

producenttyper. Alle skal kunne offentliggøres, men derfor kan vi jo godt diskutere reglerne for offentliggørelse i de enkelte eksempler og finde ud af, hvornår det giver mening.

Jeg er glad for, at der er mange partier, der i dag har givet udtryk for, at man ønsker at bruge offentliggørelsesredskabet yderligere, når det gælder f.eks. pesticidrester og overskridelse af grænseværdierne. Der har også været en vilje til at bruge det i forhold til vildledning. Der har været en god diskussion omkring de sygdomsfremkaldende bakterier, så jeg tror på, at debatten i dag kan medføre, at vi kan finde et bredt flertal for at styrke offentliggørelsesredskabet og måske fjerne nogle af de uheldige eksempler, der har været på offentliggørelse, som ikke giver nogen mening, og som har ramt urimelig hårdt, og på den anden side bruge offentliggørelse i flere tilfælde og langt bredere og i en styrket indsats i forhold til, hvad vi gør i dag.

På baggrund af debatten og på baggrund af ministerens imødekommende svar har vi tænkt os at undlade at stemme til dagsordenen, fordi vi mener, at der trods alt er en åbning og en imødekommelse, og vi håber, at den kan føre til, at vi får en fortsat diskussion om det her, der gør, at vi nærmer os hinanden.

#### Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Hr. Erling Christensen for en kort bemærkning, som vi vil prøve at se, om vi kan skaffe ørenlyd til.

(Kort bemærkning).

#### Erling Christensen (S):

Jeg synes, det var en fin melding, SF's ordfører kom med her i forlængelse af ministerens indlæg, og når jeg bad om ordet, er det, fordi man tilsyneladende kan opnå et fælles grundlag at føre samtalen videre på. I den forbindelse vil jeg gerne henvise til det brev, vi fik fra Forbrugerrådet, som jeg tidligere har nævnt her i dag, hvor jeg mener, at både retssikkerhedsgrundlaget og forbrugersynspunkterne kunne tilgodeses. Forbrugerrådet finder det jo særdeles relevant at fastholde gennemsigtheden i kontrolsystemet og også at bevare retssikkerhedsgrundlaget, som vi har talt om i dag.

Derfor kunne vi måske i vores videre samtale prøve at kigge på det, som Forbrugerrådet peger på i sit brev, nemlig om det var muligt at

nedsætte perioden for ankefristen. Det har ikke været nævnt her i dag. Jeg vil ikke afvise muligheden, men vi må undersøge, om muligheden er til stede, for så kunne vi både tilgodese retssikkerhedsgrundlaget og forbrugersynspunkterne. Derfor synes jeg, vi skulle prøve at tage den vurdering med også.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 76 af Erling Christensen (S), Lene Espersen (KF), Christian H. Hansen (DF), Annie Lunde Hansen (CD) og Vibeke Peschardt (RV) (se foran) vedtoges med 61 stemmer (S, KF, DF, CD, RV og FP) mod 1 (Børge Klit Johansen (KRF) ved en fejl); 40 (V, SF, EL og KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 75 af Jørn Jespersen (SF), Mariann Fischer Boel (V) og Ole M. Nielsen (KRF).

Forslag til vedtagelse nr. V 77 af Keld Albrechtsen (EL).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 16) Første behandling af lovforslag nr. L 216: Forslag til lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler.

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 7/4 99).

Sammen med denne sag foretoges:

#### 17) Første behandling af lovforslag nr. L 217: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Certificering af virksomheder, der sorterer, behandler eller oparbejder affald).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 7/4 99).

Lovforslagene sattes til forhandling.

## Forhandling

### Martin Glerup (S):

Det er en god dag for miljøet. Nu slipper vi for skræmmende bilvrag på gader og stræder, parkeringspladser og vejkanter, i skov og natur i det hele taget. Samtidig undgår vi væsker og andre miljøfarlige efterladenskaber fra det, som engang var en bil, som nu trænger ned og ødelægger grundvandet. Husk på, at der i 1998 måtte fjernes og affaldsbehandles ca. 4.000 bilvrag, der var blevet efterladt på offentlige arealer. Der er her tale om en udgift på 4-5 mio. kr. for de offentlige myndigheder, men efterladte bilvrag udgør naturligvis også en miljøfare, som er vanskelig eksakt at gøre op i penge.

Først når vi skal til at rense op eller finde grundvand andre steder, registrerer vi prisen for lemfærdig omgang med disse ting, og vi kan også let finde mere fornuftig anvendelse af politiets kræfter end at bruge dem på at opspore og strafforfølge de formastelige ejermænd, som på uretmæssig vis har anbragt bilen på dens sidste hvilested ude i naturen eller på gaden.

Derfor er det min påstand, at pengene til grøn bilskrotning er givet godt ud. I takt med et stigende krav til affaldshåndtering af udtjente biler vil omkostningerne jo også stige, og på den baggrund kan vi frygte, at flere bilvrag efterlades i forarmet tilstand rundtomkring i fæderlandet. Det er netop det, nærværende lovforslag skal værne os imod.

