



Samråd AD, TRU alm. del – talepapir

Samrådsspørgsmål AD om *regeringens vægt-*^[Dato] *ning af hensynet til mobilitet, i forhold til målet*^[DEP j.nr.] **om at reducere CO2-udledningen med 40 pct. frem mod 2020.**

Tak til spørgeren for det stillede spørgsmål, der drejer sig om

”Hvorledes vægter regeringen hensynet til samfundets mobilitet – og dermed konkurrenceevne, vækst og jobskabelse – i forhold til det meget vidtgående mål om at reducere CO2 udledningen med 40 pct. frem mod 2020? Herunder bedes ministeren løfte sløret for, hvilke konkrete virkemidler regeringen agter at tage i anvendelse for at reducere CO2-udledningen fra transportsektoren.”

I disse tider er det vigtigt at vægte hensynet til både vækst og klima højt. Jeg ser ikke nødvendigvis en modsætning mellem disse to hensyn.



Jeg er enig i, at høj mobilitet er en af parametrene for at skabe vækst. Men ikke al mobilitet skaber vækst, og væksten drives ikke alene af høj mobilitet.

Fremtidens mobilitet skal først og fremmest være mere effektiv. Vi skal udnytte vores infrastruktur bedre, med mindre trængsel. Vi skal køre flere kilometer – med mindre diesel og benzin. Vi skal udnytte vores bilflåde bedre med højere udnyttelse af kapaciteten.

Skal vi have høj mobilitet og økonomisk vækst baseret på bæredygtige løsninger om 20, 40, 50 og 100 år, bliver vi nødt til at tænke langsigtet. De biler vi køber i dag, kører for manges vedkommende stadig rundt i Danmark om 15 år. Og den infrastruktur vi opbygger i dag, skal også gerne fungere på meget lang sigt.

Når regeringen sætter overlæggeren op ved at øge drivhusgasreduktionsmålet fra 40 pct., sker det derfor ikke for at genere nogen - tværtimod. Mens vi sidder her - stiger CO₂-udledningen - og verdens lettilgængelige olieressourcer svinde ind. Ved at gøre en indsats nu, kan vi opnå flere ting:

For det første er der et betydeligt vækstpotentiale inden for "green-tech", som jeg mener, at Danmark bør have forudsætninger for at få en



andel i. Dette vil være til gavn for både økonomien, beskæftigelsen og klimaet.

For det andet har klimaforskere peget på behovet for en hurtig indsats. Og hvorfor skulle Danmark ikke være med til at vise vejen? Hvis alle blot venter på at "de andre" finder løsninger og begår fejl i forsøget - kommer vi ingen vegne.

For det tredje: Oliepriserne stiger dramatisk – det er derfor en del af Danmarks fremtidige konkurrencekraft at være ressourceeffektiv.

Når dette er sagt vil jeg for god ordens skyld pointere, at der ikke bliver tale om at transportsektoren skal levere en 40 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i 2020. Energisektoren vil skulle bære langt den største del af reduktionen, men transportsektoren må ligesom fødevarsektoren også bidrage. Den endelige fordeling af reduktionerne vil ske ud fra flere hensyn - bl.a. mobilitet, vækst og økonomi.

Der er nævnt flere initiativer i regeringens energjudspil "Vores energi".

Bl.a. er der stillet forslag om, at der fra 2020 iblandes 10 pct. biobrændstoffer i benzin og diesel. Det forslag indgik også i VK-regeringens "Energistrategi 2050".



Derudover er i regeringsgrundlaget også foreslået en trængselsafgift omkring København, blandt andet for at kunne finansiere en styrkelse af den kollektive trafik. Dette vil både påvirke mobiliteten og CO₂-udledning. Det kan vise sig gavnligt for væksten og beskæftigelsen, at trængslen i København reduceres. Samtidig vil nogle befolkningsgrupper opleve at deres mobilitet bliver bedre ved, at den kollektive trafik bliver styrket.

Regeringen vil endvidere fremlægge en strategi for energieffektive køretøjer. Strategien skal ses i sammenhæng med regeringens langsigtede mål om at gøre Danmark uafhængigt af fossile brændstoffer. Elbiler og plug-in hybridbiler kan bidrage til opfyldelse af både VE-mål og CO₂-reduktionsmål for 2020. Desuden bidrager de til et markant fald i energiforbruget i forhold til konventionelle biler.

Det er også foreslået, at elbiler afgiftsfritages frem til udgangen af 2015, og der er stillet forslag om, at staten medfinansierer en udrulning af ladeinfrastruktur til elbiler. Det er også forslag, den tidligere VK-regering lagde på bordet.

Og endelig vil vi se på, hvordan man kan fremme energieffektive teknologier, bl.a. ved en reform af afgifterne på personbiler.



Øvrige tiltag, der kan bidrage til opfyldelse af reduktionsmålet vil bl.a. blive analyseret og drøftet i forbindelse med den kommende klimaplan, som allerede er annonceret i regeringsgrundlaget.

Jeg mener faktisk, at der er tale om rettidig omhu når vi skærper reduktionsmålet nu. Hvis vi vil sikre en fremtidig mobilitet og dermed vækst i samfundet, er det tvingende nødvendigt at finde langsigtede bæredygtige løsninger. Det gælder transportsektoren såvel som andre sektorer.