE OPHUGNINGSVIRKSOMHEDER	39
6.3	IKKE-REGISTREREDE OPHUGNINGSVIRKSOMHEDER	40
7	UNDERSØGELSE AF HERRELØSE OG HENSTILLEDE BILER	41
7.1	TIDLIGERE OPGØRELSE AF HERRELØSE OG HENSTILLEDE BILER	41
7.2	SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE	42
7.3	OPGØRELSE OVER HERRELØSE BILER	42
7.3.1	<i>Herreløse biler i provinskommunerne</i>	42
7.3.2	<i>Herreløse biler i Københavns Kommune</i>	43
7.4	BEREGNING AF HERRELØSE BILER I DANMARK	44
7.4.1	<i>Ekstrapolering af antal herreløse biler pr. 1.000 indbygger</i>	45
7.4.2	<i>Ekstrapolering af antal herreløse biler pr. kommune</i>	45
7.4.3	<i>Ekstrapolering af antal herreløse biler afhængig af indsats mod skrotbiler</i>	46
7.4.4	<i>Resultat</i>	47
7.5	OPGØRELSE AF HENSTILLEDE BILER	47
7.5.1	<i>Afgang fra bestanden af henstillede biler</i>	48
8	SAMLET VURDERING	51
8.1	SAMLET BALANCE	51
8.2	KONKLUSION	55
8.2.1	<i>Effekten af den "nye" bilskrot-ordning</i>	55
8.2.2	<i>Reduktion af herreløse og henstillede biler</i>	55
	<u>Annex 1 Referenceliste</u>	57
	<u>Annex 2 Spørgeskema om bilskrotordningen</u>	58
	<u>Annex 3 Udbetaling af godtgørelse i forhold til afmelding</u>	60
	<u>Annex 4 Kommuner omfattet af spørgeskema-undersøgelse</u>	61
	<u>Annex 5 Herreløse biler i en række kommuner</u>	62
	<u>Annex 6 Betaling for bortskaffelse af de herreløse biler og findested</u>	64
	<u>Annex 7 Data for kommuner, herreløse biler og indbyggere</u>	65
	<u>Annex 8 Oversigt over klager over henstillede biler</u>	66

Forord

Miljøstyrelsen har på anmodning fra Miljøministeren igangsat denne evaluering af den "nye" bilskrot-ordning, der trådte i kraft d. 1. juli 2000.

I forbindelse med projektet har der været nedsat en følgegruppe med følgende sammensætning:

- Peter Grau, Miljøstyrelsen, formand
- Bent Mikkelsen, Miljøordning for Biler
- Jørgen Jørgensen, Forenede Danske Motorejere
- Niels Remtoft, Kommunernes Landsforening
- Grethe Føns Hjortbak, RAMBØLL
- Stig Hirsbak, RAMBØLL
- Niels Juul Busch, RAMBØLL.

Følgegruppen har bistået med råd, vejledning og data samt kommenteret rapporten under dens opbygning. RAMBØLL har fungeret som konsulent på opgaven.

Sammenfatning og konklusioner

Formålet med projektet

Formålet med projektet har været at evaluere den "nye" bilskrot-ordning med henblik på at tilvejebringe dokumentation for i hvilket omfang lovens sigte er opfyldt.

Evalueringen omfatter således en undersøgelse og vurdering af ordningens effektivitet hvad angår aflevering af biler til affaldshåndtering hos registrerede ophugningsvirksomheder samt reduktion af antallet af biler henstillet på offentlige arealer – "herreløse biler" – og biler henstillet på privat ejendom – "henstillede biler".

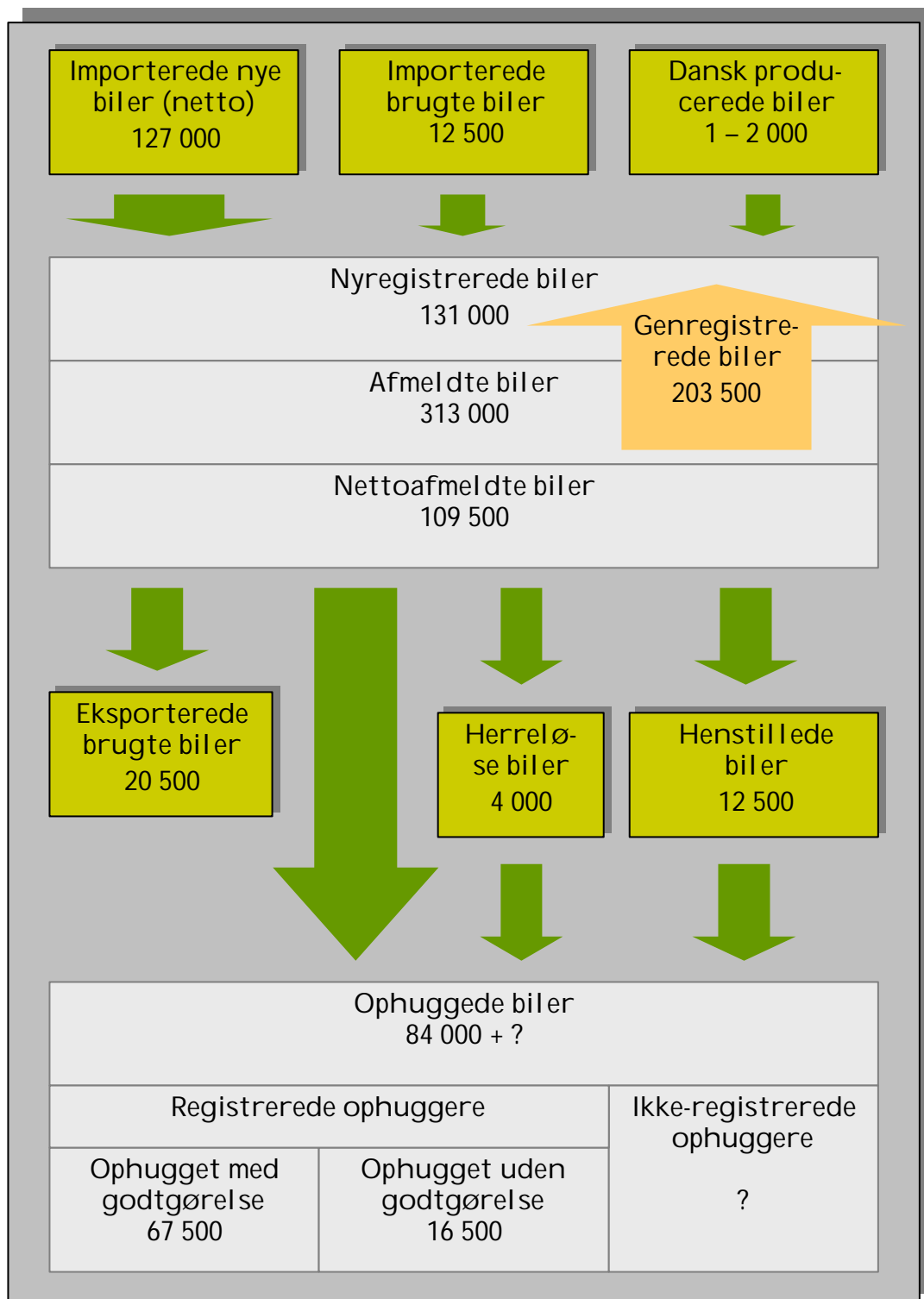
Evalueringen er gennemført for perioden 1. juli 2000, hvor den "nye" bilskrot-ordning trådte i kraft, og et år frem. Desuden omfatter evalueringen kun de køretøjer der er omfattet af ordningen, hvilket vil sige personbiler og varevogne op til 3,5 tons.

Evalueringen er baseret på oplysninger indsamlet fra en række kilder, herunder Danmarks Statistik, Centralregistret for Motorkøretøjer, Dansk Autogenbrug samt Miljøordning for Biler, som administrerer den "nye" bilskrot-ordning. Desuden er der indsamlet oplysninger fra kommunerne via spørgeskemaer som er sendt til 80 kommuner.

Bilkredsløbet

På baggrund af de indsamlede oplysninger er der udarbejdet et overblik over kredsløbet for bilen i Danmark, herunder antallet af herreløse og henstillede samt andre udtjente biler som tilføres autoophuggerne. Resultatet fremgår af diagrammet nedenfor. Diagrammet angiver antallet af biler, der har passeret igennem de pågældende faser i den undersøgte periode (1. juli 2000 – 30. juni 2001)

Fig. 1: Oversigt over strømmen af biler i perioden 1. juli 2000 – 30. juni 2001.



Ud af de 109 500 biler der netto er afmeldt i perioden er mindst 20 500 eksporteret som brugte biler. Dette betyder, at antallet af udtjente biler til ophugning udgør højst 89 000 biler, hvoraf 68 500 skønnes at være personbiler og 20 500 varevogne. I perioden er der udbetalt ophugningsgodtgørelse for 62 000 personbiler og 5 500 varevogne, altså i alt 67 500 køretøjer. Der er efter d. 30.6.2001 udbetalt godtgørelse for ca. 7 000 biler, som er afmeldt indenfor perioden.

I perioden er der ophugget 84 000 biler hos registrerede ophuggere, heraf er 4 000 stk. "herreløse" biler og 12 500 stk. "henstillede" biler; resten er afmeldte biler der leveres fra privatpersoner, autoværksteder eller brugtvognsforhandlere. Dertil kommer et ukendt antal, som er eksporteret som brugte biler eller afhændet til ikke-registrerede ophuggere.

Ud af 84 000 biler, der er sendt til ophugning, er der udbetalt ophugningsgodtgørelse for 67 500 af bilerne, mens resten ikke har modtaget godtgørelse, i de fleste tilfælde fordi de er afmeldt inden den "nye" bilskrot-ordning trådte i kraft.

Det bemærkes, at tallene for herreløse og henstillede biler er forbundet med en del usikkerhed, da der ikke foretages en systematisk landsdækkende registrering af disse biler. Desuden har det ikke været muligt at få pålidelige data om hvor mange biler der går via ikke-registrerede ophuggere. Det skønnes dog at antallet er meget lavt, da de fleste ophuggere er omfattet af Miljøordning for Biler. Nogle af de herreløse biler henstilles af uautoriserede ophuggere. Disse herreløse biler indsamles ofte af kommunerne, hvorved bilerne tilføres registrerede ophuggere.

Konklusion

Ud fra de indsamlede oplysninger kan det konkluderes, at ca. 84% af de udtjente biler, som ikke eksporteres, ophugges af registrerede ophuggere med udbetaling af ophugningsgodtgørelse. Inden for den undersøgte periode har andelen været høj for personbiler (91%), men lav for varevogne (27%). Det vides, at der eksporteres en del brugte biler, uden at dette registreres hos Danmarks Statistik.

På baggrund af de indsamlede oplysninger synes der at have været en mindre nedgang i antallet af herreløse biler i København, mens der for landet som helhed ikke kan registreres en nedgang. Der er dog en betydelig usikkerhed om antallet af herreløse biler fordi indsamlingen af disse biler tidligere blev varetaget af politiet og nu varetages af kommunerne som vejmyndighed. Desuden er det reelle antal herreløse biler lavere end det registrerede antal, fordi en del af bilerne er midlertidigt afmeldte biler som bilejeren ulovligt har henstillet på offentlig vej.

Der er henstillet et anseeligt antal biler i haver m.v. På baggrund af de indsamlede data skønnes, at der er en pulje i størrelsesorden 50 000 henstillede biler, og at der ud af denne pulje er afleveret omkring 12 500 stk. til ophugning i den undersøgte periode. Der synes at være en tendens til, at der afleveres flere henstillede biler til ophugning i kommuner, der har oplyst om den "nye" bilskrot-ordning.

Summary and conclusions

The objective of the project

The objective of this study is to evaluate the “new” Danish vehicle scrapping scheme with the aim to provide documentation to which extend the purpose of the vehicle scrapping law has been fulfilled.

The evaluation includes an investigation and an assessment of the efficiency of the vehicle scrapping schemes with respect to the number of end of life vehicles delivered to registered dismantlers as well as the reduction in the number of vehicles abandoned in the public areas and the number of vehicles stored on private properties.

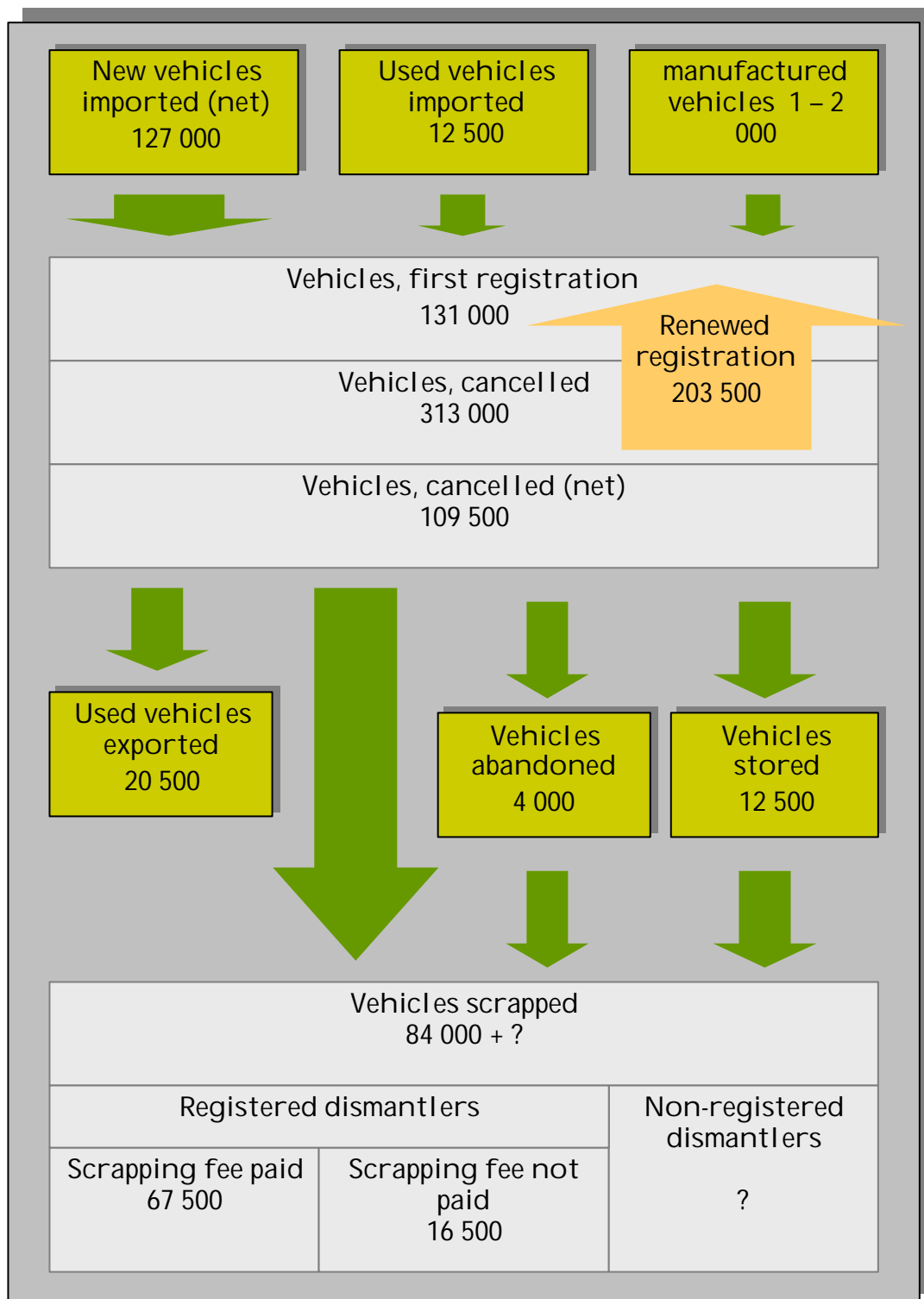
The evaluation covers the period from 1 July 2000 where the “new” vehicle scrapping scheme was introduced, and one year ahead. Furthermore, the evaluation only includes those vehicles that are included of the scheme, meaning personal cars and delivery vans up to a total weight of 3.5 tonnes.

The evaluation is based on information and data from among others the Danish Statistical Bureau, the Central Motorvehicle Register, Danish Auto Recycling and the Danish Environmental Facility for Vehicles which is managing the vehicle scrapping scheme.

