

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 § 1 i lov nr. 177 af 24. februar 2015, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel ophæves.

2. I § 3 ændres »84 kr.« til: »61 kr.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juni 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 opfyldelsen af FN's verdensmål
5.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5.1.	Økonomiske konsekvenser for det offentlige
5.2.	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 bilskrøtordningen, 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.

Hertil kommer, at Europa-Kommissionen i juli 2023 fremsatte forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer (ELV-forordningen), COM(2023) 451. Forordningsforslaget indeholder et omfattende udvidet producentansvar for køretøjer, hvorefter producenter af køretøjer gøres yderligere ansvarlige for at finansiere og foranstalte indsamling og håndtering af udtjente køretøjer. Forordningsforslaget forventes vedtaget i løbet af 2026, hvorefter der skal tages stilling til forholdet mellem ELV-forordningen og bilskrotordningen. Også dette forhold taler for en udligning af ordningens økonomiske ubalance.

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 61 kr. årligt.

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. Bekendtgørelsesændringen vil ske med hjemmel i § 6, stk. 4, i lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

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 Europa-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 autoophuggeren og administration i forhold til afmelding i Motorregisteret m.v.

Som følge af de direktivbestemte regler om udvidet producentansvar 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 fallende, 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 lovpligtige ansvarsforsikring, jf. lovens § 4.

Miljøbidraget skal ifølge bemærkningerne til bestemmelsen 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 autoophugger. 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

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. pkt. 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 modbytter, som udtømmende udgøres af udbetalinger af godtgørelser og tilhørende administrations- og informationsomkostninger.

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, pkt. 2.3.1. Hertil kommer, at forslaget til ELV-forordningen indeholder et omfattende udvidet producentansvar for køretøjer, herunder indsamling og håndtering af udtjente køretøjer. Forordningsforslaget er fortsat under forhandling, men forventes at blive vedtaget i løbet af 2026 med en udskudt anvendelsesfrist for den nationale gennemførelse af en ny udvidet producentansvarsordning for køretøjer. Der skal i den forbindelse tages stilling til forholdet mellem ELV-forordningen og bilskrotordningen, hvilket yderligere taler for en udligning af ordningens økonomiske ubalance.

UDKAST

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at det er nødvendigt at nedsætte miljøbidraget fra 84 kr. til 61 kr. pr. 1. juni 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 2.770 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 167,2 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 Ligestillingsministeriet 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. Som det har været tilfældet ved tidligere justeringer, gælder også i dette tilfælde, at ordningen er vanskeligt styrbar i forhold til at sikre økonomisk balance. Udviklingen i antallet af udbetalte godtgørelser skal derfor 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 forsikringselskaberne 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 61 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 2.770 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, at ordningens akkumulerede overskud er nedbragt betydeligt frem mod, at der skal

tages stilling til forholdet mellem den forventede ELV-forordning og bilskrotordningen.

4. Konsekvenser for opfyldelsen af 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 sammen med ændringen af bilskrotbekendtgørelsen forventes at få en positiv effekt på antallet af indleverede køretøjer til miljørigtig affaldsbehandling hos autoriserede autoophuggere.

Det vurderes endvidere, at lovforslaget og den tilhørende ændring af bilskrotbekendtgørelsen 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

5.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Nedsættelsen af miljøbidraget og forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vil hverken have positive eller negative økonomiske konsekvenser for staten.

Ordningen er statsfinansiel neutral og skal hvile i sig selv. Ifølge Finansministeriets Budgetvejledning 2021, pkt. 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 bidrage til 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 167,2 mio. kr.), som der skal tages stilling til håndtering af i forbindelse med implementering af den forventede ELV-forordning.

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for regioner eller kommuner.

5.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Nedsættelsen af miljøbidraget og forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen vil ikke indebære implementeringskonsekvenser af betydning for staten.

Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser for regioner og kommuner.

Ministeriet vurderer, at lovforslaget følger de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

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.

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

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget og den dertilhørende bekendtgørelsesændring med ændring af henholdsvis 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

Da skrotningsgodtgørelsen blev hævet med 700 kr. i 2016, medførte det ca. 22 pct. flere udbetalte skrotningsgodtgørelser i 2017 i forhold til 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.

Nedsættelsen af miljøbidraget og forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen forventes således 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.

10. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

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.:

3F, Advokatsamfundet, Akademiet for de tekniske videnskaber, Arbejdsbevægelsens Erhvervsråd, Autig (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark), Dansk Bilbrancheråd, CONCITO, DAKOFA, Danmarks Naturfredningsforening, Brancheforeningen Cirkulær, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Autogenbrug, Dansk Bilretur, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Veteran Bilklub (DVK), Danske Regioner, Mobility Denmark, De Samvirkende Købmænd (DSK), Dansk Industri (DI), Dansk Producentansvar (DPA), Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Revisorer, Rådet for Grøn Omstilling, Drivkraft Danmark, FDM, Finans Danmark, Forbrugerrådet, FORCE Technology, Foreningen af Miljømedarbejdere i kommunen (ENVINA), Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Forsikring & Pension, Frluftsrådet, Genvindingsindustrien, Greenpeace, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), Kommunalteknisk Chefforening (KTC), Kommunernes Landsforening (KL), Landbrug & Fødevarer, Fagbevægelsens Hovedorganisation, NOAH Plastindustrien i Danmark, Rigsrevisionen, Teknologisk Institut, Motorhistorisk Samråd og SMV Danmark (Håndværksrådet).

UDKAST

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 23 kr. årligt), og som får en økonomisk gevinst af forøgelsen af skrotningsgodtgørelsen, når køretøjet skal skrottes (570 kr. pr. skrottet køretøj).	Ingen.
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 reduceret med 23 kr. for bilejere årligt, mens udbetalingen af skrotningsgodtgørelse forøges med 570 kr. Selve ændringen har ingen administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ja. Lovforslaget og den dertilhørende bekendtgørelsesændring med ændring af henholdsvis miljøbidraget og skrotningsgodtgørelsen forventes i	Ingen.

UDKAST

	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.	
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	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
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	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

UDKAST

Til nr. 1

Fodnoten til titlen til den gældende lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler angiver, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, er begrundet med, 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. Det beror således på en fejl, at fodnoten ikke tidligere er blevet ophævet.

Til nr. 2

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 i lovens § 3 ændres »84 kr.« til »61 kr.«

Den foreslåede ændring vil medføre, at bidragssatsen, som bilejere af personbiler og varebiler betaler årligt til forsikringsselskaber via deres ansvarsforsikring, fremover vil udgøre 61 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 (bilskrøtbekendtgørelsen). Ændringen vil ske med hjemmel i § 6, stk. 4, i lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

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

UDKAST

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juni 2026.

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 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 § 1 i lov nr. 177 af 24. februar 2015, foretages følgende ændringer:
1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, EF-Tidende 2000 L 269, side 34.	1. <i>Fodnoten</i> til lovens titel ophæves.
§ 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: »61 kr.«
	§ 2
	Loven træder i kraft den 1. juni 2026.