

stigende priser i den kollektive trafik og favorisering af biltrafikken og lastbiltrafikken. Hertil kommer, at årets finanslovudspil sår tvivl om, hvorvidt regeringen overhovedet ønsker at opretholde trafiksektorens CO<sub>2</sub>-målsætning.

Det ønskes med spørgsmålet belyst, hvorvidt regeringen i denne samling vil fremkomme med nye initiativer, som markerer en reel vilje til at opnå den hidtidige CO<sub>2</sub>-målsætning, eller om regeringen vil slå ind på en erklæret opgivelse af CO<sub>2</sub>-målet på trafikområdet.

**Søren Kolstrup: (EL)**

I regeringens redegørelse om Danmark som foregangsland præciserer regeringen, at det ikke står godt nok til på CO<sub>2</sub>-området, men man har dog dér viljen til at gøre noget ved det. Man taler om, at vi skal have en bedre kollektiv trafik. Man taler om mere miljørigtig trafik. Man taler om flere investeringer, der er miljørigtige. Altså, man erkender, at det her er svært stof inden for trafikområdet, men forsøget må gøres.

Herefter har vi fået nogle meldinger fra Finansministeriet, hvoraf man må slutte, at man har opgivet ævred.

Mit spørgsmål til trafikministeren lyder: Er trafikministeren enig med Finansministeriet i, at vi nu må opgive CO<sub>2</sub>-målsætningen på trafikområdet, så at sige gå fra borde og sige: Der kan ikke gøres noget længere, vi må slette CO<sub>2</sub>-målsætningen?

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at det altså ikke er det spørgsmål, hr. Søren Kolstrup rent faktisk har stillet.

Men jeg vil tillade mig at svare på det spørgsmål, som ministeren rent faktisk har fået stillet af hr. Søren Kolstrup, nemlig: Vil regeringen i det kommende folketingsår tage nye initiativer, som kan sikre CO<sub>2</sub>-målet på trafikområdet, dvs. en nedsættelse af transportens CO<sub>2</sub>-bidrag med 3 pct. årligt frem til år 2005?

Den seneste fremskrivning af CO<sub>2</sub>-udslippet for transportsektoren peger på, at udslippet i år 2005 vil ligge 25 pct. over niveauet i 1988, hvis der ikke tages yderligere initiativer.

Når CO<sub>2</sub>-udslippet skal begrænses, er det helt centralt, at bilindustrien presses til at producere mere energieffektive biler. Det er muligt at lave biler, der kan køre 20 km på literen eller mere, men det kræver en omfattende omstillingsproces i bilindustrien.

EU er nu tæt ved at indgå en aftale med bilindustrien, der stiller krav om en gennemsnitlig energieffektivitet på 16,6 km pr. liter for nye benzinerbiler og 18,5 km pr. liter for nye dieselmotorbiler i år 2008. Det vil give en forbedring på ca. 25 pct. for nye biler.

Efterhånden som bilerne bliver mere energieffektive, må vi forhøje brændstofdoserne for at sikre, at det lavere benzinstofbrug ikke bare omsættes i mere kørsel eller større biler, men reelt medfører den tilsigtede forbedring af miljøet og begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet.

Regeringen har senest, i øvrigt sammen SF og Enhedslisten, besluttet at forhøje benzinafgifterne og forhøje beskatningen af dieselmotorbiler som en del af pinsepakken.

Vi må imidlertid erkende, at begrænsningen af CO<sub>2</sub>-udledningen for trafikområdet er et langt, sejt træk, hvor vi også er i et afhængighedsforhold til den omgivende verden. Vi skal derfor ikke lade os paralyseres af, om vi lige netop når et bestemt CO<sub>2</sub>-mål lige netop et bestemt år, men arbejde stædigt og ihærdigt på, at CO<sub>2</sub>-kurven på transportområdet så hurtigt som muligt knækker og begynder at falde. Jeg har nogle initiativer på vej, men min svartid er færdig. Regeringen har altså fortsat viljen.

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg kan forstå, at ministeren fatter håb om, at man via en bedre teknologi inden for bilindustrien kan få en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet. Vi ved jo også, som ministeren selv siger, at det først er i år 2008, at aftalen mellem EU og bilindustrien kommer til at virke blot en smule.

På den baggrund er det jo så interessant at få at vide, hvad regeringen agter at gøre nationalt, altså inden for Danmarks grænser. Hvad er det for redskaber, man vil tage i anvendelse?

Jeg er udmærket klar over, at der blev talt om pinsepakken, men på den baggrund vil jeg gerne have at vide: Hvilke forestillinger har regeringen om, hvor meget pinsepakkens redskaber kan reducere CO<sub>2</sub>-udslippet? Og i hvilket omfang mener man, der er behov for andre midler? Det kan være bompenge, parkeringsplads, reduktioner m.m.

**Peter Hansen-Nord (V):**

Jeg vil gerne i forlængelse af spørgsmålet til trafikministeren spørge, om regeringen har nogle planer om i den kommende samling at komme med forslag om eksempelvis en substitution med ethanol eller projektforslag omkring bio-