

Men hvis man skal se på, hvad det fremsatte lovforslag har haft af medfart eller modfart på den netop afholdte høring, så kan vi ikke se, at der var nogen massiv opbakning til at satse på biobrændslerne. Bilfolket talte om motoroptimeringer, men som det også tydeligt fremgik, bliver disse effektiviseringer ædt op af større og kraftigere biler. Miljøeffekten har derfor hidtil været og vil fortsat være lig nul for en gennemsnitsbil, samtidig med at bilparken vokser og dermed den samlede forurening fra bilerne.

Efter vores opfattelse er der ingen vej uden om, at bilernes brændstoffer skal omlægges til at være baserede på sol og vind, og som vi hørte i den omtalte høring, er brint det mest interessante perspektiv, som jeg kraftigt vil opfordre til at vi ser mere på herhjemme. Jeg vil læse op, hvad miljø- og energiministeren i et svar til Miljøudvalget skrev herom i besvarelsen af spørgsmål 229, alm. del:

»Der er næppe tvivl om, at brint på lang sigt vil være et interessant brændstof. Eneste forbrændingsprodukt er vanddamp. På grund af lavere temperatur ved forbrændingen vil dannelsen af kvælstofoxider ud fra luftens ilt og kvælstof også være mindre end ved benzin og diesel. Det må dog tages i betragtning, at der ved produktion af brint, som er meget energikrævende, kan forekomme betydelige udslip af forurenende stoffer.«

Det, der henvises til, er selvfølgelig, at brint-bilen først har en positiv miljømæssige effekt på et tidspunkt, hvor man også fremstiller brinten på en forsvarlig måde, dvs. ved hjælp af vedvarende energi.

Nu ved jeg godt, at vi ikke kan omstille til brint fra den ene dag til den anden. Det tager tid at opbygge den energisektor, som er forudsætningen for, at brinten produceres CO₂-frit, men i parentes bemærket løser brintproduktionen også problemet i den senere tids debateme: overløbsstrøm.

I overgangsfasen til den brintforsynet transportsektor vil vi pege på anvendelse af naturgas. Der er en kendt teknologi, som kan videreføres i brintteknologien. Det vil sige, at man ikke foretager investeringer, der ikke har et langsigtet perspektiv. I det førnævnte svar til miljø- og energiministeren om naturgas står der:

»Allerede i dag har man en vis erfaring med anvendelse af naturgas som motorbrændstof. Omkring 700.000 køretøjer er i drift i lande som Canada, Italien og New Zealand. Specielt som brændstof i busser i stedet for diesel synes

naturgassen interessant. Der er ingen partikeludslip, og udslippet af reaktive kulbrinter er lavt. Kombineret med en trevejskatalysator vil det være muligt at reducere udslippet af kvælstofoxider og totalkulbrinter til et meget lavt niveau. Sammenlignet med diesel forventes en mindre forøgelse af udslippet af drivhusgasser.«

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

Hr. Hindrup Andersen havde et direkte spørgsmål til mig, der lød: Hvordan vil man undgå at anvende pesticider, hvis man skal dyrke raps? Hvis hr. Hindrup Andersen nu havde lyttet godt efter, hvad jeg sagde i min indledende ordførertale, så ville han have hørt, at jeg sagde: »uden kunstgødning og principielt uden pesticider«. Og det principielle ligger i, at der ikke skal anvendes pesticider i almindelighed. Men hvis der bliver et meget massivt sygdomsangreb, kan det blive nødvendigt, at man efter en forudgående bedømmelse af marken af en landbrugs-konsulent får lov til at anvende begrænsede mængder pesticider.

Det andet, jeg vil sige, er, at hele dette system bygger på en ekstensiv dyrkning af brakarealerne. Derfor vil der naturligvis være et mindre udbytte; det er der ingen grund til at lægge skjul på. Jeg ved, at hr. Hindrup Andersen anser sig selv for at være ekspert på dette område, men jeg har spurgt andre eksperter, og de har sådan set ikke givet udtryk for nogen særlige problemer i forbindelse med at anvende pesticider i meget begrænset omfang.

Peter Hansen-Nord (V):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg starte med at sige tak for de indlæg, der har været, og jeg fornemmer også af skatteministerens to indlæg, at der da er sket lidt. Det er ikke store, revolutionerende ting, for man tænker selvfølgelig traditionelt – det gør man, når man er socialdemokrat – men der var lidt mere med denne gang, end der var sidste gang.

Der er selvfølgelig et par ting, som skatteministeren fremfører, som jeg har hørt før, og som jeg også har forsøgt at tilbagevise som ikke nødvendigvis rigtige. Og den tankegang, at det hele skal foregå med pilotprojekter og højt- og fastlønnede akademikere, der skal finde ud af, om det her er godt eller skidt, er altså ikke udtryk for den intensitet, som forslagsstillerne bag dette beslutningsforslag havde tænkt sig. Vi tror som sagt, at det kommercielle marked og private