

Jeg er godt klar over, at i sommeren 2001 viste der sig at være problemer med at overholde forbuddet med GMO i økologisk foder. Plantedirektoratets stikprøvekontrol afslørede flere tilfælde af økologisk foder med indhold af GMO. Den økologiske sektor har som en reaktion på dette taget initiativ til en handlingsplan, som skal tage hånd om problemet i fremtiden. Planen har været drøftet i Det Økologiske Fødevareråd og behandles nu i Fødevarerministeriet, og jeg ser altså frem til, at det vil man fra økologernes side også kunne håndtere.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ministeren siger jo ganske korrekt, at der ikke må være GMO i økologiske fødevarer. Det betyder, at hvis markerne bliver forurenede, så mister man retten til at bruge betegnelsen økologi om de fødevarer, man har produceret.

I Canada verserer der sager, hvor økologiske landmænd er blevet knækket, fordi deres marker er blevet forurenede med GMO. Så må de ikke kalde sig økologer mere, så går de fallit. De har ikke kunnet få erstatning. Det vil de heller ikke kunne i Danmark, fordi erstatningsproblemet ikke er løst.

Hvis det er rigtigt, som jeg har fået oplyst fra Frankrig, at det er 41 pct. af den almindelige majs, der allerede er forurenede på de franske marker, viser det jo hele grundlaget for det, man diskuterer her, det betyder enden på økologisk produktion. Sådan er det jo, hvis de franske oplysninger er rigtige. Men det vil jeg bede ministeren indhente oplysninger om.

I Mexico, hvor der er forbud mod GMO, er der fundet udbredt forurening. Der forbød man det i et forsøg på at stoppe det, men det kommer fra USA, ureguleret.

Jeg vil godt bede ministeren om at give tilsgagn om, at vi vil få disse internationale oplysninger ind og få dem meget grundigt belyst. Jeg tror, det vil give et helt andet billede af den her diskussion.

(Kort bemærkning).

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Jo, men det er jo netop sådan, at regeringen er meget optaget af økologi, ligesom den i øvrigt også er optaget af den øvrige del af produktionen. Så jeg vil bare sige, at selvfølgelig vil vi da gerne det, og vi ser frem til en god behandling sammen med Miljø- og Planlægningsudvalget.

Jeg synes, man skal stille skriftlige spørgsmål omkring de her emner. Jeg tror sådan set, at der sagtens kan være flere spørgsmål, så jeg vil godt kvittere for det, hr. Ole M. Nielsen også sagde: Lad os nu bruge den tid, der skal til, lad os tage den med ro her.

For jeg har den samme reservation over for det, og jeg mener, det er meget, meget vigtigt, at vi får undersøgt de forhold, som alle medlemmer peger på, så den tid tager vi. Og vi har i hvert fald næsten 3 måneder, hvor vi kan gøre det i.

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 132: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler. (Nedsættelse af miljøbidrag m.m.).

Af miljøministeren (Hans Christian Schmidt). (Fremsat 28/2 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kl. 16.00

Lars Christian Lilleholt (V):

Det foreliggende forslag fra miljøministeren om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med ophugning og skrot af biler tager først og fremmest sigte på at tilrette bilskrotordningen fra juli 2001 til dagens Danmark.

Det gælder om at skabe balance mellem indtægter og udgifter på ordningen, der siden ordningens indførelse i 2001 har akkumuleret et

overskud på 210 mio. kr. Det har på intet tidspunkt været meningen med ordningen, at den skulle give overskud. Tværtimod skulle den hvile i sig selv. Det gør den ikke. Bilisterne betaler via deres forsikringsselskaber mere i miljøbidrag, end der skal til for at finansiere ordningen.

Derfor er der plads til, uden at forringe ordningen, at nedsætte bilejernes miljøbidrag med 30 kr. om året fra nu 90 kr. til 60 kr. Det sker samtidig med, at der er plads til at sætte godtgørelsen op med 250 kr.

