

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 40:**

**Forespørgsel til miljøministeren [om en ny miljøregulering af dansk landbrug].**

Af Pernille Blach Hansen (S), Steen Gade (SF) og Per Clausen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 30/3 2006).

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Som tidligere meddelt er dette punkt taget tilbage, og forespørgslen er bortfaldet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 41:**

**Forespørgsel til familie- og forbrugerministeren [om fødevarekontrollen og Fødevarestyrelsen].**

Af Jens Peter Vernersen (S), Elisabeth Geday (RV), Kristen Touborg (SF) og Per Clausen (EL).  
(Forespørgslen anmeldt 31/3 2006).

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (*Ophold*). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 214:**

**Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Producentansvar for person- og varebiler).**

Af miljøministeren (Flemming Hansen, fg.).  
(Fremsat 29/3 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Eyvind Vesselbo (V):**

Med det lovforslag her bliver det nu en forpligtelse for producenter og importører af person- og varebiler at tage udtjente biler tilbage som

skrot. På nuværende tidspunkt er det sådan, at producenterne og importørerne har en forpligtelse til at finansiere affaldshåndtering af biler, der er markedsført efter den 1. juli 2002. Men nu bliver det altså sådan, at det ændres, således at der nu er et producentansvar for alle person- og varebiler, uanset hvornår de er blevet markedsført.

Det bliver nu sådan, at der stilles krav om, at producenter og importører for egen regning skal tage udtjente biler tilbage og håndtere dem forskriftsmæssigt, samt at de skal tilmelde sig et producentregister. Lovforslaget betyder, at det er omkostningsfrit for den sidste ejer at aflevere sin udtjente bil til affaldshåndtering.

Forslaget indeholder desuden en bemyndigelse til at fastsætte krav til en kollektiv ordning, der skal sikre, at godkendte ophugningsvirksomheder får adgang til at affaldsbehandle biler og udtage reservedele med henblik på genbrug. Gennemførelsen af det her lovforslag vil betyde en meget stor miljøgevinst. Loven vil medføre, at der efterlades – ja, det må man jo håbe – meget færre biler i naturen, når det nu er gratis at aflevere dem til skrotning.

Det bør være en stor gevinst for naturen, for folk bør aflevere deres bil. Der har i de sidste år været et stigende antal biler, som bare er blevet efterladt i skovene eller andre steder i naturen. Det håber vi nu vi kan bremse op for.

Det skal samtidig understreges, at det overordnede formål med indførelsen af producentansvar også er at lægge ansvaret for affaldsbehandlingen og dermed også affaldsbehandlingsomkostningerne over på producenten af de omfattede produkter. Sigtet er at skabe et incitament hos producenten til at fremstille og markedsføre demonteringsvenlige produkter.

I Danmark har vi ikke bilproducenter. Det er derfor bilimportørerne, der skal opfylde reglerne om producentansvar, herunder pligten til at tilbagetage udtjente biler. Indførelsen af producentansvar vil ikke ændre på, at bilejerne lovligt kan aflevere én udtjent bil til enhver af de nuværende 200 registrerede ophuggere.

Det er bilejeren selv, som bestemmer, om han vil aflevere bilen til en fri ophugger og aftale prisen for at modtage den, eller om han vil aflevere den til en producent, som altså nu har ansvaret, og som har pligt til at tilbagetage bilen omkostningsfrit for bilejeren. Vi synes, det er et rigtig godt forslag, og derfor kan Venstre støtte forslaget.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Ja tak til ordføreren. Vi går til næste ordfører, som er hr. Bjørn Medom Nielsen.

Kl. 15.15

**Bjørn Medom Nielsen (S):**

Socialdemokraterne er naturligvis positive over for enhver indsats, der kan styrke miljøet. Det er vores vilkår i fremtiden at forholde os til miljøet, og dette lovforslag omhandler noget af det, som på lang sigt er meget miljøbelastende, nemlig skrotning af biler.

Vi er enige i valget af metode til at implementere EU-direktivet, hvor producenterne pålægges at tage køretøjerne retur. Socialdemokraterne er også enige i, at direktivet indskrives i den gældende lovgivning om elektrisk og elektronisk skrot.

Hensigten er at få mindre affald, øget genbrug og genindvinding samt en gulerod til at anvende miljøvenlige produkter. Hidtil har vi kun lokket bilejerne med en kontant gevinst ved at skrotte biler. Når producenter og importører får ansvaret for at tage køretøjerne tilbage, vil det også animere til en øget miljøtankegang i dette led.

Der er, som den forrige ordfører også sagde, ingen producenter i Danmark, men kun importører, og de betaler jo p.t. et skrotningsbidrag, som bruges til godtgørelse for indlevering og håndtering af biler markedsført før den 1. juli 2002. Denne betalingsordning stopper pr. 1. januar 2007, og samtidig skal alle biler, også dem, der er markedsført før den 1. juli 2002, gratis kunne affaldshåndteres. Skrotpræmien er væk for de private, men til gengæld er der nu et ansvar placeret på køretøjets liv fra vugge til grav.

I det store og hele går Socialdemokraterne ind i udvalgsarbejdet med en meget positiv ånd, og hvis den kollektive skrotningsordning, som bilbranchen vil indgå i, sammenholdt med den almindelige konkurrence i genbrugsbranchen gør, at ordningen ikke belaster importører og bilpriser, er det også helt o.k.

Men Socialdemokraterne har også en række spørgsmål og ideer, som vi vil have gennemgået i udvalgsarbejdet, således at der opnås så stor en gevinst for miljøet som muligt. Samtidig er vi også interesserede i at sikre, at forbrugere og kommuner får en ordentlig behandling. Vores spørgsmål skal derfor ikke modtages med mistro, men som et bud på, om vi kan gøre det endnu bedre.

For Socialdemokraterne kommer følgende emner på banen:

Det er vigtigt, at oplysningerne om, hvem der har bilen som sidste ejer og hvor, er intakte og rigtige, og ingen kan lade liget stå i skoven. Ingen skal med andre ord slippe for at skrotte sin bil på reglementeret vis.

Det er vigtigt, at oplysninger om skrotningssteder kommer direkte ud til bilejerne.

Trehjulede køretøjer under 400 kg er ikke med i direktivet. Her vil vi gerne se på, hvad der kan gøres for at imødekomme scooter- og knaltrskrotning.

Der anføres en samlet kommunal besparelse som følge af forslaget på ca. 1 mio. kr. Det er ikke noget stort beløb, men et princip, og hvis man skulle forsøge at hævle beløbet af i bloktilskuddet, skal vi have en dokumentation, før vi er med.

Erhvervsvirksomhederne har samme ret som private til gratis skrotning af deres biler. Vi spørger os selv, om der her er tale om et indirekte virksomhedstilskud.

Det vil være vigtigt med opfølgning på de importører og virksomheder i skrotindustrien, som ikke deltager i den kollektive ordning, men som tager biler retur under importøransvar fra importører, der ikke deltager i den kollektive ordning, som vil komme.

En række andre spørgsmål vil vi også tage med.

Med andre ord vil der være en positiv holdning fra Socialdemokraternes side til lovforslaget her, men af hensyn til miljøet og kommunerne vil der også være en række spørgsmål.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til den næste ordfører, hr. Jørn Dohrmann.

**Jørn Dohrmann (DF):**

Også Dansk Folkeparti er positiv over for forslaget, men vi mener også, at der kan ske forbedringer undervejs i udvalgsbehandlingen. Men i det hele taget er det godt, at vi fortsætter den linje, som vi har haft i Danmark i længere tid: at man kan få penge tilbage, når man afleverer sin bil, altså en skrotningspræmie.

