

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 fædrelandet. Det er netop det, nærværende lovforslag skal værne os imod.

Det lovforslag, der hedder L 216, øger incitamentet til, at bilejere afleverer det udtjente motorkøretøj 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.