Hævelsen af godtgørelsen er nødvendig for at finansiere de øgede omkostninger til ophugning, der er konsekvensen af EU's direktiv om skærpede krav til affaldsbehandling af bilskrot, krav, vi i Venstre er enige i. Det gælder bl.a. krav om håndtering af glas og større plastdele for at opnå en større grad af genanvendelse.

Med hævelsen af godtgørelsen vil der stadig være en præmie på mellem 300 og 700 kr. til den bilejer, der afleverer sin udtjente bil til ophugning. Det mener vi i Venstre økonomisk burde være tilstrækkeligt til at lade sin bil ophugge hos en autoriseret og godkendt ophugger.

De fleste mennesker skal rent faktisk arbejde i en del timer for at tjene 500 kr. efter skat, og her kan vi altså få op til 700 kr. uden at skulle betale skat af pengene for blot at køre vores udbrændte og nedslidte bil hen til en autoriseret ophugger.

Ændringen af loven betyder også, at vi med indførelsen af skrotbidraget lever op til den del af EF-direktivet, der kræver, at bilproducenterne skal afholde en del af omkostningerne ved ophugning og skrotning af nye biler. Skrotningsbidraget af nye biler bliver på 1 kr. i år, stigende til 15 kr. i 2006. Når beløbet er så lille, skyldes det, at der heldigvis er meget få nye biler, der skrottes.

I 2007 vil producentansvaret omfatte alle biler. Derfor vil det være nødvendigt inden da at tage loven op til fornyet overvejelse.

Endelig betyder forslaget også, at der ydes godtgørelse til kommuner og politi, som lovligt fjerner eller konfiskerer og derefter afleverer bilen til skrotning. På denne måde slipper kommuner og politi for en masse administrativt bøvler for at få godtgørelsen og dermed få godtgjort de udgifter, der er forbundet med at køre bilen til skrotning.

Vi tror på, at godtgørelsen også vil give ikke mindst kommunerne et øget incitament til hurtigst muligt at få fjernet herreløse og efterladte biler, der er til stor gene for vores miljø og til irri-

tation for mennesker, der bor på den vej, hvor der er efterladt en herreløs bil.

Hvor kommunerne hidtil har risikeret, at det kom til at koste dem penge at fjerne bilen, fordi de ikke kunne opstøve den oprindelige ejer af bilen, er kommunerne nu sikret, at det ikke koster dem penge at fjerne forladte og herreløse biler.

Venstre kan støtte ændringen af loven.

Helge Mortensen (S):

Forslaget har to hovedelementer, nemlig 1) at justere og ændre den nuværende bilskrotningsordning, 2) at gennemføre de nye EU-regler på området – det er området vedrørende produktansvar, behandling af affald og målsætningen om mere genbrug af bildele.

Vedrørende den del af forslaget, som har med den nuværende ordning at gøre, er der, som der blev sagt før, tale om en sænkning af præmien, og der er tale om en forhøjelse af den godtgørelse, man får ved aflevering af bilen til skrot.

Så er der endelig et forslag om, at politi og kommuner skal omfattes af godtgørelsen. Hvad det angår, vil jeg sige, at det ser ud til at være en både fornuftig og administrativt rigtig løsning at tage fat på.

Med hensyn til forøgelsen af godtgørelsen begrundes den i, at der er tale om nogle større krav til håndteringen ved ophugningen, som så berettiger en stigning på 250 kr. Det ser også rimeligt ud.

KL 16.05

Med hensyn til forslaget om at sænke miljøbidraget er det principielt rigtigt, at det er en ordning, der skal hvile i sig selv, derfor skal man være parat til at kunne regulere den både i opadgående og nedadgående retning, sådan at der er overensstemmelse imellem indtægter og udgifter. Der er tale om, at der i løbet af det halvdannede år, hvor ordningen har fungeret, er akkumuleret et overskud på 210 mio. kr. Det er så de 210 mio. kr. og så en evaluering af ordningens første år, der har fået ministeren til at fremsætte forslaget om at sætte denne præmie ned.