Det lovforslag, der hedder L 216, øger incitamentet til, at bilejere afleverer det udtjente motor-køretøj til miljørigtig affaldshåndtering. Lovforslaget opererer med en bidrags- og godtgørelsesordning. Godtgørelsen fastsættes til mindst 1.200 kr. og højst 1.500 kr. Den udbetales til ejeren af en udtjent bil eller rettere et bilvrag. Betingelsen er, at køretøjet er afleveret til en virksomhed, der affaldsbehandler køretøjet på en miljørigtig måde. Derved friholdes den sidste ejer af en bil for omkostninger ved affaldshåndteringen. Bilejerens omkostninger forventes at udgøre 800-1.200 kr.

Der er betydelige miljømæssige gevinster forbundet med disse lovforslag. Der vil ske en mærkbar stigning i udtagning af farlige komponenter, materialer og stoffer, nemlig fra de nuværende ca. 50 pct. til mindst 95 pct. Antallet af herreløse biler henstillet på offentlige arealer bliver reduceret med 90 pct.

Med hensyn til administration foreslås det, at det grønne gebyr opkræves sammen med præ-

mien for den lovpligtige ansvarsforsikring. Det indbetales til Told og Skat samtidig med ansvarsforsikringen. Administrationen af godtgørelsesordningen foregår i et administrativt organ med repræsentanter for relevante interesseorganisationer.

På miljøsidens er der grund til at hæfte sig ved, at godtgørelsen kun ydes, når bilen afleveres til grøn skrotning hos en godkendt virksomhed. Virksomheden skal have certifikat på, at den kan opfylde miljømyndighedernes krav til skrotning, altså at virksomheden er i stand til at håndtere og behandle og bortskaffe de enkelte dele af det sønderdelte køretøj uden uacceptabel påvirkning af natur og miljø. Hertil kommer, at kravet kan stilles over for andre affaldsbehandlende virksomheder.

Så alt i alt to rigtig gode lovforslag til gavn for dansk natur og dansk miljø.

Men hvorfor så ikke opkræve et beløb i pant på hver ny bil i stedet for? Socialdemokratiet og flertallet af partier har valgt det grønne gebyr, fordi det er den løsning, langt størstedelen af auto- og skrotningsbranchen går ind for, og fordi det er meget rimeligt, at alle bilens brugere over tid medvirker til, at den får et miljørigtigt endeligt.

At der på EU-plan arbejdes med et direktiv om producentansvar måske fra år 2003 eller senere, løser – i modsætning til de to foreliggende lovforslag – ikke inden for en overskuelig fremtid de stigende problemer med gamle bilvrag. Så det hverken kan eller vil vi vente på.

Det eneste, man kan bebrejde forslagene, er måske, at de ikke er fremkommet for længst, idet ideen til dem i hvert fald har foreligget de sidste fem år. Men bedre sent end aldrig. Med de to lovforslag tager vi hul på opfyldelsen af »Affald 21«, hvor netop et af de prioriterede områder er bilskrot.

Alt i alt øges incitamentet til at aflevere bilvrag til korrekt affaldsbehandling. Vi får en høj indsamlingsgrad og en bedre beskyttelse af natur og miljø. Derfor kan vi sige, at det er en god dag for miljøet, og ja til lovforslagene.

### Bodil Thrane (V):

Lovforslag nr. L 216 søger at komme problemet med de såkaldt herreløse biler til livs, og jeg vil med det samme gerne slå fast, at Venstre lægger vægt på at finde en løsning på problemet, som er helt reelt og ikke ser ud til at blive mindre, medmindre vi gør noget ved det.

Venstre synes, at lovforslaget som udgangspunkt er rimeligt og fornuftigt, og jeg vil derfor med det samme sige, at vi støtter dets hovedlinjer. Vi har haft tre grundlæggende krav til en godtgørelsesordning, som vi under behandlingen af lovforslaget vil lægge vægt på.

Det ene er, at ordningen selvfølgelig skal give en reel tilskyndelse til at ændre adfærd, hvilket vil sige, at antallet af biler, der efterlades i det fri, skal nedbringes mærkbart. Vi skal have mest muligt miljø for pengene. Det andet er, at de opkrævede gebyrer eller miljøbidrag ikke må give anledning til endnu en ny skat, og det tredje, vi har lagt vægt på, er, at ordningen skal administreres så lidt bureaukratisk som overhovedet muligt.

Med forslaget ser det ud til, at tilskyndelsen til at aflevere udtjente biler til skrotning forbedres betydeligt, og det ser derfor ud til, at vores første krav er opfyldt.

Det er selvfølgelig svært at fastslå helt præcist, hvor stor en økonomisk forbedring der skal til for at få tilstrækkelig mange til at ændre adfærd, men det nævnte beløb, en godtgørelse på 1.200-1.500 kr., virker fornuftigt.

Og jeg synes, det er lidt afgørende, at udviklingen i antallet af biler, vi vil møde i fremtiden, bliver evalueret hen ad vejen.

Hvad angår spørgsmålet om anvendelse af gebyrerne, synes jeg, det er vigtigt, at vi slår fast, at gebyrerne eller miljøbidragene ikke bliver en ny skatteskrue i en grøn indpakning. Det ser det ud til vi undgår, men jeg vil alligevel bede ministeren om at bekræfte, at gebyrerne kun kan og vil blive brugt til udbetaling af skrotningsgodtgørelse, selv i en situation, hvor det ser ud til, at indbetalingerne kunne være større end de forventede udbetalinger.

Endelig er der spørgsmålet om selve administrationen af opgaven. Der lægges op til opkrævning gennem forsikringselskaberne, som videregiver bidragene til Told og Skat, og jeg kan godt sige, at hvis det er den mindst omkostningstunge model, er vi positive. Men det er et af de elementer, som vi nødvendigvis må kigge lidt nærmere på under udvalgsbehandlingen.

Det sidste, jeg vil nævne, er, at vi er noget skeptiske over for ministerens adgang til at begrænse klagemulighederne ved, at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for en højere administrativ myndighed. Det er efterhånden blevet en fast tradition, at ministeren får sådan en beføjelse. Det kan godt være, det er praktisk, men

vi mener på den anden side, at det har nogle retssikkerhedsmæssigt lidt uheldige konsekvenser, som må tages med i vores overvejelser.

Men sammenfattende vil jeg sige, at Venstre, som det er fremgået, er positivt indstillet. Vi har jo før været fremme med en anden løsning på problemet, nemlig med en pantordning, som skabte et reelt incitament til at aflevere bilen til skrotning, men den foreslåede ordning sikrer i store træk den samme målsætning.

Når vi tager lovforslag nr. L 217, kan det selvfølgelig være meget udmærket med en certificeringsordning, men vi er ikke helt ubekymrede for miljøet, når miljø- og energiministeren får bemyndigelse på bl.a. det her område, for vi har jo somme tider set, at ministeren indimellem er mere optaget af at få penge i statskassen end at få en rigtig miljøeffekt.

Vi finder, at miljøgodkendelsesordningen og branchens egne krav i ISO 9000, EMAS osv. er gode og anvendelige og igangværende redskaber, og dem kunne vi sådan set godt gøre brug af. Det er jo ikke sådan, vil jeg gerne erindre om, at virksomhederne ikke allerede i dag er underlagt amtskommunale og kommunale besøg og kontrol og krav, og hvad ved jeg.

Det, der står tilbage, vil vi dyrke i udvalget, og derfor vil vi meget gerne afvente nogle svar og nogle forhandlinger under udvalgsbehandlingen, inden vi melder om Venstres holdning til lovforslag nr. L 217. Men jeg må sige, at på det foreliggende grundlag er det svært at se, om det virkelig medfører den bedste miljøeffekt.

Endelig må jeg sige, at der ligger en række hørings svar, som sætter spørgsmålstegn ved, om det er nødvendigt, at kun akkrediterede certificeringsordninger skal kunne benyttes. Der er eksempler, som jeg har nævnt, på, at brancher selv opstiller kvalitetskrav, som kan udfylde samme funktion, og det er som sagt områder, vi vil se nærmere på under udvalgsbehandlingen, inden jeg melder ud om, hvad Venstre mener om L 217.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Jeg synes, det er et afgørende element, at man kræver en certificering af de skrotvirksomheder, der skal modtage bilerne til miljørigtig skrotning. Men det betyder jo ikke, at man kaster vrage på branchens hidtidige anstrengelser, for de virksomheder, som opfylder branchens krav i dag, vil have meget let ved at opnå certificering. Derimod er der nok nogle af de

andre virksomheder inden for området, som næppe har let ved det, og som måske vil give sig til at beskæftige sig med noget andet.

(Kort bemærkning).

**Bodil Thrane (V):**

Jeg kan sige til hr. Martin Glerup, at vi er noget bekymrede over de udgifter, man pålægger de virksomheder igennem den her foreslåede ordning. I dag er det jo allerede sådan, at en miljøgodkendt virksomhed har omkostninger, der svarer til cirka 20.000 kr., og med lovforslaget kan man risikere, at der bliver pålagt en udgift på cirka 50.000 kr. pr. virksomhed. Hvis miljøeffekten er den samme, synes vi ikke, der er nogen grund til, at man laver mere bureaukrati og en mere besværlig certificeringsordning for at få de her ting på plads.

Men som jeg egentlig indledte med at sige, vil vi under arbejdet i udvalget se på, hvordan det her ender, inden vi tilkendegiver, hvad vi vil stemme til sidst.

**Tom Beck (KF):**

Det Konservative Folkeparti støtter umiddelbart lovforslag nr. L 216, som vi finder kan få en positiv effekt i forhold til bilparken og den måde, man skiller sig af med udtjente biler på. Jeg tror, der vil blive tale om en klar miljømæssig gevinst i den forbindelse. Det forekommer imidlertid lidt paradoksalt, at vi her i landet med de vistnok største bilafgifter, omkring 35 mia. kr., ikke mener at kunne dække en relativt beskedent afgift, som der her er tale om, men absolut skal finde på en ny afgift. Det er en lille afgift, men oven i alle de andre små og store pålægges borgerne og erhvervene alligevel en følelig økonomisk byrde.

I Det Konservative Folkeparti går vi ind for, at den, der bestiller musikken, også skal betale den. Her bestiller miljøministeren igen musikken, men lader regningen gå til bilejerne. I den givne situation kan vi godt acceptere det, fordi afgiften er bundet helt præcist til de udgifter, der er ved skrotningen, og til den præmie oveni til den bilejer, som til slut lader den skrotte på den korrekte måde, så mest muligt kan genbruges og miljøbelastningen bliver mindst mulig.

