

det sikkert sådan fremover, at man fælder regnskoven med henblik på at dyrke fødevarer, og så kan biobrændstofferne rykke ind de andre steder. Det får den absolut negative konsekvens, at CO<sub>2</sub>-reduktionen og dermed gevinsten bliver reduceret, og det skaber også nogle andre natur- og miljømæssige problemer.

Det er også det, som er et af kerneproblemerne nu. Hvis jeg ellers kan huske de diskussioner, der har været i Miljøudvalget og Europaudvalget rigtigt, tror jeg sådan set, at der i hele forløbet har været enighed om, at vi skulle have nogle skrappe bæredygtighedskriterier i EU. Og jeg tror sådan set, at afstanden i ambitionsniveau mellem mig og ministeren har været mindre, end den har været mellem ministerens oprindelige ambitionsniveau og det, der så kom ud af det. Det gør vel også, at vi burde kunne have en forholdsvis rolig debat om, hvordan vi håndterer de forpligtelser, der så ligger, og samtidig opnår den maksimale gevinst.

Når man kigger på det her lovforslag, synes jeg også, at man skal kigge på de udgifter, der er forbundet med det. Jeg ved godt, at det kan overraske nogen, at Enhedslisten begynder at tale bekymret om udgifter til omstilling fra fossile brændstoffer til andre brændstoffer; men man skal ikke lade sig overraske over, at det også kan komme på tale.

Pointen er jo – og det er også et argument for, at vi har kritiseret andre dispositioner, som har været meget omkostningsfyldte – at der er grænser for, hvor mange midler og ressourcer der er til rådighed i vores samfund. Så er spørgsmålet, om det er fornuftigt at anvende et forholdsvis stort beløb til den her omstilling, hvis man bedre kunne bruge de penge til en omstilling, der var mere perspektiv i. Vi deler fra Enhedslistens side fuldstændig det synspunkt; der er kommet frem om, at el også teknologisk har udviklet sig ganske eksplosivt i de senere år, hvad angår elbiler. Det synes vi i virkeligheden man skulle prioritere.

Bare til allersidst en lille, åben bemærkning. Vi har jo også tidligere været meget kritiske over for andengenerationsbiobrændstof, og det har vi været ud fra det synspunkt, at det, andre kalder affald, jo ganske ofte er en konsekvens af en absolut ikkebæredygtig produktion. Hvis man så gør sig afhængig af affaldet fra en ikkebæredygtig produktion for at få noget, som bilerne kan køre på, vil det jo styrke muligheden for, at denne ikkebæredygtige produktion bevares i fremtiden. Men når det er sagt, skal det jo ikke udeluk-

kes, at der kan produceres biobrændsel på affald, som kommer fra en produktion, som er bæredygtig, og som vi i hvert fald af den ene eller den anden grund er nødt til at opretholde. Når fru Anne Grete Holmsgaard f.eks. nævnte almindeligt affald, vil jeg sige, at der ikke er nogen tvivl om, at det også handler om at nedbringe affaldsmængden, men i den udstrækning, der er noget, skal det selvfølgelig bruges så fornuftigt som muligt.

Pointen er bare, at hvis man har nogle meget skrappe krav til, hvad det er, man vil satse på inden for andengenerationsbiobrændstoffer, og nogle meget skrappe krav til de miljømæssige konsekvenser, vil det jo aldrig blive den forkromede løsning på problemet med biltransport eller i det hele taget på problemet med den transport, der er på landjorden; så vil der skulle andre ting til, og så må man jo i givet fald finde de rigtige steder at bruge biobrændstof.

Kl. 15:41

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak til ordføreren. Klima- og energiministeren.

Kl. 15:41

**Klima- og energiministeren (Connie Hedegaard):**

Hr. Per Clausen kaldte den førstebehandling, vi lige har haft, for rolig. Man kunne også kalde den afbalanceret. Og den afspejler i virkeligheden den meget nøgterne tilgang, som vi vel mere eller mindre alle sammen har. Nu kunne jeg forstå her henimod slutningen af hr. Per Clausens indlæg, at selv hr. Per Clausen anerkender, at biobrændstoffer ikke er biobrændstoffer, man må skelne, og det er faktisk noget af det, der kan være meget fornuftigt.

Jeg skal ikke stå og trætte her en fredag eftermiddag med at opridse alle argumenterne; det har været nævnt, at verden har brug for nogle nye løsninger. Transporten er en af akilleshælene, når det kommer til CO<sub>2</sub>. Vi har brug for at blive mindre afhængige af olie. Vi ønsker os også mindre forurening fra transport osv. Og derfor er den her løsning med biobrændstoffer jo kommet på tale.

Jeg vil gerne sige, at det ikke er tilfældigt, at lovforslaget hedder lovforslag om bæredygtige biobrændstoffer, for det er jo lige præcis det, vi så går ind og lovgiver om. Det drejer sig ikke bare om biobrændstoffer i al almindelighed, det drejer sig om bæredygtige biobrændstoffer, som vi udmønter EU's målsætning om de 5,75 pct. i år 2010 med.