Jeg vil sige, at jeg synes, det er en lidt forhastet beslutning. Jeg vil pege på, at bl.a. Forbrugerrådet og også andre i høringssvar har peget på, at en bedre anvendelse af de midler, der er til rådighed, kunne gå hen og give et bedre miljø. Det er først og fremmest et spørgsmål om den pris, man får ved aflevering til skrotning, men det er også et spørgsmål om, hvorvidt der igen denne fond kan gøres en bedre indsats for

at få fjernet de biler, der befinder sig på offentlige steder og skal fjernes.

Derfor vil jeg sige, at på det område tager vi et forbehold med hensyn til vores endelige stilling, idet vi mener, at det her spørgsmål bør belyses, også set ud fra, at Danmarks Statistik faktisk har påpeget, at evalueringsrapporten er behæftet med fejl, og at den i øvrigt er usikker. Det må afklares under udvalgsarbejdet.

Så vil jeg sige, at det jo er helt i overensstemmelse med regeringens egen politik om mere miljø for pengene, men det skal jo gerne ske, inden man fjerner pengene. Det gælder både lovforslaget her, og det gælder regeringens miljøpolitik i generel forstand.

VEDRØRENDE gennemførelsen af EU-reglerne får forslaget vores fulde støtte. Vi hilser det faktisk velkommen, at der kommer fælles regler på det her område, så der ikke kan blive tale om en miljøeksport.

Jørn Dohrmann (DF):

Vi mener, at forslaget om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med opbrugning og skrotning af biler er et godt forslag. I princippet er vi modstandere af, at bilejere skal betale alle mulige skatter og afgifter. Vi betaler jo nok skatter som bilejere. Men dertil skal siges, at med den nuværende regering er vi på den rette vej, nemlig ved at stabilisere og sænke skatter og afgifter.

Det har aldrig været meningen, at det såkaldte miljøbidrag skulle være en stor pengemaskine. Men vi kan se, at overskuddet den 1. januar 2002 udgjorde 210 mio. kr. Så derfor er det glædeligt at konstatere, at man nu vil sænke bidraget fra de 90 kr. til 60 kr. årlig.

Der er også andre interessante ting i dette lovforslag, bl.a. at man åbner muligheden for, at kommuner og politi kan få betaling for at flytte eller fjerne de skrotbiler, der står ude i vejkanter, og som ingen vil kendes ved. Så er det med at få dem væk hurtigst muligt, sådan at de ikke er til fare for andre trafikanter.

Men som det også fremgår af lovforslaget, kan vi se, at der er mange biler, der sikkert går til eksport. I dette tilfælde ser det ud til, at det er ca. 73 pct. af de gamle varebiler, der går til eksport. Der burde man nok tænke lidt mere på miljøet, på miljøforurening, for det er sandsynligvis de biler, som ikke kan synes og godkendes her i landet; det kan være, at motoren er slidt op, så den oser og ryger og sviner i naturen på grund af oliespild. Men de ville blive eksporte-

ret, uanset om vi har et skrotningstilskud eller ej. Man må forstå, at et miljøproblem ikke kun er et dansk problem, men et globalt problem.

I Dansk Folkeparti er vi meget positive over for, at man stiller skærpede behandlingskrav til skrotning af de gamle biler, så man får så stort et genbrug af de materialer som overhovedet muligt og dermed belaster miljøet mindst muligt.

Som sagt ser vi i Dansk Folkeparti meget positivt på dette forslag.

Helle Sjelle (KF):

Familien Danmark er afhængig af den transportmulighed, som bilen giver dem. Mange er afhængige af den fleksibilitet, som bilen giver i forhold til både arbejde og fritid, men familierne betaler også ganske meget for at have deres bil, alt for meget efter vores opfattelse.

