

bæredygtighedskriterier end dem, det faktisk blev tilfældet at man fik.

Biobrændstof er jo som sådan en udmærket ting, under forudsætning af at det er produceret steder, hvor man ikke i stedet for kunne producere fødevarer, som er af stor værdi, bl.a. for de mennesker, som jo savner dem, men også under forudsætning af at det er produceret under forhold, som er ordentlige for de mennesker, som står for produktionen.

Sidst, men ikke mindst, er det vigtigt, at der er en god egentlig – hvad skal man kalde det? – miljøenergi i det at bruge biobrændstof. Og vi vil gerne i udvalgsarbejdet se på de beregninger, som bør ligge til grund for den her lovgivnings vedtagelse, herunder også på lovgivningens formål.

Lovgivningens formål er fastsat til at være, at: »... fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer til landtransport med henblik på at bidrage til opfyldelsen af Danmarks internationale klimaforpligtelser.«

Det skulle jo meget nødig blive til, at så er det ligegyldigt, om det hæmmer andre landes opfyldelse af internationale bioklimaforpligtelser, fordi den negative del af CO₂-regnskabet foregår i udlandet i stedet for hos os selv. Det er en af de ting, som vi gerne vil drøfte i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Vi håber også, at ministeren kan redegøre for, at det er teknisk muligt at gennemføre lovforslaget – vi har set på det notat, som Teknologisk Institut lavede om, hvor meget energiindhold der kan være med det nuværende forbrug af benzin og diesel – herunder selvfølgelig også for, om der er ordentlige garantier for, at det for nye og ældre biler er godt at køre på biobrændstoffer. Al den slags har vi fra radikal side overhovedet ingen mulighed for at gå ind i eller for at vurdere. Derfor er det selvfølgelig væsentligt for os, at ministeren tager på sig at sige, at det kan lade sig gøre både på hele fremsøringssiden, og for de biler, der skal bruge biobrændstoffer.

Vi ser derfor frem til lovbehandlingen for at få afklaret en lang række af de spørgsmål, som bør stilles både om lovens formål, om de tekniske ting, og sidst, men naturligvis ikke mindst om, om det her virkelig er den bedste klimamæssige måde at bruge biostoffer på.

Som en tidligere ordfører har været inde på, er det meget svært i øjeblikket at sige, hvilken teknologi der vil vinde. Vi skal i hvert fald ikke gøre os til dommere over det på nuværende tidspunkt. Der vil formentlig i en rum tid

fremover stadig væk være motorer, som kan køre på forskellige typer af biobrændstoffer. Men der er stadig væk meget, der tyder på, at det er elektriciteten, der kommer til at være den egentlige drivkraft i fremtiden, når det kommer til transport. Derfor tror vi også, at man skal være forsigtige og præcise, når man vedtager lovgivning af den her type, så man ikke kommer til at skade klimaet mere, end man gavner det, fordi alternativerne rent faktisk vil være mere tillokkende.

Så vi ser frem til udvalgsbehandlingen, men også til ministerens redegørelse for lovforslagets praktiske gennemførelse.

Kl. 15:36

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 15:36

Per Clausen (EL):

Når man lytter til denne debat, er der jo ikke nogen tvivl om, at den forskel, der har været på Enhedslistens holdning til biobrændstoffer, og den holdning, som er den almindelige i Folketingssalen, er blevet reduceret ganske væsentligt i løbet af de sidste 2-3 år. Og det betragter jeg sådan set kun som positivt.

Jeg skal også i min tale måske komme med et lille bidrag til en lille bevægelse fra Enhedslistens side, for med de tilkendegivelser, der her er kommet fra en række ordførere, mener jeg faktisk, at vi vel er i den situation, at vi skulle have en mulighed for at få fokuseret på det, der er det vigtige, nemlig 10-procents målsætningen i år 2020, som det, der ligesom er det, der er målsætningen. Så er spørgsmålet jo, om man skal sætte gang i noget, som er en dårlig start på den løsning. Det er jeg meget enig i er værd at overveje.

Det er jo sådan, at når man ser på biobrændstoffer, er der i hvert fald mindst to alvorlige problemer, som det ser ud nu.

Det første er konkurrencen om jord til fødevarer. Det er klart, at man selvfølgelig kan løse det problem ved at inddrage den jord, der ikke bruges til landbrug, til at producere fødevarer på, og så kan man bruge den jord, man producerer fødevarer på, til at producere biobrændsel på. Men så kommer vi jo netop ind i det problem, som man ser i Brasilien og Indonesien, hvor man fælder store områder med regnskov for at få plads til de marker, hvor man skal dyrke biobrændstoffer – sådan har det været indtil nu. Med EU's nye bæredygtighedsregler bliver