Med det her lovforslag bliver der også nogle beføjelser til miljøministeren, netop det med, at man fortsætter den kollektive ordning, som jo har fungeret udmærket. Vi håber også, at man vil blive ved med at tilgodese de autoophuggere, som findes rundt omkring i landet, og hvor

man kan tage reservedele ud til ældre biler med henblik på genbrug, en meget fornuftig ordning, som vi mener selvfølgelig skal bestå.

Derfor synes jeg også, det er vigtigt, når man normalt får en skrotningspræmie for sin bil på 1.700 kr., at man nu får mulighed for at få hele beløbet med hjem, for vi har set, at der har været en utrolig stor forskelsbehandling af folk med hensyn til, hvor meget de skulle betale for at få deres bil miljøbehandlet. Nu ser vi så, at importøren påtager sig hele det her ansvarsområde, og vi mener, det er udmærket, at man dermed kan lave en kollektiv ordning.

Kl. 15.20

Man skriver i forslaget, at der er nogle trehjulede køretøjer – den forrige ordfører var inde på det – der ikke er medtaget. Vi mener, at det er en lille spøjs historie. Når man bruger en masse tid på noget, også fra EU's side, hvorfor gør man det så ikke fuldstændigt, så forslaget er helt i orden, gennemarbejdet?

Som jeg ser det, er det vigtigt, at vi på alle områder ser på, hvordan vi bortskaffer vores affald. Når vi har tilbagetagningspligten for bl.a. elskrot og den slags ting, så bør vi selvfølgelig også have en tilbageleveringsgaranti på biler, så vi sikrer miljøet bedst mulige vilkår. Der har vi i hvert fald fra producenternes og importørernes side fået nogle gode tilsagn, som jeg mener er meget nødvendige i det spil her.

Når vi ser på lovforslaget som helhed, mener vi også, at der er nogle ting, som kan blive mere gunstige. Vi har i dag allerede ordninger, hvor man fra kommunens side kan komme af med de biler, som står i vejkanterne, på parkeringspladserne. Der vil kommunerne få det beløb refunderet, som det koster at få bilerne fjernet, og oven i købet få en økonomisk gevinst ud af det.

Så er det selvfølgelig klart, at vi også mener, at der skal være en fritvalgsmulighed med hensyn til at kunne aflevere sin bil. Det vil sige, at kan man få flere penge end de 1.700 kr. for sin gamle udtjente bil hos en anden autoophugger, fordi der er nogle gode reservedele i bilen, skal man selvfølgelig have den fritvalgsmulighed, som der også er lagt op til her. Men jeg synes, det er vigtigt at understrege, at det jo fortsætter i forbindelse med ordningen her.

Skulle der være nogle ting, der skal rettes til, som jeg har nævnt, det er der bl.a. med hensyn til de trehjulede knallerter og biler, så er det nogle af de spørgsmål, vi skal have afklaret i udvalgsarbejdet. Men vi er som udgangspunkt vilige til at se på, hvordan vi kan få lovforslaget

tilrettet på den bedst mulige måde, så vi tager hensyn til natur og miljø, for folk kan ikke være tjent med, at der også i fremtiden står gamle biler og udtjente ting rundtomkring i skove og på parkeringspladser.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til den næste ordfører, hr. Christian Wedell-Neergaard.

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Også Det Konservative Folkeparti kan støtte dette lovforslag, som vi ser som et i en række af lovforslag, hvor vi definerer producentansvar på forskellige områder. Producentansvar har netop til formål, at producenterne producerer et mere miljørigtigt produkt, som er billigere at behandle, når produktet er blevet til affald, altså udslidt, og ikke fungerer efter hensigten længere.

Vi har jo gennemført en ordning for elskrot, og nu kommer så en ordning for bilskrot, hvor producentansvaret kommer til at være gældende. For producenten betyder det jo, at de direkte omkostninger ved at fjerne det produkt, som man selv har været med til at fremstille, får betydning for producentens økonomi og dermed for prisen på produktet. Det bliver altså en konkurrenceparameter at lave det mest miljøvenlige produkt, og det er lige præcis i den retning, vi skal i miljøpolitikken.

