

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Anden behandling af lovforslag nr. L 239: Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Undtagelse af forsøgsvirksomhed fra »must carry«-forpligtelsen og mulighed for oprettelse af større fælles nævn). Af kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen). (Fremsat 28/4 99. Første behandling 6/5 99. Betænkning 19/5 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Anden behandling af lovforslag nr. L 183: Forslag til lov om forurenede jord. Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 10/2 99. Første behandling 3/3 99. Betænkning 20/5 99).

Der var stillet 17 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet ikke ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-17 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Anden 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. Første behandling 27/4 99. Betænkning 12/5 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges:

17) Anden 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. Første behandling 27/4 99. Betænkning 12/5 99. Tilføjelse til betænkning 20/5 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Aage Fauerholdt (DF):

Når vi i dag ved andenbehandlingen skal fremlægge vores synspunkter omkring lovforslag nr. L 216 og 217, så har Dansk Folkeparti virkelig

været ihærdige under udvalgsbehandlingen for at fremme nogle ting omkring miljøet.

Vi har peget på, at de mange, mange tusind biler, der står rundtomkring i det åbne land og skæmmer, skulle vi have med, når vi endelig tog fat på det her område. Og det er de ikke, så vi fra Dansk Folkeparti vil sige, at det her jo kun er en halv løsning, måske kun en kvart løsning for at få ryddet op i miljøet, når det gælder skrotning af biler.

Når vi så tager L 217, jamen hvor skal bilerne hen? Jamen de skal derhen, hvor man virkelig også er miljøvenlige. Men vi er med det lovforslag, der ligger, i den situation, at de små opbyggere, måske énmandsvirksomheder, skal investere 50.000 kr. for at blive godkendt til at kunne servicere bilskrottet. Det synes vi i Dansk Folkeparti er sådan lige store penge nok for et firma, for vi ved, at det, der kaldes shredderalfald, skal de rigtige steder hen. Og det ved de små opbyggere også godt, og det gør de også i det daglige.

Vi tager nogle arbejdspladser ved at sige ja til de her forslag, og derfor ønsker vi fra Dansk Folkeparti, at vi kunne få dem i Miljø- og Planlægningsudvalget én gang til og få det vendt, inden vi når til tredje behandling.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg må sige, at de her forslag er nogle knaldgode forslag, som vil sikre, at vi slipper for alle de bilvrage ude i naturen, på fortove osv. Men det er jo rigtigt, at vi er nødt til at have en certificering, sådan at vi kan være sikker på at få den rigtige miljøbehandling af de gamle biler. Det er det, vi vil sikre med det her lovforslag.

Samtidig siger Dansk Folkeparti, at der er problemer med de gamle, allerede afmeldte biler, og i den forbindelse vil jeg fremhæve Egtved Kommune som et godt eksempel, for Egtved Kommune er gået ind i en ordning, hvor man giver frit lejde til gamle skrotbiler i maj og juni måned, og man har faktisk fået en hel del biler skrottet på den måde. Det vil jeg godt opfordre miljøministeren til at sige til kommunerne. De kan gøre en indsats lige på det her område, for det er rigtigt, at det er et problem, men det er også et affaldsproblem, som kommunerne let kan klare.

Tom Beck (KF):

Det Konservative Folkeparti har hele vejen igennem støttet lovforslag nr. L 216 vedrørende

skrotning af biler, så jeg skal alene udtale mig om lovforslag nr. L 217 vedrørende certificering.

Ved førstebehandlingen tilkendegav vi positiv tilslutning til lovens hovedsigte, nemlig god og forsvarlig affaldshåndtering, høj kvalitet på området, og vi tilkendegav tillige, at vi fandt såvel kvalitetskontrollen som tilsynet velbegrunderet.

Vi fandt imidlertid også, at der var behov for en udredning af de praktiske forhold vedrørende bl.a. muligheden for dobbeltkontrol og tilsyn og ikke mindst at undgå dobbeltgebyr, ligesom vi ønskede fortsat mulighed for at anvende de certificeringsinstitutter, som branchen allerede har benyttet sig af i noget omfang. Ministeren har under udvalgsarbejdet redegjort for disse forhold, så vore væsentligste forbehold er bortfaldet.

På et sent tidspunkt i forløbet fremkom tvivl om forslaget's mulige konkurrenceforvridende effekt i forhold til det tyske marked, hvorfor vi ønskede en mulighed for en nærmere vurdering af det spørgsmål før endelig stillingtagen.

