

Beslutningsforslag nr. B 68. Fremsat den 29. februar 2008 af Per Clausen (EL), Line Barfod (EL), Johanne Schmidt-Nielsen (EL) og Frank Aaen (EL)

## Forslag til folketingsbeslutning om et moratorium for biobrændstof

Folketinget opfordrer regeringen til at indføre et moratorium for biobrændstof. Det indebærer, at Danmark

- ikke vedtager lovgivning, der fremmer brug af biobrændstof i transportsektoren,
- ikke giver offentlige forskningsmidler til ny forskning i første generationsbiobrændstof og

- meddeler Europa-Kommissionen, at Danmark vil anvende reelt vedvarende energikilder til at opfylde EU's mål for besparelser i CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren og derfor ikke vil anvende første generationsbiobrændstoffer til formålet.

Moratoriet gælder i 5 år.

## *Bemærkninger til forslaget*

Biobrændstof er biomasse fra landbrugssektoren, der anvendes som drivmiddel i transportmidler. Landbrugsafgrøderne får uddraget sine sukkerstoffer eller olie, der omdannes til henholdsvis ætanol og diesel. Eller den rå olie kan hældes direkte i nogle motortyper.

I dag er der tale om brug af førstegenerationsbiobrændstoffer, hvor der anvendes simple metoder som destillation og presning af afgrøderne. I fremtiden vil det måske blive muligt at fremstille andengenerationsbiobrændstoffer rationelt. Andengenerationsbiobrændstoffer udvindes af biprodukter, som det er nødvendigt at bearbejde med enzymer.

Der fremkommer løbende flere oplysninger om konsekvenserne af at satse på at bruge biobrændstoffer. Disse oplysninger trækker vedvarende i retning af den konklusion, at biobrændstof ikke løser problemerne med for stor udledning af CO<sub>2</sub> og andre klimagasser fra energiforbruget i transportsektoren. Dertil kommer, at landbrugsjord og vand er stærkt begrænsede ressourcer, og det øgede pres på disse ressourcer skubber de socialt svageste væk fra adgangen til ressourcerne.

Senest har Europa-Kommissionens Joint Research Centre i et arbejdspapir bl.a. påpeget, at biobrændstoffers CO<sub>2</sub>- og drivhusgasbesparende effekter ikke kan dokumenteres<sup>1)</sup>.

Baggrunden for at lovgive om brug af biobrændstof i Danmark er, at Europa-Kommissionen i 2006 har vedtaget en EU-strategi for biobrændstoffer til transport, som pålægger Danmark at lave en målsætning for, at biobrændstofferne når en markedsandel på i første omgang 5½ pct. ved udgangen af 2010. På et rådsmøde (energi) den 28. februar 2008 behandlede man Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder, VE-direktivet, KOM (2008)19. Heri er kravet om brug af 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren åbent over for brug af VE-el i elbiler. En vedtagelse af dette direktiv må fjerne problemet med bindingen til biobrændstoffer i Europa-Kommissionens EU-strategi for biobrændstoffer til transport.

Folketinget førstebehandlede i januar 2007 et beslutningsforslag fra SF om tvungen iblanding af biobrændstof i benzin og diesel (beslutningsforslag nr. B 41 om biobrændstoffer til vejtransport). Beslutningsforslaget blev ikke vedtaget.

I løbet af foråret 2007 ændrede situationen sig, og i starten af sommeren vedtog regeringen den allokeringsplan, der udmønter, hvordan Danmark skal overholde Kyotoprotokollen. Danmark har forpligtet sig til i perioden 2008-2012 at reducere den årlige udledning af drivhusgasser med 21 pct. i forhold til den mængde drivhusgasser, Danmark udledte i referenceåret 1990. Danmark udledte i 2007 drivhusgasser svarende til 68 MT CO<sub>2</sub>-ækvivalenter. Af allokeringsplanen fremgår, at brug af biobrændstoffer i transportsektoren skal nedsætte Danmarks CO<sub>2</sub>-udledning med 0,5 MT CO<sub>2</sub> årligt.

Regeringen har meldt ud, at den i denne folketingsamling vil fremsætte et lovforslag om tvungen iblanding af en vis procentdel biobrændstof i benzin og diesel.

Samtidig har Europa-Kommissionen fremsat et forslag, der pålægger oliebranchen at reducere udledningen af drivhusgasser med 1 pct. årligt i perioden 2011-2020. Det kan føre til yderligere vedtagelser, der skal fremme brugen af førstegenerationsbiobrændstof. Eller det kan føre til beslutninger, der fremmer reelle tiltag som energibesparelser og indførelse af vedvarende energi i transportsektoren.

Begrundelsen for brug af biobrændstof i transportsektoren er ikke kun besparelser i CO<sub>2</sub>-udledningen, men også forsyningssikkerhed, idet der er udtrykt bekymring for, at ustabile lande som Rusland overtager en stigende del af forsyningen af Europa med fossile brændstoffer.