Det er sådan i Danmark, at biler markedsført efter den 1. juli 2002 allerede er omfattet af en producentansvarsordning, men nu gælder det så for samtlige person- og varebiler uanset tidspunktet for markedsføring. Nu kan man altså komme gratis af med sit bilvrug, og der er ikke længere incitament til at lade det bilvrug henstå enten på en parkeringsplads i vejsiden eller ude i det fri. Der har været ganske store problemer med mange bilvrug i de danske skove.

Det her er en stor gevinst for miljøet, det er en stor gevinst for det at tænke miljørigtigt, når man fremstiller sit produkt, og for det at være mere opmærksom på miljøeffekten af det produkt, man køber, også i forbindelse med den endelige bortskaffelse.

Jeg er enig i, at man skal se på, at ordningen bliver vandtæt, og at tingene kommer til at foregå rigtigt, og derfor at man kan stille krav til en kollektiv ordning, så man sikrer sig, at bilerne også bliver behandlet ordentligt og sikkert, og at det, der har en miljømæssig effekt, spildolie og andet, bliver bortfjernet på den rigtige måde.

Kl. 15.25

Men altså, producentansvar er kommet for at blive, og der vil komme nye områder, når vi er færdige med bilerne. Jeg synes, at det er en urolig interessant tankegang.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Johs. Poulsen.

**Johs. Poulsen (RV):**

I Det Radikale Venstre er vi optagede af, at vi på alle de områder af vores virksomhed, hvor den måde, vi har indrettet os på, har konsekvenser, giver affaldsproblemer, arbejder med at eliminere de affaldsproblemer på en så god, effektiv og miljørigtig måde som overhovedet muligt.

Allerhelst skulle vi bringe os i en situation, hvor man kan sige, at det, at vi producerer på den måde, vi gør, og det, at vi har produkter, som har en anvendelighedstid, gerne måtte munde ud i, at når produktet ikke skulle anvendes til det, der var det primære formål, kunne det, der var tilbage, genanvendes i fuldt omfang.

Det er også en del af det, der er tankegangen i det forslag, som her er fremsat, og som specielt vedrører bilskrot, hvor man vel historisk set i al fald må sige, at det er et af de områder, som har givet en lang række problemer både visuelt i vores natur i form af billossepladser rundt omkring i landskabet og lign., og miljømæssigt i form af, at nogle af de produkter, som bilerne er sammensat af, og nogle af de produkter, som er i bilerne, når de kasseres, har givet efterfølgende problemer for vores miljø.

Derfor er der god grund til at forholde sig til, om man kan gøre det bedre på det her område, end man har gjort hidtil. Og der er tanken om producentansvar så en af de muligheder, som er inde i overvejelserne, og som er det, som her gives som bud på, hvordan man kan gøre det bedre.

Vi er i Det Radikale Venstre enige i, at det at indføre et øget omfang af ansvar hos producenterne må give anledning til, at man også hos producenterne har overvejelser om, hvordan man vil fremstille sit produkt. Det er noget af det, også hr. Christian Wedell-Neergaard var inde på, nemlig at man så over tid i al fald formodentlig får en situation, hvor producenterne indtænker, at den måde, de laver deres produkt på, også tager hensyn til, at man senere skal behandle det, når det er udtjent til sit primære formål.

Det er i al fald den ideelle tanke omkring det. Og hvis det kommer til at fungere optimalt, er det givet, at der vil være gevinster af den tankegang.

Men vi tror på den anden side heller ikke, at man skal foregøgle sig, at producentansvar til enhver tid eliminerer alle problemer. Derfor er der god grund til også fortsat at følge området tæt, selv om man her lægger op til noget, der langt hen ad vejen er et selvregulerende system.

