

[Trafikministeren]

Regeringen vil forfølge fem overordnede strategier for at nå sine mål:

1. Påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling på transportmidler.
2. Forbedring af alternativerne til biltransport.
3. Begrænsning af forureningsproblemerne.
4. Nyorientering af trafikinvesteringerne.
5. Styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.

I denne redegørelse fremlægger regeringen sit syn på, hvilke målsætninger og strategier man bør forfølge. De første skridt i en nyorientering af trafikpolitikken tages således med denne redegørelse.

Redegørelsen vil blive fulgt op af en øget tværgående planlægnings- og forskningsindsats på trafikområdet. Redegørelsen er således ikke slutstenen på en proces, men starten på en ny, samlet overordnet trafikplanlægning.

Danmark og EF

En større og større del af den nationale trafikpolitik udformes inden for rammerne af EF-samarbejdet. Ministerrådet har således tilsluttet sig de principper, der ligger til grund for den af EF-Kommissionen udsendte hvidbog om etablering af en fælles transportpolitik i EF.

Den centrale konklusion i hvidbogen er, at EF's transportpolitik skal integrere de miljømæssige hensyn direkte. Samtidig skal transportpolitikken lægges til rette på en måde, så den frie konkurrence styrkes. Danmark spiller en konstruktiv og aktiv rolle i bestræbelserne på at fastlægge den fremtidige bæredygtige europæiske transportpolitik.

De såkaldte transeuropæiske transportnet skal fremmes for at sikre gode forhold for den internationale trafik. Disse net er af stor betydning for Danmarks fremtidige trafikale sammenhæng med og tilgængelighed til resten af Europa.

Et vigtigt arbejde i årene frem bliver at etablere et fælles grundlag for opkrævning af afgifter til dækning af infrastrukturomkostninger og de andre såkaldte eksterne omkostninger i forbindelse med bl.a. miljø og sikkerhed.

Persontransport

Siden 1970 er persontransportarbejdet steget med 75 pct. Fra 1990 til 2005 regnes der

med en stigning på små 25 pct. Bilens andel af persontransportarbejdet forventes at være steget til 75 pct. i 2005 mod 71 pct. i 1990, medmindre udviklingen påvirkes i en anden retning.

Udviklingen vil føre til, at transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning vil nå et uacceptabelt omfang, medmindre der tilrettelægges en målbevidst og langsigtet indsats for at nedbringe ressourceforbruget og miljøbelastningen.

Et bæredygtigt transportsystem skal bl. a. skabes ved at påvirke valget af transportmiddel ved at forøge prisen for de mest miljøbelastende transportformer.

Prisen for transport påvirkes bl.a. gennem afgiftspolitikken. Regeringen vil følge den kurs, der er lagt fast i skattereformen.

Afgiftsstrukturen på trafikområdet skal i fremtiden i højere grad være rettet mod at styre sektorens energiforbrug og miljøpåvirkninger.

Regeringen vil overveje, om der skal ske en omlægning af de faste afgifter for at påvirke bilparkens sammensætning i en mere miljøvenlig retning.

For at fremskynde en udskiftning af de ældre biler i bilparken vil regeringen indføre et midlertidigt tilskud til skrotning af personbiler og små varevogne, der er mere end 10 år gamle. Tilskuddet påregnes finansieret ved at fremskynde forhøjelsen af benzinafgiften i 1994 og 1995. Fra 1. januar 1996 vil benzinafgiften udgøre samme beløb som forudsat ved skattereformen.

Godstransport

En veludbygget infrastruktur er en grundlæggende betingelse for produktionsvirksomhedernes muligheder for at udvikle sig og være konkurrencedygtige på både det danske og udenlandske marked. Betydningen af infrastrukturen øges i takt med virksomhedernes internationalisering og virkeliggørelsen af EF's indre marked, fordi konkurrencen skærpes.

I den nationale godstransport er lastbilen det dominerende transportmiddel. Lastbiler og varebiler transporterede i alt 94 pct. af de samlede nationale godsmængder i 1992.

Lastbilens dominans i det indenlandske transportbillede hænger bl.a. sammen med Danmarks geografi, der betyder, at lange godstransporter, hvor bane- og søtransport er mest