Med de afgifter, der knytter sig til at anskaffe og bruge en bil her i landet, kunne man godt tro, at systemet er indrettet med henblik på at gøre bilisme til en eksklusiv fornøjelse for den absolutte velhaverelite. Sandheden er jo imidlertid, at en stor del af de familier, som virkelig behøver en bil, har brug for en bil, i forvejen er ganske hårdt spændt for.

Kl. 16.10

Det kan derfor ikke overraske, at Det Konservative Folkeparti slutter op bag et forslag, der for en sjælden gangs skyld vil lade bilejerne slippe lidt billigere, om end det er ganske minimalt, det erkender vi.

Der er dog ingen grund til at glæde sig for meget. Strengt taget er der blot tale om at udligne et overskud på en ordning, der burde have balanceret, have hvilet i sig selv. Den ordning har akkumuleret et overskud på ca. 210 mio. kr. Årsagen skulle være, at der er færre biler, færre, der køber nye biler, og at der eksporteres langt flere brugte biler end forventet til fortsat brug i udlandet.

Det er derfor fornuftigt, at bilejernes miljøbidrag nedsættes fra 90 kr. til 60 kr. årlig, så der kan skabes en fornuftig balance mellem indtægter og udgifter, for meningen har jo altid været, at ordningen skulle hvile i sig selv.

Men desværre er det fortsat ubegrundet, hvis nogle skulle finde på at feste, for de reelle afgiftssænkninger på biler må vi kigge efter et godt stykke tid. Lempelser på dette område ligger nok fortsat et godt stykke ud i fremtiden.

Med en vedtagelse af dette lovforslag gennemfører vi også EU's direktiv om udrangerede køretøjer, hvorfor der vil blive opkrævet et

skrotningsbidrag hos bilimportørerne. Naturligvis er vi Konservative ikke begejstrede for yderligere byrder for erhvervslivet, men det er omvendt nok ikke muligt at tilvejebringe en hensigtsmæssig og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede biler uden fælleseuropæiske regler for det.

Det Konservative Folkeparti støtter forslaget.

Jørn Jespersen (SF):

I SF er vi helt enige i, at denne ordning skal hvile i sig selv, at der skal være balance mellem indtægter og udgifter. For os er det afgørende, at ordningen rent faktisk virker miljømæssigt, og at vi sikrer, at de biler, der skal ophugges på en forsvarlig måde miljømæssigt, også bliver det. Derfor vil vi selvfølgelig gerne se på, om de tal, der er lagt frem, rent faktisk hænger sammen, og sikre os, at der er den korrekte sammenhæng i tallene.

Hvis det på den baggrund viser sig, at præmieniveauet er for højt i forhold til udgifterne, er vi selvfølgelig åbne over for at sænke det. På den anden side synes vi – i overensstemmelse med det, som Socialdemokratiet har tilkendegivet – at det skal indgå i overvejelserne, om skrotpræmien har den rigtige størrelse.

Så vi vil gerne se på begge elementer og sikre os, at det hænger sammen, så ordningen virker miljømæssigt, og vi er åbne over for at regulere, sådan at ordningen kommer til, på basis af at miljøvirkningen er i orden, at balancere, så der hverken bliver overskud eller det modsatte.

Christian Brix Møller (RV):

Udtjente bilvrag skæmmer landskabet, kan forurene gennem de væsker, der trænger ud i miljøet og ned i grundvandet, og lever ikke op til den affaldsbehandling i »Affald 21«, som vi tidligere i dag har behandlet.

For at imødegå disse problemer indførte den tidligere regering den nuværende lov om godtgørelse i forbindelse med skrotning af biler for derved at skabe en tilskyndelse til, at gamle biler bliver ophugget på forsvarlig vis og af certificerede virksomheder.