Det er vigtigt set med vore øjne, at man slår fast, at det er omkostningsfrit for den sidste bruger at aflevere sit produkt. Det må i al fald betyde, at der ikke er incitament til at forholde sig til det på anden vis, end at det afleveres på den rigtige måde.

Så synes vi også, at det er vigtigt – og det må vi så grave et par spadestik dybere i under udvalgsarbejdet – at man sikrer, at der er en buket af modtagere, som er i stand til på den mest hensigtsmæssige måde at forholde sig til det produkt, som så ikke længere skal anvendes til sit primære formål.

Oversat til dansk: Når bilen afleveres for sidste gang, mener vi, det er vigtigt, at man får en tilgang, der betyder, at man får den højest mulige genanvendelse af produktet ind i billedet.

Med andre ord er vi altså positive over for forslaget, som det ligger her. Vi mener, at der er en række teknikaliteter og en række forhold, som vi får brug for at få belyst yderligere i udvalgsarbejdet. Men som man kan se, er også de fleste af omgivelserne positive, og der er stort set positive høringssvar hele vejen rundt.

Vi ser frem til, at vi, når vi har været igennem udvalgsarbejdet med det her lovforslag, også ved sidste behandling vil stå med noget, som vil betyde, at vi har en bedre situation, efter at dette lovforslag er vedtaget, end før. Så vi er altså positive over for forslaget.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til ordføreren. Jeg vil give ordet til den næste ordfører, hr. Steen Gade.

**Steen Gade (SF):**

Også SF er positive over for forslaget. Det er sådan, at det EU-direktiv, der har været gældende indtil nu for biler markedsført efter den 1. juli 2002, nu kan udvides til at omfatte også biler før, og det anser vi for at være en fordel. I det hele taget er vi optagede af at få producentansvaret til at blive en vigtig del af miljøpolitikken, en vigtig del af affaldspolitikken.

Kl. 15.30

Det kan jo ikke erstatte en lang række andre meget vigtige elementer i affaldspolitikken, men det er en vigtig del af den, specielt på sådan et område, hvor man godt kan se, når man kigger branchen efter, at der efterhånden ikke er ret mange aktører på banen. For selv om bilen hedder Ford, kan det godt være, at gearkassen er fra General Motors eller omvendt. Det vil sige, at vi altså er derhenne, hvor der er ganske få aktører på banen.

På en måde er det et stærkt signal til industrien, at de selv skal tage ansvaret for deres affald bagefter, og det burde føre til – det er en af de ting, jeg i hvert fald synes man på EU-plan skulle arbejde med og se, om det også virker sådan – at bilfabrikanterne i større stil prøver at fjerne deres biler med færre farlige stoffer og mere miljøvenligt, så de også tænker langsigtet. Det er jo det store problem i miljøpolitikken, at man ofte ikke tænker langsigtet.

Jeg synes, vi kunne kigge lidt på, om man på EU-plan kunne få lavet sådan en evaluering af, om det faktisk fungerer på den måde, om det giver det signal til industrien.

Så vil jeg sige, når vi nu går til udvalgsarbejdet, at jeg er optaget af de betragtninger, der er om, at man fortsat skal have mulighed for genbrug, altså at vores tradition for ophugningsvirksomheder på det her område skal fortsætte, som også Dansk Folkepartis ordfører var inde på. Det er jeg sådan set enig i.

Jeg vil bare benytte lejligheden til at spørge, om vi så ikke skulle kigge efter, hvordan disse ophugningsfirmaer fungerer. Vi har jo for nogle år siden fået gennemført, at de er godkendte. Der fik vi ryddet ganske godt op i en branche, der virkelig trængte til at blive ryddet op i. Men vi kunne godt benytte lejligheden til lige at kigge efter, om der er brug for yderligere opstramninger i den branche, som ikke altid i fortiden var karakteriseret ved at tænke på miljø først – for nu at sige det på jysk.

