

Hr. Christian Brix Møller talte om de udtjente bilvrag og spurgte også, om beløbet eventuelt kunne sættes op igen. Det vil jeg gerne kvittere for, for jeg er fuldstændig enig i, at hvis det viser sig, at ordningen ikke længere kan klare sig på den måde, som vi strikker den sammen, jamen så må beløbet stige. Sådan må det være.

Formålet med dette lovforslag er jo for det første at skabe balance mellem indtægter og udgifter i bilordningen, og for det andet, som det også blev sagt, at gennemføre bestemmelser om producentansvar i direktivet om udrangerede køretøjer og for det tredje at justere ordningen på enkelte punkter med henblik på at styrke ordningens effektivitet og begrænse det administrative besvær. Det synes jeg forslaget lever fint op til.

Den nuværende bilskrotordning trådte faktisk i kraft den 1. juli 2000, og som det rigtigt blev sagt, er der nu akkumuleret et overskud på 210 mio. kr. Da det, som jeg sagde før, var hensigten, at ordningen skulle hvile i sig selv, og at der ikke skulle akkumuleres penge – og det er altså det bærende heri – er der behov for at ændre ordningen, så den bringes i økonomisk balance. Men jeg medgiver, at man kan gøre det på forskellige måder, som det blev foreslået af hr. Helge Mortensen.

Vi har foreslået at nedsætte det fra 90 kr. til 60 kr., men der vil også være andre måder at løse det på, som jeg sagde. Eksempelvis kunne godtgørelsessatsen sættes op, så der blev et større præmieringselement til bilejere, der overholder reglerne, når bilen skrottes. Efter de midler, der er her, kunne godtgørelsen f.eks. forhøjes til ca. 2.300 kr.

Denne model er så ikke foretrukket, fordi det vurderes, at den nuværende præmie på 300-700 kr. bør være et tilstrækkeligt incitament. Bilejerne har jo i forvejen pligt til at aflevere en udtjent bil til ophugning.

Så vil jeg lige nævne, at den nuværende bilordning allerede imødekommer kravet i EU's direktiv om udrangerede køretøjer, nemlig at den sidste ejer af en bil skal kunne aflevere køretøjet til affaldsbehandling uden omkostninger. Den danske ordning går endda et skridt videre og indebærer, at der som hovedregel er et overskud efter skrotningen, også kaldet en præmie, til den sidste bilejer.

Jeg vil gerne kvittere for de bemærkninger, der faldt under debatten her, og jeg ser frem til en velvillig behandling i Miljø- og Planlægningsudvalget, hvor vi selvfølgelig gerne delta-

ger i forskellige ændringsforslag, hvis det måtte komme op.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Pia Gjellerup):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 133:

Forslag til lov om ophævelse af lov om Den Grønne Fond, lov om pulje til grøn beskæftigelse, lov om støtte til foreningstruede vandindvindinger og om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om Ørestaden m.v. Af miljøministeren (Hans Christian Schmidt). (Fremsat 28/2 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kl. 16.25

Eyvind Vesselbo (V):

Det har været en god og spændende eftermiddag. Vi har haft en forespørgselsdebat, og vi har drøftet to lovforslag. Og det er interessant nok, at når vi diskuterer miljøpolitik, altså *politik*, er vi jo på mange områder meget enige, i modsætning til det billede, som ellers ønskes at blive sendt ud i medierne, ud i det danske samfund.

Jeg synes, de tre eksempler tydeligt viste, at der er mange fælles flader på miljøområdet. Men det er klart, at når det drejer sig om *økonomi*, og når det drejer sig om procedurer, så skilles vandene i hvert fald på nogle områder. Det har sine grunde, for det, vi skal drøfte nu, er ophævelse af nogle fonde, råd, nævn og puljer, og en af den tidligere regerings fornemste opgaver har jo været at bevilge en masse penge på miljøom-