



Fremsat den 8. oktober 2026 af Hans Kristian Skibby (DD), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Dennis Flydtkjær (DD), Mads Fuglede (DD), Susie Jessen (DD) og Inger Støjberg (DD)

Forslag til folketingsbeslutning

om afskaffelse af reparationsgrænsen for elbiler og fremme af reparation frem for kassation

Folketinget pålægger regeringen inden udgangen af folketingsåret 2026-27 at fremsætte et lovforslag, der afskaffer den gældende reparationsgrænse for elbiler.

Lovforslaget skal samtidig sikre, at en elbil alene kan erklæres uopretteligt totalskadet, når en dokumenteret teknisk vurdering viser, at køretøjet ikke kan repareres og bringes tilbage til en sikker og lovlig stand.

Vurderingen af, om et køretøj skal repareres eller kasseres, skal baseres på dokumenterede tekniske og sikkerheds-

mæssige forhold og ikke på, om reparationsomkostningerne overstiger en fastsat procentdel af køretøjets handelsværdi.

Lovforslaget skal endvidere understøtte udvikling og anvendelse af dokumenterede reparationsmetoder for batterikasser, batteripakker og øvrige højvoltskomponenter, når dette kan ske sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Bemærkninger til forslaget

1. Baggrund

Udviklingen inden for elbiler har skabt en ny udfordring, som den nuværende lovgivning ikke tager højde for.

Den gældende reparationsgrænse betyder, at en elbil i praksis ofte erklæres totalskadet, når reparationsomkostningerne overstiger en bestemt procentdel af bilens handelsværdi. Reglen blev indført på et tidspunkt, hvor bilteknologien var væsentlig anderledes end i dag.

Moderne elbiler adskiller sig fra konventionelle biler, ved at en stor del af bilens værdi er knyttet til højvoltsbatteriet. Samtidig kan selv mindre deformationer af batterikassen eller usikkerhed om batteriets tilstand medføre meget høje beregnede reparationsomkostninger eller anbefalinger om udskiftning af hele batteripakken.

Konsekvensen er, at elbiler med betydelig restværdi og mange års teknisk levetid i nogle tilfælde kasseres, selv om de efter en faglig vurdering vil kunne repareres sikkert.

2. Problemet

Den nuværende ordning medfører et betydeligt ressource-spild.

Produktionen af et højvoltsbatteri kræver store mængder energi og kritiske råstoffer som litium, nikkel, kobolt, mangan og kobber. Når en elbil skrottes unødigt, går disse ressourcer tabt, samtidig med at produktionen af en ny elbil medfører en betydelig klima- og miljøbelastning.

Forslagsstillerne har bl.a. set eksempler på mindre buler i batterikassen, hvor selve skaden efter en faglig vurdering ville kunne udbedres på under en halv time uden udskiftning af reservedele. Alligevel blev bilen erklæret totalskadet, fordi den økonomiske beregningsmodel og reparationsgrænsen reelt udelukkede reparation.

Sådanne tilfælde illustrerer, at den nuværende ordning ikke altid afspejler de faktiske tekniske muligheder.

Den mest bæredygtige løsning er ikke nødvendigvis at udskifte bilen, men at reparere den, når dette kan ske sikkert og dokumenterbart.

3. Sammenhæng med EU's udvikling

Beslutningsforslaget ligger i naturlig forlængelse af EU's arbejde med at styrke den cirkulære økonomi.

EU har gennem de senere år vedtaget en række initiativer, der skal fremme reparation frem for udskiftning, forlænge produkters levetid og reducere ressourceforbruget, herunder bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/1799 af 13. juni 2024 om fælles regler til fremme af reparation m.v., der har til formål at fremme reparation af ødelagte eller defekte varer til gavn for forbrugerne, miljøet og det indre marked.

Selv om reglerne primært retter sig mod andre produktgrupper, er principperne lige så relevante for elbiler, hvor produktionen af batterier udgør en væsentlig del af køretøjets samlede klimaaftryk.

Danmark bør derfor gå forrest og sikre, at lovgivningen understøtter reparation frem for kassation, når det kan ske uden at gå på kompromis med trafiksikkerheden.

4. Forslagets indhold

Med beslutningsforslaget foreslås reparationsgrænsen for elbiler afskaffet.

I stedet indføres et teknisk princip, hvor det alene er køretøjets faktiske reparerbarhed og sikkerhed, der afgør, om en elbil skal repareres eller kasseres.

Elbiler med alvorlige batteriskader eller strukturelle skader skal fortsat kasseres, hvis de ikke kan bringes tilbage til en sikker og lovlig stand.

Derimod skal mindre skader på eksempelvis batterikassen ikke automatisk føre til erklæring om totalskade, hvis de kan repareres efter producentens anvisninger eller andre dokumenterede og anerkendte reparationsmetoder.

Dermed flyttes fokus fra en økonomisk beregningsmodel til en faglig og teknisk vurdering.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Afskaffelsen af reparationsgrænsen for elbiler forventes at

- reducere unødvendig skrotning af elbiler,
- forlænge levetiden på eksisterende køretøjer,
- mindske forbruget af kritiske råstoffer,
- reducere klimaaftrykket fra produktionen af nye elbiler,
- skabe flere arbejdspladser hos danske værksteder og
- styrke innovation inden for batterireparation og cirkulær økonomi.

Et eventuelt mindre provenutab fra registreringsafgifter foreslås finansieret inden for råderummet.

6. Konklusion

Den teknologiske udvikling gør det nødvendigt at modernisere reglerne.

En elbil bør ikke blive til skrot alene på grund af en økonomisk beregningsmodel, hvis den kan repareres sikkert.

Beslutningen om erklæring om totalskade bør træffes på baggrund af dokumenterede tekniske forhold og ikke på baggrund af en reparationsgrænse, der blev udformet til en anden type køretøjer.

Afskaffelsen af reparationsgrænsen for elbiler vil reducere ressourcespild, understøtte den grønne omstilling, styrke danske værksteder og sikre, at værdifulde elbiler får den levetid, de teknisk er konstrueret til.

Skriftlig fremsættelse

Hans Kristian Skibby (DD):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om afskaffelse af reparationsgrænsen for elbiler og fremme af reparation frem for kassation.

(Beslutningsforslag nr. B 10)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.