Det andet område, jeg godt vil kigge lidt på, er den reelle affaldseksport, der foregår af gamle biler. Jeg står her med en omtale fra Vejle Amts Folkeblad af en anmeldelse, som Miljøstyrelsen har foretaget mod 18 autoophuggere, der blev taget i at sælge danske skrotbiler fra Hamburg. Det var politiet i Tyskland, der greb dem.

Propos vores aktuelle diskussion om elektronikskrot og producentansvar osv. kunne vi jo benytte lejligheden til også at få kigget den her branche efter. For når der er tale om farligt af-

fald, er det ulovligt at sælge det ud af OECD-landene. Vi skulle prøve at få også det på plads under udvalgsarbejdet.

Men altså: positivt tilsagn både om et godt udvalgsarbejde, og om, at vi vil stemme på grønt, når vi ender ved tredjebehandlingen.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** Tak til ordføreren. Vi giver ordet til den næste ordfører, hr. Søren Egge Rasmussen.

**Søren Egge Rasmussen (EL):**

Enhedslisten er også positiv over for lovforslaget, selv om det ser ud, som om det bliver en lov med tilbagevirkende kraft, der også kommer til at gælde for de biler, der er solgt før 2002, så de, der måtte have solgt dem på det tidspunkt, jo egentlig pålægges en opgave, i forbindelse med at lovforslaget bliver vedtaget, som det er nu. Men hvis ikke der er mange, der protesterer over det, er det vel i orden.

Det, som forhåbentlig bliver effekten af det her lovforslag, er, at vi slipper for de langtidsparkerede biler, som har stået rundt om i naturen og på parkeringspladser, og at det også kan give et incitament til folk, som har en bil, som ikke længere kan køre, til at få den fjernet fra deres private matrikel.

Under udvalgsbehandlingen vil vi gerne have svar på, om det her lovforslag sikrer den miljømæssige optimale skrotning af biler, og om der også er et incitament til, at den skrotning, der skal ske, vil komme til at ske i Danmark.

Så håber vi også, at perspektivet er, at bilproducenterne kommer frem til at producere biler, som nemmere kan skrottes, og hvor man nemmere kan genbruge dele af bilerne igen og igen. Så forhåbentlig har det her lovforslag en positiv miljøeffekt på længere sigt.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** Tak til ordføreren. Så vil jeg give ordet til miljøministeren.

**Miljøministeren (Connie Hedegaard):**

Tak for de mange positive tilkendegivelser om at støtte forslaget. Jeg skal sige, at jeg godt forstår dem, der siger, at der er tale om mange teknikaliteter. Sådan er det. Jeg tror også, vi alle sammen erfarede i forbindelse med lovforslaget om elskrot, at vi alle sammen kan være enige om, at princippet er godt, men det er klart, at det at få det ført ud i livet er teknisk kompliceret.

Kl. 15.35

Der er mange, der allerede har nævnt nogle af delelementerne i forslaget, derfor skal jeg ikke bruge så lang tid på at gennemgå det. Men det centrale er jo, at for bilejerne betyder de nye regler om producentansvar, at man fra den 1. januar næste år kan aflevere sin bil til affaldsbehandling, uden at det koster noget. Det gør det altså billigere for bilejerne at få affaldsbehandlet bilerne, uden at det betyder miljømæssige forringelser.

Der kan jeg allerede nu svare Enhedslistens ordfører, for selvfølgelig vil der i de aftaler, der bliver lavet af producenterne, være taget højde for, at skrotningen skal foregå miljømæssigt efter fuldt forsvarlige forskrifter.

Jeg håber derfor selvfølgelig også, at lovforslaget vil leve op til de ønsker, alle har givet udtryk for, nemlig at man ser færre biler efterladt rundtomkring i landskabet. Det lyder lidt mærkeligt, man skulle ikke tro, det var et særlig stort problem, men gå ud og spørg i en kommune, og de kan alle sammen komme i tanke om adskillige biler, der står efterladt ved skove og veje og alle mulige andre mærkelige steder. Det er en af hensigterne med det her lovforslag, at man i højere grad kommer det til livs.

