

[Knut Lind]

i den sidste debat, men jeg vil dog sige til alt dette med lukning af bymidte osv.: Alle de, der taler om luftforurening og dyner af smog, bedes venligst gå hen til vinduerne og kikke ud. Så vil man kunne se 5 dannebrogsglaser stå ret ud fra flagstangen. Da jeg var i militæret, sagde man, at Danmark var et uegnet sted at føre gaskrig, for det blæser for meget, og det samme gælder altså med smoggen. Derfor er der kun ganske enkelte dage, hvor det virkelig kan komme på tale, at man nærmer sig de forhold, som man måske andre steder har til daglig.

Den virkelige skurk med hensyn til luftmiljøproblemerne i Danmark, hvis man har nogen, men det påstår man jo herinde, er faktisk skatte- og afgiftspolitikken, som i årevis har taget bilerne som afgiftsgidsele. Det skal ses i forhold til afgifterne i de øvrige EF-lande, hvilket betyder, at den danske bilparks alder er højere, og det vil igen sige mere slidte motorer og ufuldstændig forbrænding.

Det er i øvrigt mærkeligt med SF, som jo altid råber op om decentralisering af problemerne, de skal løses lokalt. Når man ser deres forslag om motiveret dagsorden, så undrer man sig. Hvis deres ord skulle stå til troende, ville det være rimeligt, at Københavns Kommune selv løste sine miljøproblemer lokalt. Det er jo det, SF altid går ind for. SF's forespørgsel peger imidlertid direkte i modsat retning, og SF's dagsordensforslag er da heller ikke i overensstemmelse med SF's decentraliseringspolitik.

Den bedste måde at nedsætte luftforureningen på er at nedsætte bilafgifterne med bl.a. den merpris, som en rigtig god katalysator ville koste. Man burde i øvrigt nedsætte eller fritage autogas for afgift, idet gasdrift er mere miljøvenlig.

Jeg mener i øvrigt, at man bør centralisere disse smogundersøgelser eller smogalarmer. For det første mener jeg slet ikke, de bør lægges ind under Miljøstyrelsen. Jeg har set flere steder, hvordan man fra Miljøstyrelsens side har været ude med personaleriven for at få nogle flere ansatte, men det er jeg ikke enig i. De bør i stedet lægges ind under vejrtjenesten, når vejrtjenesterne vel at mærke er lagt sammen.

Når vi er imod de høje afgifter og dermed statsstyringen, er det, fordi jeg på en miljørejse til DDR har set, hvor dårligt SF's søsterpartier har håndteret opgaverne. Derovre tales der ikke om katalysatorer til Wartburgbilerne eller til

Ladabilerne. SF's miljøpolitik bygger på forbud og på afgifter, og man kan godt helt afskaffe bilforureningen ved at forbyde bilkørsel, men uden bilen går Danmark i stå, ligesom disse søsterpartier har fået det til at gå i ståovre i DDR og i Polen osv.

Jeg finder det helt hysterisk, når man taler om smogproblemer i Danmark. Hvis diverse SF-folketingsmedlemmer blot i nogle år havde boetovre i DDR's store brunkulsområder eller i Ruhr, så ville man kunne tale om smog, ikke her i København.

Når man ikke kan tale om egentlige smogproblemer i de danske byer, skyldes det, som jeg har sagt, hovedsagelig de danske vejrforhold. Det blæser ganske enkelt for meget, og der sker en for stor uddynding, så smogproblemerne ikke opstår.

Vi kan ikke stemme for SF's dagsordensforslag, men vi så meget gerne, at ministeren i forbindelse med en afgiftsfritagelse for bilerne så på spørgsmålet om katalysatorer til bilerne.

Regeringen lagde før valget op til, at US-normerne skulle indføres her i landet fra den 1. oktober 1989. Jeg mener, at ministeren har udsudt datoen af hensyn til bilbranchen. Jeg er af den overbevisning, at trevejskatalysatoren er den bedste for bilmotorer, og det vil sige for de lidt større. For de mindre, europæiske bilmotorer er det muligt, at EF-normen er bedre, men det er noget, man kan diskutere, og som jeg håber at miljøministeren muligvis vil tage op hen ad vejen.

Vi kan ikke gå ind for et stop for bilkørsel til bymidten eller en afgift, men vi vil gerne tage emner op, herunder hvilken katalysator der er den mest velegnede til den europæiske og dermed også til den danske bilpark. Jeg vil i den forbindelse nævne, at indførelse af trevejskatalysatorer vil begrænse luftforureningen med ca. 80 pct. Det er dog et fremskridt, som man bør se på, men det bør lægges sammen med de afgiftsnedsættelser, som bør komme på biler. En stor del af de nye små biler vil imidlertid formentlig klare EF-kravene uden en katalysator. Men det er alt sammen noget, man kunne tale om, inden man endeligt bestemte sig.

I slutningen af januar og begyndelsen af februar 1987 havde vi to smogepisoder, som kunne godtgøre en udvidelse af Miljøstyrelsens ansatte inden for smogalarm. Vi mener, det er dårlig økonomi, at både Hovedstadsrådet, Miljø-