

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler (Nedsættelse af miljøbidrag)

§ 1

I lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jf. lovbekendtgørelse nr. 224 af 6. marts 2017, som ændret ved lov nr. 177 af 24. februar 2015, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel ophæves.

2. I § 3 ændres »84 kr.« til: »64 kr.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Baggrund
3.	Nedsættelse af miljøbidrag
3.1.	Gældende ret
3.2.	Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4.	Konsekvenser for FN's verdensmål
5.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
6.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
7.	Administrative konsekvenser for borgerne
8.	Klimamæssige konsekvenser
9.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
10.	Forholdet til EU-retten
11.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
12.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler regulerer bilskrotordningen, hvorefter alle ejere af en person- eller varebil skal betale et årligt miljøbidrag til finansiering af en skrotningsgodtgørelse. Skrotningsgodtgørelsen udbetales til bilejerne, når bilejerne afleverer deres udtjente køretøj til en registreret autoophugger. Gennem en

årrække er der oparbejdet et akkumuleret overskud på bilskrotordningen på over 400 mio. kr., hvilket bl.a. skyldes et betydeligt fald i udbetalingen af skrotningsgodtgørelser. Ordningens økonomiske ubalance skal derfor udlignes. Samtidig skal overskuddet nedbringes som forberedelse til, at ordningen forventes afløst af EU's forordning vedr. krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer (ELV-forordningen), som EU-Kommissionen fremsatte forslag til i juli 2023. Forordningen forventes at indføre et omfattende udvidet producentansvar for køretøjer, hvorefter producenter af køretøjer gøres yderligere ansvarlige for at finansiere og foranstalte indsamling og håndtering af udtjente køretøjer.

Lovforslaget har til formål at bidrage til at udligne bilskrotordningens økonomiske ubalance og nedbringe det akkumulerede overskud på ordningen ved at sænke miljøbidraget fra 84 kr. til 64 kr.

Som et yderligere bidrag til at sikre den nødvendige økonomiske balance inden for bilskrotordningen forventer miljøministeren at ændre bekendtgørelse nr. 1654 af 29. december 2022 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse (bilskrotbekendtgørelsen), således at skrotningsgodtgørelsen forhøjes fra 2.200 kr. til 2.770 kr.

2. Baggrund

Bilskrotordningen blev indført i 2000. Ifølge ordningen betaler danske bilejere årligt et miljøbidrag sammen med den lovpligtige ansvarsforsikring. Miljøbidraget finansierer administrations- og informationsomkostninger ved ordningen samt skrotningsgodtgørelserne, som bilejerne kan anmode om at få udbetalt, når deres udtjente køretøj er afmeldt i Motorregistret og afleveres til affaldshåndtering ved en registreret autoophugger.

Formålet med skrotningsgodtgørelsen er at sikre, at der for den enkelte bilejer ikke er omkostninger forbundet med at indlevere et køretøj til affaldshåndtering og at give bilejeren et økonomisk incitament til at aflevere sit udtjente køretøj hos en miljøgodkendt og miljøcertificeret autoophugger. Hensigten er at sikre en miljømæssigt forsvarlig håndtering af det udtjente køretøj og at undgå, at udtjente køretøjer henstilles i naturen.

I 2007 blev der som følge af EU-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer indført et udvidet producentansvar for både nye og gamle køretøjer. Det betyder bl.a., at

bilproducenter skal sikre, at alle bilejere kan aflevere deres udtjente køretøj til en registreret autoophugger uden omkostninger. Det udvidede producentansvar omfatter kun selve miljøbehandlingen og dækker derfor ikke omkostninger til transport til ophuggeren og administration i forhold til afmelding i Motorregisteret m.v.

Som følge af de direktivbestemte regler om udvidet producentansvaret for både nye og gamle køretøjer fungerer den gældende ordning med miljøbidrag og skrotningsgodtgørelse i dag som et supplerende incitament til at aflevere udtjente køretøjer hos registrerede autoophuggere. Ud over muligheden for at komme af med sit udtjente køretøj uden omkostninger tilbydes en økonomisk godtgørelse, der kan dække eventuelle omkostninger til transport, administration m.v.

Miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen er siden oprettelsen af bilskrotordningen i 2000 blevet ændret ad flere omgange. I 2000 udgjorde miljøbidraget 90 kr. og skrotningsgodtgørelsen 1.500 kr. I 2002 blev miljøbidraget sat ned til 60 kr. og skrotningsgodtgørelsen forhøjet til 1.750 kr. I 2014 forhøjedes miljøbidraget til 101 kr. og godtgørelsen blev nedsat til 1.500 kr. De to satser blev senest ændret i 2017 og udgør i dag 84 kr. og 2.200 kr. Ændringerne skyldes, at svingende konjunkturer har gjort det svært at forudsige, hvor mange udtjente køretøjer der faktisk ville blive indleveret til autoophug, og derfor hvor mange skrotningsgodtgørelser der ville blive udbetalt. Ændringen i 2014 var således forårsaget af, at antallet af skrotninger i perioden mellem 2009-2013 steg fra år til år, hvilket havde genereret et underskud på ordningen på 200 mio. kr., mens ændringen i 2017 skyldtes, at der siden 2014 skete et markant fald i antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser, og at underskuddet derfor var vendt til et overskud på 77,6 mio. kr. ultimo 2016. Samtidig findes der ikke en en-til-en sammenhæng mellem antallet af udtjente køretøjer og antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser, hvilket har gjort forudsigelsen af antallet af udbetalte godtgørelser yderligere kompliceret. Endelig svinger de samlede indtægter fra miljøbidraget, afhængigt af, hvor længe bilejerne beholder deres køretøjer. Modsat tidligere er tendensen i dag, at bilejere beholder deres køretøjer i en længere årrække, hvilket bevirker, at det samlede antal af indregistrerede køretøjer stiger, og indtægterne fra miljøbidragene stiger tilsvarende.

Antallet af udbetalte skrotningsgodtgørelser har siden 2020 igen været faldende, hvilket har medført, at ordningen i slutningen af 2023 havde et akkumuleret overskud på ca. 400 mio. kr. Det er derfor nødvendigt igen at

justere miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen, så bilskrotordningens økonomiske ubalance udlignes.

3. Nedsættelse af miljøbidrag

3.1. Gældende ret

I 1999 vedtog Folketinget lov nr. 372 af 2. juni 1999 om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. Loven er siden blevet ændret ad flere omgange.

Lovens formål er at sikre finansieringsgrundlaget for udbetaling af en godtgørelse ved aflevering af affald i form af motorkøretøjer til affaldshåndtering, jf. lovens § 1.

Det fremgår af lovens § 3, at ejeren af en bil, der er omfattet af lovens § 2 og indregistreret i Danmark, årligt skal betale et miljøbidrag på 84 kr.

Lovens § 2 omfatter ejere af personbiler og varebiler.

Miljøbidraget betales til forsikringsselskaberne via bilejernes årlige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4.

Miljøbidraget skal ifølge bemærkningerne dække udgifterne til en godtgørelsesordning, hvilket omfatter udbetaling af godtgørelser og administrations- og informationsomkostninger, jf. Folketingstidende [1998-99], tillæg A, side 5240.

Det fremgår af lovens § 6, stk. 1, at der efter anmodning ydes en godtgørelse til ejeren af et motorkøretøj, jf. lovens § 2, i forbindelse med indlevering af motorkøretøjet til affaldshåndtering. Ifølge lovens § 6, stk. 4, fastsætter ministeren størrelsen af godtgørelsen, som udbetales til bilejeren, når denne afleverer sit udtjente køretøj til en registreret ophugger. Bestemmelsen er udmøntet i bilskrotbekendtgørelsens § 26, hvoraf det fremgår, at godtgørelsen udgør 2.200 kr. Dansk Producentansvar (DPA) træffer afgørelse om udbetalingen af godtgørelsen, jf. bilskrotbekendtgørelsens § 25.

3.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

UDKAST

Ultimo 2023 er der oparbejdet et akkumuleret overskud på ca. 400 mio. kr. på bilskrotordningen. Miljø- og Ligestillingsministeriet har udarbejdet en prognose for det akkumulerede overskud baseret på, at miljøbidragets og skrotningsgodtgørelsens gældende beløbsstørrelse forbliver uændret. Det fremgår af prognosen, at ultimo 2028 vil overskuddet være over 500 mio. kr. Prognosen er baseret på en antagelse om, at den seneste nedgang i antallet af udbetalte godtgørelser – fra omkring 93.000-127.000 årligt i perioden 2010-2021 til ca. 75.000-77.000 i 2022-2023 – er midlertidig, og at antallet af skrotninger forventes at stige igen.