Det er sådan i dag, at bilproducenter og importører har et delvis økonomisk ansvar for, at biler affaldsbehandles. De bidrager økonomisk til at dække omkostninger ved skrotning af biler markedsført efter den 1. juli 2002. Den godtgørelse, bilejeren får, er så i dag på 1.750 kr. I dag bliver den udbetalt, men hvor bilejerne altså for fremtiden ikke har udgifter til skrotning, har de i dag i gennemsnit ca. 500 kr. i udgift for at få skrottet deres bil, så alt andet lige bliver der altså en større gevinst i de nærmeste år til bilejere, der vil have skrottet deres bil. Fremover skal de ikke betale noget for at få løst den opgave.

Regeringen foreslår, at producentansvaret gennemføres ved en tilbagetagningspligt. Det betyder, at producenter og importører forpligtes til at modtage alle udtjente biler og sørge for forskriftsmæssig affaldsbehandling. Man kunne have valgt andre slags modeller, men jeg er glad for tilsagnet om, at man i princippet er enig i, at det her er en fornuftig måde at gøre det på.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at der var en del kritiske kommentarer, efter at lovforslaget havde været i høring første gang. Der var bl.a. bekymring over de konkurrencemæssige virkninger af lovforslaget, og jeg skal ikke lægge skjul på, at de høringssvar gjorde indtryk på mig. Jeg synes, det er utrolig positivt, at man efter en dia-

log med parterne har fundet et snit nu, at der ligger et bud på en kollektiv ordning, der er fornuftig, og som tilbyder andre end en enkelt virksomhed at byde ind på opgaven. Det har været helt centralt for mig, at eksisterende ophugningsvirksomheder får en væsentlig større mulighed, end der først var lagt op til, for at få adgang til at affaldsbehandle udtjente biler, der indgår i tilbagetagningsordningen.

Ændringerne vil så også sikre, at der fortsat vil ske en maksimal udnyttelse af genbrugelige reservedele.

Der er flere, der har været inde på, at der er noget mere holdningsbetonet i det her med indførelsen af producentansvar først på skrot og nu på biler og sikkert også efterhånden på andre ting. Hr. Johs. Poulsen og den konservative ordfører var inde på, at det meget gerne også skulle give producenterne et incitament til hele tiden at tænke i at lave deres produkter på en måde, så det er så miljømæssigt hensigtsmæssigt som overhovedet muligt at komme af med dem igen.

Vi talte om i forbindelse med eskrot, at der måske skulle være lidt mere genanvendelse, lidt mindre brug og smid væk. Jeg tror også, at der her vil ligge et incitament til bilproducenterne til at sørge for, at de produkter, de fremstiller, er til at håndtere, at de er til at komme af med miljømæssigt på en fornuftig måde.

Med forslaget foreslår regeringen, at der indføres en række bemyndelser, som gør det muligt, at vi kan gennemføre producentansvaret i praksis. Bl.a. indeholder lovforslaget hjemler til at fastsætte regler om, at der kan etableres et producentregister og en tildelingsordning, dvs. en ordning, hvor forpligtelsen til at tilbagetage de udtjente biler fordeles på producenter og importører ud fra deres markedsandele af nye biler.

Jeg håber virkelig, at lovforslaget vil betyde, at bilejerne fremover vil se det som en gevinst, at de kan køre hen til en ophugger i nærheden af, hvor de bor, og komme af med bilen og samtidig, så at sige, køre hjem igen med en bonus i størrelsesordenen 1.750 kr.

Blot til sidst en enkelt kommentar til det, hr. Steen Gade nævnte om Miljøstyrelsens anmeldelse af 18 autoophuggervirksomheder. Det er jo et eksempel på, at man tager de her problemstillinger alvorligt.

