

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Beslutningsforslaget er en revideret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 20 fra folketingsåret 2005-06 (se Folketingstidende 2005-06, forhandlingerne side 3626, tillæg A side 1184 og 1186 og tillæg B side 1348).

Energiforbruget vokser kraftigt i transportsektoren, og det samme gør udledningen af drivhusgasser og andre miljøskadelige stoffer fra trafikken, der kører, flyver og sejler næsten udelukkende på olie. De små gevinster i energieffektiviteten i nye bilmodeller spises op af væksten i transportarbejdet og af tendensen til, at biler bliver større og tungere. Fra 1990 til 2004 steg udslippet af CO₂ fra transportsektoren med 23 pct. Det Internationale Energiagentur (IEA) gør desuden opmærksom på, at transportsektoren på globalt plan nu er den næststørste kilde til CO₂-udledning (24 pct.) med en vækst på 28 pct. i perioden 1990 til 2004. Sagt med andre ord: Det bliver sværere og sværere at få den samlede udledning af drivhusgasser ned, hvis der ikke sættes ind over for transportsektorens stigende udledning, og det bliver vanskeligere for hvert år, hvor der ikke gøres noget. For at få udledningen ned er det nødvendigt med flere forskellige tiltag: Krav om, at nye biler kører længere på literen; betalingsringe, der kan holde en del af trafikken ude af de store byer; afgifts-differentiering, der motiverer til at købe biler, der kører langt på literen; bedre kollektiv trafik; kampagner for mere energirigtig kørsel; bedre vilkår for cyklister og gående, så en del af de korte (brændstofsugende) ture udskiftes med muskelkraft; og udskiftning af olie med andre brændstoffer.

Dette beslutningsforslag handler om et af de nødvendige tiltag: Udskiftning af en del af olieforbruget med biobrændstoffer. Biobrændstoffer kan skaffe et pusterum i en mellempriode frem til det tidspunkt, hvor olien og forbrændingsmotorerne kan erstattes med brændselsceller og nulemissionsteknologier med el og brint som energibærere i hovedparten af transportarbejdet.

Forslagsstillerne er klar over, at transportsektorens miljøproblemer ikke alene kan løses ved anvendelse af biobrændstoffer. Men da biobrændstoffer i større eller mindre grad er CO₂-neutrale, kan de bidrage til at begrænse transportsektorens belastning af miljøet. Påbud om at tilsætte biobrændstoffer vil desuden skabe et marked, der kan sætte skub i udviklingen af andengenerationsbiobrændstoffer produceret af biologiske restprodukter som halm, majsstokke, flis og affald fra industri og husholdninger.

De to største producenter af enzymer til andengenerationsbiobrændstoffer er de danske virksomheder Novozymes og Danisco. Der er på nuværende tidspunkt to forsøgsanlæg herhjemme, ligesom Danmark har meget kompetente forskningsmiljøer, der arbejder inden for området. Beslutningsforslaget skal derfor også ses som et forslag om at styrke Danmark som et land, der har den politiske vilje til at bakke op om udviklingen af nogle af fremtidens grønne teknologier til gavn for såvel miljøet som udviklingen af nye arbejdspladser og eksport af grønne teknologier.

Forslagsstillerne godtager med andre ord ikke argumentet om, at vi skal vente med at tilsætte biobrændstoffer, indtil vi har andengenerationsteknologierne grydeklare. Konsekvensen af denne form for strategi er, at teknologiudviklingen enten vil gå meget langsomt eller – mere sandsynligt – flytte til udlandet, hvor investorer nærmest står i kø for at investere i biobrændstoffer. Herved mister Danmark en mulighed for at være blandt de lande, der kan betegnes som »first mover«, hvilket vil være dumt. Anvendelse af biobrændstoffer forudsætter desuden, at infrastrukturen kommer på plads, og her er der ingen grund til at vente på næste generation af brændstoffer, da der er tale om stort set den samme infrastruktur, hvad enten vi taler om første- eller andengenerationsbrændstoffer.

Forslagsstillerne godtager heller ikke argumenterne om, at udviklingen må komme i kraft af, at olieselskaberne selv vælger at udbyde biobrændstoffer. Statoil valgte i foråret 2006 at udbyde benzin med tilsætning af 5 pct. bioætanol under navnet Bio 95. Bio 95 sælges