Der foreligger nu en udredning af dette spørgsmål, som viser, at selve certificeringsordningen ikke indebærer konkurrenceforvridende aspekter i forhold til Tyskland, men alene en lidt dyrere certificering, måske mellem 5 og 10 pct., altså under 5.000 kr., som begrundes i højere priser på certificering i Danmark end i Tyskland, og det kan næppe forventes at betyde, at danske biler sendes til skrotning i Tyskland.

Alt i alt finder vi herefter at kunne støtte forslaget som et naturligt led i en samlet skrotnings- og affaldsordning og accepterer miljøministerens begrundelse om nødvendigheden af at gennemføre loven nu.

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Fremskridtspartiet sagde allerede under førstebehandlingen, at det blev vanskeligt for os at støtte det her lovforslag. Vi synes, det er for bureaukratisk, og det allerværste er, at vi er overbeviste om, at det ikke hjælper på problemet, at menneskerne har en bil, som de kan få en 1.200-1.500 kr. tilbage på, når de afleverer den, når den er slidt op.

Der skal noget helt andet til. Der skal det til, at de, der afleverer en brugt bil, en udtjent bil, skal have et beløb på 5.000 eller 7.000 kr. tilbage. Så får vi de brugte biler tilbage, hvor de skal være.

Sådan et beløb kunne vi nemt tage ud af den enorme, høje registreringsafgift, vi har her i Danmark. Da kunne man jo hver gang sætte eksempelvis 5.000 kr. til side i en pulje, og når de så afleverer deres bil, hvor den skal afleveres, så skal de have de 5.000 kr. tilbage. Det vil være noget, der ville hjælpe, og så ville de udslidte biler komme hen, hvor de skal være.

Det her hjælper ikke en pind. Det er bare en bureaukratisk ordning og en yderligere lille afgift på bilejere, så derfor kan vi ikke stemme for forslaget.

Med hensyn til godkendelsen af virksomhederne, som skal modtage bilerne, er det for os at se endnu værre. De krav, der stilles nu, vil jo resultere i, at der ikke ville blive bilophuggere tilbage her i Danmark. Der ville i hvert fald kun blive tale om nogle ganske få.

Som vi har fået oplyst under udvalgsarbejdet, ville det koste, ja, nogle siger 50.000 kr., andre siger 70.000 kr. at blive godkendt. Det er én ting, men det ville også koste ca. 50.000 om året at vedligeholde den godkendelse. Det er det, vi har fået oplyst. Alle de små ophuggere, vi har her i Danmark, vil lukke i samme øjeblik, vi vedtager det her, og det kan vi ikke være med til.

Vi stemmer nej til begge forslag.

Bodil Thrane (V):

Vi har jo drøftet disse to lovforslag meget i udvalget, og det er jo en varm sag for folk ude i samfundet, fordi vi ser mange bilvrag, der står rundt omkring.

Jeg har tilkendegivet, at vi støtter lovforslag nr. L 216, men at vi i Venstre ikke kan støtte L 217, fordi vi synes, det er bureaukratisk og for dyrt, og vi synes, at branchen langt hen ad vejen har løst opgaven, og det tror vi de vil fortsætte med.

Det, der bragte mig på talerstolen, var egentlig den socialdemokratiske ordfører, hr. Martin Glerup, der sagde, at han ville opfordre miljøministeren til at meddele kommunerne, at de burde give frit lejde for de gamle bilvrag, der står bagved laderne, og de biler, der netop ikke er med i den ordning, der kommer til at gælde, når vi vedtager L 216, og derfor skal mit spørgsmål være:

Er det sådan, at Socialdemokratiet vil indstille, at vi får et større pulje- og bloktilskud, sådan at kommunerne kan vedtage den her ordning, eller mener hr. Martin Glerup, at kommunerne har så god en økonomi, at de er i stand til at få

fjernet alle de gamle bilvrag, der ligger ude i det danske samfund?

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg vil gerne sige til Venstres ordfører, at det, jeg opfordrede til, var, at man brugte Egtved Kommunes eksempel og lavede en indsats for at få de gamle biler, som er afregistreret, væk fra naturen og væk fra fortovene, og det behøver man jo ikke at ofre en masse penge på. Men jeg mener, at det er kommunernes ansvar, at affaldet bliver bortskaffet, og dér synes jeg, at det var et rigtigt godt eksempel, som andre kommuner kunne følge efter.

(Kort bemærkning).