The flow of motor vehicles

Based on the information gathered the overview of the flow of motor vehicles can be described as shown in fig. 2 below, including numbers of abandoned and stored vehicles, as well as vehicles delivered to dismantlers. The diagram shows the number of vehicles in the different phases of the vehicle flow during the period of investigation.

Fig. 2: The flow of vehicles during the period, 1 July 2000 – 30 June 2001.



The net total number of vehicles cancelled from the Central Motorvehicle Register includes at least 20 500 used vehicles that have been exported. This means that the number of end of life vehicles for scrapping is approximately 89 000 vehicles, including 68 500 cars and 5 500 vans. In the same period vehicle scrapping fees have been paid for 62 000 cars and 5 500 vans. After 30 June 2001 it is expected that scrapping fee for another 7 000 vehicles will be paid due to the fact that these vehicles have been cancelled from the Central Motorvehicle Register during the period.

Within the period 84 000 vehicles have been scrapped at registered dismantlers, including 4 000 “abandoned” and 12 500 “stored” vehicles. The remaining number of vehicles have been delivered by vehicle owners, vehicle repair workshops and dealers of used vehicles.

Scrapping fee has been paid for 67 500 vehicles out of a total of 84 000 vehicles scrapped. The remaining vehicles did not receive scrapping fee most likely because they were cancelled from the Central Motorvehicle Register before the scrapping scheme was introduced.

It should be emphasised that the figures for “abandoned” vehicles and “stored” vehicles are rough estimates. Furthermore, it has not been possible to collect reliable data from the non-registered dismantlers, but the number of vehicles scrapped by these dismantlers are considered as low. However, some of the vehicles are abandoned in public areas after dismantling valuable spare part. These vehicles are later on collected by the municipality and brought to a registered dismantler.

Conclusion

Based on the information collected during the project it is concluded that about 84% of end of life vehicles, that are not exported, are scrapped by registered dismantlers with the payment of scrapping fee. Within the period 91% of cars have been scrapped while only 27% of vans have been scrapped by registered dismantlers.

With regard to “abandoned” vehicles in Copenhagen the number seems to have been reduced, while this is not likely to be the case in the country as a whole. However, the figures must be considered as indicative as there are no comprehensive register of these vehicles. Furthermore, the actual number of abandoned vehicles is lower than the above mentioned, because some of the abandoned vehicles provisionally are cancelled from the Central Motorvehicle Register.

A considerable number of vehicles are stored in gardens etc. Based on the collected data it is estimated that around 50 000 vehicles are stored, and that about 12 500 of them have been scrapped during the investigation period. There seems to be a tendency that more vehicles are sent to dismantlers in municipalities, where information about the “new” vehicle scrapping scheme has been disseminated.

1 Indledning

1.1 Formål

Formålet med projektet er at evaluere den ”nye” bilskrot-ordning med henblik på at tilvejebringe dokumentation for i hvilket omfang lovens sigte er opfyldt.

Hensigten med loven har været at fremme afleveringen af udtjente person- og varebiler til korrekt affaldshåndtering hos registrerede autoophuggere, samt at reducere antallet af udtjente biler henstillet på offentlige og private arealer.

Evalueringen omfatter således en undersøgelse og vurdering af ordningens effektivitet hvad angår aflevering af biler til affaldshåndtering hos registrerede ophugningsvirksomheder samt reduktion af antallet af biler henstillet på offentlige og private arealer.

Målet med evalueringen har været at vurdere om og i hvilket omfang ordningen:

- Har medført en reduktion i antallet af biler henstillet på offentlige arealer (herreløse biler).
- Har medført en reduktion i antallet af udtjente biler, der henstår på private ejendomme (henstillede biler).
- Har medført en stigning i antallet af udtjente biler, der er afleveret til ophugning på registrerede ophugningsvirksomheder med udbetaling af skrotningsgodtgørelse til følge.
- Har medført en ændring i antallet af at herreløse og henstillede person- og varebiler, der afleveres til affaldshåndtering på en registreret ophugningsvirksomhed uden udbetaling af skrotningsgodtgørelse.

Projektet er afgrænset til de biltyper der er omfattet af ”Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler”, hvilket vil sige personbiler beregnet til højst 9 personer og varevogne med totalvægt på ikke over 3 500 kg.

Tidsmæssigt er evalueringen afgrænset til perioden fra 1. juli 2000 til 1. juli 2001. dvs. det første år ordningen har fungeret.

1.2 baggrund

Folketinget vedtog med lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler at gennemføre en ordning med sigte på at fremme aflevering af udtjente person- og varebiler til korrekt affaldshåndtering hos registrerede autoophugningsvirksomheder.

Formålet med ordningen er at minimere antallet af henstillede bilvrag, herunder herreløse biler, på offentlige og private arealer samt at sikre en miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering af udtjente biler.

Reglerne om affaldshåndtering af motordrevne køretøjer er fastsat i bekendtgørelse nr. 141 af 25. februar 2000 om indbetaling af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler og bekendtgørelse nr. 860 af 29. november 1999 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra.

I juni 2000, umiddelbart inden regelsættet trådte i kraft og i december 2000 blev der gennemført informationskampagner om ordningen. Der blev desuden afholdt et orienteringsmøde med deltagelse af virksomheder, der var registreret eller som forventedes registreret efter bestemmelserne i § 5 i bekendtgørelse nr. 860. Endvidere udsendtes en orientering om de to bekendtgørelser med Miljøstyrelsens fortolkning af en række bestemmelser i de to bekendtgørelser.

Miljø- og energiministeren har besluttet at ordningen skal evalueres efter, at den har virket et års tid.

1.3 organisering

Projektet er gennemført af RAMBØLL, Afdelingen for Virksomhedsmiljø. Fra RAMBØLL har medvirket Grethe Føns Hjortbak, Stig Hirsbak og Niels Juul Busch, med sidstnævnte som projektleder.

I forbindelse med projektet har været nedsat en følgegruppe med følgende sammensætning:

- Peter Grau, Miljøstyrelsen, formand
- Bent Mikkelsen, Miljøordning for Biler (MOB)
- Jørgen Jørgensen, Forenede Danske Motorejere (FDM)
- Niels Remtoft, Kommunernes Landsforening (KL)
- Grethe Føns Hjortbak, RAMBØLL
- Stig Hirsbak, RAMBØLL
- Niels Juul Busch, RAMBØLL.

Følgegruppen har bistået med råd, vejledning og data samt kommenteret rapporten under dens opbygning.

1.4 rapportstruktur

Rapporten indledes med en kort gennemgang af den "nye" bilskrot-ordning (kapitel 2).

Dernæst følger i kapitel 3 en overordnet beskrivelse af bil-kredsløbet, for at etablere et overblik over de væsentlige strømme, hvorigennem biler kanaliseres. Desuden defineres de væsentligste begreber, der anvendes i rapporten.

I kapitel 4 følger opgørelser over import og eksport af nye og brugte biler, for at belyse de væsentligste input og outputs til og fra bilparken.

I kapitel 5 opgøres antallet af biler, der registreres og afmeldes i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Kapitel 6 indeholder en opgørelse af de biler, som sendes til ophugning.

I kapitel 7 er resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse om herreløse og henstillede biler i en række danske kommuner sammenfattet.

Til sidst i kapitel 8 er der opstillet en samlet balance for bil-kredsløbet, baseret på de data der er præsenteret i de øvrige kapitler. Dette kapitel indeholder desuden konklusioner.

2 Den "nye" bilskrot-ordning

Den 1. juli 2000 trådte den "nye" bilskrot-ordning i kraft. Formålet med denne ordning er at sikre, at udtjente biler bringes til ophugning hos ophugningsvirksomheder, der kan gennemføre en miljømæssig forsvarlig ophugning af bilerne og deres restprodukter.

Når bilskrot-ordningen kaldes ny skyldes det, at der tidligere har været gennemført kampagner for udskiftning af ældre biler, hvor der ligeledes er udbetalt skrotningsgodtgørelse.

2.1 miljøordning for biler

Den nye bilskrot-ordning administreres af Miljøordning for Biler (MOB), der er en selvstændig organisation med sekretariat under De Danske Bilimportører. MOB har bl.a. til opgave at administrere udbetalingen af ophugningsgodtgørelser samt at informere om ordningen. Miljøordning for Biler har blandt andet oprettet en hjemmeside med adressen: www.bilordning.dk

Der er i dag registreret ca. 200 ophugningsvirksomheder, der kan foretage ophugning miljømæssigt forsvarlig og dermed berettiger til udbetaling af ophugningsgodtgørelse til bilejeren. De registrerede autoophugningsvirksomheder kan ses på miljøordningens hjemmeside.

2.2 lovgivning om bilskrot-ordningen

Følgende love og bekendtgørelser regulerer området:

- Lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.
- Bekendtgørelse nr. 141 af 25. juni 2000 om opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.
- Bekendtgørelse nr. 860 af 29. november 1999 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra.

Ordningen gælder for biler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer (kategori M1) og varebiler, hvis totalvægt ikke overstiger 3 500 kg (kategori N1). Dertil kommer at bilerne skal være omfattet af loven om ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

Ordningen finansieres ved at opkræve miljøbidrag på 90 kr. om året pr. bil. Forsikringsselskaberne indkræver miljøbidraget sammen med præmien til ansvarsforsikringen. Efterfølgende indbetaler forsikringsselskaberne miljøbidraget til told- og skattemyndighederne.

Ophugningsvirksomheder skal opfylde et af nedenstående krav for at blive registreret:

- Have et certificeret miljøledelsessystem efter ISO 14001,

- Have et certificeret kvalitetsledelsessystem efter ISO 9001 eller ISO 9002, eller
- Være tilmeldt EMAS-forordningen.

Derudover er virksomhederne bl.a. forpligtet til at overholde behandlingskravene i bilag 1 til bekendtgørelse nr. 860 af 29. november 1999.

2.3 ophugningsgodtgørelse

Godtgørelsen for miljørigtig skrotning af biler er på 1 500 kr. (for biler afmeldt i perioden 1.7.2000 - 31.12.2000 dog 1 200 kr.) og tilfalder den sidst registrerede ejer. For at godtgørelsen kan udbetales skal bilen være afmeldt Centralregisteret for Motorkøretøjer efter 30. juni 2000, og der skal foreligge en skrotningsattest. Skrotningsattesten udstedes af autoophugningsvirksomhederne på blanketter fortrykt af Miljøstyrelsen. Attesterne skal underskrives af virksomhedens ansvarlige ledelse.

Anmodning om udbetaling af godtgørelse sker ved fremsendelse af den udfyldte skrotningsattest til Miljøordning for Biler sammen med registreringsattest med påtegning om, at bilen er afmeldt eller kvittering for afmeldelse. Derefter udbetales godtgørelsen enten på en check eller indsættes direkte på modtagerens bankkonto.

Hovedparten af autoophuggerne tilbyder bilejerne at få udbetalt differencen mellem skrotningsgodtgørelsen og ophugningsomkostningerne med det samme. Herefter klarer autoophuggerne papirarbejdet og får udbetalt skrotningsgodtgørelsen.

Miljøordning for Biler fører kontrol med at der ikke udbetales godtgørelse for biler der genregistres.

2.4 regler vedr. herreløse biler

Når en "herreløs" bil observeres på offentlig gade eller vej, retter vejmyndigheden eller politiet henvendelse til ejeren af køretøjet og opfordre denne til at fjerne det. Hvis ejeren ikke reagerer på opfordringen er det vejmyndighedens opgave at fjerne bilen. I de tilfælde hvor ejeren af bilen ikke findes og vejmyndigheden afleverer bilen til ophugning udbetales der ikke godtgørelse. Vejmyndigheden er forpligtet til at aflevere bilen til miljømæssig korrekt affaldshåndtering, forudsat den klassificeres som affald. Vejmyndigheden kan kræve sine udgifter til fjernelse af bilen dækket af den sidst registrerede ejer.

Politiets rolle i forhold til de herreløse biler er at fjerne biler, som er til fare for trafikken. I mange kommuner foregår der et samarbejde mellem kommunen og politiet angående de herreløse biler.

2.5 regler vedr. henstillede biler

Kommuner har med hjemmel i affaldsbekendtgørelsen §3, stk. 2 mulighed for at erklære henstillede biler for affald. Når en "henstillet" bil er betegnet som affald har borgerne pligt til at aflevere bilen til miljømæssig korrekt affaldshåndtering. Der kan imidlertid være tvivl om, hvornår en bil er affald. Som udgangspunkt beslutter ejeren selv, hvornår bilen er affald. Når ejeren

først har besluttet, at bilen er affald, kan andre ikke omstøde beslutningen. Dvs. at en autoophugger ikke må sælge en bil, som han har fået ind til ophugning.

Miljøstyrelsen anbefaler, at kommunerne anvender nedenstående kriterier ved afgørelser af om henstillede biler er affald:

- Køretøjet er ikke økonomisk reparerbart
- Køretøjet kan ikke registreres uden forudgående syn (synsrapport)
- Køretøjet har været uindregistreret i mere end 6 måneder og der er ikke tegn på at istandsættelse er iværksat
- Ophugning af køretøjet er påbegyndt.

Biler betegnes desuden som affald, hvis et af nedenstående kriterier er opfyldt:

- Køretøjet er overtaget fra sidste registrerede ejer med henblik på ophugning
- Køretøjet er afleveret til affaldshåndtering på en registreret ophugningsvirksomhed

Autoophugningsvirksomhed er godkendelsespligtig virksomhed i henhold til miljøbeskyttelseslovens kapitel 5. Ifølge Brancheorientering for autoophugningsbranchen (ref. 7) skal en virksomhed godkendes, hvis virksomheden modtager mere end 10 biler til ophugning om året, eller der gentagende gange observeres mere end 5 biler, hvor ophugning er påbegyndt. Denne orientering er kun vejledende og kommunalbestyrelsen kan derfor selv fastsætte en nedre grænse for, hvornår en autoophugningsvirksomhed skal have en miljøgodkendelse.

Ophugningsvirksomheder, der ikke er registreret hos Miljøstyrelsen, dvs. ikke har bemyndigelse til at miljøbehandle biler samt udstede en skrotningsattest, må kun håndtere skrotbiler, der allerede er miljøbehandlet hos en registreret ophugningsvirksomhed.

3 Bil-kredsløbet

Dette kapitel indeholder en overordnet beskrivelse af bil-kredsløbet for at skabe et overblik over de kanaler hvorigennem biler bortskaffes. Hensigten hermed har været at strukturere dataindsamlingen og den efterfølgende vurdering af udviklingen i de enkelte affaldsstrømme for biler.

3.1 overordnet beskrivelse af bil-kredsløbet

Overordnet set består bil-kredsløbet af to puljer, hvor bilerne opholder sig i kortere eller længere tid. Den største pulje er de indregistrerede biler eller bilparken. Tilgangen hertil kommer via registrering af nye importerede og dansk producerede biler, genregistrering af brugte biler og indregistrering af importerede brugte biler.

