

pet frem til år 2010 kunne blive reduceret med 75 pct. Vi kan få problemer med at nå så stor en reduktion, bl.a. fordi udslippet tilsyneladende øges hurtigere end forventet med bilens alder. De fremtidige regler påregnes imidlertid også indrettet således, at de kan løse problemet med kulilte.

Når man tidligere diskuterede luftforurening i forbindelse med transport, talte alle mennesker jo om blyet i benzin som den store synder. Det var det også. I dag kan vi heldigvis glæde os over, at der i Danmark ikke længere sælges blyholdig benzin, så den opgave er løst.

Når vi er nået så langt på få år, skyldes det indførelse af afgiftsforskel på blyfri benzin og blyholdig benzin. Differentieringen af afgifter virkede altså som et instrument, der kan tages i anvendelse; det er vigtigt at konstatere. Men det skyldes naturligvis også de nye biler med katalysatorer, som ikke tåler benzin tilsat bly. Ligeledes er der ved afgiftsdifferentiering af dieselolie sket en overgang til let diesel, som efterhånden har erstattet den almindelige diesel.

De luftkvalitetsproblemer, som forekommer i afgrænsede dele af de større byer, må afhjælpes gennem trafikplanlægning og eventuelt gennem indførelse af særlige krav til køretøjer i disse områder. Langt de fleste steder ligger koncentrationen af skadelige stoffer under de vejledende grænseværdier.

DME, dimetyllæter, er for nylig blevet lanceret som et muligt fremtidens forureningsfrit brændstof som afløser for diesel til dieselmotorer. Der er ingen tvivl om, at DME i dieselmotorer vil medføre væsentlige reduktioner i udslippet af partikler og kvælstofoxider. Derimod ved vi jo alle sammen, at DME ikke formindsker CO₂-udslippet. DME har karakteristika, så det kan anvendes stort set uden at ændre motorerne. En rimelig udbredelse af DME er dog ikke gratis, det kræver supplerende infrastruktur i distributionsledet og opførelse af produktionsanlæg. Det kan formentlig kun gennemføres ved statslige tilskud. Regeringen vil med interesse følge de videre undersøgelser af DME på samme måde, som man vil følge udviklingen inden for andre alternative brændstoffer som f.eks. LPG og naturgas.

Regeringens indsats over for kvælstofoxider, kulbrinter, kulilte, partikler og svovl har i høj grad kunnet baseres på renere brændstoffer og teknisk udstyr, der begrænser udslippet.

Det er anderledes med kuldioxidproblemet. Som vi alle ved, hænger det nøje sammen med

forbruget af fossile brændstoffer, der i en lang årrække vil være helt den dominerende energikilde på transportområdet.

CO₂-udslip og energiforbrug hænger derfor tæt sammen. Falder energiforbruget, begrænses udslippet af CO₂, stiger energiforbruget, øges udslippet af CO₂; og energiforbruget i transportsektoren er stigende. I løbet af 1980'erne er det steget med godt 25 pct. og ligger dermed over den gennemsnitlige stigning i andre sektorer. Dermed er CO₂-udslippet naturligvis også steget.

Det er regeringens mål inden år 2005 at stabilisere transportsektorens udslip af CO₂ på det niveau, det var i 1988. Dernæst skal sektorens CO₂-bidrag ned med 25 pct. inden år 2030. De to mål blev fastsat i den daværende regerings transporthandlingsplan fra 1990 og blev videreført i »Trafik 2005«.

Regeringen har i forbindelse med udarbejdelse af »Trafik 2005« lavet et skøn over transportsektorens CO₂-udslip frem til år 2010. I det skøn er der taget hensyn til forbedringer i energieffektiviteten, til de skærpede afgifter i skattereformen samt til en række andre forhold. Beregningerne viser, at trods disse initiativer vil CO₂-udslippet i 2005 blive øget med 13 pct. i forhold til 1988 og i 2010 med 20 pct.

Ved vurderingen af, om der skal tages yderligere initiativer inden for transportsektoren, må der lægges vægt på, hvor omkostningerne ved CO₂ er mindst. Regeringen har derfor igangsat et udredningsarbejde, der skal afklare, hvilke midler til CO₂-reduktion i transportsektoren der er mest hensigtsmæssige, og samtidig lægge op til at beregne de samfundsmæssige omkostninger ved forskellige midler. Dette koordineres med tilsvarende vurderinger i energisektoren for at sikre, at CO₂-reduktionen i samfundet baseres på de mest omkostningseffektive initiativer.

Der skal dog ikke herske tvivl om, at regeringen vil gøre en meget stor indsats for at nå CO₂-målet også på transportområdet.

Regeringen betragter afgiftsinstrumentet som et meget vigtigt virkemiddel i anstrengelserne for at nedbringe transportsektorens energiforbrug og CO₂-udslip, og jeg vil lidt senere vende tilbage med en nærmere omtale heraf.

Drivhuseffekten er et globalt miljøproblem, og en effektiv begrænsning må naturligvis ske i et koordineret internationalt samarbejde. For bilers vedkommende er der initiativer på vej i EU. Tyskland har opfordret Europa-Kommis-