Bodil Thrane (V):

Jeg kan alligevel ikke lade være med at stille hr. Martin Glerup spørgsmålet, hvem der skal betale det her, for vi ved jo godt, at det at få fjernet gamle biler og få dem miljøbehandlet rigtigt ikke er omkostningsfrit, og nogen skal betale. Spørgsmålet er så for mig, om det er kommunerne, der skal betale, eller det er staten, der skal betale, for når anbefalingen går fra denne talerstol, så må jeg forudsætte, at det er, fordi hr. Martin Glerup regner med, at vi finder midler fra statens side og sender med ud til kommunerne, hvis man skal løse den opgave.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg vil gerne sige til fru Bodil Thrane, at jeg fremhævede et godt eksempel på kommunal affaldsbortskaffelse, og det var til inspiration for andre kommuner. Det er selvfølgelig egentlig dem, der har de gamle skrottede biler i hønsehuse eller andre steder, der skal betale for at få dem bortskaffet, men Egtved Kommune har vist et godt eksempel, og jeg håber, at andre følger efter.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal blot meddele, at vi kan tilslutte os både L 216 og L 217.

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne og udvalget for det store arbejde, man har gjort med de her forslag.

Vi har haft to sager, der har mindet om hinanden: Sagen om de ulovlige sommerhusbeboelser og så spørgsmålet om skrotning af biler.

Begge drejer sig om problemer, der var ved at komme ud af kontrol, fordi lovgivningen ikke var effektiv nok.

Folketinget har på sommerhusområdet for et øjeblik siden valgt at løse problemet, sådan at man først kapslede det inde, så det ikke voksede, og derefter satte man sig rundt om et bord for at forhandle om, hvordan man kunne – om jeg så må sige – tilvejebringe nogle menneskelige overgangsordninger, så man fik problemet helt afviklet.

Med hensyn til skrotbilerne forholder det sig sådan, at vi nu, når dette lovkompleks går igennem – og jeg takker det flertal, der vil tage medansvar og støtte forslaget – får kapslet problemet inde også på det her område. Så kommer der ikke flere skrotbiler, og så har vi ryggen fri til at sætte os ned og tage en fornuftig drøftelse med politiet og kommunerne og alle involverede instanser for at få fjernet det problem, som mange ordførere med rette har gjort til et hovedproblem:

Hvordan vi får klaret det problem, hvordan vi gør det på den bedst mulige måde, er jeg på regeringens vegne indstillet på at løse.

Fru Thrane spørger med rette, hvem der nu skal betale, og det har hun jo fuldstændig ret i, men før de, som er interessenter, sætter sig omkring et bord, vil det ikke være rimeligt at tage stilling til det spørgsmål.

Det, der imidlertid er helt afgørende, er, at vi nu får løst problemet med, at der ikke kommer flere, og at vi får det løst på en miljømæssigt kvalificeret måde. Det vil sige, at de virksomheder, der nu får skrotbilerne ind, alle opfylder de miljøkrav, der stilles, f.eks. i de miljøcertificeringsordninger, vi kender til. Det synes jeg er det rigtige.

Der er nogle, der siger, jamen det er jo for hårdt over for disse virksomheder. Nej, de får betydelig større omsætning nu i deres forretninger, fordi der kommer flere biler frem til skrotning, og fordi der er finansiering til at sørge for, at det kan ske på den rigtige måde. Det bedste ville naturligvis være, at skrotpriserne, altså priserne på skrotjern, steg så meget, at der kom økonomi i det hele taget i en hurtigere skrotning på området, men så længe priserne er, som de er i dag, er Folketinget simpelt hen nødt til at gøre det, vi gør. Så må bilejerne – og jeg vil gerne sige vi bilejere – til gengæld slippe et mindre beløb hvert år for at sikre, at denne

endelige afvikling af bilerne finder sted på en ordentlig måde.

Jeg skal til sidst sige til Folketinget, at vi i EU arbejder på at finde en fælles EU-løsning, og det er klart, at dette danske skridt selvfølgelig vil blive tilpasset den fælles ordning, der til sin tid kommer. Jeg forstår meget vel, at der kan være behov for yderligere spørgsmål i udvalget til afklaring mellem anden og tredje behandling, og vil meget gerne medvirke til, at dette kan ske. For regeringen er det helt afgørende, at forslagene bliver vedtaget nu, og så er vi parat til at tage fat på næste stadium.

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

Afstemning

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Anden behandling af lovforslag nr. L 230: Forslag til lov om ændring af lov om vandforsyning m.v. (Gebyrgrænse).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 21/4 99. Første behandling 4/5 99. Betænkning 19/5 99).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslag sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 11 stemte for, 94 imod.