

Det vil altså sige, at midlerne – provenuet af transportfradraget og benzintilskuddet – skal kanaliseres fra statskassen til en gigantisk indsprøjtning for at få folk over i den kollektive trafik. Hvis man bare forestiller sig, at halvdelen af dem, der har transportfradrag, betragtede det her som en fordelagtig situation, var man kommet langt uden at have generet de folk, der i hvert fald i dag er nødt til at have et transportfradrag for at kunne fastholde deres arbejde.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Hr. Bent Hindrup Andersen og Enhedslisten begår jo den samme fejl som regeringen: Hr. Hindrup Andersen tror ikke på sin egen politik.

Når hr. Hindrup Andersen beregner, hvilket provenu disse ekstra afgifter på benzin vil indbringe, tager hr. Hindrup Andersen udgangspunkt i, at benzinforbruget vil være uændret. Men formålet med det var vel, at benzinforbruget skulle falde, og så kan man jo ikke regne med, at provenuet er uændret, eller at antal solgte liter er uændret. Det var den ene ting.

Den anden ting drejer sig om Enhedslistens markedsføring i dag af spørgsmålet om brintdrevne biler. Det var jo en drøm, man havde i begyndelsen af 1980'erne, hvor bl.a. de tyske Daimler/Benz-fabrikker installerede disse anlæg i over 100 køretøjer lige fra de største lastbiler til små Mercedesbiler. På Risø har Institut for Metallurgi været involveret i disse metalhybrider, der skal oplagre disse brintenergier. Problemet er bare, at for at den flaske, der skal være med, skal være sikker, så den ikke eksploderer under trafikuheld, skal den veje mellem 600 og 800 kg, og det vil sige, at det bliver en bil af en helt anden konstruktion – en meget tung bil – man får ud af det, og så bliver brændselsøkonomien ikke særlig hensigtsmæssig.

Man har visse steder i USA afprøvet anlægget i bybusser for at se, om det kunne have nogen effekt, og konklusionen er alle steder, at det ville være herligt, hvis det kunne lade sig gøre at frembringe brinten billigt og man kunne have et billigt distributionssystem. Problemet er bare, at brint er endog overordentlig eksplosiv. Bare den blandes med ilt, eksploderer den, og derfor er de tankstationer, tankanlæg, flaskesystemer osv., der skal til, meget, meget kostbare. Og dertil kommer, at omkostningerne ved at fremstille brint er meget store, medmindre det sker ved elektrolyse.

Jeg har selv for mange år siden troet, at det var en mulighed, men vi må desværre konkludere i dag, at det er altså ikke noget, der ligger sådan lige for, og det er slet ikke noget, der kan reducere mængden af forbrugt benzin i Danmark med noget, der bare nærmer sig procenter.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil gerne svare hr. Kim Behnke og først med hensyn til afgiftsprovenuet. Vi nævner størrelsesordenen 300 mio. kr. ud fra, at det vil være 350 mio. kr. i starten og falde til 250 mio. kr. over en periode. Hr. Kim Behnke har ret i, at hvis de ting, vi laver, har værdi, skulle de gerne reducere benzinforbruget med ca. 10-20 pct. i år 2005. Større ambitioner har jeg ikke, men det er også et vigtigt skridt at få det startet.

Det, hr. Kim Behnke trækker frem til sidst, er fremtiden og visionen om den rene bil og den rene produktion af et drivmiddel, der kan svare sig. Der har været en konference herinde, som jeg ikke ved om hr. Kim Behnke var med til, og det går altså fremad. Jeg er godt klar over, at det ikke er noget, der står lige for døren med hensyn til at løse problemet med brint, og jeg synes, hr. Kim Behnke skulle være med til at prøve at forcere den udvikling, når han siger, at han også selv engang har syntes, at det er rigtigt. Og det er jo rigtigt: Det er den eneste virkelig rene forbrænding, man kan få, og det er en udmærket ting.

Det, vi påtænker, er, at man kunne udvikle naturgasmotorer, som efterhånden kan danne skole, og også få en del brint ind, så jeg mener, der er udmærkede muligheder for, at vi også her i Danmark kan sætte fokus på det og bygge videre og speede op.

Ole Donner (DF):

CO₂-udslippet skal nedbringes. Det synes vi i Dansk Folkeparti er en god idé, og derfor synes vi også, det er godt, at man undersøger de forskellige muligheder for det og holder øje med, at det ikke bliver værre.

Men man skal også passe på ikke at lade sig skræmme af fremtidsforskere, der fortæller, hvordan verden vil se ud i år 2030, og hvor mange procenter der vil være af det og det. Jeg minder om, at for 100 år siden sagde fremtidsforskerne, at København ville gå til i hestepærer i 1940. Det kom jo ikke til at holde stik, for så kom bilen, og så skete der så mange andre ting, og det samme kan såmænd også ske inden år 2030.