

strækkelig, vil fælles normer for større markedsområder derfor være en forudsætning for, at virksomhederne investerer i den nævnte produktudvikling, og Danmark bør derfor støtte disse bestræbelser kraftigt i de nævnte organer.

Det må konkluderes, at skal den i planen opstillede målsætning for reduktion af væksten i erhvervsvirksomhedernes energiforbrug opnås, må der ud over fortsatte sparekampagner og oplysningsvirksomhed gennemføres foranstaltninger i form af økonomiske incitamenter fra det offentlige.

4.4.4. Transportsektoren.

Transportsektorens totale energiforbrug vil kunne begrænses ved indgreb på 4 forskellige niveauer:

- 1) Ved at nedsætte transportbehovet og dermed det samlede transportarbejde.
- 2) Ved at overføre transportarbejde fra transportmidler med dårlig energiøkonomi til transportmidler med god økonomi.
- 3) Ved at anvende det enkelte transportmiddel mere effektivt set fra et energisynspunkt.
- 4) Ved at ændre det enkelte transportmiddels tekniske konstruktion i energibesparende retning.

Det kendetegner transportsektoren, i modsætning f.eks. til opvarmningssektoren, at den også i lang tid fremover af teknologiske grunde må basere sin aktivitet på olieprodukter, bortset fra ganske specielle tilfælde (elektriske tog, el-biler) i særlige situationer.

Det er ligeledes af betydning generelt, at energiomkostningerne normalt er små i forhold til de samlede transportomkostninger. Den enkelte transportudøver eller trafikant vil derfor ikke ændre transportomfang i nævneværdig grad på grund af selv store prisstigninger på energi, men eventuelt handlemåde.

Langt størsteparten af transportarbejdet udføres med biler, og da bilkonstruktion og -produktion udelukkende foregår uden for landets grænser, er Danmarks mulighed for at føre energipolitik via transportmidlernes teknologi derfor begrænset til at påvirke transportudøvernes indkøb blandt et givet udbud.

På grund af transportydelseernes særlige karakter vil det,