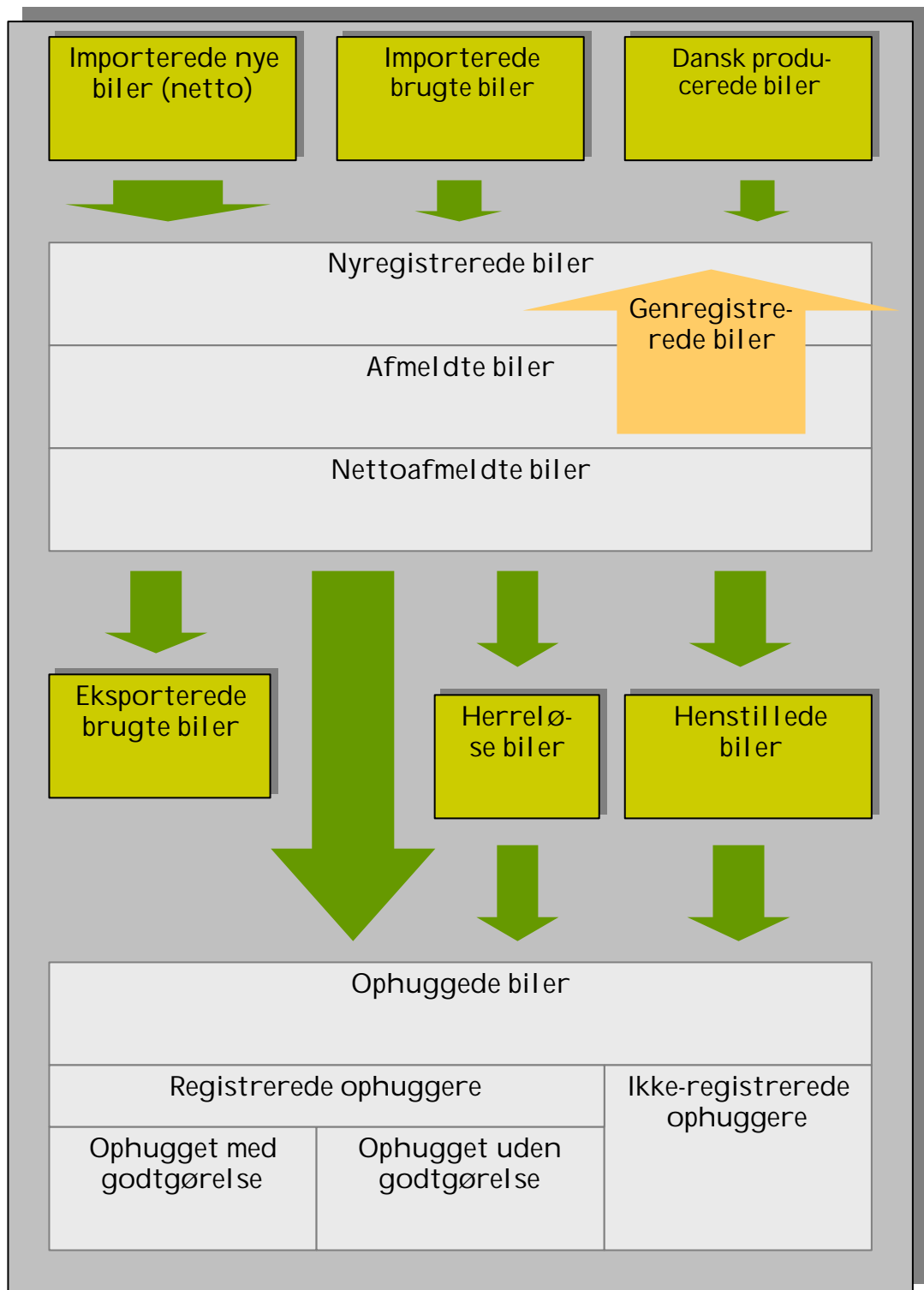
Nettoafmeldte biler er de biler, der udgår af den danske bilpark, og omfatter afmeldinger minus genregistreringer. Afgang fra nettoafmeldte biler består af biler der afleveres til ophugning, eksport af brugte biler til udlandet, biler der henstilles på privat ejendom (henstillede biler) og herreløse biler.

Den anden pulje består af ophuggede biler. Tilgangen omfatter udtjente biler som kommer direkte fra sidste ejer, herreløse biler som bringes til skrotning af enten politiet eller kommunen samt henstillede biler som kommer fra ejere der ikke længere ønsker at have en afmeldt bil stående.

De ophuggede biler kan opdeles i dem, der afleveres til registrerede ophuggere og dem der afleveres til ikke-registrerede ophuggere. De biler, der afleveres til registrerede ophuggere, kan opdeles i de biler der udbetales ophugningsgodtgørelse for (dvs. de biler der er afmeldt efter at den nye bilskrot-ordning trådte i kraft) og biler der ikke kan udbetales ophugningsgodtgørelse for.

Det beskrevne bil-kredsløb er sammenfattet i diagrammet nedenfor.

Figur 3: Overordnet beskrivelse af bil-kredsløbet



3.2 afgrænsning og definitioner

Dette afsnit indeholder definition og afgrænsning af de begreber, der er anvendt i ovenstående overordnede beskrivelse af bil-kredsløbet samt andre centrale begreber, der anvendes i projektrapporten.

3.2.1 Importerede biler

Importerede biler betegner de biler, der importeres fra udlandet, hvilket omfatter langt størsteparten af de biler, som tilføres den danske bilpark. Importerede biler kan stå kortere eller længere tid hos forhandlere inden de sælges og dermed indregistreres. Derfor er der ikke nødvendigvis fuld overensstemmelse mellem antallet af registrerede biler i importstatistikken og antal biler registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

3.2.2 Dansk producerede biler

En ganske lille del af de biler, der kører på de danske veje er produceret i Danmark. Det drejer sig primært om mindre biler, herunder mindre el-biler. Der foregår desuden en del karrosseri-ændring eller -bygning i Danmark, men dette drejer sig primært om lastvogne og busser af størrelser, som ikke er omfattet af Bilskrot-ordningen.

3.2.3 Indregistrerede biler

Indregistrerede biler er de biler, der er registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM), som administreres af Rigspolitiet. Alle biler, der kører på offentlige veje, skal være indregistrerede.

3.2.4 Afmelding af biler

Biler som ikke længere anvendes kan afmeldes i forhold til CRM, hvorved ejeren slipper for at betale vægtafgift og lovpligtig ansvarsforsikring. De afmeldte biler omfatter således typisk biler, der henstilles på privat ejendom med henblik på reparation eller anden brug, eksport, videresalg (brugtvognsforhandlere) eller skrotning. Biler, der stjæles og ikke genfindes vil ligeledes blive afmeldt.

3.2.5 Midlertidigt afmeldte biler

Midlertidigt afmeldte biler henstår primært hos forhandlere og på værksteder med henblik på salg og genregistrering. Der forekommer sæsonvariationer i antallet af midlertidigt afmeldte biler. På grundlag af en vurdering af antallet af afmeldte og genregistrerede biler antages det at antallet heraf pr. 1. juli 2000 og 1. juli 2001 er af samme størrelsesorden.

3.2.6 Herreløse biler

Med herreløse biler menes biler, der er henstillet på offentlige og private veje og pladser eller i naturen uden nummerplader. Bilerne kan være henstillet af ejere, der betragter bilen som værdiløs eller af biltyve, som ikke længere har brug for bilen. Ofte er stelnummer fjernet for at vanskeliggøre myndighedernes identifikation af bilen og dermed bilens ejer.

3.2.7 Henstillede biler

Med henstillede biler menes i denne sammenhæng biler som private har henstillet på privat ejendom med henblik på anden brug, reparation, gensalg eller som "reservedelslager". Disse biler kan både være afmeldte eller midlertidig afmeldte.

3.2.8 Miljøordning for Biler

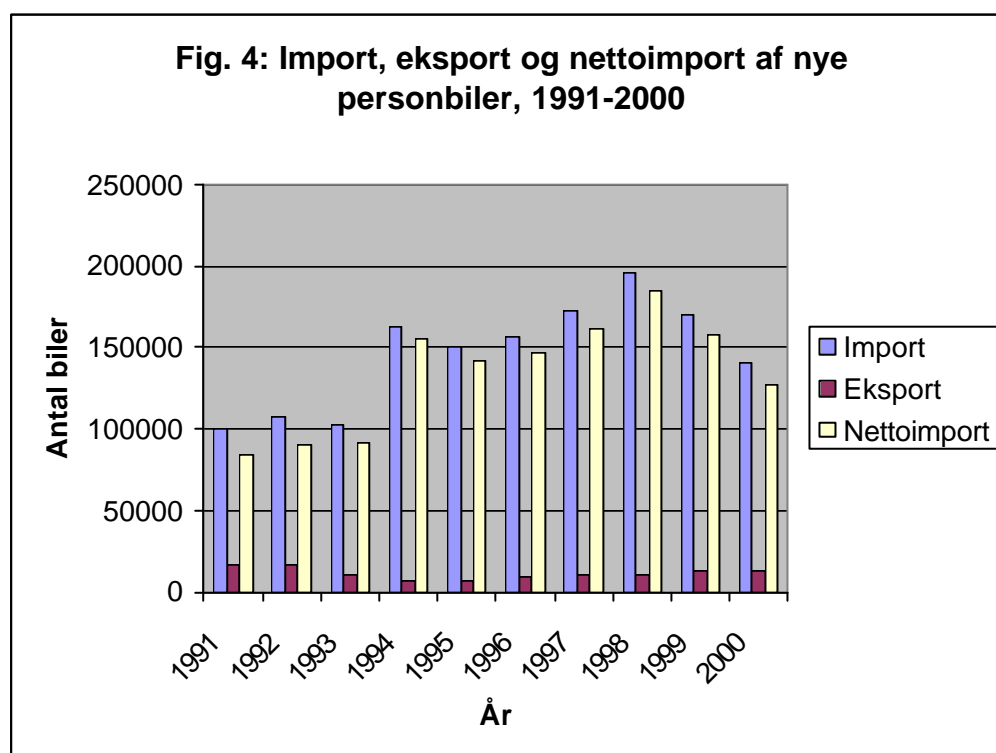
Miljøordning for Biler er beskrevet nærmere i afsnit 2.1. Ordningen omfatter alle forsikrede biler, hvilket i princippet vil sige alle registrerede biler, bortset fra den del af de offentligt ejede biler, der er selvforsikrede. Det er ikke alle offentligt ejede biler, der er selvforsikrede, f.eks. er hovedparten af de kommunalt ejede biler forsikret i et "almindeligt" forsikringsselskab, hvorfor disse er omfattet af ordningen. Desuden vil hovedparten af de offentligt ejede biler blive solgt som brugte til private. En betydelig del af de offentligt ejede biler gennemgår således et privat ejerskab, før de skrottes. Herved vil de være omfattet af ordningen inden de skrottes.

4 Import og eksport af biler

4.1 nettoimport af nye biler

Nettoimporten af nye biler repræsenterer det overordnede input af køretøjer til dansk indregistrerede biler og dermed inputtet til den danske bilpark. Figur 4 nedenfor viser importen, eksporten og nettoimporten af nye biler i perioden 1991-2000 (ref. 2).

Udviklingen af importen af biler er interessant for den "nye" bilskrot-ordning ud fra den antagelse, at en kraftig tilvækst i nettoimporten af biler alt andet lige må betyde en øget udskiftning af ældre biler, og dermed behovet for bilophugning. Omvendt må det antages, at en kraftig opbremsning i nettoimporten må føre til et tilsvarende mindre behov for opbrugning af ældre biler. Det skal dog nævnes, at en række andre faktorer spiller ind, herunder eksporten af brugte biler, hvorfor antagelserne skal tages med forbehold.



Som det fremgår af diagrammet er der sket en kraftig stigning i den årlige nettoimport af nye biler i perioden fra 1994 frem til 1998, hvorefter den daler. En så kraftig stigning i nettoimporten har haft indflydelse på bilparkens størrelse, men ganske givet også antallet af biler, som skifter ejer, altså brugte biler. Oveni kommer import og eksport af brugte biler. I de følgende kapitler er det tilstræbt at klarlægge, hvor stor en del af bilerne der indregistreres, afmeldes, eksporteres m.v.

Det har ikke været muligt at skaffe data for importerede biler i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001. Derfor er tallet for 2000 anvendt. Dette har ikke nogen betydning, da det er afgang fra bilparken, der har betydning i projektet og der er skaffet præcise tal for perioden mht. til nyregistreringer. Nettoimporten i 2000 var på 127 349 biler.

4.2 import og eksport af brugte biler

Importen og eksporten af brugte biler til og fra Danmark er kortlagt ud fra følgende informationskilder:

- Danmarks Statistiks Handelsstatistik
- Bilimportører
- Rigspolitiet
- Forsikringsbranchen.

Danmarks Statistiks Handelsstatistik er baseret på Told og Skats indberetninger, og det må således antages, at de opgivne data udelukkende omfatter indførte og udførte køretøjer, der skal toldbehandles, hvilket vil sige køretøjer, der importeres eller eksporteres erhvervsmæssigt. Dertil kommer en mindre eksport og import, der foregår i privat regi, og dermed ikke indgår i handelsstatistikken. Endelig vides det, at der forekommer en vis illegal import og eksport af brugte biler. Skøn over den illegale import og eksport er dannet ud fra oplysninger fra Bilimportører, Rigspolitiet og brancheorganisationen Forsikring & Pension.

4.3 registreret import af brugte biler

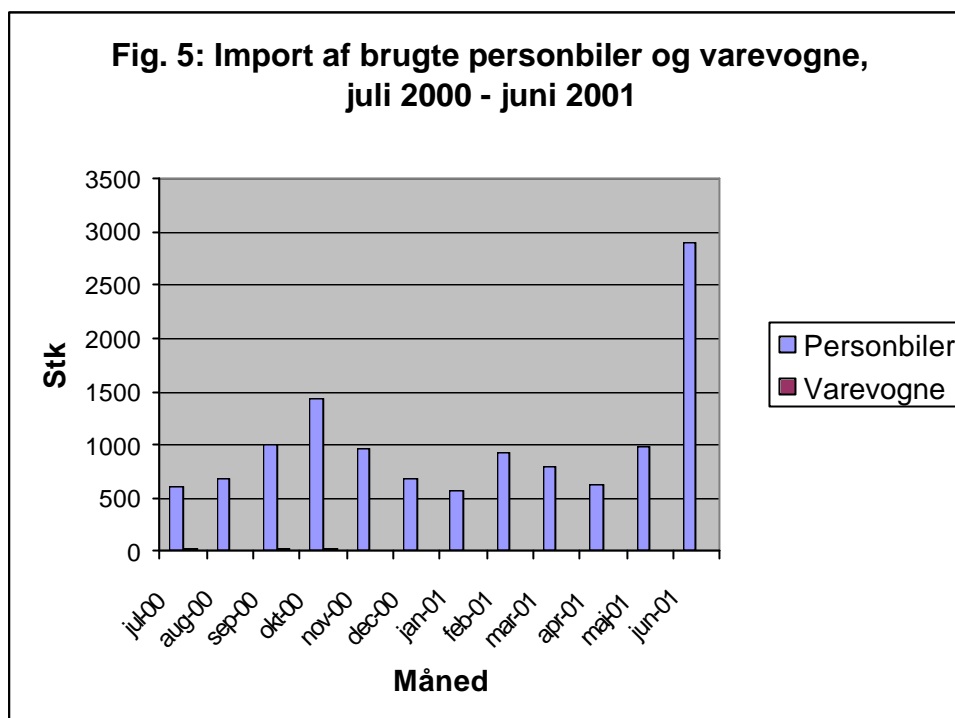
Ifølge Danmarks Statistik var der i perioden (juli 2000 – juni 2001 (inkl.) en samlet import af brugte personbiler på 12 210 stk. og brugte varevogne på 133 stk. Tallene omfatter følgende kategorier i Danmarks Statistiks Handelsstatistik:

- 8703.21.90 Personbiler, brugte, motorvol. max. 1000 kubik cm
- 8703.22.90 Personbiler, brugte, motorvol. 1000 – 1500 kubik cm
- 8703.23.90 Personbiler, brugte, motorvol. 1500-3000 kubik cm
- 8703.24.90 Personbiler, brugte, motorvol. min. 3000 kubik cm
- 8703.31.90 Personbiler, brugte, diesel, motorvol. max. 1500 kubik cm
- 8703.32.90 Personbiler, brugte, diesel, motorvol. 1500 – 2500 kubik cm
- 8703.33.90 Personbiler, brugte, diesel, motorvol. min. 2500 kubik cm
- 8704.21.39 Lastbiler, brugte, diesel, max. 5 t, vol. min. 2500 kubik cm
- 8704.21.99 Lastbiler, brugte, diesel, max. 5 t, vol. min. 2500 kubik cm
- 8704.31.39 Lastbiler, brugte, benzin, max. 5 t, vol. min. 2800 kubik cm
- 8704.31.99 Lastbiler, brugte, benzin, max. 5 t, vol. max. 2500 kubik cm.

Danmarks Statistik har ikke opdelt varevogne/lastbiler ved 3,5 tons, men ved 5 tons, så kategorien af varevogne omfatter således vogne op til 5 tons. Da antallet af vare-/lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 5,0 tons er meget lille antages det, at disse ikke har nævneværdig indflydelse på det samlede billede.

Tallene omfatter kun de biler, der erhvervsmæssigt er ind- og udført, idet det kun er registrerede erhvervsvirksomheder, der regelmæssigt indberetter import og eksport af biler. Den private handel over grænserne med brugte biler må således antages ikke at indgå. Det vides ikke hvor omfattende den er.

