

jeg behandle andre elementer i regeringens politik på trafik- og miljøområdet.

Trafikken stiger støt i disse år, og det gælder både de rejser, vi foretager mellem bolig og arbejde, i fritiden, på ferie og mange andre områder. Omfanget af transporten af varer stiger også. For erhvervslivet er hurtig og effektiv transport et grundlag for virksomhedernes udvikling og vækst.

Statistikken viser, at når vi får flere penge mellem hænderne, bruger vi en stor del på transport. I 1980 anvendte vi 13 pct. af den disponible indkomst på transport. I dag anvender vi 16 pct. Gode transportmuligheder giver os også mulighed for at bosætte os dér, hvor vi har mest lyst til at bo.

Danskerne anskaffede i 1998 162.000 nye personbiler. Antallet af biler pr. indbygger er stigende. Der er i dag 1,8 mio. biler i Danmark. Det er 400.000 flere biler end i 1980. Der er dog fortsat set i forhold til andre lande relativt få biler i Danmark. Transport udgør en vigtig del af grundlaget for vores velfærd, men transport er også forbundet med en række negative konsekvenser. Transport udsætter os for risici og belaster miljøet, men der er i de senere år opnået mange positive resultater i arbejdet med at formindske transportens belastning af samfundet.

Udledning af bly fra transport er stort set forsvundet i Danmark. I dag har alle nye biler katalysatorer, og udledning af kvælstofilter, kulilte, partikler og kulbrinte falder betydeligt i disse år. På trods af det stigende trafikomfang er trafikens bidrag til luftforurening siden 1988 faldet med ca. 25 pct. Denne forurening vil falde tilsvarende over den næste 10-års-periode, fordi den enkelte bil forurener mindre.

Trafiksikkerheden er også blevet væsentlig bedre. Siden 1980 er antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken faldet med 35 pct., samtidig med at trafikken er steget med 60 pct. Vi har ikke løst problemerne med hensyn til trafiksikkerhed og luftforurening. Der er stadig mange opgaver at tage fat på, men resultaterne viser, at vi har valgt en rigtig strategi ledsaget af effektive virkemidler.

På CO₂-området går udviklingen den forkerte vej. Udledningen af CO₂ fra transport er stigende. Udslippet lå ved udgangen af 1997 17 pct. over 1988-niveauet. Udviklingen er ikke i overensstemmelse med målet om stabilisering af CO₂-udledningen på 1988-niveau inden 2005.

Der er fortsat en tæt sammenhæng mellem behovet for transport og samfundets økonomiske udvikling. Den positive udvikling i beskæftigelsen og økonomien har skabt mere transport, såvel persontransport som godstransport, og det giver et højere CO₂-udslip. Bedre udnyttelse af energien har været et væsentligt virkemiddel til begrænsning af CO₂-udslippet fra andre sektorer.

På transportområdet har vi endnu ikke haft en tilsvarende udvikling. Personbilernes energieffektivitet er ikke blevet mærkbart bedre siden midten af 1980'erne. Bilerne bliver stadig tungere, og energiforbrugende luksusudstyr bliver mere almindeligt.

En fortsættelse af den hidtidige udvikling er ikke bæredygtig. Transportsektoren må bidrage til den samlede reduktion af CO₂-udslippet. Kurven skal knækkes, så den stadige stigning ophører. Men vi ville have stået i en endnu vanskeligere situation, hvis vi ikke havde taget de initiativer, vi har.

Det niveau, vi har på registreringsafgiften, har betydning. Omlæggelsen til den grønne ejerafgift betyder noget. Investeringen i den kollektive trafik er vigtig, og også de reducerede takster i den kollektive trafik har selvfølgelig en betydning i den her sammenhæng.

Som jeg annoncerede i efteråret ønsker regeringen at skabe en bred debat om begrænsningen af transportsektorens CO₂-udslip. For at indlede debatten har Trafikministeriet udarbejdet og offentliggjort et debatoplæg. Transport vedrører os alle, vi er alle brugere og dermed beslutningstagere på transportområdet, og der er brug for en bred debat. Debatoplægget er om mål, om virkemidler, men der er ingen konkrete forslag eller planer fra regeringen, så det vil jeg gerne mane i jorden. I modsætning til, hvad enkelte aviser har digtet og også tilladt sig at skrive artikler om, er det ganske vist, at regeringen ingen konkrete planer har. Men vi lever vel ikke i H.C. Andersens hjemland for ingenting.

Senere på foråret vil jeg følge op på debatten med en konference om emnet. Konferencen vil blive fulgt op af et virkemiddelkatalog, der kan danne baggrund for de nødvendige politiske beslutninger. I virkemiddelkataloget vil vi også forsøge at se begrænsningen af transportens CO₂-udslip som en integreret del af trafikpolitikken.

Der er behov for virkemidler i politikken til begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip, og der er behov for at se de danske mål og in-