

Regeringen er imidlertid opmærksom på, at det kan blive vanskeligt at opfylde den danske målsætning for CO₂-reduktioner, og biobrændstoffer kan derfor i takt med udtømming af andre virkemidler på længere sigt blive aktuel.

I dag findes der imidlertid en række billige alternativer – i hvert fald billigere alternativer – til reduktion af CO₂-udledninger.

Regeringen er specielt meget betænkelig ved at anvende afgiftslempelser på et stade og på et tidspunkt, hvor der i højere grad er brug for forskning og udvikling end massiv afgiftsdifferentiering og subsidieret produktion.

Direkte tilskud til lovende projekter er et meget mere anvendeligt instrument, og såfremt man – som forslagsstillerne – ønsker kontrol over, hvad midlerne anvendes til, må de også synes, at det må være det mest nærliggende.

Forslagsstillerne foreslår, at støtteniveauet skal stige fra 200-300 mio. kr. til en ca. 0,5 mia. kr. årligt. Det er ganske betydeligt. På baggrund af den betydelige usikkerhed, der er om de miljømæssige fordele, må regeringen tage afstand fra så højt et støtteniveau. Det er helt ude af takt med den usikkerhed, som præger selve de videnskabelige forsøg på området.

Samtidig kan den positive beskæftigelses-effekt, som forslagsstillerne stiller i udsigt, forsvinde ud i den blå luft, når man tager højde for, at der skal findes besparelser eller nye skatter og afgifter for omkring en halv milliard kroner årligt. Det skal man huske at tage med; ellers er det jo bare en almindelig finanspolitisk lempelse, man taler om, og det er ikke det, kan jeg forestille mig, der har ligget forslagsstillerne på sinde.

Jeg kan heller ikke helt skjule, at udgiftsniveauet undrer mig. Forslagsstillerne anså tidligere på dagen en pakke på 2 mia. kr. i grønne afgifter for erhvervene, der nedbringer CO₂-udledningen med næsten 5 pct., samtidig med at provenuet tilbageføres, for at være en helt urimelig byrde for dansk erhvervsliv.

De samme partier har åbenbart ikke betænkeligheder ved at ofre op til ½ mia. kr. på et område, hvor der er betydelig usikkerhed om den miljømæssige effekt. Men måske er det endnu et udslag af, at når der skal gives penge ud eller vedtages flotte målsætninger, så er de borgerlige med, mens det kniber, når de nødvendige skatter og afgifter skal vedtages.

Da det som nævnt kan vise sig, at biobrændstoffer på længere sigt kan være miljømæssigt attraktive – det skal ikke udelukkes – forberedes

der i øjeblikket et treårigt forsøgsprogram med biobrændstoffer, der bl.a. skal belyse de miljømæssige aspekter ved brugen af biobrændstoffer og dyrkning af energiafgrøder. Regeringen er altså fuldt ud opmærksom på problemstillingen.

I programmet, der har en årlig ramme på 12 mio. kr., indgår støtte til forskning og udvikling samt støtte til mindre demonstrationsprojekter. Så området har regeringens bevågenhed; det er bare af en sådan karakter, at måltrettet indsats på forskning er det, man skal satse på.

Derfor finder regeringen det på nuværende tidspunkt vigtigt at fastholde og iværksætte et mere begrænset forsøgsprogram som den ideelle strategi frem for at åbne for en massiv støtte på et tidspunkt, hvor det stadig er tvivlsomt, om det er fornuftigt at anvende så betydelige midler inden for dette område.

På den baggrund finder regeringen, at der med den eksisterende viden ikke er grundlag for et så bekosteligt initiativ, som beslutningsforslag nr. B 95 er udtryk for.

Lis Greibe (S):

På baggrund af en henvendelse fra Landbrugsrådet, De Danske Landboforeninger og Dansk Familiebrug har Venstre, Det Konservative Folkeparti og Fremskridtspartiet stillet forslag om reduktion af afgiftsniveauet for brændstoffer baseret på biomasse.

Bemærkningerne til forslaget indeholder usædvanlig mange overvejelser angående miljøindsatser bl.a. i forhold til CO₂-udslip. Her lægges ikke skjul på, at persontransportsektoren har sin del af ansvaret derfor, ligesom den er den væsentligste kilde til udslip af kulbrinter, kulilter, partikler og kvælstofilter og til andre sundhedsmæssige og miljømæssige problemer.

Det er glædeligt, at de borgerlige partier således erkender, at der bør ydes en ekstra indsats på dette område, og det giver måske håb om en positiv holdning, når vi fremover skal tale om kollektiv trafik og trafikadfærdsregulerende politikker.

Vi er enige i, at det er målet, at CO₂-emissionen for transportsektoren skal reduceres, men der er mange felter, hvor man kan sætte ind for at nå dette mål. Ved hjælp af vej-, bil- og parkeringsafgifter, investeringer i offentlig transport, planlægning, information og undervisning skal brugen af personbiler begrænses, og der skal stimuleres til et skift til andre og mindre resourceforbrugende transport- og fragtformer