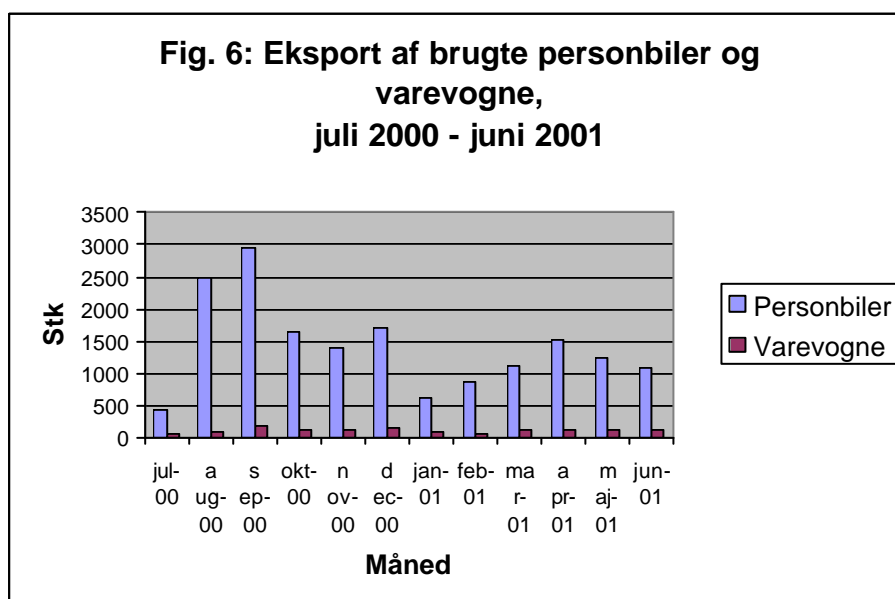
Den månedsvise import er vist i fig. 5 nede nfor.



Som det fremgår svinger den månedlige import af brugte personbiler mellem ca. 500 og 3 000 stk. Importen af brugte varevogne pr måned overstiger ikke 40 stk. Den mest dominerende kategori er personbiler med motorer på 1,5 - 3 liter, og de importeres primært fra Tyskland.

4.3.1 Registreret eksport af brugte biler

Den samlede eksport af brugte personbiler var på 16 968 stk. og brugte varevogne (lastbiler op til 5 tons) på 1 309 stk. Eksporten fordeler sig på de enkelte måneder som det fremgår af fig. 6 nede nfor.



Som det fremgår svinger den månedlige eksport af brugte personbiler mellem ca. 500 og 3000 stk. Eksporten af brugte varevogne pr måned overstiger ikke 200 stk. Den mest dominerende kategori er personbiler med motorer på 1,5 - 3 liter, og de eksporteres primært til Tyskland.

Udover eksporten af brugte biler forekommer der en eksport af totalskadede biler, som det ikke kan betale sig at reparere i Danmark. Det vides ikke i hvilket omfang disse biler er omfattet af eksportstatistikken for brugte biler eller indgår under andre kategorier. Der foreligger således ikke data for denne trafik.

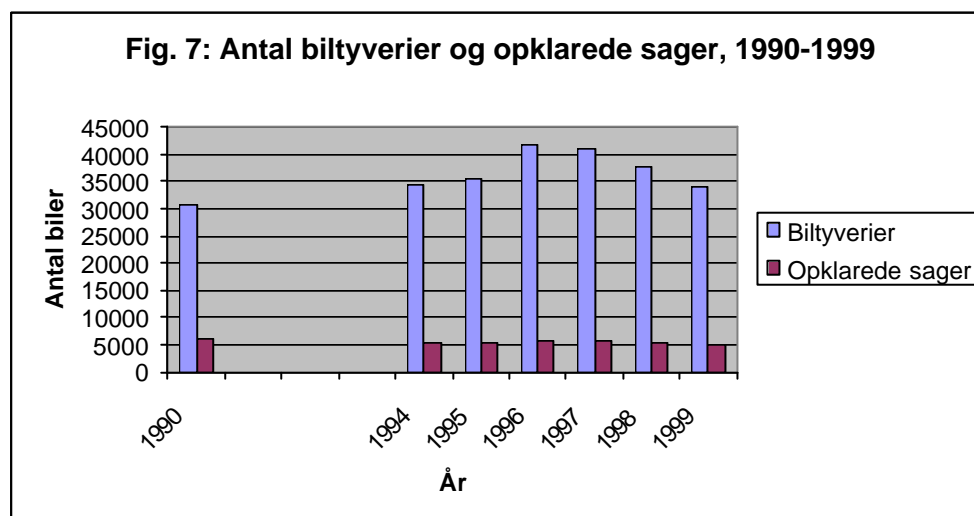
4.3.2 Illegal import og eksport af biler

4.3.2.1 Illegal eksport

Det årlige antal biltyverier samt antallet af opklarede biltyverier fremgår af fig. 7 nedenfor. Der foreligger ikke data for perioden 1991-1993.

Som det fremgår stjæles der 30-40 000 biler om året, og der opklares rundt regnet 5 000 af tilfældene. Størsteparten af bilerne genfindes, men kun en mindre del af tyvene identificeres, hvorved sagen kan betegnes som opklaret. En mindre del af de stjalne biler bringes til udlandet.

Denne trafik er naturligvis vanskelig at få pålidelige data om, men der regnes med (ref. 3) at 2-3 000 stk. om året sendes illegalt til udlandet, f.eks. Polen, Tyskland og Frankrig. Der er i massebalancen i afsnit 8 regnet med 2 000 biler eksporteret illegalt. Således bliver den samlede eksport på 20 500.



Note: Der foreligger ikke data for 1991-1993.

Forsikring & Pension, der er en paraplyorganisation for danske forsikringselskaber, fører et register over bortkomne biler, som skønnes at have en værdi på over 200 000 kr. Hvis de ikke inden for en tidsfrist dukker op i Danmark efterlyses de via Interpol i en række lande, hvor det er velkendt, at de eksporteres til. Det er kun et fåtal af de bortkomne biler der genfindes, skønsmæssigt under 50 stk. pr år, så dette kan ikke underbygge tallene for hvor mange biler, der eksporteres illegalt (Ref. 4).

De stjalne eksporterede biler vil før eller siden blive afmeldt, og der vil ikke blive udbetalt ophugningsgodtgørelse.

Foruden eksport af stjalne biler må det forventes, at der foregår en eksport af ikke-stjalne biler. Der var i perioden en netto-afmeldning på 21 924 varebiler, hvoraf 1 309 er eksporteret og 5 552 har fået godtgørelse. Det betyder, at der ikke umiddelbart kan redegøres for 15 063 varebiler. Hvor mange af disse der kan forventes at være eksporteret og hvor mange der står hos forhandlere og andre steder er det ikke muligt at opgøre .

4.3.2.2 Illegal import

I Told og Skat og hos Rigspolitiet opererer man med begrebet "identitetskift", som dækker over udenlandske brugte eller nye biler, der importeres på en anden dansk registreret bils plader. Det vides ikke hvor omfattende denne trafik er, men det antages, at der primært er tale om relativ dyre og ikke for gamle biler, som vil køre en del år i Danmark før de bringes til ophugning. Denne trafik antages at have så ringe betydning i det samlede bilkredsløb, at den uden videre kan udelades.

4.4 dansk produktion af biler

Der findes en mindre produktion af danske biler, som bidrager til den samlede bestand af biler, hvoraf en del må antages også at blive ophugget i Danmark. Der er tale om mindre biler, hvoraf en del er el-biler. Produktionen beløber sig til 1000-2000 stk. pr år, men den varierer meget fra år til år.

5 Registrering af biler

Registrering af biler fordeler sig i princippet på tre typer registreringer, nemlig:

- Ny-registrering
- Gen-registrering
- Registrering på grænseplader

Nyregistrering står for første gang en bil registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM). Der er alt overvejende tale om importerede nye biler, men der indgår også en mindre del importerede brugte biler samt dansk producerede biler.

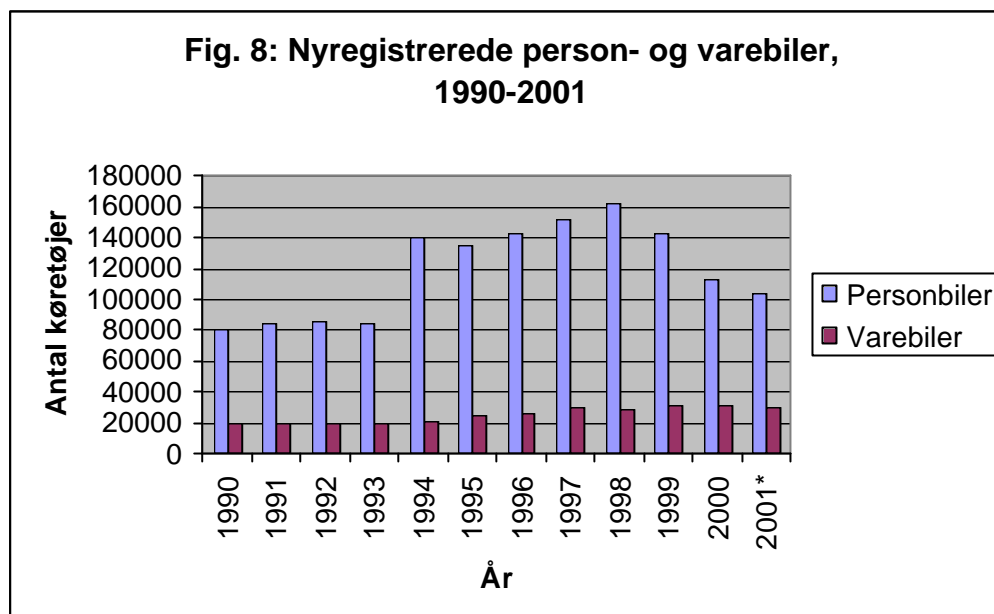
Genregistrering står for fornyet indregistrering af en bil, som i en periode har været afmeldt, og dermed ikke har kunnet køre på offentlig vej. Bilerne kan være henstillet både hos private og hos brugtvognsforhandlere. Der er udelukkende tale om brugte biler ved genregistrering.

Registrering af biler på grænseplader omfatter de biler, der eksporteres inden for en kortere periode. Der er typisk tale om nye biler.

5.1 nyregistrering af biler

Nyregistrering af biler repræsenterer tilgangen af nye biler til den danske "bilpark". Den er ikke nødvendigvis i overensstemmelse med importen af nye biler, idet der dels kan være tale om reeksport af nogle af bilerne, dels en forsinkelse mellem importen og registreringen, altså den tid hvor bilforhandleren har bilen stående før den bliver solgt.

Figur 8 nedenfor viser en opgørelse over nyregistrerede biler og varevogne (op til 3,5 t) (ref. 5).

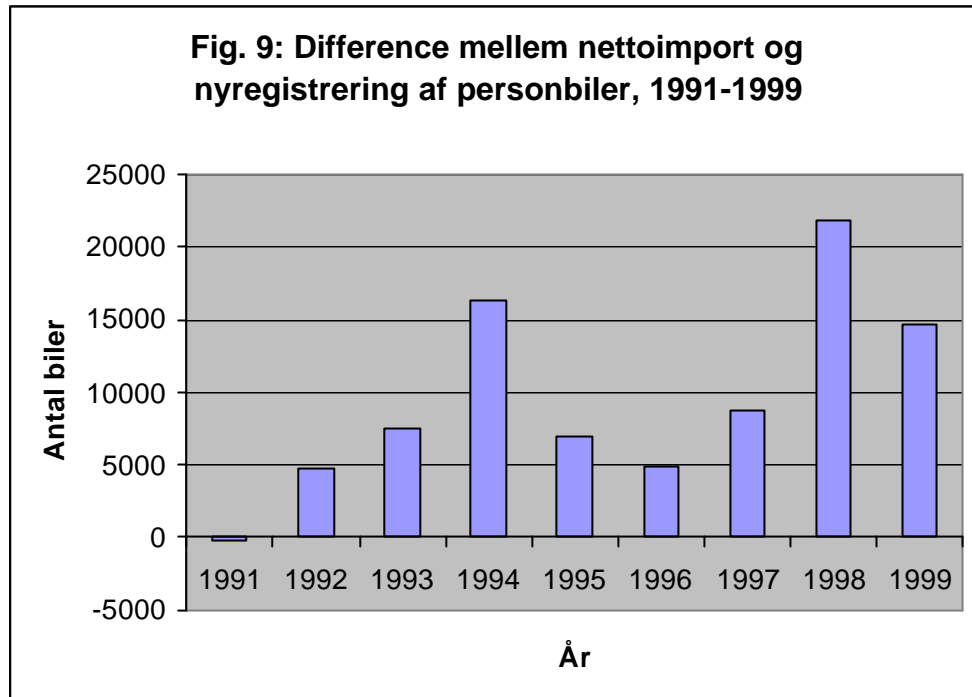


Note: * Tallet for 2001 er fremkommet ved at opskalere det registrerede antal fra jan-jun med 2.

Som det fremgår har der været en betydelig stigning i antallet af nyregistrerede personbiler i perioden 1994 til 1998, hvorefter det daler de efterfølgende år. Udviklingen i nyregistreringen svarer ganske godt overens med udviklingen i nettoimporten af biler, om end udsvingene ikke er ligeså markant for nyregistreringen som nettoimporten. Der var således en stigning i nettoimporten fra ca. 90 000 biler i 1993 til ca. 180 000 biler i 1997. Som det fremgår af diagrammet ovenfor steg nyregistreringen fra ca. 80 000 biler i 1993 til ca. 160 000 stk. i 1998.

Der har ligeledes været en stigning i indregistrering af varebiler, om end denne stigning ikke har været ligeså markant.

I figur 9 nedenfor er vist differencen mellem nettoimport og nyregistrering af biler fordelt på de enkelte år (1991-1999).



Som det fremgår er der visse af årene en betydelig difference mellem nettoimport og nyregistrering af biler. Bortset fra 1991 er der et "importoverskud" af biler. Dette kan skyldes flere forskellige faktorer, bl.a. ophobning af biler hos importører og forhandlere før bilerne sælges og dermed indregistreres. Desuden indgår en del af de dansk producerede biler i nyregistreringerne.

5.2 genregistreringer

Genregistrering omfatter både biler, der har været afmeldt uden at der er sket et ejerskifte, og biler, der har været afmeldt i forbindelse med ejerskifte.

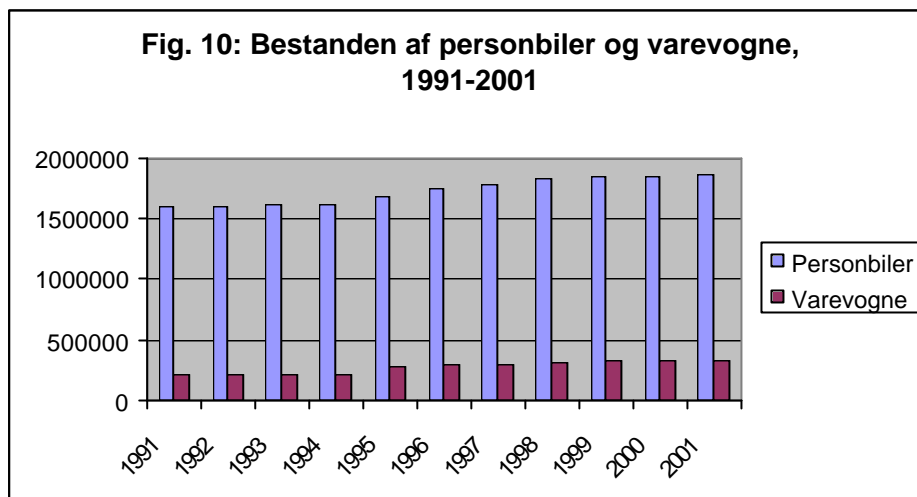
Ifølge Bilimportørernes Månedstatistik (ref. 5) her antallet af genregistreringer i den undersøgte periode været som det fremgår af tabel. 1 nedenfor.

Tabel 1: Genregistreringer, juli 2000 – juni 2001

	Personbiler	Varebiler	I alt
Jul. – dec. 2000	85 415	14 593	100 008
Jan. - jun. 2001	89 533	13 903	103 436
I alt	174 948	28 496	203 444

5.3 bestanden af biler

Bestanden af biler ("bilparken") omfatter alle de biler der er indregistreret på et givet tidsrum. Udviklingen i bestanden af biler er vist i fig. 10 nedenfor.



Note: Data gælder ultimo året i perioden 1991-1999, mens de gælder primo for perioden 2000-2001.