### *Ngo-forslag om moratorium*

175 internationale miljøorganisationer gik i august 2007 sammen om at foreslå et moratorium for brug af biobrændstoffer til transport<sup>2)</sup>.

FN's menneskerettighedsrapportør, Jean Ziegler, fremsatte i november 2007 et forslag om et 5-årigt moratorium på biobrændstoffer<sup>3)</sup>.

*De miljømæssige og sociale problemer ved produktion af biobrændstof*

- Der er stor usikkerhed om, hvor stor den reelle besparelse i udledningen af drivhusgasser er ved produktion af biobrændstoffer, når alle produktionens bidrag af drivhusgasser trækkes fra den mængde drivhusgas, der fortrænges ved brug af biobrændstof. Som udgangspunkt regner EU med, at det er omkring halvdelen af energiindholdet af det færdige produkt, der er sat til under fremstillingen. David Pimentel har i en forskningsrapport udregnet udledningen af CO<sub>2</sub> fra de forskellige delprocesser i fremstillingen af biobrændstof. Resultatet er, at alle de fire undersøgte typer af biobrændstof ender med at bidrage med en øget CO<sub>2</sub>-udledning<sup>4)</sup>.
- Dertil skal lægges, at emissionerne af drivhusgasser fra landbrugsjord, bl.a. lattersgas, angiveligt er tre gange så store som hidtil beregnet. I så fald vil det fjerne hele det potentiale, biobrændstoffer skulle have ifølge EU<sup>5)</sup>.
- Udledningen af sundhedsskadelige partikler, ozon og nitrøse gasser, løses ikke ved at erstatte fossile drivmidler med biobrændstof.
- Jordens værdi som CO<sub>2</sub>-bank forringes, når man frarøver jorden muligheden for at få tilbageført store dele af det organiske materiale, og når der opdyrkes ny muldrig jord, som efterfølgende frigør betragtelige mængder CO<sub>2</sub>.
- Der er alvorlige sociale konsekvenser for mennesker i fattige lande, når fødevarerpriserne stiger.
- Der foreligger rapporter om, at efterspørgslen på jord til dyrkning af biobrændstof går ud over regnskov og andre vigtige naturområder<sup>6)</sup>.

Det sidste punkt fortjener nogle ord med på vejen, da det ikke er blevet ofret nær den opmærksomhed, det fortjener. Betydningen af dyrkning af biobrændstof i verdens sydlige lande var netop et af de centrale temaer på Danmarks Sociale Forum i september 2007. Fra Indonesien var der inviteret en aktivist fra en organisation af småbønder, der har fået stjålet deres jord af et stort selskab, der anlægger plantager med palmeolie til biobrændstof. Palmeolie er ikke en afgrøde for småbønder, da nødderne skal forarbejdes inden for 24 timer, og selskaberne, der står for forarbejdningen, stryger fortjenesten. Den lokale afdeling af Friends of the Earth i Indonesien kunne berette om den eksplosive udvikling i antallet af hektarer, der dyrkes med oliepalmer i Indonesien. Ud af 27,1 mio. ha tørvejord

i Sydøstasien er 12 mio. ha i dag uden skov og drænet, hvilket er at tømme en enorm CO<sub>2</sub>-bank.

Selv om den indonesiske regering officielt har forbudt ny opdyrkning af regnskov, har det ingen betydning i praksis, og betydningen af certificering af planteolie som bæredygtig er ikke troværdig, således som certificeringen praktiseres i Indonesien. Konsekvenserne for de mange nomadiske jæger- og samlerfolk, der lever i Indonesiens skove, er nedbrydende og »en forbrydelse mod menneskeligheden«. Også eksempler fra det afrikanske kontinent<sup>6)</sup> og fra Argentina og Brasilien viser, at både naturen og de små bønder må vige, når de store selskaber vil dyrke biobrændsler til det brasilianske, det nordamerikanske og det europæiske marked. Organisationen Biofuelwatch henlede på Danmarks Sociale Forum opmærksomheden på, at der er tale om en ny form for imperialism, hvor store arealer i syd bliver inddraget for at hælde brændstof i bilerne i nord. 20 mio. ha nye oliepalmeplantager skal der til for at møde efterspørgslen på grund af EU's vedtagne politik<sup>7)</sup>.

Danmark lægger allerede beslag på store arealer i bl.a. Brasilien til dyrkning af soja til danske svin. Denne imperialistiske beslaglæggelse af jord er nu ved at blive udvidet med biobrændstoffer.

Alternativet til brug af biobrændstof til at sænke udledningen af klimagasser fra transportsektoren er en målrettet udvikling og fremme af ældre biler, lastbiler og tog, der kører på VE-el fra bl.a. vindmøller.

Som led i opfølgningen på Energistrategi 2025 blev der nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe om alternative drivmidler i transportsektoren. Arbejdsgruppen har netop udsendt rapporten, »Alternative drivmidler i transportsektoren«, som er vigtig, fordi perspektiverne i at bruge biobrændstoffer i transportsektoren nedtones kraftigt, og der peges på elbiler og brændselscellebiler på VE-el og VE-brint som det eneste kendte reelle CO<sub>2</sub>-reducerende alternativ.