Forslagets indkrævningsmetode er vi enig i, men det forekommer umiddelbart at være en noget kompliceret fremgangsmåde, når man vil have forsikrings-selskaberne til at overføre penge til Told og Skat, som derefter skal lade dem gå videre til udbetaling til en særligt opfundet

administrator. Mon ikke det kunne klares på anden vis, måske gennem Centralregisteret for motorkøretøjer, måske gennem de forsikrings-selskaber, som er inde i billedet, eller på en helt tredje måde. Vi forventer, at vi kan få de forhold nærmere afklaret under udvalgsbehandlingen. Det skal understreges, når vi taler om gebyret, at vi ikke ønsker, at det under nogen omstændigheder skal mellemlande i statskassen.

For så vidt angår lovforslag nr. L 217 om certificering m.v. af affaldsvirksomhederne, er Det Konservative Folkeparti enig i, at der bør søges sikret den bedst mulige affaldshåndtering, og at kvaliteten skal være i orden til enhver tid, hvorfor tilsyn og kvalitetskontrol som et led i den proces er både fornuftig og nødvendig. Vi er principielt heller ikke imod, at en form for certificering er en god idé, ikke mindst hvis den er relevant og allerhelst frivillig. En del af de virksomheder, som håndterer affald, har på eget initiativ ladet sig certificere og kan bruge det i den positive betydning til fortsat kvalitetsmæssig udvikling. Alle erfaringer inden for certificeringsområdet viser klart, at virksomhedernes motivering hænger nøje sammen med, at det er et projekt, som ledelse og medarbejdere er enige om at arbejde positivt med på, og når det så lykkes, har man ejerskab til den kvalitetsudvikling.

Det viser sig da også, at en meget lang række af høringssvarene netop peger på den manglende frihed som en problemstilling. Vi ønsker derfor en god begrundelse for at støtte tvangsprincippet.

Høringssvarene er også meget konsekvente i afvisningen af at lovfæste dobbeltkontrol og dobbelttilsyn, og det vil der jo i vidt omfang blive tale om, idet en lang række af de pågældende virksomheder er certificeret og de alle i forvejen er undergivet offentligt tilsyn.

Skal vi kunne støtte indførelsen af certificering, må det være en forudsætning, at der kun skal være tale om én certificering, og at dobbelttilsyn ikke skal etableres.

Det betyder imidlertid ikke, at der ikke kan være tilsyn fra f.eks. både amt og et certificeringsinstitut, men så må tilsynet koordineres, så hver af parterne fører tilsyn med sin del, og den samlede udgift bør begrænses og helst holdes inden for det nugældende gebyrs rammer, hvis det er muligt.

Ud over de allerede nævnte forhold har vi også noteret os høringssvarenes mange under-

stregninger af, at bemærkningerne til lovforslaget indeholder en del upræcise formuleringer og fremtidige hensigter. Vi kan tilslutte os bekymringen på det område. Også det ønsker vi nærmere præciseret.

Sammenfattende må vi konkludere, at der tilsyneladende er tale om en mindre lovændring, men at det i virkeligheden faktisk er ganske indgribende. Vi kan ikke forestille os, at det kan blive færdigbehandlet tilstrækkelig grundigt i indeværende samling. Vi mener heller ikke, at det er absolut påkrævet. Vi er ikke enige i miljøministerens opfattelse af, at lovforslaget har en så hastende karakter.

Lovforslaget om skrotning af biler kan udmærket vedtages nu, selv om dette lovforslag gennemføres lidt senere. Der er jo også nu udmærkede virksomheder, som kan foretage den forventede skrotning af biler, ligesom de kunne i forbindelse med indførelsen af skrotningspræmien for nogle år siden. Men vi anerkender naturligvis, at de to lovforslag er sammenhængende.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Jeg må sige, at hr. Becks sidste bemærkning beroligede mig ret meget, for det er jo korrekt, som hr. Beck sagde, at der er en sammenhæng mellem de to lovforslag, sådan at tilskuddet til den miljørigtige skrotning, den grønne skrotning af bilen er nøje kædet sammen med, at man har bevis for at have afleveret den gamle bil til et godkendt sted.

I forbindelse med certificeringen drejer det sig jo om, at man skal opfylde bekendtgørelsen, som siger, hvordan man skal behandle de enkelte elementer af bilen for at være sikker på, at det er miljømæssigt korrekt. Men jeg fornemede også, at der var en vis åbning over for at diskutere de spørgsmål, så det må vi se frem til.

**Anni Svanholt (SF):**

Da SF's ordfører, hr. Steen Gade, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på SF's vegne fremføre følgende:

SF støtter både lovforslag nr. L 216 og L 217. Det vil jeg godt starte med at sige. Der er tale om et reelt miljøfremskridt her. Der bliver nu ryddet op i alle de biler, som efterlades på gader og stræder, og samtidig bliver der lagt op til, at der bliver en bedre behandling af bilskrottet, og der bliver også en højere grad af genanvendelse af det, der kommer ud af de

skrottede biler. Det er vi meget tilfredse med bliver muliggjort med de lovforslag, som foreligger i dag.

