

noget her. Det kunne vi bruge som et redskab til efterfølgende at løse det problem, vi står over for.

Eftertiden vil dømme os hårdt, hvis ikke vi gør noget, mens tid er. Det er det, det her forslag lægger op til. I udvalgsarbejdet vil jeg skamride de positive signaler, der har været, og så prøve at få lavet et praktisk forsøg, selv om det så bliver noget mindre end det, det her beslutningsforslag lægger op til. Det er o.k., bare vi kommer i gang, bare vi får lavet et eller andet, så vi har et redskab til at løse fremtidens problemer.

Så jeg takker for den mange steder positive holdning og håber, at vi kan komme positivt videre med det her.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 41:

#### Forslag til folketingsbeslutning om biobrændstoffer til vejtransport.

Af Anne Grete Holmsgaard (SF) m.fl.  
(Fremsat 17/11 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Tak for forslaget fra Socialistisk Folkeparti.

Transportsektoren er i dag næsten helt afhængig af olie. Transportsektoren bidrager derved i høj grad til vores samlede afhængighed af fossile brændsler og til den aktuelle bekymring for energiforsyningsikkerheden. Udfordringerne

understreges også af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip og de seneste års stigning i oliepriserne.

Der skal ikke herske tvivl om, at regeringen ser et stort behov for at udvikle alternativer til olie i transportsektoren. Det vil være et vigtigt element i en langsigtet energistrategi. Der er fokus på forsyningssikkerhed, miljø og klima samt vækst og erhvervsudvikling. Regeringen har derfor sympati for intentionerne bag forslaget og bestræbelserne på at udvikle alternativer til olien.

Den store udfordring er dog, at biobrændstoffer i dag er en relativt dyr vej til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og mindske olieafhængigheden. Samtidig er miljøfordelene og de nødvendige råvarer relativt begrænsede. Det forhindrer, at olieafhængigheden for alvor alene kan afhjælpes ved brug af biobrændstoffer, som vi kender dem i dag. Det kalder på et langt sejt træk.

Kl. 17.05

Vi skal have udviklet teknologier, der kan bane vej for en mere perspektivrig og udbredt brug af biobrændstoffer i fremtiden. Mere miljøvenlige og omkostningseffektive teknologier, som på sigt kan klare sig på markedsvilkår, er den eneste mulige vej til en mere udbredt anvendelse af biobrændstof.

Regeringen satser derfor markant på at styrke en teknologiudvikling, der kan reducere omkostningerne, øge miljøfordelene og gøre anvendelsen af affald og restprodukter som råvarer mulig. Det er en langsigtet satsning, som allerede er i gang, og danske forskere og virksomheder er med helt fremme i udviklingen af nye teknologier.

Også i Europa-Kommissionens strategiske energiredegørelser er der fokus på en forstærket udvikling af nye og mere effektive teknologier til fremstilling af biobrændstoffer. Det er et indsatsområde ud af mange, som vi har været fælles om at pege på i det ret omfattende danske EU-inds spil, som et bredt flertal i Folketinget stod bag.

Jeg hæfter mig ved, at der i debatten herhjemme og internationalt er bred enighed om at styrke forskningsindsatsen på området. Det er et væsentligt og fælles udgangspunkt. Det, der skiller os, er især spørgsmålet om, hvor meget vi skal satse på biobrændstoffer produceret med dagens teknologi, det kan man vel koge det ned til.

Med B 41 opfordrer SF regeringen til at påbyde olieselskaberne at erstatte 5¼ pct. af olieforbruget i transportsektoren med biobrændstoffer