

den samlede CO<sub>2</sub>-udledning med 20 pct. i forhold til udledningen i 1988, altså leve op til de forpligtelser, vi havde påtaget os i Montreal tidligere på året.

Transporthandlingsplanen fastlagde et delmål for transportsektoren og stabilisering af CO<sub>2</sub>-udledningerne i år 2005 i forhold til 1988-niveauet. For år 2030 er målet en 25 pct.s reduktion i forhold til 1988, altså en stabilisering i begyndelsen af århundredet og så et fald i CO<sub>2</sub>-belastningen fra transportsektoren.

Analyserne i »Danmarks energifremtider«, som vi altså netop har fremlagt, viser imidlertid, at Danmarks samlede energiefterspørgsel i et passivt forløb uden nye initiativer vil stige med 32 pct. frem til år 2030. Erhvervenes energiefterspørgsel og elforbruget til elapparater m.v. stiger, mens forbruget til opvarmning er faldende. Den seneste fremskrivning af udviklingen i transportsektoren viser, at CO<sub>2</sub>-udledningen i år 2005 vil være steget med 22 pct. i forhold til niveauet i 1988, medmindre der iværksættes nye tiltag, som begrænser væksten især på vejområdet.

En sådan udvikling er hverken forenelig med delmålsætningen om stabilisering af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren eller den overordnede nationale målsætning om en reduktion af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-udledning med 20 pct. frem til år 2005. Målsætningen på transportområdet på længere sigt er som nævnt en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 25 pct. frem til år 2030. Heroverfor står en forventet stigning på ca. 30 pct. Gabet mellem, hvad vi bør gøre, og hvad vi selv har sat os som mål, og hvad der vil ske, hvis ikke vi gør mere end det, vi allerede har gjort, er altså vokset til 55 procentpoint, hvis man kan sige det på den måde.

I »Danmarks energifremtider« er besparelsesmulighederne på såvel transportområdet som på det øvrige energiområde blevet vurderet. Disse vurderinger peger på, at der på alle områder er store besparelsesmuligheder, herunder også på transportområdet, og regeringen vil på den baggrund overveje, hvordan potentialerne realiseres bedst muligt. Besparelsesmulighederne på transportområdet vedrører både tekniske og adfærdsmæssige potentialer.

Det er ikke realistisk at forvente, at CO<sub>2</sub>-målene for transportsektoren alene vil kunne opfyldes ved at satse på teknisk udvikling og effektivisering. Analysen i de to debatoplæg viser, at det vil kræve en omfattende og en aktiv indsats at opfylde målene. Det er derfor nød-

vendigt også at sætte ind over for væksten i selve transportomfanget. Ud over stigende transportpriser vil det forudsætte, at lokalisering i højere grad sker ud fra transport- og miljømæssige hensyn. Det vil samtidig kræve ændrede transportvaner.

Selv om besparelsesmulighederne er store, tegner der sig således ingen nemme løsninger. En omfattende og aktiv indsats på et så tidligt tidspunkt som muligt vil være nødvendig for at opfylde CO<sub>2</sub>-målene. Der vil være behov for en bred vifte af virkemidler, som både sigter på målsætningen i år 2005 og ændring af de langsigtede tendenser. Økonomiske virkemidler kan i den forbindelse spille en vigtig rolle. Tekniske og administrative virkemidler vil ofte kun være effektive, hvis de understøttes af økonomiske incitament.

I den nye plan vil indsatsen på transportområdet blive koordineret med indsatsen på energiområdet, så det bliver sikret, at den overordnede nationale CO<sub>2</sub>-reduktionsmålsætning bliver opfyldt. Der vil således i højere grad end tidligere blive foretaget en afvejning på tværs af sektorerne. Både på transportområdet og på det øvrige energiområde er det afgørende, at der snarest og løbende bliver taget nye initiativer til at sikre, at den overordnede CO<sub>2</sub>-reduktion bliver nået, og vi skal løbende foretage vurderinger af CO<sub>2</sub>-virkningen af indsatsen for at sikre, at vi faktisk er på rette spor med hensyn til mål-opfyldelsen og ikke bare hævder at være på rette spor.

#### Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Transportsektoren står som bekendt for ca. en femtedel af landets samlede CO<sub>2</sub>-emissioner, og tendensen er, at andelen er stigende. Derfor udgør transportsektoren naturligvis en meget væsentlig brik i forbindelse med indsatsen på CO<sub>2</sub>-området, så den samlede vedtagne målsætning kan nås.

Det var også baggrunden for, at der i forbindelse med offentliggørelsen af »Danmarks energifremtider« blev offentliggjort et selvstændigt debatoplæg om CO<sub>2</sub>-emissioner fra transportsektoren. Debatoplægget om transportsektoren indeholder dels en fremskrivning af den forventede udvikling i transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner, og dels en oversigt over handlemulighederne til begrænsning af dette udslip. Jeg skal i det følgende kort fremdrage de væsentligste punkter i oplægget, mens jeg med hensyn til de mere konkrete forslag