Det er ikke muligt at anvende de indbetalte penge til bilskrotordningen til andre formål end de i loven nævnte, jf. afsnit 3.1 ovenfor. Bilskrotordningen adskiller sig fra almindelige gebyrordninger, da der for den enkelte bilejer ikke er en direkte modydelse forbundet med betalingen af miljøbidraget, ligesom skrotningsgodtgørelsen for den enkelte bilejer ikke er betinget af, hvor stort et miljøbidrag bilejeren løbende har indbetalt. Et overskud på bilskrotordningen efter fradrag af administrations- og informationsomkostninger skal tilbagebetales til bilejerne for at sikre, at de indbetalte gebyrer modsvares af de i loven fastsatte modysdelser, som udtømmende udgøres af udbetalinger af godtgørelser og tilhørende administrations- og informationsomkostninger. Såfremt det indbetalte beløb anvendes til andre formål end de i hjemmelsloven angivne, vil der efter omstændighederne være tale om ulovlig opkrævet skat i strid med grundlovens § 43.

Bilskrotordningen er en gebyrlignende ordning og skal derfor være statsfinansiel neutral. Som følge heraf skal væsentlige ubalancer mellem indtægter og udgifter tilstræbes udlignet over en fireårig periode jf. Finansministeriets Budgetvejledning 2021, afsnit 2.3.1. Samtidig skal der arbejdes hen mod en afvikling af bilskrotordningen frem mod, at ordningen forventes afløst af ELV-forordningen, som forventes at indføre et omfattende udvidet producentansvar for køretøjer, herunder indsamling og håndtering af udtjente køretøjer. Forordningen er fortsat under forhandling i EU, men forventes at træde i kraft i løbet af 2026 med en udskudt anvendelsesfrist for den nationale gennemførelse af en ny udvidet producentansvarsordning for køretøjer.

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at det er nødvendigt at nedsætte miljøbidraget fra 84 kr. til 64 kr. pr. 1. januar 2026 med henblik på at få nedbragt det akkumulerede overskud og skabe bedre balance mellem indtægter og udgifter. Tilstræbelsen på at udligne balancen forudsætter samtidig en forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen fra 2.200 kr. til 2.750 kr. pr. 1. januar 2026. Skrotningsgodtgørelsens størrelse reguleres af miljøministeren

via bilskrotbekendtgørelsen. Hermed forventes udgifterne på ordningen at overstige indtægterne, således at det akkumulerede overskud nedbringes fra et forventet overskud på 406,1 mio. kr. ultimo 2026 til 165,3 mio. kr. ultimo 2028. Af hensyn til at undgå en situation, hvor det samlede akkumulerede overskud er disponeret før den forventede udfasning af ordningen, er der budgetteret med et overskud ultimo 2028.

Dette skal ses i lyset af, at Miljø- og Ligestillingsministeriets vurderer, at prognosen for ordningens økonomiske balance mellem udgifter og indtægter er forbundet med relativt stor usikkerhed, idet den er afhængig af udviklingen i bilparken og antallet af køretøjer, der skrottes. Ligesom det har været tilfældet ved de tidligere justeringer af ordningen, gælder derfor også i dette tilfælde, at ordningen fortsat er vanskeligt styrbar i forhold til at sikre den økonomiske balance. Det forventes derfor, at udviklingen i antallet af udbetalte godtgørelser skal følges løbende med henblik på at kunne vurdere, om det bliver nødvendigt at justere niveauet på miljøbidraget eller skrotningsgodtgørelsen for at kunne udligne balancen.

Det vurderes, at skrotningsgodtgørelsens størrelse har betydning for at fastholde, at udtjente køretøjer afleveres hos registrerede autoophuggere og ikke ender i illegale affaldsstrømme. Skrotningsgodtgørelsen skal derfor fastlægges på et niveau, som fortsat understøtter den lovlige autoophuggerbranche.

Endelig vurderes det, at det ikke er nødvendigt at ændre på, at forsikrings-selskaberne opkræver miljøbidraget via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4, og at det indbetalte miljøbidrag efterfølgende overføres til SKAT.

