

Omkring problemstillingen med CO<sub>2</sub> i det hele taget har Danmark jo forpligtet sig internationalt, og det har vi jo gjort på lige fod med andre europæiske lande, til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, og derfor har vi selvfølgelig også en pligt til at sørge for, at transportsektoren bidrager til den reduktion.

De fleste og også ordførerne i dag erkender, at vi her har en opgave. Til gengæld kan Danmark jo også nyde godt af internationale europæiske beslutninger, som bidrager til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet. F.eks. den konkrete aftale med automobilindustrien, selv om vi ikke synes, den var god nok, skrap nok, er jo klart et fremskridt, som vi selvfølgelig skal drage nytte af, også i det danske regnskab.

I det hele taget er teknologiske forbedringer af transportmidlerne et meget væsentligt element til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, og derfor skal vi selvfølgelig også her være meget ihærdige ikke mindst i det europæiske samarbejde for at fremme den slags.

Men også teknologien brugt på anden måde, f.eks. smarte systemer med betaling for vejbenyttelse, hvor vi kan gøre forskel på, om det er miljøbelastende transport eller ej, om det er på tider og steder, hvor det er særdeles miljøbelastende, er jo noget, vi skal analysere nærmere på og finde ud af, hvordan vi kan bruge, og med hvilken styrke disse nye muligheder kan anvendes, og hvor meget der så kan regnes ind i CO<sub>2</sub>-regnestykket.

På samme måde er det også med den grønne ejeravgift. Den er jo forholdsvis ny, og på nuværende tidspunkt kender vi ikke fuldt ud effekten af den grønne ejeravgift, men den rummer jo netop det i sig, som jeg har hørt, måske nok lidt overraskende, en række af de borgerlige ordførere har efterlyst, nemlig at det skal være relativt billigere at købe de små biler, der er energieffektive.

Det var jo netop den omlægning, vi lavede med den grønne ejeravgift, som nu har givet os nogle nye håndtag, og som vi så kan vurdere mulighederne for at skrue lidt ekstra på. Men jeg skal lige erindre om, at der var nogle partier, som her har talt for det her synspunkt, der faktisk stemte imod den grønne ejeravgift, og det kan selvfølgelig undre.

Men det er vigtigt, at vi får analyseret, hvordan vi kan bruge de forskellige virkemidler til at begrænse CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren. Der er jo ikke kun afgifterne, det er også den kollektive trafik. Det er ikke helt ligegyldigt,

hvad det er for sider af den kollektive trafik, vi styrker. Der er forskel på effekten, også den miljømæssige virkning af det.

Vi skal også have fremmet mere cykeltrafik, det er der klare muligheder i. Vi udvikler i øjeblikket en cykelpolitik, også sammen med kommunerne. Men hvor stor effekt kan vi tillægge det i det her regnskab? Det har vi også brug for at blive lidt klogere på.

Regeringen ønsker at give kommunerne bedre mulighed for at regulere trafikken i byerne både med økonomiske og fysiske virkemidler. Det skal gerne skabe nogle bedre bymiljøer og dermed også bedre velfærd for dem, der bor og arbejder i byerne, men også det er jo et væsentligt element i spørgsmålet om vores CO<sub>2</sub>-regnskab fra biltrafikken.

Den fysiske planlægning ligesådan. Det er væsentligt her, at vi har øje for nogle langsigtede virkninger, hvor vi med den fysiske planlægning begrænser behovet for pendlertransport og sikrer, at den, der så sker, i høj grad sker med fælles kørsel eller på cykel.

Information til borgerne om konsekvenserne af deres transportvalg er også en væsentlig faktor. Det betyder både noget for trafiksikkerheden, for forureningen og for CO<sub>2</sub>-udslippet. Der er i debatoplægget nogle interessante eksempler på, hvilke CO<sub>2</sub>-effekter der er af forskellige handlinger, og måske var det en idé, at vi lavede et lille regneark og gjorde det tilgængeligt på Internettet, hvor den enkelte kan få testet, hvad vedkommendes forskellige transportvalg koster samfundet på CO<sub>2</sub>, men også på f.eks. ulykkesrisici og forurening.

Konkret information, forbrugeroplysning giver vi til bilkøberne, og det kan selvfølgelig hele tiden forbedres, og vi skal også supplere forskellige andre steder, hvor folk er motiverede for at få mere information om transportprodukter.

Den dialog, der med det udsendte debatoplæg er taget hul på, og som jeg også ser den her debat som et led i, synes jeg er uhyre vigtig. Vi må sande, at det ikke er let. Der findes ikke en given konklusion. Hvilke virkemidler virker bedst, hvor stærkt virker de og i hvilken sammenhæng?

De analyser og flere, som debatten vil afsløre er relevante, vil selvfølgelig blive gennemført og blive en del af det bebudede virkemiddelkatalog som grundlag for de nødvendige politiske beslutninger.