

len er der mulighed for at anvende de braklagte arealer til alternative produktionsformål, f.eks. til dyrkning af energiafgrøder. Regeringen har i den forbindelse givet dispensationer, som gør det muligt at gennemføre forsøg med dyrkning af helsæd og energikorn samt anvendelse af disse afgrøder i varme-, kraftvarme- og kraftværker. Omfanget af adgangen til dyrkning af energiafgrøder må dog også fastsættes under hensyntagen til andre miljømålsætninger end CO₂-reduktionen. Regeringen støtter derfor initiativer, der i en bred miljømæssig og samfundsøkonomisk sammenhæng kan føre til en realisering af energiafgrødernes forventede miljøfordele.

Regeringen følger udviklingen på vedvarende energi-området nøje og vil i forbindelse med opfølgningen i 1995 tage stilling til, om der er behov for at igangsætte yderligere nye initiativer på området.

Transportsektoren

Regeringen fremlagde i december 1993 en trafikpolitisk redegørelse, »Trafik 2005«, med overvejelser over, hvordan væksten i CO₂-emissionen i transportsektoren kan reduceres. Uden nye tiltag er vurderingen, at CO₂-emissionen vil stige med 13 pct. i år 2005. Denne stigning er en medvirkende årsag til, at CO₂-målet kan blive vanskeligt at nå.

Ved vurdering af, om der skal ske yderligere initiativer inden for transportsektoren eller andre sektorer, må der lægges vægt på, hvor omkostningerne ved CO₂-reduktion er mindst. Der skal derfor gennemføres beregninger for hele energisektoren, inkl. transport, der kan påvise, hvor det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er billigst at gennemføre reduktioner.

Det vurderes på det foreliggende grundlag, at der på visse områder i transportsektoren er yderligere muligheder for forholdsvis billige CO₂-reduktioner. Disse muligheder kan med fordel udnyttes, sådan at transportområdet i højere grad bidrager til at nå CO₂-målet.

Dette er også i tråd med transportpolitikken i EU, der skal sikre integrationen af de miljømæssige hensyn. En større del af transportbehovet må dækkes af kollektiv trafik, og transportsektoren skal generelt gøres mere effektiv, blandt andet gennem en systematisk trafikplanlægning. Kun herved får vi et bæredygtigt transportsystem.

I forbindelse med gennemførelsen af skattereformen blev afgifterne på benzin og diesellole hævet. Det blev samtidig besluttet, at afgifterne i den resterende del af skattereformens indfasningsperiode frem til og med 1998 skal koordineres med afgifterne i vore nabolande. Regeringen har i oktober fremsat forslag om at reducere den allerede vedtagne stigning i dieselaftgiften, idet de tyske afgiftsstigninger har vist sig at blive mindre end antaget ved gennemførelsen af skattereformen. Afgiftslempelelsen finder sted i forbindelse med et forslag om en vejbenyttelsesafgift for lastbiler, således at den samlede miljømæssige effekt vurderes at være positiv, om end beskedent.

Regeringen er indstillet på at overveje afgiftsstrukturen for den kollektive trafik for på denne måde at opmuntre til energibesparelser i samme omfang som i andre sektorer. Det skal dog ske på en sådan måde, at konkurrenceevnen i forhold til tog og rutebiler under ingen omstændigheder forringes.

Det voksende energiforbrug fra transportsektoren er ikke kun et dansk problem. Overalt i de vestlige lande er det et problem, at transportmængden er kraftigt stigende og ofte uhensigtsmæssigt fordelt mellem transportformerne. Der er derfor behov for fælles initiativer. Regeringen støtter bestræbelserne i EU på at forhøje minimumsafgifterne på benzin og diesel.

På linje med lovgivningen om normer for apparaters maksimale energiforbrug må der stilles tilsvarende krav til transportsektoren. For bilers vedkommende er der initiativer på vej i EU. Tyskland har opfordret Europa-Kommissionen til at fremsætte direktivforslag vedrørende normer for nye bilers benzin- og dieselforbrug. Forslaget indebærer, at kravet til nye biler gradvis strammes, således at den gennemsnitlige benzinøkonomi skal forbedres til 20 km/l og for dieselbiler til 22 km/l. Regeringen støtter hovedlinjerne i forslaget. På længere sigt må kravene strammes for at sætte yderligere gang i den teknologiske udvikling.

Tilsvarende internationale krav bør sættes til færger og fly. Nationale krav vil formentlig kun vanskeligt kunne gennemføres i praksis på grund af dels EU-regler, dels risiko for udflagning. Regeringen vil derfor arbejde for at gennemføre internationale aftaler på området. Det har i debatten været fremhævet, at Danmark indtil videre kan indføre miljøindeks for skibe og differentiere de nuværende landingsafgifter efter miljøbelastningen, og man har også drøftet