Formålet med den gamle lov var at friholde ejerne af de gamle biler for omkostningerne i forbindelse med affaldshåndteringen. Da det nu efterfølgende har vist sig, at langt færre biler end forventet er indleveret til skrotning, er vi naturligvis parate til at se på, om indkrævelsen af afgiften skal justeres.

Det har med skrotningsordningen altid været tanken, at det skulle være en ordning, der hviler i sig selv. Det vigtigste i loven kan imidlertid ikke være, at den hviler i sig selv, men at problemet med de udtjente biler bliver løst. Og det faktum, at der er et økonomisk overskud, kan vel også skyldes, at ordningen ikke fungerer godt nok.

Det kan godt være, at skrotningspræmien meget godt svarer til, hvad det koster at ophugge den udtjente bil, men måske er det nødvendigt at øge belønningsdelen i skrotningspræmien for at få flere til at aflevere deres gamle bil, som bl.a. Forbrugerrådet foreslår. Formålet med ordningen er jo ikke alene, at den på papiret ser ud til at hænge sammen, men at få folk til at ændre adfærd til gavn for miljøet.

I lovforslaget gives der hjemmel til at yde kommuner og politi godtgørelse i forbindelse med konfiskering og skrotning af udtjente biler. Denne del af lovforslaget er vi meget positive over for. Vi mener imidlertid, at det yderligere burde overvejes, hvordan man kan komme problemerne med gamle biler, der allerede er afregistrerede, til livs. Nogle høringsparter mener, at det drejer sig om 40.000-50.000 biler. Der kunne det overvejes at lave en frit lejde-ordning, som kom det her problem til livs. Her kunne man så bruge noget af det overskud, der er akkumuleret.

De her to forhold, altså om incitamentet er stort nok og problemet med biler, der for længst er afregistrerede, mener vi ikke er belyst tilstrækkeligt.

Kl. 16.15

Desuden vil vi gerne bede ministeren bekræfte, at en nedsættelse af det opkrævede afgiftsbeløb vil blive hævet igen, hvis forudsætningerne ændrer sig. Udgangspunktet er jo, at ordningen skal hvile i sig selv.

Endelig ser vi i Det Radikale Venstre positivt på den del af lovforslaget, der er resultatet af EU-direktivet. Foreløbig er vi altså i Det Radikale Venstre positivt afventende.

Keld Albrechtsen (EL):

Enhedslisten kan støtte forslaget, ser i hvert fald positivt på det. Vi har den samme bemærkning som SF og Det Radikale Venstre, at hvis man sænker, og det så viser sig i virkeligheden at give underskud, så må man jo hæve igen. Det synspunkt håber vi regeringen kan imødekomme.

Ole M. Nielsen (KRF):

Tilslutninger varer ikke så længe som bekymrede afvisninger fra hr. Keld Albrechtsens side, kan jeg høre.

Kristeligt Folkeparti kan også tilslutte sig det her forslag. Vi synes, det er en rigtig god ordning, vi har, med skrotning af biler.

Vi kunne forestille os, at man prøvede at lave det regnestykke, om ikke det var bedre at nøjes med at sænke ydelsen til 70 kr. og så bruge noget af det akkumulerede overskud til at få ryddet op rundt omkring i naturen. Selvfølgelig med risiko for, at det går ud over ægproduktionen ude på landet, hvis man fjerner alle de gamle bilvrage. Det ville selvfølgelig være negativt, men den risiko må vi løbe. Jeg synes, det er væsentligt at få indsamlet nogle af de 40.000-50.000 biler, der står og skæmmer naturen.

Ellers er vi helt tilfredse med det producentansvar, som er blevet lagt på bilfabrikanter, bilimportører. Det er efter min mening helt i tråd med den forespørgselsdebat, vi havde her, hvor vi gerne vil øge producentansvaret. Kunne vi få lavet den samme ordning for køleskabe og fjernsyn osv., så var vi virkelig kommet et langt stykke vej. Det ville virkelig være noget, der var noget.