I rapportens sammenfatning kan man bl.a. læse: »Arbejdsgruppen har vurderet perspektiverne for øget anvendelse af alternative drivmidler i transportsektoren...

I forhold til de analyserede mulige alternative drivmidler fremstår konventionel diesel og benzin **på kort sigt** fortsat som de samfundsøkonomisk billigste drivmidler. De billigste alternativer er naturgas, syntetisk diesel fra kul, biodiesel (RME) og rapsolie, hvoraf løsninger baseret på naturgas og kul ikke lever op til ønsket om en langsigtet fuldstændig uafhængighed af de fossile brændsler.

Blandt de undersøgte muligheder vurderes der ikke at være nogen alternative drivmidler med et stort pro-

duktionspotentialer, som inden for en kort tidshorisont vil kunne udnyttes til CO<sub>2</sub>-reduktioner og øget anvendelse af VE uden væsentlige meromkostninger, der vurderes at være højere end omkostningerne ved mulige virkemidler i andre sektorer. Generelt anvendes bioenergi i Danmark indtil videre mere energieffektivt til el- og varmeproduktion...

Det største langsigtede perspektiv ligger inden for batteridrevne elbiler, som samlet set udviser den markant bedste energieffektivitet, samtidig med at elbilen rummer store lokale miljøfordele i kraft af mindre støj og ingen skadelige emissioner til luften i nærmiljøet. Batterierne virker desuden som ellager og forbedrer derved mulighederne for at optimere energiudnyttelse og indpasning af vedvarende energi, herunder ustabil vindkraft, i elforsyningen.

Der er dog behov for en meget betydelig forbedring af selve batteriet, før elbiler er kommercielt konkurrencedygtige, og selv om der i de senere år er sket væsentlige fremskridt, er der ikke garanti for, at et afgørende gennembrud vil indtræffe i de kommende årtier.

Desuden bør miljøbelastningen fra batterierne tages i betragtning.

Derved kan løsninger, hvor el produceres ombord på køretøjet, blive en mulig udvej på problemet med at udnytte elmotorens gode egenskaber i transportmidler. Dette indbefatter elproducerende brændselsceller med brint eller methanol som energibærer, selv om den samlede energiudnyttelse her er markant mindre på grund af flere energikonverteringer med et samlet større energitab til følge. Brint kan bl.a. produceres ved hjælp af elektricitet fra vedvarende energi, og methanol kan bl.a. produceres på basis af biomasse. Kombinationsløsninger, der typisk omtales hybridbiler, er også en mulig løsning ikke mindst i indfasingen af løsninger baseret på elmotoren. I en hybridbil, der indeholder batteri til opladning fra elnet (»plug-in«), kan batteriløsningens overlegne effektivitet udnyttes på kortere køreture, mens der på længere køreture produceres el om bord, fx ved hjælp af brændselsceller.«

- 1) Joint Research Centre of the European Commission, Biofuels in the European context - facts, uncertainties and recommendations, JRC Working Paper, dec. 2007. Arbejdsrapporten har ikke kunnet skaffes officielt. Dets konklusioner er refereret flere steder på internettet, bl.a. [www.transportenvironment.org/article537.html](http://www.transportenvironment.org/article537.html)
- 2) Moratorium på biobrændsler foreslået af 175 ngo organisationer: <http://www.econexus.info/biofuels.html#org>
- 3) FN-rapportør Jean Ziegler udtaler sig om moratorium på biobrændstof: [http://www.swissinfo.org/eng/front/detail/UN\\_rapporteur\\_calls\\_for\\_biofuel\\_moratorium.html?siteSect=105&sid=8305080&cKey=1192127505000&ty=st](http://www.swissinfo.org/eng/front/detail/UN_rapporteur_calls_for_biofuel_moratorium.html?siteSect=105&sid=8305080&cKey=1192127505000&ty=st)
- 4) David Pimentel. Ethanol production using corn, switch grass, and wood; biodiesel production using soybean and sunflower. Natural Resources Research, vol. 14 no. 1. 2005.
- 5) P. J. Crutzen et al. N<sub>2</sub>O release from agro-biofuel production negates global warming reduction by replacing fossil fuels. Atmos. Chem. Phys. Discuss., 7, 11191-11205, 2007.
- 6) AGROFUELS IN AFRICA - The impacts on Land, Food and Forests. Af African Biodiversity Network: [http://www.biofuelwatch.org.uk/docs/ABN\\_Agro.pdf](http://www.biofuelwatch.org.uk/docs/ABN_Agro.pdf)
- 7) [www.biofuelwatch.com](http://www.biofuelwatch.com)

## F. t. beslutn. om et moratorium for biobrændstof

*Skriftlig fremsættelse*

**Per Clausen (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om et moratorium for biobrændstof.*

(Beslutningsforslag nr. B 68).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.