Det foreslås på den baggrund, at miljøbidraget nedsættes fra 84 kr. til 64 kr. For at gennemføre den tilsigtede udligning af ordningen, er det samtidig nødvendigt at ændre bilskrotbekendtgørelsen, således at skrotningsgodtgørelsen hæves fra 2.200 kr. til 2.750 kr. Den foreslåede ordning vil bidrage til, at den eksisterende ubalance mellem ordningens indtægtsside og udgiftsside, som har medført et akkumuleret overskud på 404,2 mio. kr. ultimo 2023, gradvist udlignes. Den foreslåede ordning vil samtidig bidrage til den forventede afvikling af bilskrotordningen frem mod, at ordningen forventes afløst af ELV-forordningen.

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at lovforslaget og den tilhørende ændring af bilskrotbekendtgørelsen understøtter verdensmål 12 om ansvarligt forbrug og produktion, herunder særligt delmål nr. 12.2 om en bæredygtig og effektiv forvaltning af ressourcer og delmål nr. 12.4 om, at der skal opnås en miljømæssig forsvarlig håndtering af kemikalier og affald i hele deres cyklus, idet lovforslaget forventes at få en positiv effekt på antallet af indleverede køretøjer til miljørigtig affaldsbehandling hos autoriserede autoophuggere.

Det vurderes endvidere, at lovforslaget understøtter verdensmål nr. 7 om bæredygtig energi. Dette skyldes, at lovforslaget sammen med ændringen af bilskrotbekendtgørelsen i et vist omfang tilskynder til at udskifte bilparken til grønnere alternativer, under forudsætning af at de udtjente køretøjer på sigt erstattes af elbiler og lignende.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Offentlige økonomiske konsekvenser

Nedsættelsen af miljøbidraget og forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vil hverken have positive eller negative økonomiske eller administrative konsekvenser for stat, regioner eller kommuner.

Ordningen er statsfinansielt neutral og skal hvile i sig selv. Ifølge Finansministeriets Budgetvejledning 2021, afsnit 2.3.1, skal væsentlige ubalancer mellem indtægter og omkostninger tilstræbes udlignet over en periode på maksimalt fire år fra og med det år hvori ubalancen opstår. Dette omfatter ikke over- eller underdækning, der bidrager til at udligne tidligere års ubalance.

Formålet med lovforslaget er at nedbringe overskuddet på bilskrotordningen frem mod 2029. Der er ingen offentlige udgifter, og alle udgifter til øget udbetaling afholdes af bilskrotordningen. Der kan blive behov for yderligere justering grundet den manglende forudsigelighed i antallet af skrotninger. Dertil er der budgetteret med et resterende overskud i 2029 (opgjort til 165,3 mio. kr.), som der skal tages stilling til håndtering af i forbindelse med implementering af ELV-forordningen.

Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forsikringsselskaberne opkræver miljøbidraget hos bilejerne sammen med den årlige forsikringspræmie, jf. lovens § 4. Det indbetalte miljøbidrag bliver efterfølgende overført til SKAT. Det foreslås, at denne proces forbliver uændret, hvorfor lovforslaget ikke indebærer nogen administrative konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og regioner, idet de ikke har opgaver efter loven.

Administrationen af udbetalingen af skrotningsgodtgørelser varetages fortrinsvis af den af miljøministeren udpegede eksterne administrator, jf. lovens §§ 7 og 8. Det er i dag Dansk Producentansvar (DPA), som af miljøministeren er udpeget til administrationen af godtgørelsesordningen under betegnelsen ”Miljøordning for Biler”. DPA er en privat organisation oprettet med det formål at etablere, gennemføre og udvikle et effektivt system til håndtering af det udvidede producentansvar for elektrisk og elektronisk udstyr, batterier og biler.

Miljøstyrelsen varetager administrative opgaver i forbindelse med ordningen, herunder sagsbehandling af klagesager, jf. bilskrotbekendtgørelsens § 63, stk. 1.

Miljøbidraget forudsættes at skulle dække offentlige myndigheders omkostninger til opkrævning af bidraget. Det er således forudsat, at miljøbidraget skal finansiere omkostninger hos den udpegede administrator, som i dag er DPA, samt omkostninger til Miljøstyrelsens administration.

Udbetaling af skrotningsgodtgørelser sker ved brug af systemet Digitalisering af Udbetaling og Skrotningsattest (DUS), som ejes og administreres af DPA. Systemudvikling til den tilhørende justering af godtgørelsen forventes at kunne afholdes inden for ordningen.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Miljøbidraget opkræves af forsikringsselskaberne via den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4. Forsikringsselskaberne vil have administrative omkostninger knyttet til at ændre satsen på miljøbidraget, idet der skal ændres i selskabernes administrative systemer. Der vil være tale om engangsomkostninger af mindre omfang. Det forventes, at forsikringsselskaberne skal have mindst 3 måneders varsel til at implementere ændringen.