At ordningen er indrettet sådan, at der nu er et incitament til at komme af med sin gamle bil, er vældig godt, for der skal jo en gulerod til, for at vi har sikkerhed for, at folk også afleverer deres bil. De skal ikke betale for at komme af med den, men får faktisk nogle penge ud af det, og derefter bliver der så også skabt mulighed for, at de steder, der skal håndtere de gamle biler, håndterer dem på en forsvarlig måde, sådan at miljøbelastningen fra bilskrot bliver nedbragt. Samtidig bliver der skabt sikkerhed for, at man får bedre kvalitet i behandlingen, og at udnyttelsen af affaldets ressource bliver meget, meget bedre.

Der bliver indført et nyt instrument her, en certificering, og vi vil i SF give sådan en metode en chance. Vi ønsker, at bemyndigelsen også hurtigt kunne benyttes på en række af de andre områder, der er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget.

I udvalgsarbejdet bør vi så sætte gang i arbejdet med at få opstillet en arbejdsplan for udvikling af det instrument i miljøpolitikken, som kan anvendes på øvrige områder.

Derudover vil jeg gerne anføre, at vi ønsker, at også glas kan tages med i den række af fraktioner, som det er nævnt at man kan behandle her.

Så ville vi meget gerne, og det håber vi at der bliver mulighed for i forbindelse med udvalgsbehandlingen, diskutere et større pilotprojekt, hvor der sorteres og genanvendes helt til bunden, så man virkelig får genanvendt alle dele i de gamle biler. Det kunne være nyttigt at prøve sådanne projekter af.

Afslutningsvis skal jeg sige, at vi støtter de forslag, der ligger til behandling her.

**Svend Aage Fauerholdt (DF):**

Der har været mange høringssvar angående lovforslaget om ophugning, skrotning af biler. Jeg har hæftet mig meget ved svaret fra Dansk Automobilforhandlerforening, for de er helt på linje med Dansk Folkeparti.

Dansk Automobilforhandlerforening vil være det naturlige led, som formidler bilens sidste køretur. Vi skal nå et resultat, ikke blot med de gamle udslidte biler, der kører i øjeblikket, men også med de mange tusinde, der er hensat i skove, baghaver eller i lader og garager landet

over. Lovforslaget, som vi behandler i dag, tager slet, slet ikke højde for at få ryddet op.

De danske bilejere betaler i dag 34 mia. kr. i forskellige afgifter, og ud fra det store beløb er det vanskeligt at fortælle bilejeren, at nu skal der yderligere betales 90 kr. om året til tilintetgørelse af bilen. Alternativet til lovforslaget må være at give bilejere frit lejde i en periode til at aflevere bilen til ophuggere og virksomheder, der tager sig af bilskrot. Og i samme periode skal der afleveres shredderaffald uden beregning til forbrændingsanlæggene eller deponering. Det er 34 mia. kr., vi snakker om, der er af forskellige afgifter på biler i dag.

Dansk Folkeparti vil være med, hvis lovgivningen ændres til, at udgifterne til skrotning er betalt ved indkøb af bilen eller i de forskellige led, hvor der bliver handlet med den. Det er selvfølgelig kroner, der skal lægges på, men det er helt naturligt at gøre det på den måde, og det er også det, Dansk Automobilforhandlerforening siger.

Men vi skal også se på fremtiden, for der kommer nok, og det kan vi være med til fra Dansk Folkeparti, et produktansvar, som også klarer de ting, når vi skal tilintetgøre de varer, som nu er med til at forurene her i Danmark. Vi kan nok ikke sætte årstal på, men vi håber, at vi i løbet af ganske få år har det produktansvar inde i billedet.

Angående lovforslag nr. L 217 så står det jo så smukt, at formålet med lovforslaget er, at miljøbelastende affaldstyper håndteres på en miljørigtig måde i overensstemmelse med de krav, der fastsættes på de enkelte affaldstyper. Her vil Dansk Folkeparti altid være med, når det gælder kvalitet i affaldsbehandlingen. Med henvisning til nr. L 216 er dette lovforslag, nr. L 217, en helt klar henvisning til, at ophugning og skrotning af biler skal udføres af godkendte firmaer inden for området, og her vil vi fra Dansk Folkeparti gerne medvirke til, at det sker i den rigtige rækkefølge.

#### **Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg skal hermed gøre rede for L 216 og L 217 og CD's stilling til sagen. Vi er enige i den der skrotningsordning, og vi er også enige i, at der i Danmark længe har været et problem med, at bilvrug hober sig op rundt omkring.

Vi er måske stadig væk også lidt bekymrede over, om vi ligesom når at få fat om dem uden nummerplader, som på nuværende tidspunkt er hobet op. Det er ikke så få steder, jeg ved

ikke rigtig, hvor mange det er. Nogle taler om både 200.000 og måske 250.000. Det kommer vi også til at kigge på.

Når det gælder den nuværende ordning, har vi anbefalet, at det bliver netop på denne facon. Vi har også anbefalet, at beløbet er blevet i den størrelse, som det er. Vi kan måske endda være betænkelige ved, om det er højt nok, for når man laver den slags ting, skal vi sikre, at det virker og har den effekt, der skal til.

Må jeg så sige generelt, at vores udgangspunkt i denne sag selvfølgelig er, som andre har sagt og også en del af de organisationer og foreninger, der står bagved, at bilen, som er problemet, når den skal skrottes, rent faktisk har betalt det her nogle gange. Når det gælder affald og affaldssortering generelt, har vi også i dette land mere end 1 mia. kr., som opkræves af staten, der ikke bruges til formålet, så vores udgangspunkt for diskussionen var selvfølgelig, at der var penge nok. Det er der ikke politisk mulighed for, og da vi gerne ser de her ting klaret af og ryddet op i, så må vi gå ind på de her vilkår.

