

naturligvis må henvises til regeringens handlingsplan, som forventes offentliggjort i april måned.

Resultatet af fremskrivningen er, at CO₂-emissionerne i transportsektoren stiger med godt 20 pct. frem til 2005 og med godt 30 pct. frem til 2030, og da transportsektoren, som jeg sagde før, står for ca. en femtedel af de samlede CO₂-emissioner, kan man gøre regnestykket som andel af den samlede CO₂-emission op således, at isoleret set vil der være tale om en stigning i den samlede CO₂-emission alene fra transportsektoren på mellem 4 pct. og 6 pct. Målsætningen om en stabilisering af CO₂-emissionen i transportsektoren på 1988-niveauet i år 2005 og derefter en reduktion på 25 pct. frem til 2030 kan således ikke opfyldes uden nye initiativer.

Baggrunden for stigningen i CO₂-emissionerne i fremskrivningen er en forudsætning om et økonomisk vækstforløb, hvor produktion og forbrug stiger mere end i de sidste 25 år. Lad det være sagt med det samme.

Den hidtidige udvikling har vist, at personbilen er et meget eftertragtet gode; det tror jeg vi alle ved og erkender. Stigningen i det private forbrug giver sig derfor meget, kan man sige, kraftigt udslag i bilsalget. Erfaringen viser endvidere, at med en stigende bilbestand øges kørselsomfang og energiforbrug.

Samtidig er samfundsudviklingen præget af en stigende arbejdsdeling og specialisering, hvilket jo bl.a. viser sig i form af voksende samhandel med udlandet. Øget arbejdsdeling giver økonomiske fordele, men indebærer naturligvis samtidig mere transport. Det er således forhold uden for transportsektoren, der medvirker til stigende energiforbrug og CO₂-emissioner fra transportsektoren.

På den anden side er en effektiv transportsektor naturligvis væsentlig for den økonomiske vækst og befolkningens mobilitet såvel i den daglige trafik mellem hjem og arbejde som i fritiden. Udfordringen er derfor at planlægge løsninger af miljøproblemerne i transportsektoren, så det er muligt at nå miljømålene med en fremtidig høj økonomisk vækst.

For et ikkebilproducerende land som Danmark, som vi jo må erkende vi er – hvor besværligt det end kan være, når vi leder efter løsningsmuligheder for at nedbringe CO₂-emissionen fra bilsektoren – er det naturligvis i særlig grad vigtigt at lægge mærke til, at de initiativer, der fornuftigvis skal tages på området, kræver

en koordineret indsats på EU-niveau. Koordinerende initiativer på dette niveau vil ikke blot kun påvirke omfanget og sammensætningen af transportefterspørgslen, men også give producenterne et incitament til at producere mindre energiforbrugende biler. Derfor følger den danske regering med stor interesse de udspil, der i denne tid kommer fra Europa-Kommissionen.

I slutningen af 1995 offentliggjorde Europa-Kommissionen en grønbog om de omkostninger, som den enkelte trafikant påfører resten af samfundet i form af bl.a. forurening, uheld, kødannelser. Budskabet i grønbogen er, at den enkelte borger skal medtage disse omkostninger i sin beslutning om transportbehov og transportvalg, hvilket er helt i overensstemmelse med regeringens politik. Nogenlunde samtidig offentliggjorde Europa-Kommissionen en strategi til fremme af energiøkonomiske personbiler som grundlag for drøftelser i Ministerråd og Europa-Parlamentet.

Europa-Kommissionen konkluderer her i overensstemmelse med tidligere vurderinger, at der er et stort potentiale for at reducere CO₂-emissionerne ved på EU-niveau at satse på mere energiøkonomiske køretøjer.

I oplægget fra Kommissionen nævnes muligheden for, at nye biler i år 2005 i gennemsnit kører 20 km/l. Når man tager hensyn til, at gennemsnitsbilen i Danmark kører op imod 14 km/l, og da vi ved, at udskiftningen af biler naturligvis foregår over en lang årrække, vil virkningen på kort sigt derfor også være ganske moderat. Det længere perspektiv af en sådan udvikling kan imidlertid være, at en almindelig bil i gennemsnit kommer til at køre omkring 100 km på 3 l, dvs. at benzinforbruget mere end halveres i forhold til dagens niveau. Det er naturligvis ikke teknisk uopnåeligt. Hertil kommer mulighederne for et egentlig teknologisk skift f.eks. til biler, der kører på andre drivmidler.

I regeringens handlingsplan vil det derfor blive overvejet, hvordan vi fra dansk side kan tage initiativ til, at der i EU-regi træffes konkrete beslutninger på dette område.

Samtidig har vi i Danmark muligheden for gennem afgiftsdifferentiering at fremme energiøkonomiske køretøjer. Regeringen overvejer således for øjeblikket mulighederne for at omlægge bl.a. vægtafgiften for motorkøretøjer i en mere miljøvenlig retning i overensstemmelse med nogle af de tanker, som bilorganisationerne har lagt frem. Samtidig vil det bliver vurderet, om det gennem oplysningskampagner eller