

ternationale forpligtelser i sammenhæng med de internationale og europæiske aftaler om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken. I disse overvejelser bør det indgå, at der er en ny udvikling undervejs med hensyn til bilernes energieffektivitet.

En lille åben økonomi som den danske uden egen produktion af biler er afhængig af den internationale udvikling med hensyn til bilernes teknologi. Derfor glæder jeg mig over, at EU og bilindustrien i Europa har indgået en aftale om forbedring af bilernes energieffektivitet. Bilindustrien har forpligtet sig til, at CO<sub>2</sub>-udslippet i 2008 for nye biler i gennemsnit skal være 140 g pr. km. Det betyder, at brændstofeffektiviteten for benzinbiler skal stige til 17 km literen og 19 km literen for dieslbiler. Der er tale om en forbedring af energieffektiviteten på 25 pct. i forhold til 1995.

Fra dansk side havde vi gerne set en mere vidtgående aftale, men aftalen udgør et vigtigt skridt i den rigtige retning.

Aftalen med bilindustrien er et hovedelement i EU's samlede strategi for reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet fra bilerne. Det indgår også som elementer i strategien, at udviklingen bør fremmes med forbrugeroplysning og med økonomiske virkemidler på EU-niveau og i de enkelte lande.

Vi har allerede herhjemme taget initiativer, som fremmer energieffektiviteten. Den nævnte grønne ejerafgift, der blev indført i 1997 for nye biler, giver en tilskyndelse til at vælge energieffektive biler. Samtidig med omlægningen af vægtafgiften til ejerafgift for nye biler har vi sat informationsaktiviteter i gang. Vi har altså allerede taget konkrete initiativer, men det er for tidligt at vurdere effekten, og vi må også erkende, at disse initiativer ikke er tilstrækkelige.

Der peges i debatoplægget på to forskellige udviklingsmuligheder. I det ene scenario stiles der mod at nå det fastsatte mål, som blev formuleret tilbage i 1990, for begrænsning af udledning af CO<sub>2</sub> fra trafikken i 2005. Set i lyset af den korte tidshorison er store afgiftsforhøjelser nærmest den eneste måde at nå målet i 2005 på.

I miljøvurderingen til finanslovforslaget for 1999 anslås det, at benzinafgiften skal stige til knap 10 kr. pr. l ekskl. moms. En øget beskatning af brændstof er ikke så oplagt. Det vil som bekendt give anledning til mere grænsehandel, det er hverken miljømæssigt eller økonomisk hensigtsmæssigt, og store stigninger i afgifterne

vil også have fordelingspolitiske konsekvenser og forskellige konsekvenser på landet og i byen.

Vi må derfor også se os om efter andre virkemidler. Det kan eksempelvis være en satellitbaseret vejbenyttelsesafgift også kaldet roadpricing. Det skaber ikke øget grænsehandel. Det er ikke en teknologisk mulighed i dag, men det bliver det.

I det andet scenario indgår begrænsningen af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip i den samlede indsats for begrænsningen af Danmarks CO<sub>2</sub>-udslip. Frem for at fokusere på et bestemt årstal sigtes der på at knække kurven og bane vejen for en varig, positiv udvikling. Det vil give os bedre muligheder for at udnytte effekten af de internationale initiativer, som først vil have en mærkbar effekt i løbet af nogle år, og det vil også give os bedre mulighed for at integrere CO<sub>2</sub>-politikken i trafikpolitikken i øvrigt.

I debatoplægget peges på en række virkemidler, uden at der er gjort forsøg på at nævne alle tænkelige, og uden at regeringen har taget stilling. Jeg håber, at vi både i dag og i den kommende debatperiode kan få en god dialog om, hvilken strategi og hvilke virkemidler vi skal vælge.

Der bliver i høj grad tale om at drage nytte af nye midler. Det drejer sig om forbedringen af bilernes energieffektivitet, forbedringen af den kollektive trafik og en konsekvent indsats i planlægningen af vores byområder, der gør byerne til bedre steder at bo, samtidig med at vores behov for transport mindskes. Det drejer sig også om information til borgerne om konsekvenserne af deres valg for trafiksikkerheden, for forureningen og for CO<sub>2</sub>-udslippet.

Forespørgslen her drejer sig også om trafikspringet i forbindelse med de faste forbindelser, herunder spørges der til takstpolitikken.

Jeg kan oplyse, at trafikmængden på Storebæltsforbindelsen indtil nu har været større, end de oprindeligt forventede 10.000 køretøjer i døgnet det første år. Den sæsonkorrigerede trafikmængde var ved udgangen af 1998 på omkring 16.000 køretøjer i døgnet. Trafikken har imidlertid været faldende, siden broen åbnede, og i 1999 forventer Sund & Bælt en trafik på ca. 14.500 køretøjer i døgnet. Trafikomfanget forventes at stige til 17.000 køretøjer i døgnet i år 2001 svarende til den langsigtede prognose fra før forbindelsens åbning.

I bemærkningerne til lovforslag nr. L 97 fra folketingssamlingen 1996-97 om ændring af loven om Storebælt blev der redegjort for de mil-