

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