

over. Lovforslaget, som vi behandler i dag, tager slet, slet ikke højde for at få ryddet op.

De danske bilejere betaler i dag 34 mia. kr. i forskellige afgifter, og ud fra det store beløb er det vanskeligt at fortælle bilejeren, at nu skal der yderligere betales 90 kr. om året til tilintetgørelse af bilen. Alternativet til lovforslaget må være at give bilejere frit lejde i en periode til at aflevere bilen til ophuggere og virksomheder, der tager sig af bilskrot. Og i samme periode skal der afleveres shredderaffald uden beregning til forbrændingsanlæggene eller deponering. Det er 34 mia. kr., vi snakker om, der er af forskellige afgifter på biler i dag.

Dansk Folkeparti vil være med, hvis lovgivningen ændres til, at udgifterne til skrotning er betalt ved indkøb af bilen eller i de forskellige led, hvor der bliver handlet med den. Det er selvfølgelig kroner, der skal lægges på, men det er helt naturligt at gøre det på den måde, og det er også det, Dansk Automobilforhandlerforening siger.

Men vi skal også se på fremtiden, for der kommer nok, og det kan vi være med til fra Dansk Folkeparti, et produktansvar, som også klarer de ting, når vi skal tilintetgøre de varer, som nu er med til at forurene her i Danmark. Vi kan nok ikke sætte årstal på, men vi håber, at vi i løbet af ganske få år har det produktansvar inde i billedet.

Angående lovforslag nr. L 217 så står det jo så smukt, at formålet med lovforslaget er, at miljøbelastende affaldstyper håndteres på en miljørigtig måde i overensstemmelse med de krav, der fastsættes på de enkelte affaldstyper. Her vil Dansk Folkeparti altid være med, når det gælder kvalitet i affaldsbehandlingen. Med henvisning til nr. L 216 er dette lovforslag, nr. L 217, en helt klar henvisning til, at ophugning og skrotning af biler skal udføres af godkendte firmaer inden for området, og her vil vi fra Dansk Folkeparti gerne medvirke til, at det sker i den rigtige rækkefølge.

#### **Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg skal hermed gøre rede for L 216 og L 217 og CD's stilling til sagen. Vi er enige i den der skrotningsordning, og vi er også enige i, at der i Danmark længe har været et problem med, at bilvrug hober sig op rundt omkring.

Vi er måske stadig væk også lidt bekymrede over, om vi ligesom når at få fat om dem uden nummerplader, som på nuværende tidspunkt er hobet op. Det er ikke så få steder, jeg ved

ikke rigtig, hvor mange det er. Nogle taler om både 200.000 og måske 250.000. Det kommer vi også til at kigge på.

Når det gælder den nuværende ordning, har vi anbefalet, at det bliver netop på denne facon. Vi har også anbefalet, at beløbet er blevet i den størrelse, som det er. Vi kan måske endda være betænkelige ved, om det er højt nok, for når man laver den slags ting, skal vi sikre, at det virker og har den effekt, der skal til.

Må jeg så sige generelt, at vores udgangspunkt i denne sag selvfølgelig er, som andre har sagt og også en del af de organisationer og foreninger, der står bagved, at bilen, som er problemet, når den skal skrottes, rent faktisk har betalt det her nogle gange. Når det gælder affald og affaldssortering generelt, har vi også i dette land mere end 1 mia. kr., som opkræves af staten, der ikke bruges til formålet, så vores udgangspunkt for diskussionen var selvfølgelig, at der var penge nok. Det er der ikke politisk mulighed for, og da vi gerne ser de her ting klaret af og ryddet op i, så må vi gå ind på de her vilkår.

Det, vi så har lagt vægt på i den sammenhæng, er netop administrationen via forsikringsselskaberne. Jeg må sige, at når jeg umiddelbart ser forslaget om, at pengene alligevel skal indbetales til Told og Skat og sådan noget – der ligger nok noget teknik bag ved – så synes vi i og for sig ikke, at det er særlig heldigt. Vi mener i og for sig godt, at det kunne forenkles yderligere. Så det med at indbetale pengene og det, at de skal en tur omkring Told og Skat, havde vi gerne set var undgået, for helt principielt er det vigtigt, at det her ikke på nogen måde kommer til at ligne en skat eller afgift eller lignende. Det tror jeg ikke det gør. Man skal nok passe på at ramme pengene ind, men som sagt synes vi ikke, at der er nogen særlig fornuft i, at de skal omkring Told og Skat.

Når det gælder certificeringen, er det klart, at det er nødvendigt med en eller anden form for certificering. Vi skal jo sikre os, at de, der modtager det her, rent faktisk behandler tingene og får sorteret det rigtigt. Det er meget afgørende, at der ikke er nogen, som modtager dem, og det så rent faktisk alligevel på den ene eller den anden facon hober sig op. Så det, at tingene bliver færdigbehandlet, det, at man har nogle helt klare krav til behandlingen og certificeringen, er selvfølgelig en forudsætning for, at man kan lave en sådan ordning.