

er derfor det, vi har gjort. Jeg håber da meget på, at det her område er et dem, der kan blive drevet frem, men jeg vil altså ikke skyde med spredning. Jeg vil gerne være sikker på, at vi rent faktisk når nogle fremtidssikrede løsninger, og så må jeg min unge alder til trods tøjle min utålmodighed.

Formanden:

Tak til fru Charlotte Dyremose. Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Ja, jeg er jo knap så ung, så jeg vil forsøge at tage et andet udgangspunkt – det er måske også derfor, jeg har et andet udgangspunkt – nemlig at jeg er glad for det forslag, SF har fremsat. Det er et forslag, vi kan støtte varmt fra radikal side, og det er det af helt indlysende årsager.

Enhver, der har fulgt udviklingen i verden over de sidste 3 år, kan ikke være i tvivl om, at en af de helt store udfordringer, vi står over for både i Danmark og i Europa, er forsyningen af brændstoffer til vores transportsektor, det gælder både til at transportere vores arbejdskraft og til at transportere vores handelsvarer. Det, der er hele motoren i globaliseringen, om jeg så må sige, er jo transport, og når priserne på olie pludselig tredobles, og EU og Danmark ikke har nogen som helst alternativer til det, så er det, man kan undre sig over, at de allerførste spæde forsøg fra Kommissionens side på at koordinere en indsats for at løse det her problem i fællesskab er noget, som den danske regering overhovedet ikke interesserer sig for og dermed bliver kritiseret for og får påtaler for. Og så er det, den kan svinge sig op til, altså en målsætning på 0,1 pct. frem til 2010.

Hvad er så regeringens undskyldninger for ikke at gøre noget? Ja, den første undskyldning er, at planterne eller biomassen er bedre brugt til at lave biogas. Og det er jo rigtigt. Hvis kigger på energieffektivitet og CO₂-fortrængning alene, så er det jo en rigtig betragtning, at man får mere energi ved at lave biogas af de planter, vi har.

Vi havde en konference arrangeret af Teknologirådet forleden, hvor en repræsentant fra Europa-Kommissionen meget rigtigt sagde, at vi i virkeligheden i øjeblikket opererer på to energimarkeder: ét for olie og ét for resten. Olie er en helt selvstændig problematik, og det at finde alternativer til olien er en helt selvstændig energi-problematik. Den kan vi ikke blive ved med at lukke øjnene for, og derfor er det altså ikke et en-

ten-eller. Det er ikke enten biogas eller bio-brændstoffer. Det er et både-og, i særdeleshed hvis vi kan udvikle teknologier, der gør, at det er spildprodukter fra landbrugsproduktionen, vi kan udnytte her til biobrændstofferne. Men for at den udvikling skal ske, ved vi jo af smertelig erfaring, at det kræver både forskning og udvikling og også et marked, hvor vi kan afprøve de produkter, vi har.

Det andet er så, og det har både ministeren og regeringsordførerne og Dansk Folkeparti nævnt igen og igen, at det her må forberedes, det må undersøges, det skal udvalgsbehandles osv. Det er jo et klassisk greb i politikkunst, at når man ikke bryder sig om noget, så kan man skyde det til hjørnespark.

Det er jo rigtigt. Jeg noterer mig, at vi er blevet lovet, at det her Biobrændstofudvalg nu skal barsle inden for det nuværende år, og det er jo dejligt, at det trods alt ikke skal tage længere tid, men man kan spørge sig selv: Når nu regeringen som en af sine første heroiske gerninger skar hele det her program ned til sokkeholderne, føler man sig så ikke, når man nu ser, at priserne på olie bliver tredoblet i løbet af 3 år, lidt forpligtet til måske også at genoprette det lidt hurtigere og indskibe Danmark på den vogn, som er EU, som gerne vil køre lidt hurtigere end de andre, i stedet for absolut at være nummer sjok?

Kl. 16.10

Hvis bare det var sådan, at regeringen affærdigede dette forslag, fordi den havde et bedre forslag, fordi den vil lave effektive transportbesparelser, f.eks. ved at indføre kørselsafgifter på tunge køretøjer, som stort set alle lande i Europa er i gang med. Danmark skal igen være nummer sjok.

Hvis bare det var sådan, at regeringen havde lyst til at lave en omlægning af bilregistreringsafgifterne, som favoriserede miljøvenlige biler – det får vi at vide at der også er lavet udvalgsarbejdet om, de har arbejdet i 4 år, og jeg håber ikke, at de skal arbejde 4 år til – hvis man ligesom kunne signalere tydeligt, at her ville man virkelig lave noget, der battede. Men når man kigger på, hvordan regeringen i øvrigt håndterer miljøzoner i de store byer og på hele transportområdet, må man sige, at regeringen på dette område er utrolig konservativ, og det er desværre i den sammenhæng ikke et plusord. Der sker simpelt hen ingenting på transport- og energiområdet.

Jeg synes ikke alene, at det er ærgerligt, jeg tror også, at det er noget, som selv den nuværen-