

disse energiplaner for parcelhuse, væsentlig dyrere og væsentlig sværere at sælge sit hus.

Så er vi også overbevist om, at når man går i gang med at pålægge erhvervslivet yderligere afgifter, vil det skade konkurrenceevnen, og det vil så igen skade selve samfundet.

Vi synes, det er positivt med den løbende debat om energiforbrug, men som jeg sagde før: Oplysning og vejledning og forslag til borgerne om, hvordan de kan gøre det bedre for sig selv, tror vi mere på end på restriktioner og højere afgifter, uanset om man kalder dem grønne eller økologiske.

Derfor mener Dansk Folkeparti, at fremtidige energiplaner skal være realistiske, og derfor kan det være svært at gå 30-40 år frem i tiden – det er meget svært at spå – og så mener vi, at de løbende skal justeres; der skal være færre afgifter, der skal være mere realisme, og så skal der være mere oplysning og vejledning til borgerne.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Der har i debatten været, hvad skal man sige, enkelte kommentarer om transportsektorerne, der jo indgår naturligt i regeringens handlingsplan for reduktion af CO₂-udslippene.

Det er sådan, at regeringen ligefrem har offentliggjort en selvstændig handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-emissioner. Transportsektoren står jo for ca. 1/5 af det fossile brændstofforbrug i Danmark og er derfor også en væsentlig faktor, når vi diskuterer en mere miljøvenlig politik.

Det er jo klart, at når vi har diskuteret mulighederne for at begrænse CO₂-emissionen i de senere år, så har man i stigende grad set transportsektoren som et problem. Det er der ikke noget at sige til, for energisektoren har jo båret ganske store omkostninger og har også bidraget ganske positivt, meget positivt til en reduktion af det samlede CO₂-udslip, mens det for transportsektorens vedkommende er en kendsgerning, at energiforbruget er stigende.

Regeringen regner alt andet lige med, at energiforbruget eller CO₂-emissionen i transportsektoren vil stige med ca. 16 pct. frem til år 2005, og her vil det være i modstrid med den politiske målsætning, som Folketinget også flere gange har bekræftet, nemlig at energiforbruget og CO₂-emissionen i transportsektoren i år 2005 skulle være den samme, som den var i 1988.

Om transport kan man sige mange ting. Man kan også sige, at der er mange fordele forbundet med et effektivt transportsystem. Transport og

de muligheder, det giver for positive oplevelser i tilværelsen ikke alene i fritiden, men også mulighederne for at søge det job, man gerne vil have, søge den uddannelse man gerne vil have, og mulighederne for effektiv transport af erhvervslivets produktion, er jo ikke alene forbeholdt erhvervslivets aktive udøvere, politikere og journalister, men er forbeholdt, heldigvis, befolkningen som helhed.

Og transportsektoren har stået for en pæn vækst i de senere år, det må man konstatere. Imidlertid er det naturligvis en vækst, som ikke udelukkende er fordelagtig, men som også medfører visse negative miljøkonsekvenser. Inden jeg nu taler alt for skidt om transportsektoren som sådan, skal jeg måske sige i parentes, at det kan være vanskeligt at være trafikminister og sådan egentlig fremstå som værende imod trafik. Det repræsenterer i al fald en betydelig vanskelighed.

Imidlertid er der miljøproblemer forbundet med transport, akkurat som der er en række trafiksikkerhedsmæssige problemer, som man ikke må undervurdere.

Jeg vil dog godt først sige, at for så vidt angår de miljøpåvirkninger, der er fra transportsektorens side, og som påvirker planter, dyr og bygninger, er der meget positive effekter; der er en meget positiv udvikling, når det gælder kvælstofemissionen. Når det gælder partikelemission, kulbrinteemission, så er der en meget positiv udvikling. Det, det handler om, er at følge op på denne positive udvikling og overføre den til CO₂-emission eller energiforbrug.

Jeg mener, at den målsætning, som regeringen har sat i sin reduktionsplan, er realistisk. Det er realistisk, at transportsektoren bidrager til den generelle CO₂-reduktionsmålsætning; det er realistisk at stabilisere transportsektorens energiforbrug i år 2005 på 1988-niveau.

Der er ingen tvivl om, at der kan nås utrolig meget, for så vidt angår den teknologiske udvikling. Energieffektivitet er et nøgleord i regeringens handlingsplan, og det er også helt oplagt, at der bestemmer sig muligheder for at nå ganske langt på det felt.

Energieffektiviteten i f.eks. biler er vel, hvis man måler på den egentlige effekt, der overføres til vejbanen, nede på en 15-16 pct., så der går altså utrolig meget tabt i varmetab, transmissionstab etc. Så der er ingen tvivl om, at der kan nås betragtelige fremskridt i forbindelse med den teknologiske udvikling.