Det, vi så har lagt vægt på i den sammenhæng, er netop administrationen via forsikringsselskaberne. Jeg må sige, at når jeg umiddelbart ser forslaget om, at pengene alligevel skal indbetales til Told og Skat og sådan noget – der ligger nok noget teknik bag ved – så synes vi i og for sig ikke, at det er særlig heldigt. Vi mener i og for sig godt, at det kunne forenkles yderligere. Så det med at indbetale pengene og det, at de skal en tur omkring Told og Skat, havde vi gerne set var undgået, for helt principielt er det vigtigt, at det her ikke på nogen måde kommer til at ligne en skat eller afgift eller lignende. Det tror jeg ikke det gør. Man skal nok passe på at ramme pengene ind, men som sagt synes vi ikke, at der er nogen særlig fornuft i, at de skal omkring Told og Skat.

Når det gælder certificeringen, er det klart, at det er nødvendigt med en eller anden form for certificering. Vi skal jo sikre os, at de, der modtager det her, rent faktisk behandler tingene og får sorteret det rigtigt. Det er meget afgørende, at der ikke er nogen, som modtager dem, og det så rent faktisk alligevel på den ene eller den anden facon hober sig op. Så det, at tingene bliver færdigbehandlet, det, at man har nogle helt klare krav til behandlingen og certificeringen, er selvfølgelig en forudsætning for, at man kan lave en sådan ordning.

Som sagt støtter CD det, men vil selvfølgelig mellem første og anden behandling se på de bekymringer, der har været i nogle af de høringsvar, der er kommet. Dem må vi selvfølgelig have gennemgået, og jeg tror også, at der er et par ting, der skal rettes hist og her, men det er også mit indtryk, at ministeren er villig til det, hvis der er nogle ting, der kan laves lidt anderledes.

#### **Søren Kolstrup (EL):**

Jeg kan fortælle, at Enhedslisten støtter de fremsatte lovforslag.

Vi er enige i det princip, som lægges til grund for loven: at man stimuleres til at aflevere et udtjent køretøj og også til en miljøforsvarlig håndtering. Der indføres en slags pantordning, som vi har erfaring med fungerer i andre sammenhænge. Det er det ene. Dertil kommer så, at man er indstillet på en høj grad af genanvendelse.

Enhedslisten lægger vægt på, at systemet er selvfinansierende, herunder at omkostninger til administration og information kan finansieres af den foreslåede gebyrordning. Vi vil nøje følge ordningen og er indstillet på at medvirke til en forbedring. Vi vil også nøje overvåge, at der virkelig sker en findeling af fraktionerne, så der bliver tale om den højst mulige grad af genanvendelse.

#### **Thorkild B. Fransgaard (FP):**

Lovforslag nr. L 216 omhandler miljøbidrag ved skrotning af biler. Selve ideen om et returpant-system, altså det, at man får penge tilbage, når en bilejer afleverer sin bil, når den er udtjent, er en rigtig god idé. Så bliver den afleveret på det rigtige sted, og den bliver behandlet rigtigt. Men lovforslaget, som det er udformet her, mener Fremskridtspartiet ikke er den rigtige vej. Det er for bureaukratisk, og det vil ikke komme til at virke overhovedet.

En bilejer skal til at betale 90 kr. om året, og senere, når han afleverer bilen, kan han få 1.200-1.500 kr. tilbage. Den ene ting er, at det vil blive bureaukratisk over for forsikringselskaberne og bilhandleren, og den anden ting er, at han, der skal levere bilen tilbage, formentlig ikke leverer den tilbage for 1.200 kr.'s skyld.

Der skal laves et rigtigt returpantssystem. Så skal det forenkles ved, at bilejerne får eksempelvis – det kan der forhandles om – 3.000, 4.000, 5.000 kr. tilbage, når han afleverer bilen, og det beløb betaler han i pant, når han

køber bilen. Som det er i Danmark, vil det overhovedet ikke gå ud over bilejeren, fordi den pant har han jo allerede betalt gennem de kæmpehøje afgifter, han betaler nu. Der kan ikke blive tale om, at han skal give én krone mere. Derimod skal vi lave en fond, hvor der ud af de mange milliarder, som bilejerne indbetaler, sættes 3.000 eller 4.000 kr. til side, som bilejeren kan få tilbage, når han tilbageleverer sin udtjente bil. Så enkelt kan det gøres.

Med hensyn til det andet forslag, det er L 217, om certificering eller godkendelse af dem, der modtager bilerne, er det jo i dag sådan, at enhver, der modtager en bil og ophugger den, altså en skrothandler, skal igennem en meget skrap godkendelsesprocedure med hensyn til anlægget. Det ved alle, der har med kommuner at gøre.

