

udviklingen nøje, og jeg kan tilkendegive over for hr. Touborg, at regeringen agter at foretage grundige samfundsøkonomiske og miljømæssige analyser af anvendelsen af biobrændstoffer på dette område, ligesom regeringen gerne fremlægger en statusbeskrivelse af de igangværende projekter under forsøgsprogrammerne for biobrændstoffer. Endelig er regeringen indstillet på at diskutere behovet for en eventuel justering af programmet. De tilsagn kan jeg sagtens give hr. Touborg.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Man kan jo blive helt forskrækket, når man bliver konfronteret med, at vi skulle have brugt miljøargumentet som hovedargument. Jeg skal ikke gentage hele min ordførertale, men der var faktisk fem gode argumenter for at sætte dette projekt i gang. Men vi lægger ikke skjul på, at det også er for at sikre beskæftigelsen i landbruget osv. – det synes vi faktisk er ret vigtigt – frem for bare at nedlægge arbejdspladser i det danske landbrug og følgeindustrien.

Men med hensyn til diskussionen om, hvorfor det er bedre at benytte afgiftsfritagelse i stedet for tilskud, har vi i øjeblikket et skoleeksempel på, hvor galt det går, når man bruger det tilskudselement, Folketinget har vedtaget, nemlig det med tiøren til kraftvarmeværkerne, så man med 30 pct.s statstilskud osv. kunne begynde at udbygge den industrielle kraftvarme. Med alt dette regnede man med, at der rigtig kunne komme gang i tingene.

Nu har vi problemerne, nu er der en overproduktion af strøm, som ingen rigtig ved hvad man skal gøre ved, og elværkerne råber vagt i gevær osv. Hvis man bare giver tilskud til produktion af ætanol og biobrændstoffer, risikerer man, at det står i tønder og dunke og tanke rundt omkring, uden at der er nogen aftagere til det.

Formålet med at benytte afgiftsfritagelse er jo at få skabt nogle kanaler helt ude fra, hvor planten høstes, og frem til, at der er en, der hælder brændstoffet på en bil, og dem får man ikke skabt ved, at der er nogle embedsfolk, der subsidierer det, fordi de har nogle gode venner, som de skal have givet nogle tilskud til, det gør man udelukkende ved at åbne sluserne hele vejen igennem.

Derfor har fru Elisabeth Arnold da ret i, at det er underligt at starte dér, hvor det slutter, nemlig ved at fjerne afgifterne. Skulle vi ikke hellere

starte med at finde ud af, om vi skal dyrke afgrøderne eller ej?

Men der skal åbnes for disse kanaler, så ætanolet kan finde vej frem til tankene, og det gør man bedst ved at fjerne afgifterne og ikke ved at lade nogle embedsmænd give tilskud på forskellige niveauer undervejs, for så risikerer man, at der opstår flaskehalse, eller man risikerer, at der opstår deciderede blokeringer, fordi der måske slet ikke er kunder til de varer, man subsidierer ved indgangen til systemet.

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg vil afstå fra at gentage min ordførertale fra dengang, da vi behandlede forslaget i sidste samling, men kernen i dette her er jo spørgsmålet om CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken og dermed også den miljøskadelige effekt af trafikken.

Vi har i Enhedslisten et trafikudspil, hvor vi peger på tre målsætninger for at løse det spørgsmål:

Det første er nedbringelse af det samlede transportbehov, hvor en sparet liter benzin giver et bedre miljø end en kørt kilometer, uanset hvad det er for et brændstof.

Det andet er at få flyttet persontransporten fra individuelle løsninger til kollektive løsninger og flyttet godstransporten fra lastbiler til skinner og hav.

Endelig som det tredje effektivisering og anvendelse af nye brændsler, og det er nok så vigtigt, for uanset hvor meget vi sparer i transportsektoren, og uanset hvor meget vi omlægger den, er vi også nødt til at omlægge brændstoffet. Det er også vigtigt, og det er på dette område, dagsordenen i dag spiller ind.

Fra Enhedslistens side peger vi på, at biobrændslerne ikke er løsningen, og det skyldes, at forureningen flyttes fra bilerne til landbruget. Jeg vil i den forbindelse spørge både hr. Kristen Touborg og hr. Peter Hansen-Nord, hvordan man egentlig dyrker raps uden at bruge sprøjtemidler. Det næste er, at CO<sub>2</sub>-effekten er yderst begrænset. Det fremgår af en redegørelse fra Noah, som jeg også fremlagde ved sidste behandling, og derfor vil jeg ikke gå ind i den.

For os at se er den eneste miljørigtige løsning på lang sigt, at hele transportsektoren skal omstilles og anvende sol og vind som primær energikilde, og her tænker jeg ikke på medvind på cykelstierne, selv om det selvfølgelig kan hjælpe, men jeg tænker på, at sol og vind er energikilder, og at de omsættes til brint, som er det, der er energibærende.