

[Trafikministeren]

nen tilstræber at minimere belastningen af miljøet. DSB deltager også sammen med de øvrige baner i EF i et samarbejde om et stort forsknings- og udviklingsprogram.

Med hensyn til det tredje hovedpunkt støtter vi særlig aktiviteterne og forsøg. Jeg kan her kort resumere, at transporthandlingsplanen foreskriver etablering af 4 egentlige puljer, nemlig en trafik- og miljøpulje til realisering af lokalhandlingsplanen, en pulje til støtte ved investeringer i energi og miljørigtige busser, en pulje til støtte for forsøg med alternative betjeningsformer for den kollektive trafik og endelig en pulje til støjbekæmpelse langs eksisterende hovedlandeveje og motorveje. For alle 4 puljer gælder, at aktiviteterne er planlagt til start i 1992.

Arbejdet på disse områder har derfor primært været af forberedende karakter. Bl.a. kan nævnes, at regeringen har igangsat et mindre udredningsarbejde til belysning af, hvilke teknologier det vil være mest udsigtsfyldt at satse på i forbindelse med investeringsstøtte til energi- og miljørigtige busser. Ligeledes er vi i færd med at udarbejde nærmere retningslinjer for de lokale handlingsplaners indhold og form, der eventuelt kan støttes via trafik- og miljøpuljerne. En bevidst planlægningsindsats i byområder er af stor betydning for opfyldelse af handlingsplanens intentioner om forbedring af bymiljøet. Trafik- og miljøpuljer vil få en central rolle i dette arbejde. Der pågår for tiden forhandlinger med forskellige organisationer om udformningen af retningslinjerne for administrationen af de forskellige puljeordninger.

Regeringen betragter skatte- og afgiftsmæssige tiltag som væsentlige virkemidler til at realisere trafikhandlingsplanens intentioner. Omlægninger i retningen fra faste afgifter til variable afgifter vil mere effektivt motivere dels til anvendelse af energibesparelserne, besparende køretøjer og transportformer, dels til forbedret kapacitetsudnyttelse. Det er regeringens generelle politik ikke at forhøje det samlede skatte- og afgiftstryk. Vi ønsker ligeledes at give erhvervslivet rimelige konkurrencevilkår i forhold til udenlandske virksomheder. Omlægning af skat og afgift på transportområdet skal derfor både ses i lyset af målsætningen om formindsket miljøbelastning, i lyset af intentionerne om skatte- og afgiftstrykket og i lyset af ønsker vedrørende erhvervslivets konkurrenceforhold.

Den danske regering arbejder aktivt i EF for harmonisering af brændstofafgifterne på højt niveau. For tiden er der stor aktivitet på dette område. Bl.a. kan nævnes, at der fra Kommissionen foreligger forslag om harmonisering af dieselolieafgiften på niveauet omkring 2 kr. pr. liter. Danmark går ind for en dieselafgift på et højt niveau. På grund af den gældende refusionsordning vil en sådan afgiftsindførelse uden refusion betyde en meget kraftig stigning af brændstofomkostningerne. Af hensyn til transporterhvervenes konkurrenceforhold er det derfor vigtigt for regeringen at se dette forslag i sammenhæng med de forslag, der ligeledes er fremsat, om køretøjsafgifter og vejafgifter.

Initiativerne omhandler oplysning og kampagnevirksomhed af vidt forskellig art, idet målgrupperne for oplysningsvirksomheden er meget forskelligartede. På den mere almene front er der i Energispareudvalgets regi gennemført kampaner, som sikrer bred påvirkning af holdningen til miljømæssigt rigtig adfærd og fornuftig anvendelse af biler. Vi planlægger flere kampaner med dette sigte. Specielt møntet på de professionelle vejbrugere har vi taget kontakt til en lang række erhvervsorganisationer for at drøfte mulighederne for en forbedring af kørselsundervisningen og efteruddannelsen med sigte på mere energi- og miljørigtig køreteknik og ligeledes drøftet, hvordan vi gennem ændret adfærd og forbedret kapacitetsudnyttelse kan begrænse denne del af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning. Undersøgelserne viser, at der er et ganske betydeligt potentiale for besparelser på disse områder. Det er derfor vigtigt at få et frugtbart samarbejde med erhvervsorganisationerne såvel på arbejdsgiver- som på lønmodtagerside for at udnytte disse muligheder, som både sikrer en forbedret kørselsøkonomi og skåner miljøet. Som tidligere nævnt finder regeringen, at opgaven med reduktion af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning er en væsentlig og langsigtet opgave. Derfor er det vigtigt at følge såvel den teknologiske som den trafik- og miljømæssige udvikling på området.

Regeringen er indstillet på som et led i opfølgning af handlingsplanen at afsætte midler til en forøget forskningsindsats på området og en øget statistikindsamling. Vi kan herved bedre se, hvilke resultater vi opnår ved transport-