Med hensyn til indretningen af værkstedet er det sådan, at alle i dag har de faciliteter, der skal til for at sortere det rigtigt. Om der skulle være en enkelt undtagelse et sted, ved jeg ikke. Om det kunne strammes op på en eller anden måde, ved at man kræver noget mere med hensyn til, at man sørger for at få det fordelt, når man ophugger bilen, kan vi forhandle om. Men i lovforslaget her, og jeg kan læse op fra den skriftlige fremsættelse, og dér står der, at man som det oplagte instrument vil tage f.eks. ISO 14000- eller ISO 9000-serien i brug.

Jeg vil her gøre opmærksom på, at det faktisk er uladssiggorligt for en skrothandler. Jeg vil gerne på det høfligste anmode embedsmændene, dem, der har lavet det her, om at undersøge, hvad det betyder. Det ved vi, der har med erhvervslivet at gøre. Langt, langt de fleste industrivirksomheder – ikke skrothandlere, men virkelige industrivirksomheder, moderne virksomheder – har i dag ikke engang mulighed for at opfylde det her. Så jeg vil meget gerne anmode om, at man lige går igennem, hvad det betyder. Det ved enhver industrimand. Det kan ikke bruges som grundlag for en skrothandler.

Men være med til på en eller anden måde at lave et eller andet, der strammer op på, hvordan man sorterer det, vil jeg ikke være afvisende over for.

#### **Ole M. Nielsen (KRF):**

Vi er vældig godt tilfredse med, at vi får løst det her problem med skrotning af gamle biler. Der er alt for mange biler, der bliver hensat rundt omkring, og vi erkender også, at det selvfølgelig kan være et problem, at man skal betale for

at komme af med sin gamle bil. Det er ofte folk med relativt små penge, der har det problem, at de hænger på sådan en. Så i den henseende er forslaget godt.

Det er selvfølgelig et problem, at det her lovforslag ikke løser problemet med de måske 200.000 biler, der står rundt omkring på forskellig måde. Problemet med dem, der står i en 3-4 etager på skrottningspladserne, er måske til at overse at få løst, men dem, der står rundt omkring i hønsehuse og skove og bag ved gårdene osv., skulle vi også gerne have væk, og de kommer jo ikke ind under det forslag her. Det må vi se på efterfølgende. Vi er tilfredse med L 216.

L 217 kan vi godt se er en konsekvens af L 216, men vi er faktisk lidt overrasket over, at det omfatter mere end det, der er nødvendigt for at få løst kravene til skrottningsfirmaerne.

Vi kan også godt se, at det er naturligt at løse det på én gang med certificering af alle virksomheder, der oparbejder affald, men vi er lidt betænkelige ved nogle af de høringssvar, vi har fået, eller ved det, vi læser i høringssvarene, så det må vi se på.

I den samme henseende må vi sige, at vi er lidt forundrede over, at de her to lovforslag faktisk sambehandles her i Folketinget. Det synes vi måske er forkert, idet de jo ikke absolut er afhængige af hinanden. Men vi er generelt positive.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):** Det lyder, som om vi får en virkelig god forhandling i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Jeg vil gerne sige tak til alle ordførerne, også dem, der har haft nogle kritiske bemærkninger til forslagene. Jeg vil gerne sige til dem, at jeg har været glad for den meget konstruktive tone, man har anlagt her i dag.

Vi er alle sammen enige om målsætningen. Vi skal have skrottet bilerne. Vi skal have en motivering for bilejerne i sidste led til at komme af med bilerne, og vi skal sikre, at de bliver behandlet på en god og fornuftig måde. Det er i hvert fald de to hensyn, der ligger bag forslagene her.

Det er i overensstemmelse med den affaldsplanlægning, vi har diskuteret ved en tidligere lejlighed i Folketinget ud fra regeringens redogørelse »Affald 21«. Det flugter også meget flot med det arbejde, vi er i gang med inden for EU, hvor vi sikrer producentansvaret på lidt længe-

re sigt på det her område. Jeg tror, at vi kan finde et resultat.

Jeg har tænkt mig at tage problemerne op her i min besvarelse under ét uden at nævne enkelte ordførere, fordi en række af de spørgsmål og bemærkninger, der er fremkommet, går igen i flere af ordførernes indlæg.

Det første, jeg vil kommentere, er det bidrag, der skal indbetales til forsikringsselskaberne. Mange ordførere lægger afgørende vægt på, at der ikke her bliver tale om en ny skat, en ny stilleskrue, som skiftende finansministre – de har jo det fællestræk, at de ofte mangler penge – så kan anvende i fremtiden. Alle lægger vægt på, at det her skal være en bidrags- eller gebyr-finansieret ordning, der skal, om jeg så må sige, hvile i sig selv og ikke tilføre statskassen penge. Jeg kan sige, at vi er parate til ud over det, der allerede står i forslaget, at betone det meget stærkt: Der er ikke her tale om en ny skat.

Så spørger man: Jamen hvis det ikke er nogen skat, hvorfor skal det så overhovedet ind og vende omkring Told og Skat? Det skal det, fordi de regler og procedurer, der nu engang gælder på det her område, siger, at der ikke kan foregå en egentlig opsparing ved den slags lovbestemte ordninger i en privat organisation; men også det er jeg selvfølgelig parat til at forklare nærmere under udvalgsarbejdet.

