

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at det er vigtigt at være opmærksom på de miljømæssige aspekter i forbindelse med benzin- og dieselmotorer, og de danske myndigheder, herunder Miljøstyrelsen og Færdselsstyrelsen, følger derfor også udviklingen løbende.

Når der foretages miljømæssige sammenligninger mellem dieselmotorer og benzinmotorer, er det imidlertid vigtigt at være opmærksom på såvel den globale som den lokale forurening, idet CO<sub>2</sub> bidrager til den globale forurening i form af bidrag til drivhuseffekten, mens de øvrige emissioner fra biler i form af kvælstofoxid og kulbrinte og partikler bidrager til den lokale forurening. Og hvis vi sammenligner dieselmotorer og benzinmotorer, får vi firkantet sagt det resultat, at dieselmotorer er bedst – hvis man kan sige det på den måde – når det drejer sig om det globale miljø, og benzinmotorer er bedst, når det drejer sig om det lokale miljø. Det er dog væsentligt at understrege, at der er store variationer mellem de forskellige bilmodeller og -størrelser.

Dieselmotoren er med hensyn til energiudnyttelse benzinmotoren overlegen. Sammenlignet med en benzinbil vil en dieselmotor med indirekte indsprøjtning bruge ca. 20 pct. mindre energi. Der skabes dog mere CO<sub>2</sub> i forbindelse med forbrænding af diesel. Forskellen i CO<sub>2</sub>-udslip vil derfor være mindre og ligger – afhængigt af forudsætningerne – på omkring 10 pct.

Med anvendelse af den nyeste teknologi med direkte indsprøjtning i dieselmotorer vil denne CO<sub>2</sub>-fordel for dieselmotorer dog blive forøget.

Det er imidlertid væsentligt at være opmærksom på, at der også sker en løbende teknologisk udvikling af benzinmotoren. Der arbejdes bl.a. hos japanske bilproducenter med at udvikle en benzinmotor med direkte indsprøjtning, hvilket kan medvirke til at reducere benzinmotorens brændstofforbrug med op til 30 pct. Hvis denne motor sættes i produktion, vil benzinmotoren indhente dieselmotorens forspring.

Men til trods for, at benzinmotorens effektivitet udvikles, må vi nok forvente, at der i en længere periode fremover stadig vil være en forskel i CO<sub>2</sub>-udslippet til dieselmotorens fordel.

Som tidligere nævnt belaster dieselmotoren til gengæld det lokale miljø mere end benzinmotoren.

Dieselmotoren er ganske vist bedst, når det drejer sig om udslip af kulbrinter, idet udslippet her er ca. tre gange lavere end benzinmotorens udslip af kulbrinter. Kulbrinter består af for-

skellige mere eller mindre skadelige stoffer, herunder benzen.

Når det derimod drejer sig om kvælstofilter – NO<sub>x</sub>'erne – er udslippet fra benzinbiler 30-40 pct. lavere end fra dieselmotorer. NO<sub>x</sub>'erne kan afstedkomme forskellige luftvejslidelser og medvirker til dannelse af ozon, som påvirker væksten af afgrøder og bidrager til sur regn. Og udslip af partikler udgør et stort miljømæssigt problem i forbindelse med anvendelse af dieselmotorer.

Benzinmotorer har derimod ikke noget udslip af partikler og har på dette område en væsentlig miljøfordel sammenlignet med dieselmotoren. Partiklerne er i sig selv skadelige, fordi de er meget små og trænger dybt ind i menneskers lunger.

Som det fremgår af det foranstående, er de miljømæssige aspekter i forbindelse med benzin- og dieselmotorer velbelyste, og benzinmotorer er ud fra en samlet miljø- og sundhedsmæssig vurdering for tiden at foretrække frem for dieselmotorer, og der er derfor ikke behov for nye initiativer nu.

På denne baggrund kan regeringen ikke tilslutte sig forslaget fra Dansk Folkeparti, men regeringen følger naturligvis den teknologiske udvikling nøje.

#### **Erling Christensen (S):**

På Socialdemokratiets vegne kan jeg fuldt ud tilslutte mig ministerens redegørelse om dette beslutningsforslag, som den er givet her.

#### **Erik Jacobsen (V):**

Tak til ministeren for redegørelsen. I Folketinget er vi jo ikke sådan forvænt med, at der kommer forslag om nedsættelse af afgifter og dermed en tiltrængt håndsrækning til erhvervslivet.

Venstre er således positiv over for dette beslutningsforslag. Enhver afgiftsnedsættelse vil virke fremmende på produktion og beskæftigelse.

Under det kommende udvalgsarbejde vil vi gerne have mulighederne for en generel afgiftsnedsættelse i hele EU nærmere belyst. Den danske transportbranche opererer mere og mere uden for landets grænser, og for at afgifterne ikke skal virke konkurrenceforvridende vognmændene imellem inden for EU, vil det være en fordel med ens afgifter også for at eliminere mulighederne for en genopblussen af grænsehandelen.

Langt de fleste dieselmotorer er allerede udstyret med den langt mere miljø- og energivenlige