Som det fremgår har der været en jævn stigning i bilparken i perioden 1994-1998, hvorefter der synes at være en vis stagnation. Dette svarer godt overens med udviklingen i nettoimporten og nyregistreringen af biler.

5.4 afmelding af biler

Afmelding af biler omfatter alle de biler som afmeldes i forhold til Centralregisteret for Motorkøretøjer. Afmelding kan skyldes flere forhold:

- Skrotning
- Eksport
- Henstilling

Nogle af de henstillede biler vil på et senere tidspunkt blive genregistreret, men der kan gå adskillige år før dette sker.

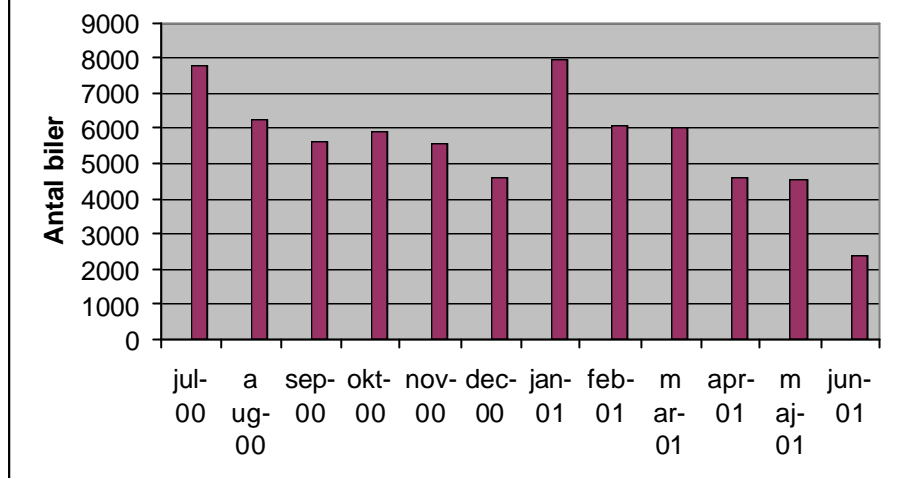
Tabel 2 herunder viser antallet af afmeldinger fra Centralregisteret for Motorkøretøjer i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001.

Tabel 2: Afmeldinger, juli 2000 – juni 2001

	<i>Personbiler</i>	<i>Varebiler</i>	<i>I alt</i>
Jul. – dec. 2000	133 342	24 209	157 551
Jan. - jun. 2001	129 294	26 211	155 505
I alt	262 636	50 420	313 056

De månedlige afmeldinger, som har medført udbetaling af skrotningsgodtgørelse er vist i fig. 11 nedenfor. Der er i alt udbetalt 67 300 skrotningsgodtgørelser i perioden.

Fig. 11: Antal afmeldinger, der har medført ophugningsgodtgørelse, juli 2000 - juni 2001



Som det fremgår er det største antal afmeldinger foretaget i juli 2000 og i januar 2001. Efter hver af disse måneder falder antallet af afmeldingen drastisk. For den sidste del af perioden især juni 2001 er tallet meget lavt. Det skyldes, at der er en vis forsinkelse mellem anmodningen om skrotningsgodtgørelse og afmelding af bilen fra Centralregisteret for Motorkøretøjer. Af annex 3, hvor opdaterede tal er vist, kan det ses at antallet af afmeldinger i perioden, som har medført udbetaling af skrotningsgodtgørelse pr. 1. oktober 2001 er 72 786. Annex 3 viser også hvornår udbetalingen af skrotningsgodtgørelsen er sket i forhold til afmeldingen. Det forventes at mindst 1 500 biler afmeldt i perioden vil få udbetalt godtgørelse efter 1. oktober 2001. Miljøordning for Biler har sammenholdt datoen på attesten for underskrivning og indsendelsesdatoen, og har herved registreret en betydelig forsinkelse.

5.5 midlertidig afmelding af biler

Såfremt en bilejer ikke ønsker at benytte sin bil på offentlig vej i en periode, og har mulighed for at opbevare den på privat område kan vedkommende foretage en midlertidig afmelding i forhold til det Centralregistret for Motorkøretøjer. Herved undgår bilejeren at betale vægtafgift og forsikring i den pågældende periode.

Bilejeren kan senere genregistrere bilen, hvis vedkommende ønsker det. Det er typisk ved opmagasinering af biler hos brugtvognsforhandlere og henstilling i private haver, at muligheden for midlertidig afmelding benyttes. Da der i statistikken ikke skelnes mellem afmelding og midlertidig afmelding er det ikke umiddelbart muligt at benytte disse data til at vurdere hvor mange biler, der henstilles.

5.6 beregnet afgang af biler

På baggrund af data om genregistrerede og afmeldte biler (inkl. varevogne op til 3,5 t) fra Centralregisteret for Motorkøretøjer kan der dannes et indtryk af antallet af biler, der forlader bilparken. Tabellen herunder viser afgang, som er beregnet på baggrund af tabel 1 og 2.

Tabel 3: Afgang fra bilparken, juli 2000 – juni 2001

	<i>Personbiler</i>	<i>Varebiler</i>	<i>I alt</i>
Jul. – dec. 2000	47 927	9 616	57 543
Jan. - jun. 2001	39 761	12 308	52 069
I alt	87 688	21 924	109 612

6 Opgørelse af biler sendt til ophugning

6.1 bilophugningsvirksomheder

I forbindelse med den "nye" bils-krot-ordning er der registreret ca. 200 bilophugningsvirksomheder, som er berettiget til at miljøbehandle skrotbiler og som dermed er berettiget til at udstede skrotnings-attester, der er en forudsætning for at bilejerne kan få udbetalt ophugningsgodtgørelse. Alle disse virksomheder har – som betingelse for at være med i ordningen – indført et certificeret miljø- eller kvalitetsledelsessystem. Et mindre antal er derudover tilmeldt EMAS-forordningen.

Udover disse ophugningsvirksomheder findes antageligt et halvt hundrede virksomheder, som modtager biler med henblik på ophugning eller bortskaffelse på anden vis. Da disse virksomheder ikke er registreret kan de ikke udstede skrotningsattest, og dermed ikke medvirke til udbetaling af ophugningsgodtgørelse. Der findes ingen samlet oversigt over disse virksomheder, så der foreligger således heller ingen nærmere opgørelse over, hvor mange biler de håndterer.

Der er betydelige forskelle på de virksomheder der findes indenfor dette område, både med hensyn til størrelse og hvilke ydelser de tilbyder. Nogle af ophugningsvirksomhederne er store metalskrotvirksomheder, der både behandler bils-krot og andet skrot. Ofte foretager de både, afmontering af bildele til senere salg som reservedele, miljøbehandling af biler samt nedknusning m.v. Andre af branchens virksomheder er ganske små virksomheder, f.eks. autoværksteder, der udover bilreparationer også sælger brugte vogne og reservedele.

6.2 registrerede ophugningsvirksomheder

Miljøordning for Biler fører løbende statistik over, hvor mange biler der har modtaget ophugningsgodtgørelse, og dermed er blevet ophugget på en af de registrerede ophugningsvirksomheder. Det beløber sig til i alt 67 300 stk. for perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001, fordelt på 61 800 personbiler og 5 500 varebiler. Desuden indeholder statistikken oplysning om hvornår de pågældende biler er afmeldt. Statistikken er vist i annex 3. Af statistikken fremgår det, at der er en vis forsinkelse fra afmelding af bilen til udbetaling af godtgørelse. Det forventes at yderligere 7 000 biler der er afmeldt i perioden på et senere tidspunkt vil opnå ophugningsgodtgørelse, hvorved mindst 74 500 biler afmeldt i perioden vil få udbetalt godtgørelse.

Prisen for ophugning varierer fra ca. 700 til 1.200 kr. og da skrotningsgodtgørelsen er på 1 500 kr., vil bilejerne få udbetalt 300-800 kr. ved aflevering af bilen til en registreret ophugger.

De registrerede ophuggere modtager også en del biler til skrotning, hvor der ikke kan udbetales godtgørelse. Hovedårsagen til at godtgørelsen ikke kan

udbetales er, at bilen er afmeldt før 1. juli 2000. For en mindre del skyldes det at bilerne ikke bortskaffes af den sidst registrerede ejer. En henvendelse til fem registrerede autoophugningsvirksomheder viste, at der er klar tendens til, at de registrerede autoophuggere har modtaget flere biler siden ordningen trådte i kraft.

6.3 ikke-registrerede ophugningsvirksomheder

Da der ikke foreligger en oversigt over autoophuggere, der ikke er tilmeldt MOB, er det ligeledes vanskeligt at få et skøn over hvor mange biler, de behandler. Desuden er det vanskeligt at få et skøn over, hvad der derefter sker med bilerne.

Det vides dog at nogle ophuggere opkøber brugte biler med henblik på afmontering af reservedele og derefter leverer bilerne til en registreret ophugger. Nogle af disse virksomheder henstiller nogle af bilerne på offentlige veje og arealer, hvorved de bidrager til puljen af herreløse biler. Begge dele er ulovligt. Ofte overstiger værdien af reservedele i bilen de 500 kr. ejeren kan få ved at levere bilen til en registreret ophugningsvirksomhed. Det kan derfor være en fordel for ejeren at sælge bilen som brugt bil frem for at sende bilen til ophugning den.

Biler, der efterlades på offentlige veje, ender dog hyppigst hos en registreret autoophugger via kommunen. Det samme gælder for en række af de biler, der er opkøbt af personer, med det formål at benytte reservedele fra bilen. Når bilen skal bortskaffes og den ikke blot efterlades, er det svært at komme uden om de registrerede autoophuggere, fordi de har etableret et netværk af modtagestationer, hvor bilerne miljøbehandles.

7 Undersøgelse af herreløse og henstillede biler

7.1 tidligere opgørelse af herreløse og henstillede biler

Der er ikke tidligere foretages dybtgående opgørelser over hvor mange herreløse og henstillede biler, der forefindes på landsplan. Oprindeligt har det som hovedregel været politiet, der har varetaget opgaven med at registrere og levere herreløse biler til affaldsbehandling, men dette ansvar er nu i højere grad overgået til kommunerne. Registrering og udstedelse af påbud om aflevering af henstillede biler har altid henhørt under kommunerne.

Miljøstyrelsen foretog i 1999 en henvendelse til et udsnit af landets politikredse for at få et overblik over antallet af herreløse biler. Resultaterne samt beregning af andelen af herreløse biler i forhold til bestanden af biler fremgår af tabel 4 nedenfor.

Tabel 4: Antal herreløse biler registreret i de enkelte politikredse, 1999.

<i>Politikreds</i>	<i>Indbragte biler</i>	<i>Andel politiet har betalt</i>	<i>Bilbestand</i>	<i>Andel herreløse biler af bestand*</i>
København	2 000 – 2 500		125 000	15-20
Frederiksberg	50	25-30	25 000	2
Rødovre/Hvidovre	183		32 000	6
Roskilde	80		83 000	1
Odense	477		124 000	4
Århus	400	50	140 000	3
Ålborg	80-100	30	104 000	1
Svendborg	10		55 000	< 1
Haderslev		4-8	55 000	< 1
Esbjerg	25		42 000	< 1
Randers	20-30	12	72 000	< 1
Frederikshavn	8-10		58 000	< 1

Note: * herreløse biler i promille af bestand.

Det fremgår af tabellen at der er en væsentlig forskel mellem antallet af indbragte biler og biler der er afleveret til ophugning på politiets regning. Det er derfor en betydelig del af de herreløse biler der medfører omkostninger for kommunerne.

Som det fremgår af tabellen er der tilsyneladende en markant forskel i andelen af herreløse biler i forhold til bestanden i de enkelte politikredse. I København er det registrerede antal herreløse biler således langt større end i alle andre af de undersøgte politikredse. I de andre større byer samt enkelte københavnske omegns-politikredse er der fundet forholdsmæssigt mange herreløse biler. I de mindre provinsbyer synes andelen af herreløse biler at være under 1 promille.

Ud fra disse data er det samlede antal herreløse biler estimeret som det fremgår af tabel 5 nedenfor.

Tabel 5: Ekstrapolering af antal let af herreløse biler, 1999

<i>Politikredse</i>	<i>Bestand</i>	<i>Antal herreløse biler, 1999</i>
København	125 000	2 000
Omegnspolitikredse, inkl. Frederiksberg	285 000	1 000
Århus, Odense og Ålborg	370 000	1 000
Øvrige politikredse	1 070 000	500
I alt	1 850 000	4 500

Der er så vidt vides ikke foretaget tidligere opgørelser over antallet af henstillede biler på landsplan.

7.2 spørgeskemaundersøgelse

Med henblik på at få et overblik over hvor mange herreløse og henstillede biler, der er efter ikrafttræden af den "nye" bilskrot-ordning blev der i forbindelse med dette projekt udsendt spørgeskemaer til 80 kommuner. Spørgeskemaet, som er gengivet i Annex 2, indeholdt bl.a. spørgsmål om:

- Udviklingen i antallet af herreløse biler
- Udviklingen i antallet af henstillede biler.
- Hvilke informationsaktiviteter kommunen har udført i forbindelse med bilskrotordningen.

Der er returneret i alt 53 udfyldte skemaer indenfor tidsfristen. Resultaterne fremgår af de følgende afsnit. Annex 4 viser hvilke kommuner, der er blevet inddraget i undersøgelsen og hvilke, der har meldt tilbage inden tidsfristen.

7.3 opgørelse over herreløse biler

Da Københavns kommune har en markant større andel herreløse biler end de øvrige kommuner er de efterfølgende beregninger opdelt dels på provinskommunerne, dels Københavns kommune.

7.3.1 Herreløse biler i provinskommunerne

I annex 5 er kommunernes oplysninger om antallet af biler fundet henstillet på offentligt areal i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001 vist. Derudover er der oplyst, hvordan kommunerne har informeret om Miljøordning for Biler. Kommunerne har ikke været forpligtet til at informere om ordningen.

Oplysningerne fra kommunerne viser ingen markant sammenhæng mellem antallet af herreløse biler og andre data om kommunen som f.eks. indbyggertal og areal.

Der er dog en tendens til, at der er flere herreløse biler i de store byer og at havnebyerne ligeledes har flere herreløse biler. Sammenlignes perioden 1/7-2000 til 30/6-2001 med perioden 1/7-1999 til 30/6-2000 er antallet af

kommuner med et markant øget antal herreløse biler større end antallet af kommuner med markante fald i mængden.

I hovedparten af kommunerne er der ikke sket en nævneværdig ændring i antallet af forekomsten af herreløse biler. Analyseres tallene for perioden 1/7-2000 til 30/6-2001 er der ikke tegn på at antallet af herreløse biler er faldet i løbet af perioden. Der kan på baggrund af tilbagemeldingerne ikke konkluderes, at de forskellige tiltag har haft en reducerende effekt på antallet af herreløse biler, hvilket primært skyldes, at kommunerne ikke har haft data for det foregående år.

Flere kommuner har indført frit-lejde-ordninger, hvor borgerne i perioder gratis har kunnet komme af med deres udtjente biler. Ordningen har primært været møntet på udtjente biler henstillet på privat grund, men kan også have haft en effekt på antallet af herreløse biler.

Tallene fra kommunerne er meget svingende, hvilket dels dækker over kommunernes forskellige størrelse, men også i høj grad over at kommunerne fjerner herreløse biler fra forskellige typer områder i kommunen. Ishøj og Aalborg kommuner fjerner herreløse biler fra boligselskabers parkeringspladser, hvilket af mange andre kommuner betragtes som privat grund. I Ishøj Kommune fjernes hovedparten af herreløse biler fra parkeringspladser ved boligselskaber. Århus kommune fjerner blandt andet ikke fra havneområdet, da det er privat ejet.

Annex 6 angiver antallet af herreløse biler som kommunerne har registreret. Derudover er det oplyst om kommunen har betalt for bortskaffelse af den herreløse bil eller man har fundet frem til ejeren og denne har betalt. Det er tillige angivet om bilerne er fundet på offentlige veje og parkeringspladser eller andre steder, bl.a. naturområder.

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen er der registreret i alt 953 herreløse biler i de kommuner der har svaret. Heraf har kommunerne måtte betale for bortskaffelse af 434 biler, mens man i 292 tilfælde har fundet ejeren som så har betalt. De resterende tilfælde (227 biler) er der ikke oplyst hvem der har betalt. Det er videre oplyst, at 716 biler er fundet på veje og pladser, mens 23 herreløse biler er fundet andre steder. For de resterende 214 herreløse biler er der ikke oplyst noget om findested.

7.3.2 Herreløse biler i Københavns Kommune

Københavns Kommune har flest herreløse biler. I år 2000 blev der registreret 1 136 herreløse biler i København samt 425 herreløse biler i fire bydele. I løbet af de første 9 måneder af år 2001 er der registreret 774 herreløse biler i København. Tallet for bydelene er 77 registreringer i løbet af de første 3 mdr. i 2001. I København er det Vej og Park, der har ansvaret for de herreløse biler. Vej og Park fjerner kun biler fra offentlige veje og private fællesveje. På parkeringspladser og private veje er de herreløse biler ejerens ansvar (ref. 6).

Hvis tallene for 2001 opskales lineært til årsbasis bliver det $(774/9 \times 12 + 77/3 \times 12)$ 1.340 biler mod 1.561 i år 2000. På baggrund af opgørelsen over herreløse biler i 2001 og en forholdsmæssig fordeling af de indsamlede biler i 2000 kan antallet af herreløse biler i undersøgelsesperioden opgøres til 1 260 biler.

Den månedsvise fordeling af antallet af herreløse biler i Københavns Kommune kan ses i tabellen herunder. Tabellen angiver også hvorledes de fundne biler er behandlet efterfølgende. "Observeret" betyder, at bilen er blevet observeret enten af politiet eller kommunen. "Forsvundet" betyder, at biler er blevet fjernet mellem det tidspunkt, hvor den er blevet observeret og kommunen er kommet for at fjerne den. "Ukendt ejer" betyder, at det ikke har været muligt at identificere ejeren, og kommunen har så foranstaltet, at bilen er blevet skrottet. "Skrottede" angiver det antal biler Københavns kommune har fået skrottet. Efterfølgende har kommunen udsendt regninger til ejerne. Antallet af indbetalinger er angivet i kolonnen yderst til højre.

Tabel 6: Oversigt over herreløse biler i Københavns Kommune

Måned	Antal	Observeret	Forsvundet	Ukendt ejer	Skrottede	Indbetalinger
Januar	101	23	4	6	68	5
Februar	82	25	6	5	46	3
Marts	82	14	3	16	49	23
April	73	22	6	22	23	23
Maj	114	22	9	7	76	2
Juni	92	30	4	5	53	11
Juli	87	31	9	16	31	27
August	48*	10	4	5	29	4
September	95	26	10	6	53	1
I alt	774	203	55	88	428	99

Note: * Det lave tal skyldes sommerferie hos Politiet.

Tallet for august er bemærkelsesværdig lavt, men ellers er der ingen ændring at spore. Årsagen til det lave tal i august er sandsynligvis ferie hos politiet. Det er politiet, der sørger for afhentning af bilen på opfordring fra kommunen og herefter registreres bilerne.

Københavns Kommune gør en del for at finde den sidste ejer, hvilket også lykkes i mange tilfælde. Det er dog ikke ensbetydende med at kommunen slipper for at betale for ophugningen. I 31 tilfælde ud af de 428 skrottede biler er der udbetalt ophugningsgodtgørelse, fordi kommunen har orienteret ejerne om at dette var muligt. Dette kunne tyde på, at en del af de personer, som skaffer sig af med deres biler ved at efterlade dem, ikke har kendt til Miljøordning for Biler.

Et problem i kommunen er, at det er billigere at lade bilen fjerne af politiet og hente den igen end at have den stående en uge med prøvenummerplader. Det koster 100 kr. pr dag at have prøvenummerplader og 650 kr. at få bilen udleveret efter, at den er fjernet af politiet.

Ifølge Vej og Park, Københavns Kommune vil antallet af herreløse biler falde, hvis beløbet man kan opnå hos Miljøordning for Biler overstiger det beløb, man kan få for bilen ved at sælge den som brugt bil.

7.4 beregning af herreløse biler i Danmark

For at give et skøn over antallet af herreløse biler i Danmark er tallene fra spørgeskemaerne ekstrapoleret til national skala. Der er foretaget ekstrapoleringer på basis af tre forskellige parametre.

7.4.1 Ekstrapolering af antal herreløse biler pr. 1.000 indbygger

I tabellen herunder er vist kommunerne opdelt på indbyggerintervaller, hvor mange der bor i de forskellige intervaller og hvad det gennemsnitlige antal herreløse biler pr 1 000 indbyggere er pr interval. Sidste kolonne viser antallet af herreløse biler i Danmark, når der ekstrapoleres ved at gange antallet af 1 000 indbyggere i de respektive intervaller med antallet af herreløse biler pr 1 000 indbyggere i de undersøgte kommuner. I annex 7 er antallet af herreløse biler pr. 1 000 indbygger for de deltagende kommuner udregnet.

For de fire største kommuner, København, Århus, Odense og Aalborg, er de faktiske tal anvendt.

Tabel 7: Ekstrapolering af antal herreløse biler på basis af indbyggertal

Kommune el. indbyggerinterval	Antal kommuner	1.000 Indbyggere	Herreløse biler pr. 1000 indbygger	Herreløse biler
København	1	491,1		1.266,0
Århus	1	283,7		87,0
Odense	1	183,6		50,0
Aalborg	1	160,9		256,0
50-100	12	758,2	0,61	462,5
20-50	41	1.323,4	0,71	939,6
10-20	82	1.161,1	0,52	603,8
5-10	119	884,7	0,51	451,2
1-5	17	66,9	0,51	34,1
I alt	275	5.313,5		4.150

7.4.2 Ekstrapolering af antal herreløse biler pr. kommune

I tabellen herunder er der ekstrapoleret ved, at finde gennemsnitstallet af herreløse biler i de undersøgte kommuner i de forskellige intervaller og gange med antallet af kommuner i det pågældende interval. For København, Århus, Odense og Aalborg kommuner er faktisk oplyste tal anvendt.

Tabel 8: Ekstrapolering af antal herreløse biler på basis af antal kommuner

Kommune el. indbyggerinterval	Antal kommuner	Antal kommuner i spørgeundersøgelse	Antal herreløse biler i de undersøgte kommuner	Antal herreløse biler pr. kommune	Herreløse biler
København	1	1	1266		1.266,0
Århus	1	1	87		87,0
Odense	1	1			50,0
Aalborg	1	1	256		256,0
50-100	12	4	153	38,25	459,0
20-50	41	8	165	20,63	845,6
10-20	82	17	153	9,00	738,0
5-10	119	12	44	3,67	436,3
1-5	17	2	5	2,50	42,5
I alt	275	47			4.180

7.4.3 Ekstrapolering af antal herreløse biler afhængig af indsats mod skrotbiler

I det efterfølgende er det totale antal biler opgjort ud fra antallet af herreløse biler pr 1 000 opdelt på følgende kategorier af kommuner:

- Kommuner med kampagner, hvis primære formål har været at nedbringe antallet af herreløse biler i kommunen
- Kommuner, der har annonceret om Miljøordning for Biler
- Øvrige kommuner.

Antallet af kommuner med annoncering er beregnet ud fra den procentdel af de adspurgte kommuner, som har foretaget annoncering. Antallet af kommuner med kampagner er ligeledes fundet ud fra procentandelen af de adspurgte kommuner, men efterfølgende er tallet divideret med to, da kommuner med kampagner bevidst er blevet inddraget i denne undersøgelse. Der er regnet med et gennemsnitligt antal personer pr kommune baseret på data for de 271 mindste kommuner.

Som for de øvrige ekstrapolationer er data for de fire største kommuner medtaget specifikt.

Tabel 9: Ekstrapolering af herreløse biler baseret på kommunernes initiativer.

	Antal kommuner	Antal kommuner i undersøgelsen	Antal 1.000 indbyggere	Herreløse biler pr. 1.000 indbyggere	Antal herreløse biler
København	1	1	491,1		1.266,0
Århus	1	1	283,7		87,0
Odense	1	1	183,6		50,0
Aalborg	1	1	160,9		256,0
Kommuner med kampagner	17	6	263,0	0,78	205,3
Kommuner med annocering	29	5	448,7	0,42	186,7
Øvrige kommuner	225	32	3.481,4	0,49	1.711,6
I alt	275	47	5.312,5		3.762,6

7.4.4 Resultat

De tre ekstrapoleringer giver henholdsvis: 4.150 stk., 4.180 stk. og 3.763 stk. Resultatet af de to første ekstrapoleringer ligger meget tæt, mens den sidste ligger lidt under de to øvrige. Den sidste ekstrapolering må betragtes som den mest usikre, da der ikke er påvist en sammenhæng mellem kommuner med aktiviteter og kommuner uden. Der er derimod påvist en svag tendens til at antallet af herreløse biler hænger sammen med antallet af borgere i kommunen.

7.5 opgørelse af henstillede biler

Tabellen herunder viser de kommuner, der fører kontrol med antallet af henstillede biler.

Tabel 10: Oversigt over henstillede biler i en række kommuner, juli 2000 – juni 2001.

Kommune	Henstillede biler				Antal indbyggere	Areal
	1/7-00	1/1-01	1/7-01	1/10		
Bjergsted	450			122	7.791	138,62 km ²
Dragsholm		200		88	13.617	152,47 km ²
Esbjerg ¹	26	26	14	9	82.949	220,86 km ²
Gram	27	15	18	15	4.983	131,36 km ²
Møn	2-300				11.646	237,12 km ²
Nykøbing-Rørvig				19	7.279	39,99 km ²
Nysted	276			9	5.429	142,34 km ²
Rødby	249	50	20	9	6.843	120,37 km ²
Sakskøbing	>224 ²		15	8	9.338	176,36 km ²
Struer				2	19.233	174,60 km ²
Suså	300 ⁴				8.029	144,84 km ²
Sydfalster		100 ³			7.073	113,31 km ²
Aalborg				200 ⁵	161.161	560,30 km ²

¹ Kun delvis opgørelse

² De 224 angiver det antal biler der blev tilmeldt frit lejde ordningen

³ Hurtig optælling, for at få et overblik over omfanget af biler, der ville blive tilmeldt

⁴ Anslået mindste tal

⁵ De 200 er et skønnet tal

De oplyste 2 biler i Struer må anses for underestimeret, når der sammenlignes med at de andre kommuner og kommunens størrelse tages i betragtning. De 2 biler svarer til antallet af klager, hvilket ikke kan tages som et mål for antallet af henstillede biler.

De kommuner der fører kontrol med antallet af henstillede biler og som har gjort noget for at få antallet bragt ned, har ofte haft held med det. Det er oplyst fra hovedparten af kommunerne at det ikke har noget med Miljøordning for Biler at gøre.

Der er i forbindelse med spørgeskemaundersøgelsen registreret følgende typer ordninger for at få nedbragt antallet af henstillede biler:

- Bjergsted: Oprydningskampagne
- Dragsholm: Oprydningskampagne
- Esbjerg: Brev til forhandlere/værksteder om bilskrotordningen
- Møn: Frit lejde ordning (indtil 1. juli 2000)
- Nykøbing-Rørvig: Orientering om bilskrotordningen i dagspressen

- Nysted: Frit lejde og gratis afhentning, samt orientering om bilskrotordningen
- Rødby: Frit lejde ordning
- Sakskøbing: Frit lejde ordning
- Struer: Ingen aktiviteter
- Suså: Frit lejde ordning og skærpet tilsyn
- Sydfalster: Frit lejde ordning
- Aalborg: Orienteret autoværksteder og autoforhandlere

Der er en tydelig sammenhæng mellem kommunens arrangement med at få fjernet de henstillede biler på private ejendomme og antallet af biler, de har oplyst i spørgeskemaet. De kommuner, som har gennemført aktiviteter for at reducere antallet af henstillede biler har alle fundet over 200 biler.

Det har ikke været muligt på baggrund af oplysningerne fra kommunerne at anslå antallet af henstillede i biler i Danmark. For de få kommuner, der fører kontrol med henstillede biler er det kendetegnende, at omkring 70% af bilerne findes på landbrugsejendomme. Der er dog ikke nogen klar sammenhæng mellem antallet af landbrugsejendomme og antallet af henstillede biler. Det tyder dog på, at de henstillede biler primært er et problem i landkommunerne. I Danmark er der godt 200 kommuner med så mange landejendomme, at det kan betegnes som landkommuner. Hvis der i gennemsnit er 250 henstillede biler pr landkommune giver det 50 000 henstillede biler i Danmark. Dette tal er dog meget usikkert og for at kunne give et bud på antallet af henstillede biler er det nødvendigt at få optællinger fra flere kommuner. Dette vil dog være vanskeligt, da kun meget få kommuner registrer henstillede biler.

De "henstillede" biler, der i dag står rundt omkring på privat område er fremkommet over en årrække og er således ikke et udtryk for hvor mange biler, som er blevet henstillet i løbet af et år.

I spørgeskemaet blev der spurgt om kommunen modtager klager over henstillede biler fra borgerne. Annex 8 viser de klager kommunerne har modtaget.

Der er ingen klar sammenhæng mellem antallet af klager og antallet af henstillede biler. Der er dog en svag tendens til at kommuner med flest klager har gjort noget ved problemet, men det kan lige så godt være et tegn på at disse kommuner har været mere opmærksomme på problemet med henstillede biler og derfor har registreret antallet af klager mere omhyggeligt.

7.5.1 Afgang fra bestanden af henstillede biler

Miljøstyrelsen har for perioden 1. juli til 31. december 2000 lavet en opgørelse over, hvor mange biler, der er ophugget hos de registrerede autoophuggere. 129 autoophugningsvirksomheder indgår i undersøgelsen, hvilket dækker hovedparten af de daværende registrerede autoophuggere. I alt er der modtaget 37 637 biler, hvoraf 24 138 har fået godtgørelse og 10 392 ikke har været berettiget til godtgørelse.

Af de 10 392 ophuggede biler er omkring 2 000 herreløse biler, som er fundet af kommuner og derefter afleveret. De resterende ca. 8 000 biler fordeler sig primært på to grupper:

- Biler ,der er afmeldt, før ordningen trådte i kraft, og som har været henstillet
- Henstillede biler, der er indsamlet af kommuner i frit lejde ordninger.

Derudover vil der være et lille antal biler der ikke er afleveret til ophugning af sidste ejer, og som der derfor ikke kan udbetales godtgørelse for.

De 8 000 omfatter de biler, der er afmeldt i dagene op til 1. juli 2000, men ikke behandlet før efter 1. juli 2000. Dette er sandsynligvis kun et par stykker pr ophugger, hvilket i alt skønnes at være ca. 500 biler.

Afgangen fra de henstillede biler i perioden 1. juli til 31. december 2000, som ender hos en registreret ophugger er således omkring 7 500 (8 000 –500). Det formodes at antallet af modtagne biler, der ikke er berettiget til godtgørelse, falder jo længere tid, der går fra afmeldingsfristen. Det er sandsynligt at de biler, der bortskaffes om 5 år næsten alle er berettiget til godtgørelse. Det betyder, at antallet af modtagne biler, der ikke er berettiget til godtgørelse skal falde med omkring 30% pr. halvår. Hvis denne antagelse holder, har afgang fra henstillede biler i perioden 1. januar til 30. juni 2001 været ca. 5000 stk. Det vil sige at der i alt i den analyserede periode har været en afgang på ca. 12 500 stk. fra henstillede biler, som er bortskaffet via en registreret autoophugger.

Følges ovenstående antagelse om faldet i antal ophuggede biler uden godtgørelser vil der gå 25 halvår altså 12-13 år inden kurven rammer 1. Det skal dog bemærkes at kurven sandsynligvis i virkeligheden aldrig vil ramme nul, da der vil blive ved med at dukke meget gamle biler op.

8 Samlet vurdering

8.1 samlet balance

På baggrund af de indsamlede oplysninger er gennemstrømningen af biler i de enkelte dele af bil-kredsløbet i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001 sammenfattet som det fremgår af fig. 12 nedenfor.

Importen af nye biler (nettoimporten) udgør ca. 127 000 stk., mens importen af brugte biler udgør 12 500 stk. Den danske produktion beløber sig til 1 – 2 000 stk. Disse tal stemmer nogenlunde overens med antallet af nyregistreringer i samme periode, nemlig 131 000 stk. Årsagen til at antallet af registreringer er lavere end importen skyldes sandsynligvis en afmatning i købet af nye biler, hvorved de importerede biler står længe på lager hos forhandlerne.

