

### [Lone Dybkjær.]

terer jo i miljøudvalget stort og småt imellem hinanden – områder, der ikke har nogen sammenhæng, og ting, der i det hele taget er vidt forskellige i både karakter og substans – og det gør naturligvis, at det er svært at beholde overblikket. Desuden får vi i tilgift til det en masse oplysninger i miljøudvalget. Det er godt, at miljøministeriet er åbent, men det betyder naturligvis også, at der bliver en masse ting, som vi ligesom er nødt til på en eller anden måde at følge med i, og det bevirker igen, at det for mange af os kan være svært at bevare overskueligheden. Jeg tror derfor, vi skal prøve på i miljøudvalget at diskutere, om vi ikke kan få nogle jævnlige redegørelser for udviklingen på området, sådan at vi kan få en grundig debat i miljøudvalget eller i folketinget en gang imellem om de store linjer i hele miljølovgivningen.

Det vil også have den fordel, at man i sammenhæng diskuterer de økonomiske konsekvenser af miljøforbedringerne, og det er dette lovforslag jo et godt eksempel på. Skulle vi være så strenge inden for dette område, som vi i virkeligheden bør være i øjeblikket med hensyn til økonomien, ja, så skulle vi sige nej af økonomiske grunde, og det er naturligvis uacceptabelt. På den anden side må vi altså konstatere, at denne lov koster 20–40 mill. kr. Det er måske små beløb i forhold til, hvad vi i øvrigt i øjeblikket jonglerer med herinde i folketinget, men det ene dryp efter det andet betyder naturligvis, at udgifterne går i vejret.

Hvis man kunne få en lidt mere overordnet principiel debat en gang imellem – jeg ved ikke, om det skal være årligt eller hvert andet år eller noget i den retning – så kunne det måske føre til, at vi fik diskuteret miljøspørgsmålene lidt mere i sammenhæng og fik vurderet lidt mere sammenhængende, hvad de økonomiske konsekvenser rent faktisk er inden for dette store område.

Efter disse lidt mere principielle bemærkninger og forslag til ændring i lovforslaget skal jeg meddele, at det radikale venstre kan tilslutte sig lovforslaget, herunder at blyindholdet begrænses til de 0,4 g pr. l, idet jeg går ud fra, at den foreslåede dato er en hensigtsmæssig dato også set ud fra erhvervets synspunkter.

### Henning Philipsen (SF):

Mit partis ordfører i denne sag, hr. Maa-gaard, kan desværre ikke være her, og jeg skal derfor i hans fravær tillade mig på mit partis

vegne at fremsætte nogle bemærkninger om dette forslag.

En stillingtagen til dette lovforslag forudsætter en afvejning af tre hensyn. For det første hensynet til miljøet, for det andet hensynet til den hastighed, som omlægningerne kan gennemføres med, og for det tredje hensynet til den pris, forbrugerne skal betale for benzinen.

Hvad angår det første, hensynet til miljøet, da er forslaget efter vor opfattelse klart utilstrækkeligt. Skulle miljøhensynet alene lede vore handlinger, så er en sænkning af noget så farligt som benzinen blyindhold fra et gennemsnit på 0,54 g pr. l til 0,4 g pr. l et alt for beskedent fremskridt. Med et stigende benzinforbrug er det et spørgsmål, om den samlede mængde af udstødt bly overhovedet mindskes. Det er derfor tankevækkende, at selv i et land som Forbundsrepublikken, hvor miljøbevidstheden er meget lidt udviklet – det er i parentes bemærket endda udtrykt meget pænt – har man en lovgivning, som sætter en grænse ved 0,15 g bly i benzin mod lovforslagets 0,4 g.

Hvad angår det andet hensyn vil ingen bestride, at enhver omlægning, i dette tilfælde af blyindholdet i benzin, må have sin tid. I vort tilfælde kan der ikke med øjeblikkeligt varsel skaffes tilstrækkelig benzin med et lavere blyindhold end 0,4 g. En yderligere sænkning af benzinen blyindhold vil formentlig også kræve en omlægning af bilparken, og som sagt, en omlægning må have sin tid. Men miljøministeren har i denne sag ganske som i spørgsmålet om oliens svovlindhold øjensynlig besluttet sig til at bevæge sig med sneglens fart. Det er ikke tilfredsstillende. Socialistisk folkeparti kan i al fald ikke acceptere en sænkning til 0,4 g uden at vide, hvornår den næste sænkning i blyindholdet kommer.

Hvad angår det tredje hensyn, prisen på benzin, er ministeren igen, ganske som i spørgsmålet om oliens svovlindhold, meget forsigtig med at forøge olie- og benzinprisen for at skabe et renere miljø, der så sandelig jo også har sin pris. Denne forsigtighed har vi ikke mødt hos et andet af regeringens medlemmer, nemlig skatteministeren, i de i øvrigt positive forhandlinger, vi har haft om råenergiavgiften. Man må derfor efterlyse, synes vi, en samlet politik fra regeringens side, en politik, som både gælder for skatteministeren og for miljøministeren, når det drejer sig om, hvor store omkostninger der kan lægges på olie og benzin. Vi kan ikke acceptere, at vi får to forskellige