Kl. 15.40

Her var sagen, så vidt det er oplyst for mig, at der var nogle autoophuggere, som havde fået udbetalt skrotpræmier, hvorefter de fragter bi-

lerne til Tyskland og sælger dem. Det er altså ikke meningen med en skrotpræmie, og derfor er det også et eksempel på, at når vi støder på den slags sager, så forfølger vi dem, når det er os, der har hjemmel til at gøre det. Det havde vi i den konkrete sag, og derfor er den sag nu rejst.

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

## Afstemning

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** 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:

### **6) Første behandling af lovforslag nr. L 211: Forslag til lov om et kvalitetsstyringssystem for den kommunale sagsbehandling på natur- og miljøområdet.**

Af miljøministeren (Flemming Hansen, fg.).  
(Fremsat 29/3 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Erling Bonnesen (V):**

Kommunalreformen betyder, at ansvaret for de fleste borger- og virksomhedsrettede opgaver bliver samlet i kommunerne. Sådan er det også på natur- og miljøområdet. Kommunalreformen sikrer en mere systematisk arbejdsdeling med færre gråzoner, hvilket formentlig vil skabe større lokalt engagement og ansvar omkring opgaveløsningen på området. Samtidig sikrer reformen, at der tages hensyn til nationale og internationale interesser.

En decentralisering af den offentlige opgavevaretagelse kræver, at kommunerne er bæredygtige, og med de mange kommunesammenlægninger har kommunerne fået en størrelse, der passer til de mange nye opgaver, de har fået til delt med reformen.

Men størrelsen gør det ikke alene. Kommunerne skal også have de relevante redskaber, og formålet med dette lovforslag er netop at give kommunerne et sådant redskab via et kvalitetsstyringssystem, der kan være med til at sikre en fagligt forsvarlig administration i sagsbehandlingen i de kommunale natur- og miljøadministrationer.

Kvalitetsstyringssystemet skal sikre, at borgere og virksomheder oplever en effektiv og ensartet administration, og med indførelsen af kvalitetsstyringssystemet skabes synlighed omkring natur- og miljølovgivningens forvaltning ude i kommunerne.

Et kvalitetsstyringssystem skal hjælpe kommunerne med at holde styr på procedurer og arbejdsgange, så de rette kompetencer inddrages i opgaveløsningen. Løbende evalueringer skal være med til hele tiden at forbedre administrationen.

Det er afgørende for Venstre, at kvalitetsstyringssystemet ikke må blive en administrativ byrde i det daglige. Systemet skal udelukkende være et praktisk værktøj for kommunernes natur- og miljøarbejde.

Kvalitetsledelses- og styringssystemet stiller krav til kommunerne om opstilling af lokale mål, procedurer, overvågning, evaluering og offentliggørelse osv., så der sikres kvalitet i den kommunale sagsbehandling. Ordningen vil således kunne være et væsentligt element til sikring af faglig kvalitet, effektivitet og ensartethed, og ensartethed og gennemsigtighed er med til at sikre brugernes tilfredshed.

Systemet bygger på eksisterende og velkendte krav til kvalitetsstyringssystemer, som mange virksomheder og også visse kommuner frivilligt har indført, og systemet er samtidig tilpasset kommunernes natur- og miljøadministrationer og sætter fokus på helt centrale områder som kompetencespørgsmål og samarbejde over kommunegrænserne.

Alle erfaringer med kvalitetsstyringssystemer fra andre områder viser, at systemerne både kan være med til at sikre kvaliteten af arbejdet og give betydelige rationaliseringsgevinster.

Det er vigtigt for Venstre, at den gældende natur- og miljølovgivning ikke lempes med forslaget, og at der udelukkende er tale om at skabe en effektiv administration med en god kvalitet.

Venstre kan derfor støtte lovforslaget.