

sent, hvis man kommer fra Aalborg, end hvis man kommer fra Næstved til København, for at tage et eksempel. Så det synes jeg også skal ind i vores overvejelser.

Det skal også ind i vores overvejelser, om man er pendler, for så er det jo simpelt hen et spørgsmål om at finde ud af og have en bevisbyrde for, hvornår man kommer for sent, uden at det skal være for administrativt bøvellet, hvori mod den nemmeste måde at registrere det på f.eks. er, hvis man har en pladsbillet. Jeg kan sige – i modsætning til, hvad hr. Poul Henrik Hedeboes opfattelse er, han jo ikke har hørt de forhandlinger, der er – at begrebet en halv times forsinkelse altså i allerhøjeste grad indgår i den oversigt, som DSB selv har spillet ud med.

Så det er ikke således, at 1-times-grænsen er en nedre grænse. Den går fra en halv time og op til tre timer, og den går fra en kompensation på 25-50 pct. op til 100 pct. Så det er altså ikke sådan, at noget er sort eller hvidt her. Jeg synes, at de forhandlinger, der er i gang, er gode, og jeg lover at være meget åben omkring dem, sådan at borgerne, som benytter togene, og som har haft grund til at være utilfredse i det sidste halve års tid, præcis ved, hvad det handler om.

Kl. 14.35

Så er der spørgsmålet om ankenævnet for at tage det til sidst. Der er det således, at EU behandler sagen i øjeblikket. Den skal inden for en overskuelig fremtid behandles i Europa-Parlamentet, og vi siger mod, at ankenævnet skal træde i kraft allersenest, og jeg gentager *senest* 1. januar 2007, altså kort efter at selve ordningen er trådt i kraft. Jeg siger allersenest. Det kan være, det er samme dag, hvis EU får gjort sig færdig, men der er altså et meget kort spænd derimellem.

Så jeg tror på, og jeg kan høre på det, der er sagt i dag, at vi finder en yderst acceptabel og fornuftig løsning.

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

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør ind-

sigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*).
Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:

Forslag til folketingsbeslutning om mindre afhængighed af olie i transportsektoren.

Af Marie Fugl (SF) m.fl.

(Fremsat 27/10 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Tak for forslaget fra Socialistisk Folkeparti. Det giver mig nemlig anledning til at præcisere regeringens politik vedrørende biobrændstoffer til transport.

Transportsektoren er i dag næsten helt afhængig af olie. Det indebærer miljøproblemer, ikke mindst i form af CO₂-udslip. Desuden giver det anledning til overvejelser om den langsigtede energiforsyningsikkerhed, som understreges af de seneste års stigning i oliepriserne. Regeringen har derfor sympati for intentionerne bag forslaget og bestræbelserne på at udvikle et alternativ til olie i transportsektoren.

Derfor støtter vi også aktivt disse bestræbelser, og vi har allerede sat et arbejde i gang med at undersøge, hvordan vi konkret kan styrke indsatsen. Jeg tror egentlig, at vi alle er enige i det fornuftige i at styrke forskningsindsatsen på området, og at diskussionen først og fremmest står om den hensigtsmæssige rækkefølge og tempoet i initiativer, der fremmer anvendelsen af biobrændstoffer.

Når vi taler om anvendelsen af biobrændsler og vedvarende energi i det hele taget, vil jeg gerne understrege, at Danmark her er et af de førende lande i EU i modsætning til det indtryk, nogle forsøger at skabe. Således kommer 11 pct. af vores energiforbrug fra biomasse mod 4 pct. i hele EU. Det synes jeg skal siges klokkeklart. Regeringen har desuden positive forventninger til et øget bidrag fra biomasse og anden vedvaren-