

at få fjernet de biler, der befinder sig på offentlige steder og skal fjernes.

Derfor vil jeg sige, at på det område tager vi et forbehold med hensyn til vores endelige stilling, idet vi mener, at det her spørgsmål bør belyses, også set ud fra, at Danmarks Statistik faktisk har påpeget, at evalueringsrapporten er behæftet med fejl, og at den i øvrigt er usikker. Det må afklares under udvalgsarbejdet.

Så vil jeg sige, at det jo er helt i overensstemmelse med regeringens egen politik om mere miljø for pengene, men det skal jo gerne ske, inden man fjerner pengene. Det gælder både lovforslaget her, og det gælder regeringens miljøpolitik i generel forstand.

vedrørende gennemførelsen af EU-reglerne får forslaget vores fulde støtte. Vi hilser det faktisk velkommen, at der kommer fælles regler på det her område, så der ikke kan blive tale om en miljøeksport.

Jørn Dohrmann (DF):

Vi mener, at forslaget om ændring af lov om miljøbidrag og godtgørelse i forbindelse med opbrugning og skrotning af biler er et godt forslag. I princippet er vi modstandere af, at bilejere skal betale alle mulige skatter og afgifter. Vi betaler jo nok skatter som bilejere. Men dertil skal siges, at med den nuværende regering er vi på den rette vej, nemlig ved at stabilisere og sænke skatter og afgifter.

Det har aldrig været meningen, at det såkaldte miljøbidrag skulle være en stor pengemaskine. Men vi kan se, at overskuddet den 1. januar 2002 udgjorde 210 mio. kr. Så derfor er det glædeligt at konstatere, at man nu vil sænke bidraget fra de 90 kr. til 60 kr. årlig.

Der er også andre interessante ting i dette lovforslag, bl.a. at man åbner muligheden for, at kommuner og politi kan få betaling for at flytte eller fjerne de skrotbiler, der står ude i vejkanter, og som ingen vil kendes ved. Så er det med at få dem væk hurtigst muligt, sådan at de ikke er til fare for andre trafikanter.

Men som det også fremgår af lovforslaget, kan vi se, at der er mange biler, der sikkert går til eksport. I dette tilfælde ser det ud til, at det er ca. 73 pct. af de gamle vebiler, der går til eksport. Der burde man nok tænke lidt mere på miljøet, på miljøforurening, for det er sandsynligvis de biler, som ikke kan synes og godkendes her i landet; det kan være, at motoren er slidt op, så den oser og ryger og sviner i naturen på grund af oliespild. Men de ville blive eksporte-

ret, uanset om vi har et skrotningstilskud eller ej. Man må forstå, at et miljøproblem ikke kun er et dansk problem, men et globalt problem.

I Dansk Folkeparti er vi meget positive over for, at man stiller skærpede behandlingskrav til skrotning af de gamle biler, så man får så stort et genbrug af de materialer som overhovedet muligt og dermed belaster miljøet mindst muligt.

Som sagt ser vi i Dansk Folkeparti meget positivt på dette forslag.

Helle Sjelle (KF):

Familien Danmark er afhængig af den transportmulighed, som bilen giver dem. Mange er afhængige af den fleksibilitet, som bilen giver i forhold til både arbejde og fritid, men familierne betaler også ganske meget for at have deres bil, alt for meget efter vores opfattelse.

Med de afgifter, der knytter sig til at anskaffe og bruge en bil her i landet, kunne man godt tro, at systemet er indrettet med henblik på at gøre bilisme til en eksklusiv fornøjelse for den absolutte velhaverelite. Sandheden er jo imidlertid, at en stor del af de familier, som virkelig behøver en bil, har brug for en bil, i forvejen er ganske hårdt spændt for.

Kl. 16.10

Det kan derfor ikke overraske, at Det Konservative Folkeparti slutter op bag et forslag, der for en sjælden gangs skyld vil lade bilejerne slippe lidt billigere, om end det er ganske minimalt, det erkender vi.

Der er dog ingen grund til at glæde sig for meget. Strengt taget er der blot tale om at udligne et overskud på en ordning, der burde have balanceret, have hvilet i sig selv. Den ordning har akkumuleret et overskud på ca. 210 mio. kr. Årsagen skulle være, at der er færre biler, færre, der køber nye biler, og at der eksporteres langt flere brugte biler end forventet til fortsat brug i udlandet.

Det er derfor fornuftigt, at bilejernes miljøbidrag nedsættes fra 90 kr. til 60 kr. årlig, så der kan skabes en fornuftig balance mellem indtægter og udgifter, for meningen har jo altid været, at ordningen skulle hvile i sig selv.

Men desværre er det fortsat ubegrundet, hvis nogle skulle finde på at feste, for de reelle afgiftssænkninger på biler må vi kigge efter et godt stykke tid. Lempelser på dette område ligger nok fortsat et godt stykke ud i fremtiden.

Med en vedtagelse af dette lovforslag gennemfører vi også EU's direktiv om udrangerede køretøjer, hvorfor der vil blive opkrævet et