Der er en usikkerhed på antallet af importerede nye og brugte biler, idet den kun omfatter erhvervsmæssig import og eksport. Der er ligeledes usikkerhed på produktionen af danske biler, da denne varierer meget fra år til år.

Inputtet til den rullende bilpark har ikke direkte indflydelse på den samlede afmeldelse af biler, da der er en betydelig tidsforskydning fra tilførsel af biler til bilparker og afgang fra bilparken.

Det samlede antal afmeldte biler for perioden er angivet til 313 000 stk. Heraf et 203 500 blevet genregistreret. Det betyder at nettoafgangen fra bilparken har været på 109 500 biler, fordelt med 87 500 personbiler og 22 000 varebiler.

Disse biler kanaliseres videre via følgende strømme:

- Ophuggede biler
- Eksport af brugte biler
- Illegal eksport af brugte biler
- Henstillede biler
- Herreløse biler
- Biler henstillet hos forhandlere med henblik på senere istandsættelse eller skrotning

Den registrerede eksport af brugte biler udgør for perioden ca. 18 300 stk., fordelt på 17 000 personbiler og 1 300 varebiler. Eksporten af stjalne biler vurderes at være i størrelsesordenen 2-3 000 årligt. Hvorledes eksporten af stjalne biler fordeler sig på person- og varebiler vides ikke, men der er i det videre forløb regnet med at 2 000 stjalne personbiler eksporteres illegalt. Foruden denne ulovlige transport foregår der en eksport af brugte biler, der ikke registreres af toldmyndighederne, da den ikke foregår i erhvervsmæssig regi. Det har ikke været muligt at finde oplysninger om denne eksport. Nedenstående tabel viser potentialet for ophugning i Danmark.

Tabel 11: Beregning af potentialet for ophugning af biler i Danmark i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001.

<i>Potentialeberegning</i>	<i>Personbiler</i>	<i>Varebiler</i>	<i>Total</i>
Afmeldte person- og varebiler	87 500	22 000	109.500
Eksporterede ifølge Danmarks Statistik	17 000	1 300	18.300
Illegal eksport	2 000		2.000
Potentiale for ophugning	68 500	20 700	89 200

Ifølge Miljøordning for Biler er der i alt udbetalt ophugningsgodtgørelse for 67 500 biler i den pågældende periode, fordelt på 62 000 personbiler og 5 500 varebiler. Derudover forventes det, at der vil blive udbetalt godtgørelse for yderligere 7 000 person- og varebiler afmeldt i perioden. Heraf er der udbetalt ophugningsgodtgørelse for 5 500 biler i perioden 1. juli til 31. oktober 2001. Disse tal er opgjort med betydelig sikkerhed.

Afgangen fra depotet af henstillede biler, der bortskaffes via en registreret ophugger, anslås at være omkring 12 500 stk. Kommuner og politi har registreret og indsamlet ca. 4 000 herreløse biler, som bortskaffes via en registreret autoophugger. Tallene for afgangen af henstillede biler og fundne herreløse biler er behæftet med betydelig usikkerhed. Hvorledes fordelingen mellem person- og varebiler er vides ikke.

Tabellen herunder viser en opgørelser over biler ophugget hos registrerede ophuggere i perioden.

Tabel 12: Opgørelser over biler ophugget hos registrerede ophuggere i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001.

<i>Ophugget hos registrerede virksomheder</i>	<i>Personbiler</i>	<i>Varebiler</i>	<i>Total</i>
Ophugget <u>uden</u> udbetaling af godtgørelse			16.500
Ophugget <u>med</u> udbetaling af godtgørelse	62 000	5 500	67.500
Ophugget i alt i perioden 1.7.2000 – 30.6.2001			84.000

I den analyserede periode har 91% af de potentielle ophugningsegne personbiler fået godtgørelse, mens kun 27% af varebilerne har fået udbetalt godtgørelse.

I alt er der ca. 5 000 biler, der ikke kan redegøres for, når det antages at antallet af ophuggede biler i perioden skal svare til antallet af afmeldte biler i perioden. Der er dog især usikkerhed om tilgangen til henstillede biler svarer til afgang fra henstillede biler, da mange biler er henstillet i flere år. De 5 000 kan således ikke tages som udtryk for antallet af biler, der ophugges udenom de registrerede ophuggere eller eksporteres på privat basis, men giver en idé om den sandsynlige størrelsesorden.

Tabellen herunder viser antallet af biler afmeldt i perioden, som har fået eller forventes at få udbetalt ophugningsgodtgørelse.

Tabel 13: Opgørelser over antal biler afmeldt i perioden, som har fået eller forventes at få udbetalt ophugningsgodtgørelse.

<i>Ophugget med godtgørelse</i>	<i>Total</i>
Ophugget i perioden 1.7.2000-30.6.2001	67.500
Ophugget efter d. 30.6.2001	7.000
Ophugget i alt med godtgørelse	74.500

Det forventes således at 74 500 biler ud af et potentiale på 89 000 får udbetalt ophugningsgodtgørelse. Det svarer til 84%.

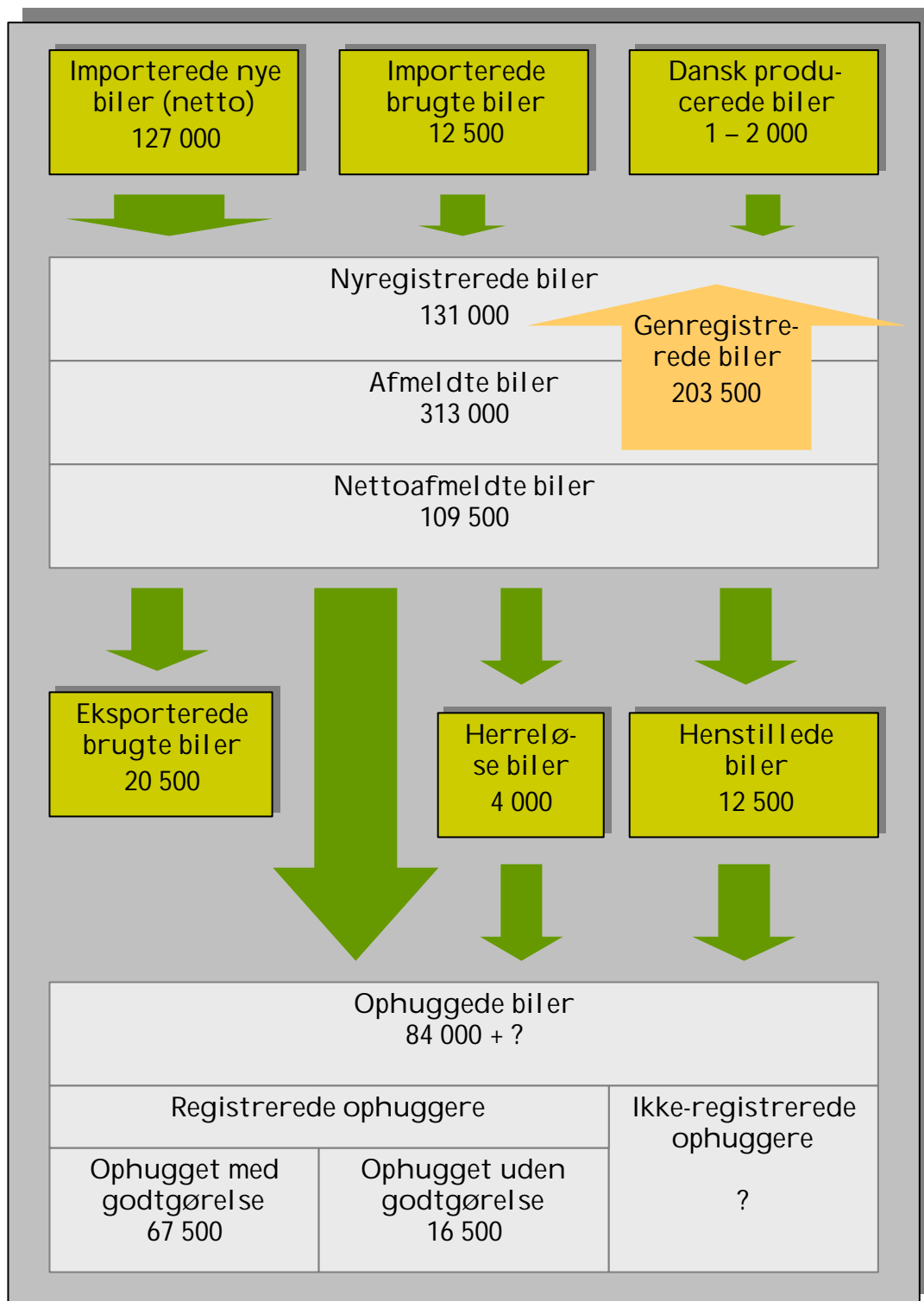
De resterende 14 500 forventes, at blive forvaltet på en af følgende måder:

- Ophugget hos ikke-registrerede virksomheder
- Eksporteret ud af landet
- Henstår på værksteder med henblik på istandsættelse
- Henstår mere end 12 måneder hos private med henblik på f.eks. udtagning af reservedele
- Henstår hos private fordi de betragtes som veteranbiler
- Efterlades på offentligt eller privat areal (herreløse biler)
- Afleveret til ophugning på en registreret virksomhed men hvor betingelserne for udbetaling af godtgørelse ikke er opfyldt

Under antagelse af, at den procentvise fordeling i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001 mellem udbetaling af godtgørelse for person- og varebiler også gælder for de 7 000 biler der får udbetalt godtgørelse efter 1. juli 2001, er langt den overvejende del af de 14 500 biler varebiler (ca. 14 400 stk.). Dette kan skyldes at der eksporteres et betydeligt antal varebiler uden at dette anmeldes til told- og skattemyndighederne, som således heller ikke registreres af Danmarks Statistik.

Det har ikke været muligt at klarlægge hvordan fordelingen på de forskellige kategorier af henstillede biler er. Det forventes dog at hovedparten "henstilles" på privat ejendom eller værksteder, eksporteres uden at blive registreret af toldmyndighederne eller ophugges hos en ikke-registreret autoophugger. Antallet af henstillede veteranbiler antages at være meget begrænset.

Fig. 12: Oversigt over strømmen af biler i perioden 1. juli 2000 – 30. juni 2001.



8.2 konklusion

8.2.1 Effekten af den "nye" bilskrot-ordning

Ud fra de indsamlede data kan det konkluderes, at den nye ordning har medført, at ca. 84% af de udtjente biler afleveres til en registreret autoophugger med udbetaling af ophugningsgodtgørelse. Det er primært personbiler, der ophugges med udbetaling af godtgørelse. Der er således udbetalt ophugningsgodtgørelse for 91% af personbilerne afmeldt i perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001, mens tallet for varebiler er 27%.

Der er en relativt stor registreret eksport af brugte personbiler og der er et stort antal varebiler der ikke kan redegøres for. Dette kan skyldes at varebiler eksporteres uden at dette registreres.

Ud fra henvendelser til kommunerne, andre myndigheder samt branchen synes følgende forhold desuden at gøre sig gældende:

Ofte vil ikke-godkendte ophuggere kunne tilbyde en højere pris for bilen bl.a. på grund af at værdien af reservedelene er højere end nettogodtgørelsen (ophugningsgodtgørelsen – fratrukket skrotningsomkostningerne). Nogle af de ikke-registrerede virksomheder, der modtager skrotningsegnete biler undgår skrotnings- og miljøomkostningerne ved at henstille bilerne ulovligt. Bilerne bliver senere indsamlet af kommunerne og ender dermed ofte hos en registreret ophugger.

Interessen fra autoophuggerne om at blive tilmeldt ordningen har været meget stor. Dette betyder, at mange af landets autoophugningsvirksomheder i dag har et miljøledelsessystem. På dette punkt har ordningen været en succes.

8.2.2 Reduktion af herreløse og henstillede biler

Ud fra henvendelsen til kommunerne synes problemerne med herreløse biler primært at være knyttet til større byer, og især havnebyer. København tegner sig for ca. en trediedel af samtlige herreløse biler.

Selvom der synes at være en mindre reduktion i antallet af herreløse biler i København i den undersøgte periode, er der ikke for landet som helhed konstateret en nedgang. En årsag hertil kan dog være mangler i den undersøgelse Miljøstyrelsen gennemførte ved henvendelse til udvalgte politikredse i 1999.

For herreløse biler synes der ikke at kunne måles nogen væsentlig reduktion, men det skal understreges at der er betydelig usikkerhed på tallene. Desuden skal det bemærkes, at håndteringen af herreløse biler i høj grad er overgået fra politimæssig til kommunalt regi, hvilket yderligere vanskeliggør præcise opgørelser.

Den "nye" bilskrot-ordning kan således ikke med sikkerhed siges at have medført den forventede reduktion af antallet af herreløse biler på landsplan.

Med hensyn til henstillede biler er det ligeledes vanskeligt at vurdere om der er sket et fald i antallet, ikke mindst fordi der ikke foreligger pålidelige data om,

hvor mange henstillede biler, der tidligere har været. Desuden har ordningen ikke virket i tilstrækkelig lang tid til at det kan konstateres om tilgangen til puljen af henstillede biler er faldet eller ej.

Til gengæld synes de aktiviteter som nogle kommuner har gennemført for at nedbringe antallet af herreløse og henstillede biler at have været effektive. Blandt andet har kommuner, der har gennemført informationskampagner, frit lejde ordninger m.v., kunnet registrere en øget aflevering af udtjente henstillede biler til ophugning .

Annex 1: Referenceliste

- Ref. 1: Udenrigshandelen fordelt på varer og lande, Danmarks Statistik, 2001 (www.statistikbanken.dk).
- Ref. 2: Vejtransporten i tal og tekst, De Danske Bilimportører, 2000.
- Ref. 3: Rigspolitiet, afd. S. 12.10.01
- Ref. 4: Forsikring & Pension 25.10.01
- Ref. 5: Månedstatistik Juni 2001, De danske Bilimportører
- Ref. 6: Vej & Park, Københavns Kommune
- Ref. 7: Brancheorientering for autoophugningsbranchen, Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 5 – 1993.

Annex 2: Spørgeskema om bilskrotordningen

1) Kommunens navn: _____

2) Kontaktperson i kommunen: _____

3) Tlf. nr. _____ e-mail adresse: _____

4) Formålet med dette spørgsmål er at vurdere i hvilket omfang kommunen har gennemført en frivillig informationskampagne om bilskrot-ordningen overfor kommunens borgere.

Har kommunen informeret om skrotningsordningen for biler?

Ja Nej

5) Hvis Ja, hvilke virkemidler har været brugt:

Virkemiddel: _____ Hvornår: _____

Virkemiddel: _____ Hvornår: _____

6) Formålet med dette spørgsmål er at vurdere om kommunen har gennemført andre frivillige aktiviteter til støtte for bilskrot-ordningen.

Har jeres kommune gennemført andre aktiviteter til støtte for skrotningsordningen for biler?

Ja Nej

7) Hvis Ja, hvilke aktiviteter har været gennemført og hvornår:

Aktivitet: _____ Hvornår: _____

Aktivitet: _____ Hvornår: _____

8) Formålet med følgende spørgsmål er at vurdere om der har været et fald i antallet af herreløse biler, henstillet på offentligt ejede arealer (veje, parkeringspladser, parker, naturområder m.v.) fra ordningens start 1. juli 2000 til 1. juli 2001.

Der ønskes så vidt muligt oplysninger på kvartalsbasis. I fald dette ikke kan lade sig gøre, ønskes data for de i kommunen opgjorte perioder eller for hele perioden. Desuden ønskes oplyst om ejerne af bilerne er fundet, og i hvilket område bilerne har været henstillet. Udfyld venligst nedenstående skema med så detaljerede oplysninger som muligt.

Periode	Antal herreløse biler fundet	Antal biler, hvor ejer er fundet	Antal biler, hvor kommunen har betalt for ophugning	Antal biler fundet på off. veje og p-pladser	Antal biler fundet andre steder, f.eks. naturområder
1. juli 2000 – 30. sep. 2000:					
1. okt. 2000 – 31. dec. 2000					
1. jan. 2001 – 31. marts 2001					
1. april 2001 – 30. juni 2001					
Hele perioden					

9) Formålet med dette spørgsmål er at skabe et sammenligningsgrundlag for ovennævnte spørgsmål.

Hvor mange herreløse biler har kommunen fundet i den ét årige periode (1. juli 1999 – 30. juni 2000) forud for den nye bilskrot-ordnings ikrafttræden ?