Forøgelse af skrotningsgodtgørelsen forventes at have positive økonomiske konsekvenser for autoophuggerbranchen. Lovforslaget, som skal sænke

miljøbidraget, og den dertilhørende bekendtgørelsesændring, som skal forhøje skrotningsgodtgørelsen, vil have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, for så vidt angår virksomheder, der bidrager til ordningen via indbetaling af det lovpligtige miljøbidrag, og som får en økonomisk gevinst af forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen, når køretøjet skal skrottes. Forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vil også bidrage til bekæmpelse af det ulovlige marked for udtjente køretøjer og dermed forventeligt bidrage til øget omsætning for de registrerede autoophuggere.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

Lovforslaget medfører, at bilejere opnår en besparelse på 20 kr. årligt som følge af nedsættelsen af miljøbidraget. Den tilhørende ændring af bekendtgørelsen, hvormed skrotningsgodtgørelsen forhøjes, medfører en øget udbetaling for bilejere, der skrotter deres køretøjer, på 570 kr. i forhold til aktuelle satser.

8. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget og den dertilhørende bekendtgørelsesændring med ændring af hhv. miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen forventes i et vist omfang at tilskynde til at udskifte bilparken til grønnere alternativer, under forudsætning af at de skrottede køretøjer på sigt erstattes af elbiler og lignende.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Den foreslåede nedsættelse af miljøbidraget kombineret med en forøgelse af skrotningsgodtgørelsen forventes at bevirke en positiv effekt på antallet af indleverede køretøjer til affaldsbehandling og vil derved medføre, at færre får foretaget ulovlig ophugning, ligesom der vil være færre efterladte køretøjer på privat grund, offentlig vej eller i naturen. Skrotning ved autoriserede autoophuggere sikrer, at alle køretøjets dele inkl. farlige stoffer og batterier m.v. håndteres miljørigtigt og ikke ender i naturen.

Da skrotningsgodtgørelsen blev hævet med 700 kr. i 2016, medførte det ca. 22 pct. flere udbetalte skrotningsgodtgørelser i 2017 ift. 2016. Det er forventningen, at antallet af udbetalte godtgørelser også denne gang vil stige som følge af forhøjelsen af præmien, særligt fordi der de foregående år har været et markant fald i antallet af udbetalte godtgørelser.

10. Forholdet til EU-retten

EU-Kommissionen har i juli 2023 fremsat forslag om en ny forordning vedrørende krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af ud-rangerede køretøjer (ELV-forordningen), hvorefter et omfattende udvidet producentansvar forventes at kunne afløse den nuværende ordning. Ændringen som følge af lovforslaget og den dertilhørende ændring af skrotningsgodtgørelsen ved bekendtgørelsesændring skal bidrage til at nedbringe overskuddet på bilskrotordningen frem mod en forventet lukning af ordningen som følge af ELV-forordningen.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. maj 2025 til den 26. juni 2025 (28 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

12. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ja. Lovforslaget og den dertilhørende bekendtgørelsesændring vil have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, for så vidt angår virksomheder, der bidrager til ordningen via indbetaling af det lovpåkrævede miljøbidrag (besparelse på 20 kr. årligt), og som får en økonomisk gevinst af forøgelsen af	Ingen.

UDKAST

	skrotningsgodtgørelsen, når køretøjet skal skrotes (570 kr. pr. skrottet køretøj).	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen.	Ja. Engangsomkostninger af mindre omfang for forsikringsbranchen ved ændring af miljøbidragssatsen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen. Miljøbidraget bliver 20 kr. billigere for bilejere årligt, mens udbetalingen af skrotningsgodtgørelse forhøjes med 570 kr. Selve ændringen har ingen administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ja. Lovforslaget og den dertilhørende bekendtgørelsesændring med ændring af hhv. miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen forventes i et vist omfang at tilskynde til at udskifte bilparken til grønnere alternativer, under forudsætning af at de skrottede køretøjer på sigt erstattes af elbiler og lignende.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ja. Lovændringen vil ikke i sig selv medføre miljømæssige konsekvenser. Lovforslaget hænger dog sammen med en påtænkt bekendtgørelsesændring, som vil forhøje skrotningsgodtgørelsen. Det forventes at have en positiv effekt på antallet af indleverede køretøjer til affaldsbehandling hos en registreret autoophugger, som sikrer, at alle køretøjets dele inkl. farlige stoffer og batterier m.v. håndteres miljørigtigt og derved ikke ender i naturen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Selve lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter. EU-Kommissionen har i juli 2023 fremsat forslag om en ny forordning vedrørende krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer (ELV-forordningen), hvor et omfattende udvidet producentansvar forventes	

