

i 1988. Det er dog vigtigt at understrege, at forbruget af kul og olie stadig udgør 70 pct. af brændselsforbruget, og det vil sige, at der fortsat er muligheder for fornuftige omlægninger på brændselsområdet.

Evalueringen af de grønne afgifter for erhvervene viser, at der har været tale om en succes både med afgifter, tilskud og aftaleordningerne. I den forbindelse kan jeg oplyse, at den britiske regering for nylig har besluttet at indføre en afgiftsmodel for erhvervslivet, der har mange lighedspunkter med det system, vi har i Danmark. Jeg finder det i høj grad interessant og faktisk noget, vi alle sammen burde glæde os over, også dem, der har været meget skeptiske over for de grønne afgifter, at evalueringen bekræfter, at effektiviseringsprojekterne inden for erhvervsområdet giver væsentlig større CO<sub>2</sub>-fortrængning pr. investeret krone end f.eks. yderligere tiltag på husholdnings- og forsyningsområdet.

Altså har forestillingen om, at vi slet ikke kunne nå videre, når det drejede sig om at effektivisere virksomhedernes energiforbrug, vist sig at være grundløs. Der var masser af gevinster, og det drejer sig jo om det, man i jargonen kalder win-win-situationer – miljømæssige gevinster, samtidig med at virksomhederne har fået en omkostningsreduktion. Det er altså samfundsøkonomisk mere attraktivt at gennemføre CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag på erhvervsområdet, end det er på andre områder. Det er derfor heller ikke overraskende, at regeringen ønsker at videreføre de grønne afgifter for erhvervene, og jeg kan kun opfordre partierne til at overveje dette nærmere.

Selvfølger er det klart, og det er også det, nogle af kritikerne har peget på, at for at nå en politisk aftale i sin tid blev det meget kompliceret, næsten en afgiftssats pr. potteplante i Danmark. Det system er regeringen naturligvis åben over for at diskutere forenklinger i, men selve ideen om at kombinere afgifterne med aftaler om energieffektivisering har vist sig at være god.

Energibesparelser har været og vil fortsat være et meget vigtigt indsatsområde i energipolitikken. I Danmark har vi opnået markante resultater også i internationale sammenhænge. Vi skal ifølge elaftalen lave en ny energisparelov til efteråret. Den skal sikre en sammenhængende prioritering af indsatsen for at opnå den størst mulige miljøgevinst, men den skal også give nye muligheder og sikre den bedst mulige

udnyttelse af det lokale og folkelige engagement i indsatsen.

Vi kan bryste os af, som jeg sagde det før, at være blandt de absolut førende på kraftvarmeområdet, hvor det drejer sig om samproduktion af el og varme, og kraftvarmeudbygningen øges år for år. Udbygningen med kraftvarme er en væsentlig årsag til, at vi har forbedret effektiviteten i forsyningssystemet med 7 pct. siden 1988. Denne position skal vi naturligvis værne om, og udviklingen skal føres videre.

Vi skal også se på de erhvervspolitiske aspekter. Der må forventes en kraftig vækst i kraftvarmeudbygningen i Østersøregionen og i det øvrige Europa, og det bliver nødvendigt med mere målrettede instrumenter og incitamenter i de enkelte EU-lande eller på fællesskabsniveau.

Potentialet er i virkeligheden enormt. En systematisk udnyttelse af kraftvarmemulighederne i de 15 EU-lande kunne give en reduktion af emissionerne, der svarer til 10 pct. af den nuværende emission fra elproduktionen, altså i realiteten løse en meget, meget stor del af vores fælles forpligtelser over for Kyoto, samtidig med at det økonomisk ville være fordelagtigt. Vi skal derfor fra dansk side understøtte et højt ambitionsniveau i EU, hvor vi bl.a. kan drage fordel af de positive erfaringer, vi har indhøstet med kraftvarme i Danmark.

Takket være hele denne udvikling på besparelsessiden, på kraftvarmeområdet og i erhvervslivets energiforbrug forventer jeg også fremover et stabilt eller faldende energiforbrug, og ikke mindst venter jeg en faldende CO<sub>2</sub>-udledning. Ser man bort fra energiforbruget til transporten, følger udviklingen i de korrigerede CO<sub>2</sub>-udledninger i store træk forventningerne i »Energi 21«. Jeg havde nær sagt, at havde vi overhovedet ikke bilerne og resten af transportsektoren, så var vi på det rette spor, så opfyldte vi vores målsætninger – vores ambitiøse målsætninger – som blev lagt i »Energi 21«.

Men tager vi hele energiområdet, viser den seneste fremskrivning, som er udarbejdet i forbindelse med evalueringen af de grønne afgifter, at der i 2005 fortsat vil være en manko på ca. 5 pct., og den skyldes altså udviklingen på transportområdet. Derfor lægger regeringen meget stor vægt på, at vi får undersøgt mulighederne for at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning grundigt. Trafikministeren har som bekendt udsendt et debatoplæg herom, der til efteråret vil blive fulgt op af en konference