Bidraget måtte gerne være så stort, at det gav producenterne et incitament til, at tingene forblev i brug i længere tid, således at det varede længere, inden de kom tilbage. Det måtte gerne fordyre produkterne lidt, så producenterne bekymrede sig over, at de ikke kom for hurtigt tilbage. Hvis man også kunne anvende det på andre områder end på biler, ville det være alle tiders.

Men vi er tilfredse med forslaget med den kommentar, om vi kunne se på, om vi skulle nøjes med at sætte det 20 kr. ned i stedet for 30 kr.

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg vil gerne starte med at kvittere for den debat, vi har haft her. Det var en god debat. Vi har sådan set haft udelukkende gode her i dag, men her var der – lad mig sige det sådan – opbakning fra alle partier, så vidt jeg noterede mig.

Det startede med hr. Lars Christian Lilleholt, der sagde: Et positivt og præcist forslag, som nøjagtig lever op til det, det skal. Det skal hvile i sig selv, og ordningen er selvfølgelig en ordning, som tager hensyn til miljøet og til, at vi får de bilvrage væk. Jeg noterede mig også det synspunkt, at det var rart, at også kommuner og po-

liti nu får en mulighed. Jeg tror også selv på, at der ligger en effekt heri.

Til hr. Helge Mortensen, som talte om, at man var positiv over for det nye forslag, men havde – så vidt jeg forstod – en reservation med hensyn til, om man måske skulle bruge beløbet et andet sted. Jeg må give hr. Helge Mortensen fuldstændig ret i, at man kan diskutere, om man skulle forhøje størrelsen på præmien. Det er en mulighed, jeg synes, man skal diskutere i udvalget, for selvfølgelig er der andre muligheder end dem, der ligger heri.

Jeg vil bare slutte af med de synspunkter, der gik på, om vi kunne få nogle af de andre biler med, altså dem, der står på offentlige steder osv. Det går nok, men mange gange kan det f.eks. være produkthandlere, der har fået penge én gang for at tage imod bilerne, og nu kan de så køre alle bilerne hen til den her ordning.

Jeg er noget reserveret lige over for det. Ikke over for at få bilerne væk, det ville jeg meget gerne. Men jeg har det grundlæggende synspunkt, at det har man en forpligtelse til at gøre selv. Og produkthandlerne har en forpligtelse til at få gennemført det her, både af hensyn til miljøet og deres egen moral.

Kl. 16.20

Hvis biler står og flyder uden for de pladser, hvor de skal stå, mener jeg helt klart, at her kan kommunerne skride ind og bør gøre det. Gentagne overtrædelser af henstillinger og pålæg om, at man skal sørge for at få det i orden, må gerne følges op af handling, for det kan føre til, at man sørger for at have orden i sit eget hus.

Men det andet vil jeg gerne kvittere for, det synes jeg, vi skal gå ind at kigge på.

Så vil jeg gerne sige til hr. Jørn Dohrmann: Tak for de rosende ord til regeringen. Jeg synes, det var rart, at hr. Jørn Dohrmann mente, at det at sætte afgifterne ned her lå inden for det, som også Dansk Folkeparti syntes var en god idé.

Jeg oplevede også, som jeg tit gør hos hr. Jørn Dohrmann, et meget skærpet miljøkrav over for de folk, som ikke sørger for, at bilerne kommer det rette sted hen, og med hensyn til i øvrigt nøje at ville følge, at det får den virkning, der er meningen med det.

Fru Helle Sjelle talte om at være afhængig af bilen, og det er familierne jo. Derfor skal man også huske, når man ser på ordningen her, som fru Sjelle også sagde, at den skal hvile i sig selv.

Hr. Jørn Jespersen var også enig i ordningen og ville godt følge med i, om tallene var korrekt sammensat.