UDKAST

	at kunne afløse den nuværende ordning. Ændringen som følge af lovforslaget og den dertilhørende ændring af skrotningsgodtgørelsen ved bekendtgørelsesændring skal bidrage til at nedbringe overskuddet på bilskrotordningen frem mod en forventet lukning af ordningen som følge af ELV-forordningen.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Fodnoten til titlen til den gældende lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler henviser til, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører EU-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer.

Det foreslås, at *fodnoten* til lovens titel ophæves.

Den foreslåede ophævelse af fodnoten, som henviser til EU-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, skyldes, at de bestemmelser, som gennemførte direktivet i lovens kapitel 3 a vedrørende producenternes betaling af skrotningsbidrag for biler markedsført i perioden 1. juli 2002 til 31. december 2006, blev ophævet ved lov nr. 1629 af 26. december 2013 om ændring af lov om miljøbidrag m.v., idet de ikke længere fandt anvendelse.

Til nr. 2

UDKAST

Det fremgår af § 3 i den gældende lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, at ejeren af en bil, der er omfattet af lovens § 2 og indregistreret i Danmark, årligt skal betale et miljøbidrag på 84 kr.

Det foreslås, at beløbet i lovens § 3 nedsættes fra 84 kr. til 64 kr.

Den foreslåede ændring vil medføre, at bidragssatsen, som bilejere af personbiler og varebiler betaler årligt til forsikringsselskaber via deres ansvarsforsikring, fremover vil udgøre 64 kr.

Ændringen skal ses i sammenhæng med den forudsatte forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen, som udbetales til bilejere, når de afleverer deres udtjente køretøj til en registreret autoophugger. Skrotningsgodtgørelsen påtænkes forhøjet fra 2.200 kr. til 2.770 kr. Forhøjelsen kræver ikke en lovændring og vil blive gennemført ved ændring af bekendtgørelse nr. 1654 af 29. december 2022 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse (bilskrrotbekendtgørelsen).

Det forventes, at lovændringen sammen med forhøjelsen af skrotningsgodtgørelsen vil medføre, at det akkumulerede overskud på bilskrrotordningen vil blive gradvist nedbragt. Lovændringen forventes at medvirke til, at skrotningsordningens økonomiske ubalance udlignes gradvist i løbet af 2026-2028. Samtidig vil lovændringen bidrage til den forventede afvikling af skrotningsgodtgørelsesordningen frem mod, at ordningen forventes afløst af EU's forordning vedrørende krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer (ELV-forordningen), som EU-Kommissionen fremsatte forslag til i juli 2023.

Det er med fastsættelsen af de foreslåede satser lagt til grund, at antallet af skrotninger vil stige igen, jf. afsnit 3.2. i de almindelige bemærkninger. Vurderingen af, hvordan udviklingen i antallet af udtjente køretøjer vil blive fremadrettet, er dog forbundet med relativt stor usikkerhed og dermed er det usikkert, i præcist hvilket omfang ordningen vil være udlignet ultimo 2028. Såfremt udviklingen i bilparken og antallet af udtjente køretøjer bliver anderledes end forudsat, kan der skabes balance i ordningen ved at regulere skrotningsgodtgørelsens størrelse med hjemmel i bemyndigelsen i den gældende lovs § 6, stk. 4, eller justere miljøbidraget ved en ny lovændring.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

UDKAST

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2026.

De ændringer i loven, der foreslås med denne lov, vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, jf. lovens § 11, og heller ikke kan sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 224 af 6. marts 2017, som ændret ved lov nr. 177 af 24. februar 2015, foretages føl- gende ændringer:</p>
1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører EU-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrange-rede køretøjer.	1. <i>Fodnoten</i> til lovens titel ophæ- ves.
§ 3 Ejeren af en bil, der er omfattet af § 2 og indregistreret i Danmark, skal årligt betale et miljøbidrag på 84 kr.	2. I § 3 ændres »84 kr.« til: »64 kr.«.
	§ 2
	Loven træder i kraft den 1. januar 2026.