

på at forbedre miljøet i byerne, og det er jo også det, dette forslag tager sigte på. Europa er allerede hægtet lidt af fra disse muligheder. Der er dog visse europæiske lande, der allerede har indset det væsentlige og det rigtige i denne teknologi, også fordi den jo også udvikler sig. Den teknologi betyder, at der nu er lande i Europa, der sætter sig på disse kvoter. De sætter sig på denne produktionskapacitet, om jeg så må sige. Og det betyder igen, at Danmark, som jo ellers har kunnet meget også på det teknologiske område, nu stille og roligt bliver hægtet af.

Derfor har vi følt fra forslagsstillernes side – og jeg taler som ordfører for partierne Venstre og De Konservative i denne her forbindelse – at det er vigtigt, at vi allerede nu får sat noget skub i denne udvikling, således, som jeg sagde tidligere, at også det private erhvervsliv kan føle sig tiltrukket af ideen.

Det er netop sådan rent faktisk ude i det virkelige liv, at der er danske entreprenører, der ønsker at gå ind i den her problemstilling, og de vil gerne gå videre. I dag tager de bare varen ind og laver en meget forenklet proces, og så sender de i øvrigt varen til Østrig og Frankrig, hvor varen er afgiftsfri. Og så er det, forslagsstillerne spørger sig selv: Hvorfor gør de det? Hvorfor er der ikke en mulighed for at raffinere videre? Regeringen besluttede, også med Venstres, De Konservatives og Fremskridtspartiets stemmer – nej, jeg kan ikke huske, om Fremskridtspartiet var med – en energiplan for »Trafik 2005«, hvor det egentlig står udmærket beskrevet.

Jeg må bede om, at man tænker utraditionelt, og at man satser på at få noget af den produktionskapacitet, som Europa er blevet tildelt på det her område. Det har vi gjort tidligere med succes på vindmølleområdet og andre områder, og jeg forstår simpelt hen ikke, at lige netop denne teknologi ikke skulle være interessant med henblik på at skabe danske arbejdspladser.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Jo, hr. Peter Hansen-Nord, det er jo lige præcist det, vi synes er så vigtigt med den teknologi, at vi går ind og investerer i forskning i den. Jeg har da stadig væk heller ikke fået svar på – jeg har heller ikke spurgt om det, men jeg har nævnt det – at det er 3-4 gange så dyrt at producere brændstof på denne her måde som at producere almindelig benzin og diesel. Kan det virkelig være rigtigt, at man bare skal kaste sig ud i et

sådant eksperiment, som der bliver lagt op til her i dag, uden at have de forskningsmæssige resultater på plads?

Med hensyn til almindelig anvendelse af rapsolie, eller hvad der ellers måske kan dyrkes på nogle marker, vil jeg sige, at der opnås større CO₂-fortrængningsgevinst, hvis man bruger det i kraft/varme-sektoren, end hvis man bruger det i transportsektoren.

(Kort bemærkning).

Peter Hansen-Nord (V):

Jeg må sige til fru Lis Greibe, at dér er man altså igen ramt af lidt betontænkning. Forskningsmæssigt må vi sige, at det vel ikke nødvendigvis er sådan, at vi skal opfinde den dybe tallerken flere gange. Det er altså ikke sådan, at der ikke er avancerede teknologier. Det er altså ikke sådan, at man ikke allerede meget hurtigt kan gå over til næste fase, som hedder demonstrationsprojekter, altså virkelige projekter, hvor der bliver satset. Det kræver selvfølgelig, at der er et marked at afsætte det på.

Det er jo således, at amerikanerne i hvert fald inden for en 4-5-årig periode har formindsket omkostningerne ved fremstilling af ethanol fra ca. 6 kr. pr. liter til 2 kr. pr. liter. Det vil sige, at den koster 50 øre mere end den benzin, vi importerer, som vel koster omkring 1,50 kr.

Man er altså nede på nu at lave den til omkring 2 kr., og jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at hvis den rigtige produktionskapacitet bliver lagt det rigtige sted – og dér er Sverige jo kommet med i EU – hvis vi fik anlagt en fabrik i den rigtige størrelsesorden, så kommer vi også ned at tale om tal, der egentlig matcher, om jeg så må sige, disse prisniveauer.

Man skal altså ikke glemme, at det her ikke bare er CO₂-fortrængningsproblematik – selv om det selvfølgelig er en væsentlig del i det – der er en række andre forurenende ting i brændstoffer, som ethanol og biodiesel kan substituere. Jeg forestiller mig, at man, når man kommer videre i processen, i hvert fald sikrer sig, at det til biler og til den øvrige trafik med diesel og benzin vil være oplagt, at der i større byområder kommer til at stå standere, hvor det er muligt, ligesom man har det i USA, at tanke med disse blandinger.

Men jeg er fuldstændig klar over, at hvis det trækker ud i ret mange år længere, vil det blive et af de nye EU-lande som Østrig, og det vil blive Frankrig, der løber med den produktionskapacitet, som der i Blair House-aftalen er afsat til