Antal herreløse biler: _____.

10) Som en indikator for antallet af henstillede biler ønskes oplyst, hvor mange klager over afmeldte biler henstillet på privat ejendom kommunen har modtaget i perioden 1. juli 2000 – 30. juni 2001.

Har kommunen modtaget klager fra beboer i kommunen over henstillede biler hos andre borgere?

Ja Nej

11) Hvis ja, opgiv venligst det anslåede antal klager fordelt på nedenstående perioder?

1. juli 2000 – 30. sep. 2000: _____
1. okt. 2000 – 31. dec. 2000: _____
1. jan. 2001 – 31. marts 2001: _____
1. april 2001 – 30. juni 2001: _____

Totalt for hele perioden: _____

12) Udarbejder kommunen løbende et skøn over antallet af biler henstillet på privat ejendom?

Ja Nej

13) Hvis ja, hvor mange biler anslås at stå henstillet på privat ejendom (gerne opgjort på nedenstående angivne datoer).

1. juli 2000: _____
1. jan. 2001: _____
1. juli 2001: _____
1. okt. 2001: _____

Annex 3: Udbetaling af godtgørelse i forhold til afmelding

Statistik over modtagne rapporter fordelt efter måneden for afmeldelse.

Afmeldelse	jul-00	aug-00	sep-00	okt-00	nov-00	dec-00	Total 2000	jan-01	feb-01	mar-01	apr-01	maj-01	jun-01	Total 2001	I alt
Modtaget															
jul-00	4745						4.745								4.745
aug-00	2104	3656					5.760								5.760
sep-00	368	1780	3068				5.216								5.216
okt-00	207	397	1800	3247			5.651								5.651
nov-00	96	149	350	1883	2894		5.372								5.372
dec-00	43	61	94	323	1646	1692	3.859								3.859
I alt 2000	7563	6043	5312	5453	4540	1692	30.603								30.603
jan-01	65	64	100	193	593	2254	3.269	4623						4.623	7.892
feb-01	27	51	50	80	171	288	667	2277	3172					5.449	6.116
mar-01	38	39	56	71	76	184	464	629	2167	3308				6.104	6.568
apr-01	22	26	28	49	71	86	282	198	392	1977	2604			5.171	5.453
maj-01	33	28	49	36	60	62	268	131	232	544	1630	2802	3	5.342	5.610
jun-01	19	26	32	34	43	47	201	88	96	196	378	1733	2366	4.857	5.058
jul-01	15	24	22	31	33	29	154	77	80	105	153	449	1718	2.582	2.736
aug-01	24	30	29	27	40	43	193	65	69	104	127	275	561	1.201	1.394
sep-01	18	15	23	26	27	31	140	49	61	58	96	134	199	597	737
okt-01	23	19	16	23	29	29	139	48	38	74	77	92	151	480	619
I alt 2001	284	322	405	570	1143	3053	5.777	8185	6307	6366	5065	5485	4998	36.406	42.183
Total	7847	6365	5717	6023	5683	4745	36.380	8185	6307	6366	5065	5485	4998	36.406	72.786

Annex 4: Kommuner omfattet af spørgeskema-undersøgelse

Kommunenavn	Tilbage melding	Kommunenavn	Tilbage melding
Assens	x	Middelfart	x
Augustenborg		Møn	x
Ballerup		Nexø	x
Billund	x	Nibe	x
Bjergsted	x	Nordborg	x
Bogense	x	Nyborg	
Christiansfeld		Nykøbing Falster	x
Dragsholm	x	Nykøbing-Rørvig	x
Esbjerg	x	Nysted	x
Fakse	x	Odense	x
Farum	x	Præstø	x
Fredensborg-Humlebæk	x	Randers	
Fredericia		Ribe	x
Frederikshavn	x	Ringe	
Frederikssund		Ringkøbing	x
Frederiksværk	x	Ringsted	
Faaborg	x	Roskilde	
Gram	x	Rødby	x
Grenaa		Rønne	
Greve	x	Sakskøbing	x
Grindsted	x	Samsø	
Hanstholm	x	Silkeborg	x
Hashøj	x	Skagen	x
Helsingør		Slagelse	x
Herning	x	Sorø	
Hillerød	x	Stevns	x
Hirtshals		Struer	x
Hobro		Suså	x
Holbæk		Svendborg	x
Horsens	x	Sydfalster	x
Hvidovre		Sønderborg	
Ishøj	x	Søndersø	
Jægerspris		Thisted	
Kalundborg	x	Tønder	x
Korsør	x	Tårnby	x
København	x	Vamdrup	
Køge	x	Viborg	x
Lunderskov		Vordingborg	
Løkken-Vrå	x	Ærøskøbing	x
		Aalborg	x

Annex 5: Herreløse biler i en række kommuner

Kommune	Information	Antal herreløse biler				Total i perioden	Året før
		1/7-30/9	1/10-31/12	1/1-31/3	1/4-30/6		
Assens	Ingen	0	0	0	0	0	0
Billund	Ingen	3	0	0	0	3	-
Bjergsted	Oprydningskampagne	-	-	-	-	10	-
Bogense	Ingen	0	0	0	0	0	0
Dragsholm	Oprydningskampagne	-	-	-	-	13	12
Esbjerg	Brev til forhandlere/værksteder	-	-	-	-	36	16
Fakse	Ingen	0	0	2	0	2	6
Farum	Ingen	5	8	6	4	23	15
Fredensborg-Humblebæk	Ingen	6	4	1	5	16	11
Frederikshavn	Ingen	0	2	0	2	4	4
Frederiksværk	Annoncering og presseomtale	8	2	3	2	15	-
Faaborg	Ingen	a)					
Gram	Ingen	4	0	0	1	5	3
Greve	Ingen	5	6	2	5	18	18
Grindsted	Ingen	-	-	-	-	3	0
Hanstholm	Ingen	3	0	2	0	5	-
Hashøj	Annonce og direkte kontakt	2	0	2	0	4	2
Hillerød	Lokalavis og brev til autoværksteder	10	3	0	0	13	39
Herning	Ingen	-	-	-	-	26	ca. 26
Horsens	Ingen	12	28	18	10	68	b)
Ishøj	Til boligselskabers adm. og link til hjemmesiden	0	0	35	33	68	-
Kalundborg	Ingen	-	-	-	-	56	55
Kolding	Ingen	6	8	5	4	23	15
Køge	Hjemmeside og folder	8	4	8	2	22	11
Løkken-Vrå	Ingen	-	-	-	-	3	-
Middelfart	Ingen	0	0	1	2	3	4
Møn	Frit lejde ordning	0	0	0	3	3	-
Nexø	Ingen	0	0	1-2	1-2	3	ca. 4
Nibe	Ingen	0	0	0	0	0	0
Nordborg	Ingen	0	0	0	0	6	6
Nykøbing F	Ingen	-	-	-	-	-	-
Nykøbing-Rørvig	Dagspressen og pressemøde	0	0	0	1	1	-
Nysted	Annoncering og registrering samt frit lejde ordning	1	3	1	1	6	-
Odense	Annoncering	14	22	6	8	50	35
Præstø	Annoncering	-	-	-	-	-	-
Ribe	Ingen	-	-	-	-	2	-
Ringkøbing	Ingen	0	0	0	0	0	0
Rødby	Frit lejde ordning	-	-	-	-	-	-
Sakskøbing	Annoncering og frit lejde ordning	-	-	3	-	3	-
Silkeborg	Ingen	5		3		8	-

Kommune	Information	Antal herreløse biler					
		1/7- 30/9	1/10- 31/12	1/1- 31/3	1/4- 30/6	Total i perioden	Året før
Skagen	Ingen	0	0	0	0	0	1
Slagelse	Ingen	0	0	5	9	14	30
Stevns	Ingen	-	-	-	-	4-8	4-8
Struer	Ingen	-	-	-	-	3	0
Suså	Annoncering, presse- dækning og frit lejde ordning	-	-	-	-	6	5
Svendborg	Ingen	0	0	3	0	3	5
Sydfalster	Frit lejde ordning	-	-	-	-	-	-
Tønder	Ingen	-	-	-	-	ca. 2	2-3
Tårnby	Ingen	-	-	-	-	-	-
Viborg	Ingen	-	-	-	-	23	b)
Ærøskøbing	Annoncering	0	0	0	0	0	0
Aalborg	Orientering til autoværksteder og autoforhandlere	67	53	64	72	256	244
Århus	Ingen	-	-	-	-	87	139
Total		159	143	172	166	921 ^{c)}	715

a) Der føres ikke kontrol, men der har været et markant fald i antallet af herreløse biler

b) Ingen optælling, men vurderes at ligge på niveau med perioden 1/7-2000 til 30/6-2001

c) Ikke alle indberettede data er fordelt på kvartaler; derfor er årsopgørelsen større end de fire kvartalsopgørelser tilsammen.

Annex 6: betaling for bortskaffelse af de herreløse biler og findested

Kommune	Total	Betalt af:		Fundet på:	
		Ejer	Kommune	Veje og p-pladser	Andre steder
Billund	3	0	3	0	0
Bjergsted	10	7	3	6	4
Dragsholm	13	0	13	11	2
Esbjerg	36	2	34	31	4
Fakse	2	1	1	2	0
Farum	23	8	20	23	0
Fredensborg-Humlebæk	16-17	13	3-4	15	1
Frederikshavn	4 ¹	2	0	3	1
Frederiksværk	15	0	15	-	-
Gram	5	4	1	4	1
Greve	18	-	-	17	-
Grindsted	3	2	0	3	0
Hanstholm	5	1	4	5	0
Hashøj	4	0	4	4	2
Herning	26 ²	13	2	18	-
Hillerød	13	4	9	8	1
Horsens	68	0	68	-	-
Ishøj	68	45	23	68	0
Kalundborg	56	52	4	5	-
Kolding	23	2	21	18	3
Køge	22	14	8	22	0
Løkken-Vrå	3	0	3	3	0
Middelfart	3	1	2	3	0
Møn	3	2	1	-	-
Nexø	3	-	-	3	0
Nordborg	6	6	0	6	0
Nykøbing-Rørvig	1	1	0	1	0
Nysted	6	5	1	5	0
Odense	50	3	47	50	0
Ribe	2	0	2	-	-
Sakskøbing	3	0	3	3	0
Silkeborg	8	0	8	-	-
Slagelse	14	7	7	-	-
Stevns	4-8	0	4-8	4-8	0
Struer	3	3	0	-	-
Suså	6	3	3	4	2
Svendborg	3	3	0	1	2
Tønder	ca. 2	1	0	ca. 2	0
Viborg	23	12	11	23	0
Aalborg	256	75	103	256	0
Århus	87	-	-	87	-
Total	953	292	434	716	23

¹⁾ 2 biler forsvandt af sig selv.

²⁾ 11 af bilerne blev overdraget til beredskabscenter Midtjylland

Annex 7: Data for kommuner, herreløse biler og indbyggere

Kommune	Information og aktiviteter	Antal herreløse biler	Antal 1.000 indbyggere	Interval i 1.000 indbyggere	Herreløse biler pr. 1.000 indbyggere
Assens	Ingen	0	10,79	10-20	0,00
Billund	Ingen	3	8,64	5-10	0,35
Bjergsted	Oprydningskampagne	10	7,78	5-10	1,29
Bogense	Ingen	0	6,37	5-10	0,00
Dragsholm	Oprydningskampagne	13	13,49	10-20	0,96
Esbjerg	Brev til forhandlere/værksteder	36	90,23	50-100	0,40
Fakse	Ingen	2	12,29	10-20	0,16
Farum	Ingen	23	18,44	10-20	1,25
Fredensborg-					
Humlebæk	Ingen	16	19,27	10-20	0,83
Frederikshavn	Ingen	4	34,9	20-50	0,11
Frederiksværk	Annoncering og presseomtale	15	20,2	10-20	0,74
Gram	Ingen	5	5	1-5	1,00
Greve	Ingen	18	47,63	20-50	0,38
Grindsted	Ingen	3	17,44	10-20	0,17
Hanstholm	Ingen	5	6,09	5-10	0,82
Hashøj	Annonce og direkte kontakt	4	6,33	5-10	0,63
Herning	Ingen	26	57,87	50-100	0,45
Hillerød	Ingen	13	36,07	20-50	0,36
Horsens	ingen	68	56,6	50-100	1,20
Ishøj	Til boligselskaber	68	21,03	20-50	3,23
Kalundborg	Ingen	56	19,42	10-20	2,88
Kolding	Ingen	23	61,33	50-100	0,38
København	Ingen	1266	491,08	a	2,58
Køge	Hjemmeside og folder	22	38,74	20-50	0,57
Løkken-Vrå	Ingen	3	8,91	5-10	0,34
Middelfart	Ingen	3	19,49	10-20	0,15
Møn	Frit lejde ordning	3	11,53	10-20	0,26
Nexø	Ingen	3	8,52	5-10	0,35
Nibe	Ingen	0	7,95	5-10	0,00
Nordborg	Ingen	6	14,27	10-20	0,42
Nykøbing-Rørvig	Dagspressen og pressemøde	1	7,22	5-10	0,14
Nysted	Annoncering og registrering samt frit lejde ordning	6	5,45	5-10	1,10
Odense	Annoncering	50	183,58	a	0,27
Ribe	Ingen	2	18,19	10-20	0,11
Ringkøbing	Ingen	0	17,58	10-20	0,00
Sakskøbing	Annoncering og frit lejde ordning	3	9,31	5-10	0,32
Skagen	Ingen	0	12,74	10-20	0,00
Slagelse	Ingen	14	36,46	20-50	0,38
Stevns	Ingen	6	11,06	10-20	0,54
Struer	Ingen	3	19,12	10-20	0,16
Suså	Annoncering, pressedækning og frit lejde ordning	6	8	5-10	0,75
Svendborg	Ingen	3	43	20-50	0,07
Tønder	Ingen	2	12,8	10-20	0,16
Viborg	Ingen	23	41,88	20-50	0,55
Ærøskøbing	Annoncering	0	3,98	1-5	0,00
Aalborg	Orientering til autoværksteder og - forhandlere	256	160,94	a	1,59
Århus	Ingen	87	286,67	a	0,30

Annex 8: Oversigt over klager over henstillede biler

Kommune	1/7-30/9	1/10-31/12	1/1-31/3	1/4-30/6	Total
Assens	0	0	0	0	0
Billund	0	0	0	0	0
Bjergsted	-	-	-	-	15
Bogense	0	0	1	1	2
Dragsholm	-	-	-	-	8
Esbjerg	-	-	-	-	7
Fakse	0	0	0	0	0
Farum	-	-	-	-	Ja
Fredensborg- Humlebæk	-	-	-	-	< 10
Frederikshavn	9	1	2	0	12
Frederiksværk	-	-	-	-	30
Faaborg	-	-	-	-	Ja
Gram	0	0	2	1	3
Greve	-	-	-	-	2
Grindsted	0	0	1	0	1
Hanstholm	0	0	0	0	0
Hashøj	1	1	1	0	3
Herning	0	0	0	0	0
Hillerød	-	-	-	-	3
Horsens	1	2	1	1	5
Ishøj	0	1	3	3	7
Kalundborg	0	0	0	10	10
Kolding	?				
Køge	2	1	0	0	3
Løkken-Vrå	-	-	-	-	3
Middelfart	0	0	0	1	1
Møn	-	-	-	-	6
Nexø	0	0	0	0	0
Nibe	1	0	1	1	3
Nordborg	0	0	0	0	0
Nykøbing F	-	-	-	-	-
Nykøbing- Rørvig	0	0	0	0	0
Nysted	0	0	0	0	0
Odense	5	5	2	3	15
Præstø	-	-	-	-	Ja
Ribe	0	0	0	0	0
Ringkøbing	0	1	1	0	2
Rødby	0	2	1	0	3
Sakskøbing	0	0	0	2	2
Silkeborg	0	0	0	0	0
Skagen	0	0	0	0	0
Slagelse	-	-	-	-	Ja
Struer	-	-	-	-	2
Suså	-	-	-	-	16
Svendborg	1	0	1	0	2
Sydfalster	0	0	0	0	0
Tønder	0	0	0	0	0
Tårnby	-	-	-	-	5
Viborg	0	0	0	0	0
Ærøskøbing	0	0	0	0	0
Århus	0	0	0	0	0
Aalborg	-	-	-	-	10