

ligt at producere biobrændstoffer i mængder, der kan erstatte det nuværende olieforbrug.

SF's strategi er at skabe et såkaldt pusterum, hvor teknologier, der ikke lægger beslag på jord, kan udvikles, mens man i en periode bruger biobrændstoffer. Enhedslisten frygter, at strategien giver anledning til store investeringer i anlæg og afgrødeproduktion, som industrien og landbruget vil forlange forrentet fuldt ud, og som det derfor ikke vil være muligt at afvikle igen med den nødvendige hastighed. Andre aspekter er mangel på tilskyndelse til at begrænse brændstofforbruget i transportsektoren, som kan være en endnu mere effektiv strategi til at begrænse forureningen og CO₂-udledningen.

Sidst men ikke mindst er Enhedslisten ikke enig med forslagsstillerne i, at import af biobrændstof fra f.eks. Brasilien er ønskelig. Målet må være at mindske Danmarks økologiske fodaftryk og ikke at lægge beslag på store landbrugsarealer andre steder i verden, hvor dyrkningen af biobrændstofafgrøder også mindsker den biologiske mangfoldighed og øger uligheden. De svenske erfaringer viser endvidere, at prisen på bioætanol fra Brasilien er langt lavere end i EU, hvilket begrænser den lokale produktion.

Et *mindretal* i udvalget (S, RV og SF) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget vil arbejde aktivt for at øge andelen af biobrændstoffer, som kan erstatte benzin og diesel til transportformål. Dette kan blandt andet ske ved at styrke efterspørgslen og dermed motivere producenter og benzinselskaber til at udvikle den nødvendige og fremtidssikrede teknologi samt ved at investere langt mere offensivt i den offentlige forskning, end regeringen hidtil har lagt op til.

Det er imidlertid afgørende, at der er tale om brændstoffer, der er produceret med et positivt energi- og miljøregnskab. Det kan bl.a. ske gennem brug af restprodukter som eksempelvis halm, andet organisk affaldsmateriale, spildvarme og overskydende el fra vedvarende energi (VE).

Der skal investeres langt mere i forskning og udvikling af disse teknologier, som også har store vækstpotentialer på de internationale markeder. Eksempelvis tegner mulighederne for at integrere vindkraft og biomasse på kraftværker med produktion af drivmidler til transportsektoren,

som f.eks. Elsams VEnzin-vision, meget spændende perspektiver.

Regeringen har kun en »0,1-procent-vision« på dette område. Det er uambitiøst og langt fra det EU-direktiv, som Danmark bør opfylde. Danmark skal som minimum leve op til EU-direktivet.

Biobrændstoffer kan i fremtiden give et væsentligt bidrag til løsningen af såvel klimaproblematikken som forsyningssikkerheden. Det nye danske energiselskab har alle muligheder for at være omdrejningspunktet for en satsning på biobrændstoffer og udvikling af VE-baseret produktion af drivmidler til transportsektoren. Det indebærer positive rammer for en markedsmodning af teknologierne ikke bare indenlands, men også med henblik på opbygning af en eksportindustri med et kæmpepotentiale.

Socialdemokratiet finder, at beslutningsforslaget tager fat på en række af disse væsentlige udfordringer, og vil derfor stemme for beslutningsforslaget.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget har noteret sig, at transport- og energiministeren indirekte har tilsluttet sig punkt 2 i beslutningsforslaget om, at der afsættes F&U-midler til udvikling af biobrændstoffer på basis af restprodukter og affald (såkaldte 2.-generations-teknologier). Det er sket med ministerens pressemeddelelse om, at der vil blive afsat 200 mio. kr. til udvikling af biobrændstoffer, hvilket SF finder særdeles positivt.

Det indgår i ministerens udmelding, at han forventer, at private investorer vil supplere de offentlige midler. Efter SF's mening vil det fremme de private investorers interesse, hvis man samtidig beslutter sig for en obligatorisk tilsætning af biobrændstof til benzin og diesel. Det vil være et klart signal til markedet om, at Danmark er indstillet på at anvende biobrændstoffer i transportsektoren nu, og dermed øge mulighederne for, at også private investorer i den fortsatte udvikling af produkterne. SF opfordrer derfor regeringen til at blive mere proaktiv på området. Biobrændstoffer produceret med 1.-generations-teknologier er ikke CO₂-neutrale, men giver alligevel et bidrag til nedbringelse af transportsektorens konstant stigende udledning af CO₂. Udledningen ligger i dag 24 pct. over udledningen i 1990. Perspektivet er selvsagt at komme videre fra 1.-generations-teknologierne. Sigtet er bio-