

at komme af med sin gamle bil. Det er ofte folk med relativt små penge, der har det problem, at de hænger på sådan en. Så i den henseende er forslaget godt.

Det er selvfølgelig et problem, at det her lovforslag ikke løser problemet med de måske 200.000 biler, der står rundt omkring på forskellig måde. Problemet med dem, der står i en 3-4 etager på skrottningspladserne, er måske til at overse at få løst, men dem, der står rundt omkring i hønsehuse og skove og bag ved gårdene osv., skulle vi også gerne have væk, og de kommer jo ikke ind under det forslag her. Det må vi se på efterfølgende. Vi er tilfredse med L 216.

L 217 kan vi godt se er en konsekvens af L 216, men vi er faktisk lidt overrasket over, at det omfatter mere end det, der er nødvendigt for at få løst kravene til skrottningsfirmaerne.

Vi kan også godt se, at det er naturligt at løse det på én gang med certificering af alle virksomheder, der oparbejder affald, men vi er lidt betænkelige ved nogle af de høringssvar, vi har fået, eller ved det, vi læser i høringssvarene, så det må vi se på.

I den samme henseende må vi sige, at vi er lidt forundrede over, at de her to lovforslag faktisk sambehandles her i Folketinget. Det synes vi måske er forkert, idet de jo ikke absolut er afhængige af hinanden. Men vi er generelt positive.

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Det lyder, som om vi får en virkelig god forhandling i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Jeg vil gerne sige tak til alle ordførerne, også dem, der har haft nogle kritiske bemærkninger til forslagene. Jeg vil gerne sige til dem, at jeg har været glad for den meget konstruktive tone, man har anlagt her i dag.

Vi er alle sammen enige om målsætningen. Vi skal have skrottet bilerne. Vi skal have en motivering for bilejerne i sidste led til at komme af med bilerne, og vi skal sikre, at de bliver behandlet på en god og fornuftig måde. Det er i hvert fald de to hensyn, der ligger bag forslagene her.

Det er i overensstemmelse med den affaldsplanlægning, vi har diskuteret ved en tidligere lejlighed i Folketinget ud fra regeringens redogørelse »Affald 21«. Det flugter også meget flot med det arbejde, vi er i gang med inden for EU, hvor vi sikrer producentansvaret på lidt længe-

re sigt på det her område. Jeg tror, at vi kan finde et resultat.

Jeg har tænkt mig at tage problemerne op her i min besvarelse under ét uden at nævne enkelte ordførere, fordi en række af de spørgsmål og bemærkninger, der er fremkommet, går igen i flere af ordførernes indlæg.

Det første, jeg vil kommentere, er det bidrag, der skal indbetales til forsikringsselskaberne. Mange ordførere lægger afgørende vægt på, at der ikke her bliver tale om en ny skat, en ny stilleskrue, som skiftende finansministre – de har jo det fællestræk, at de ofte mangler penge – så kan anvende i fremtiden. Alle lægger vægt på, at det her skal være en bidrags- eller gebyr-finansieret ordning, der skal, om jeg så må sige, hvile i sig selv og ikke tilføre statskassen penge. Jeg kan sige, at vi er parate til ud over det, der allerede står i forslaget, at betone det meget stærkt: Der er ikke her tale om en ny skat.

Så spørger man: Jamen hvis det ikke er nogen skat, hvorfor skal det så overhovedet ind og vende omkring Told og Skat? Det skal det, fordi de regler og procedurer, der nu engang gælder på det her område, siger, at der ikke kan foregå en egentlig opsparring ved den slags lovbestemte ordninger i en privat organisation; men også det er jeg selvfølgelig parat til at forklare nærmere under udvalgsarbejdet.

Så har nogle af ordførerne været inde på spørgsmålet, om ikke administrationen er vældig dyr, om det ikke kan være dette med, at pengene skal ind over Told og Skat, der i virkeligheden påfører ekstra administrative belastninger. Dertil er jeg glad for at kunne sige, at det at føre pengene ind over Told og Skat ingenting koster. Det, der koster noget, er, når man til mere end 100.000 bilejere skal udbetale et tilskud. Det er det, der koster, og dér havde det naturligvis administrativt været lettere, hvis vi udbetalte dem direkte til skrottningsvirksomhederne. Men så ville vi dels få et problem i forhold til EU med statsstøtteregler, og dels ville vi forspilde en væsentlig del af formålet med ordningen, nemlig at sikre, at der bliver den tilstrækkelige konkurrence på området.

Ved at give det til borgerne er der et incitament i branchen, selvfølgelig under overholdelse af de kvalitetskrav, vi stiller, til at gøre tingene så billigt som muligt, så forskellen mellem det, man får udbetalt, og det, man skal aflevere til skrothandleren eller til ophuggeren, bliver så stor som muligt. Men selvfølgelig er vi også