Så har nogle af ordførerne været inde på spørgsmålet, om ikke administrationen er vældig dyr, om det ikke kan være dette med, at pengene skal ind over Told og Skat, der i virkeligheden påfører ekstra administrative belastninger. Dertil er jeg glad for at kunne sige, at det at føre pengene ind over Told og Skat ingenting koster. Det, der koster noget, er, når man til mere end 100.000 bilejere skal udbetale et tilskud. Det er det, der koster, og dér havde det naturligvis administrativt været lettere, hvis vi udbetalte dem direkte til skrottningsvirksomhederne. Men så ville vi dels få et problem i forhold til EU med statsstøtteregler, og dels ville vi forspilde en væsentlig del af formålet med ordningen, nemlig at sikre, at der bliver den tilstrækkelige konkurrence på området.

Ved at give det til borgerne er der et incitament i branchen, selvfølgelig under overholdelse af de kvalitetskrav, vi stiller, til at gøre tingene så billigt som muligt, så forskellen mellem det, man får udbetalt, og det, man skal aflevere til skrothandleren eller til ophuggeren, bliver så stor som muligt. Men selvfølgelig er vi også



parate til at diskutere administrationen for at gøre den så billig som muligt.

Så er der flere, der spørger om, hvorfor certificering og denne ordning med støtte til opbygning skal behandles under et. Jeg tror, det var hr. Ole M. Nielsen, der til sidst ligefrem mente, at det var en fejl, at Folketinget behandlede det under ét. Dertil vil jeg sige, at for regeringen er det helt afgørende, at de ting hænger sammen. Vi får ikke – jeg tror, hr. Kalnæs var inde på det – den tilstrækkelige kvalitet, hvis vi ikke kæder denne trods alt gunstige økonomiske ordning sammen med et krav til kvaliteten. Om så de vises sten er blevet fundet i forbindelse med de tanker, vi har om certificering her, må vi jo drøfte partierne imellem. Det, vi er interesserede i, er, at lokaliteterne er i orden og de arbejds gange, man bruger, er i orden. Og det skal selvfølgelig gøres på en fornuftig måde og også på en måde, der ikke påfører virksomhederne unødige omkostninger. Men vi skal se det under ét.

Man kan prøve at forestille sig, at vi nu her inden sommerferien vedtager en ordning, der fører til, at mange afleverer bilerne, som er en populær ordning i branchen, og at vi så senere hen kommer med krav om certificering. Det tror jeg vil være uheldigt. I det her tilfælde tror jeg, at stokken og guleroden skal følges ad. Det tror jeg. Men derfor skal vi selvfølgelig give os den fornødne tid til at gøre det her med omhu og fornuft.

Mit eget synspunkt er, at vi kan lære af de erfaringer, vi fik, da vi i sin tid lavede ordningen med de 6.500 kr. i tilskud til dem, der skrottede deres bil. Der stillede vi ikke krav om kvalitet. Der stillede vi ikke krav om certificering, og det førte faktisk til, at en række, undskyld jeg siger det, klamphuggere fik en al for stor andel af det her arbejde i forhold til de gode virksomheder. Vi har altså også en interesse her i Folketinget i at hjælpe dem, der er indstillet på at gøre tingene godt. Vi skal have konkurrence på pris og kvalitet. Vi skal ikke have en konkurrence, der betyder en sænkning af niveauet. Men lad os tale om det. Jeg synes, det er fornuftigt.

Så er der desværre et spørgsmål, jeg ikke har noget svar på, men som jeg meget gerne vil prøve at finde et svar på sammen med ordførerne og sammen med de politiske partier, og det er spørgsmålet om, hvad vi gør ved de 200.000 biler, der i dag er afmeldt og henstår uskrottede. Hvad vi gør vi ved dem? Det kan vi ikke løse inden for denne her ordning, men vi

vil gerne løse det i denne her omgang. Det vil jeg sige, at vi gerne vil prøve at finde en løsning sammen med partierne, måske i forståelse med kommunerne og i forståelse med politiet, og så se, hvad vi kan gøre. Der har været mange ideer. Jeg synes, at nogle af de ideer, der har været lanceret her, har lydt lidt dyre, men lad os snakke om det.

Det sidste spørgsmål – jeg tror, det var hr. Tom Beck, men flere andre var også inde på det – er: Vi betaler jo grusomt meget i bilskatter, hvorfor pokker skal der nu til at laves denne ekstra bidragsordning? Ja, det er jo sådan set et relevant spørgsmål, som jo også fremgår af mange af høringssvarene. Sandheden er, at hvis vi giver pengene ud uden at skaffe nye indtægter, så mangler vi dem jo i statsregnskabet, og vi har en finanslovaftale, og den skal vi overholde. Vi får ikke det her igennem i forhold til finansministeren, uanset at vi kan stå med både Dansk Automobilhandlerforening og 46 andre høringssvar, hvis ikke vi kan finde pengene et andet sted.

Derfor synes jeg, det er godt, at vi nu kan få løst det her problem, og jeg har ikke det fjernteste imod, at man så har det overordnede principielle synspunkt, at denne her ordning burde kunne finansieres inden for bilskatterne. Det må man meget gerne for min skyld sige, bare man så alligevel er med til trods alt at løse det praktiske problem.

Det har været en virkelig fornøjelse at lytte til ordførerne i denne sag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslagene overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

### Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

## Meddelelser fra formanden

### Anden næstformand (Henning Grove):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 28. april 1999, kl. 13.00.

Mødet hævet kl. 16.24

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.