Hr. Christian Brix Møller talte om de udtjente bilvrag og spurgte også, om beløbet eventuelt kunne sættes op igen. Det vil jeg gerne kvittere for, for jeg er fuldstændig enig i, at hvis det viser sig, at ordningen ikke længere kan klare sig på den måde, som vi strikker den sammen, jamen så må beløbet stige. Sådan må det være.

Formålet med dette lovforslag er jo for det første at skabe balance mellem indtægter og udgifter i bilordningen, og for det andet, som det også blev sagt, at gennemføre bestemmelser om producentansvar i direktivet om udrangerede køretøjer og for det tredje at justere ordningen på enkelte punkter med henblik på at styrke ordningens effektivitet og begrænse det administrative besvær. Det synes jeg forslaget lever fint op til.

Den nuværende bilskrotordning trådte faktisk i kraft den 1. juli 2000, og som det rigtigt blev sagt, er der nu akkumuleret et overskud på 210 mio. kr. Da det, som jeg sagde før, var hensigten, at ordningen skulle hvile i sig selv, og at der ikke skulle akkumuleres penge – og det er altså det bærende heri – er der behov for at ændre ordningen, så den bringes i økonomisk balance. Men jeg medgiver, at man kan gøre det på forskellige måder, som det blev foreslået af hr. Helge Mortensen.

Vi har foreslået at nedsætte det fra 90 kr. til 60 kr., men der vil også være andre måder at løse det på, som jeg sagde. Eksempelvis kunne godtgørelsessatsen sættes op, så der blev et større præmieringselement til bilejere, der overholder reglerne, når bilen skrottes. Efter de midler, der er her, kunne godtgørelsen f.eks. forhøjes til ca. 2.300 kr.

Denne model er så ikke foretrukket, fordi det vurderes, at den nuværende præmie på 300-700 kr. bør være et tilstrækkeligt incitament. Bilejerne har jo i forvejen pligt til at aflevere en udtjent bil til ophugning.

Så vil jeg lige nævne, at den nuværende bilordning allerede imødekommer kravet i EU's direktiv om udrangerede køretøjer, nemlig at den sidste ejer af en bil skal kunne aflevere køretøjet til affaldsbehandling uden omkostninger. Den danske ordning går endda et skridt videre og indebærer, at der som hovedregel er et overskud efter skrotningen, også kaldet en præmie, til den sidste bilejer.

Jeg vil gerne kvittere for de bemærkninger, der faldt under debatten her, og jeg ser frem til en velvillig behandling i Miljø- og Planlægningsudvalget, hvor vi selvfølgelig gerne delta-

ger i forskellige ændringsforslag, hvis det måtte komme op.

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

Afstemning

Den fg. formand (Pia Gjellerup):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 133:

Forslag til lov om ophævelse af lov om Den Grønne Fond, lov om pulje til grøn beskæftigelse, lov om støtte til foreningstruede vandindvindinger og om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om Ørestaden m.v. Af miljøministeren (Hans Christian Schmidt). (Fremsat 28/2 2002).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Kl. 16.25

Eyvind Vesselbo (V):

Det har været en god og spændende eftermiddag. Vi har haft en forespørgselsdebat, og vi har drøftet to lovforslag. Og det er interessant nok, at når vi diskuterer miljøpolitik, altså *politik*, er vi jo på mange områder meget enige, i modsætning til det billede, som ellers ønskes at blive sendt ud i medierne, ud i det danske samfund.

Jeg synes, de tre eksempler tydeligt viste, at der er mange fælles flader på miljøområdet. Men det er klart, at når det drejer sig om *økonomi*, og når det drejer sig om procedurer, så skilles vandene i hvert fald på nogle områder. Det har sine grunde, for det, vi skal drøfte nu, er ophævelse af nogle fonde, råd, nævn og puljer, og en af den tidligere regerings fornemste opgaver har jo været at bevilge en masse penge på miljøom-