

Begge drejer sig om problemer, der var ved at komme ud af kontrol, fordi lovgivningen ikke var effektiv nok.

Folketinget har på sommerhusområdet for et øjeblik siden valgt at løse problemet, sådan at man først kapslede det inde, så det ikke voksede, og derefter satte man sig rundt om et bord for at forhandle om, hvordan man kunne – om jeg så må sige – tilvejebringe nogle menneskelige overgangsordninger, så man fik problemet helt afviklet.

Med hensyn til skrotbilerne forholder det sig sådan, at vi nu, når dette lovkompleks går igennem – og jeg takker det flertal, der vil tage medansvar og støtte forslaget – får kapslet problemet inde også på det her område. Så kommer der ikke flere skrotbiler, og så har vi ryggen fri til at sætte os ned og tage en fornuftig drøftelse med politiet og kommunerne og alle involverede instanser for at få fjernet det problem, som mange ordførere med rette har gjort til et hovedproblem:

Hvordan vi får klaret det problem, hvordan vi gør det på den bedst mulige måde, er jeg på regeringens vegne indstillet på at løse.

Fru Thrane spørger med rette, hvem der nu skal betale, og det har hun jo fuldstændig ret i, men før de, som er interessenter, sætter sig omkring et bord, vil det ikke være rimeligt at tage stilling til det spørgsmål.

Det, der imidlertid er helt afgørende, er, at vi nu får løst problemet med, at der ikke kommer flere, og at vi får det løst på en miljømæssigt kvalificeret måde. Det vil sige, at de virksomheder, der nu får skrotbilerne ind, alle opfylder de miljøkrav, der stilles, f.eks. i de miljøcertificeringsordninger, vi kender til. Det synes jeg er det rigtige.

Der er nogle, der siger, jamen det er jo for hårdt over for disse virksomheder. Nej, de får betydelig større omsætning nu i deres forretninger, fordi der kommer flere biler frem til skrotning, og fordi der er finansiering til at sørge for, at det kan ske på den rigtige måde. Det bedste ville naturligvis være, at skrotpriserne, altså priserne på skrotjern, steg så meget, at der kom økonomi i det hele taget i en hurtigere skrotning på området, men så længe priserne er, som de er i dag, er Folketinget simpelt hen nødt til at gøre det, vi gør. Så må bilejerne – og jeg vil gerne sige vi bilejere – til gengæld slippe et mindre beløb hvert år for at sikre, at denne

endelige afvikling af bilerne finder sted på en ordentlig måde.

Jeg skal til sidst sige til Folketinget, at vi i EU arbejder på at finde en fælles EU-løsning, og det er klart, at dette danske skridt selvfølgelig vil blive tilpasset den fælles ordning, der til sin tid kommer. Jeg forstår meget vel, at der kan være behov for yderligere spørgsmål i udvalget til afklaring mellem anden og tredje behandling, og vil meget gerne medvirke til, at dette kan ske. For regeringen er det helt afgørende, at forslagene bliver vedtaget nu, og så er vi parat til at tage fat på næste stadium.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslagene overgik derefter til tredje behandling.

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til fornyet behandling i Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 18) Anden behandling af lovforslag nr. L 230: Forslag til lov om ændring af lov om vandforsyning m.v. (Gebyrgrænse).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 21/4 99. Første behandling 4/5 99. Betænkning 19/5 99).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslag sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

## Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 11 stemte for, 94 imod.