

**[Miljøministeren]**

Forholdet mellem miljø og økonomi ligger som bekendt regeringen på sinde. Det har regeringen senest givet udtryk for med redegørelsen om miljøindsatsen i 1990'erne, hvor der utvetydigt står, at vækst ikke er god, hvis den ødelægger vort miljø, men at vækst er en nødvendighed for, at vi kan afsætte de nødvendige ressourcer til miljøformål.

Hensynet til vækst og beskæftigelse har foranlediget regeringen til at undersøge mulighederne for at vurdere de erhvervsmæssige konsekvenser af nye regler – herunder bl.a. hensynet til konkurrenceevnen – og på lignende måde er regeringen selv sagt interesseret i, at miljømæssige konsekvenser kan vurderes.

Hvis jeg herefter vender tilbage til forslaget formulering, er der imidlertid to ting, som forekommer problematiske. Det første problem er, at beslutningsforslaget synes at forudsætte, at der kan beregnes miljømæssige konsekvenser af alle lovforslag, der fremsættes.

Ideelt set er dette måske en rigtig sigtelinie, men jeg finder, at man her skyder over målet. De fleste af de beslutninger, vi træffer her i salen, har ganske vist visse miljømæssige konsekvenser, men der er så sandelig store gradforskelle.

Derfor må udbyttet af en tilbunds gående redegørelse om de miljømæssige konsekvenser vejes op mod de ressourcer, der medgår til at fremskaffe oplysningerne. Ellers ville resultatet nemt kunne blive, at der bruges administrative ressourcer på noget, der ikke står mål med indsatsen.

Det andet problem i forslaget er ordet beregning. En beregning er for mig noget rimeligt objektivt – også noget, der gerne skulle resultere i størrelser og mål, der i hvert fald delvis er sammenlignelige med størrelser, vi kender fra bl.a. den økonomiske terminologi. Her er spørgsmålet så, om det er muligt at beregne de miljømæssige konsekvenser af lovforslag – af alle lovforslag – med den viden, vi har i dag.

Jeg skal være den første til at sige, at det ville glæde mig, hvis man faktisk kunne beregne de miljømæssige konsekvenser af lovforslag og væsentlige beslutninger i al almindelighed, men vi må se i øjnene, at vi på dette område stadig mangler viden om sammenhænge på en række områder, og at vi også mangler metoder, som gør os i stand til at vurdere de miljømæssige konsekvenser af vore handlinger. Vi savner

kort sagt en målestok for prisen på en række natur- og miljøgoder.

Videnopbygning er et af de prioriterede punkter i regeringens redegørelser om miljøindsatsen i 1990'erne og det, fordi videnopbygning er en forudsætning for at sikre en effektiv, omkostningsbevidst indsats over for miljøproblemerne.

Behovet for viden er også baggrunden for, at vi har besluttet at iværksætte en løbende miljøstatistik, som vil blive offentliggjort af Danmarks Statistik.

Jeg ser som sagt disse to problemer: dels at beslutningsforslaget er for omfattende i sit sigte, dels at vi må erkende, at vores viden om muligheder med hensyn til beregning af miljømæssige konsekvenser er begrænset.

Som jeg nævnte, skal der ikke herske tvivl om, at regeringen ønsker at integrere miljøhensynene bredt i sin politik. Dette er også baggrunden for, at der som opfølgninger på regeringens redegørelser om miljøindsatsen i 1990'erne er blevet nedsat en overvågnings- og initiativgruppe bestående af industri- og energiministeren, økonomi- og skatteministeren, trafikministeren, landbrugsministeren, udenrigsministeren, finansministeren og miljøministeren.

Heri ligger en klar erkendelse af, at ganske mange såkaldte sektorbeslutninger har ganske store miljøkonsekvenser. Endvidere har industriministeren og jeg nylig haft et møde i Erhvervspolitisk Kontaktudvalg, hvor samspillet mellem industri og miljø blev drøftet.

Det er tanken, at de to ministerier nu skal se nærmere på muligheden for at forbedre dette samspil. Det vil i dette samarbejde også blive vurderet, hvorledes de miljømæssige konsekvenser af industripolitikken kan opgøres.

I denne sammenhæng vil jeg også nævne, at der som opfølgning på aftalen om finansloven for 1992 vil blive oprettet et transportråd med henblik på at styrke beslutningsgrundlaget på trafikområdet. Rådet får til opgave at sikre strategisk og tværgående viden bl.a. om miljøaspekterne af transportbehovet.

Vi er altså på vej i den rigtige retning. For at komme videre ad denne vej vil regeringen under regeringens overvågnings- og initiativgruppe nedsætte en arbejdsgruppe, som frem til efteråret ser på mulighederne for at fremme denne proces. Jeg forestiller mig, at gruppen bl.a. får til opgave at fremkomme med: