



## Ægte løsninger - til at nedbringe emissioner fra transport

At vælge at satse på agrobrændstoffer i transportsektoren er perspektivløst i forhold til, at en meget lille substitution af fossilt brændstof har nogle meget alvorlige naturmæssige og sociale konsekvenser. Biler kan let konstrueres, så de udleder langt mindre. Samme bilmodel, f.eks. en VW Golf, sælges i dag med motorer, der udleder fra 99 til 199 g CO<sub>2</sub> pr. km. Selv den mindste af disse motorer giver motorkraft nok til at overskride alle fartgrænser. Hvis man kun tillader, at bilen med den mindste motor udbydes, kan man altså reducere emissionerne pr. kørt kilometer med 50 %. Det ville der være mere perspektiv i.

I vejtransporten kan 50 % reduktioner sagtens opnås i løbet af de næste 10-20 år ved hjælp af bedre planlægning og omlægning til bæredygtig transport, f.eks. ved:

- generelt at understøtte og belønne de miljøvenlige transportformer, der kræver mindst plads, er mindst forurenende, mindst farlige og mindst energiforbrugende; dvs. prioritere brug af tog, bus, gang og cykling ved at forbedre servicen markant og sørge for, at det i alle situationer er billigere at vælge den kollektive trafik frem for bil

- totalt stop for nye motorveje, vejtunneler og udvidelser af eksisterende motorveje
- at nedsætte hastighedsgrænserne både for at spare på energien og mindske ulykkestallene
- at genoprette beskatning af biler og benzin; Danmark har den billigste benzin i forhold til 15 undersøgte europæiske lande set i forhold til arbejdslonnen
- at ændre reglerne om befordringsfradrag, således at man, som i Holland, kun får befordringsfradrag ved benyttelse af kollektive transportmidler

I luftfarten kan emissionerne begrænses, hvis:

- flyene flyver lavere, hvor skadevirkningen fra emissionerne er mindre end i de højere luftlag
- flyene flyver langsommere, så brændstofforbruget nedsættes
- flystrækninger forbydes på ruter, der kan klares på under tre timer i tog
- der indføres brændstofafgifter og moms, som flytransport i dag er fritaget for
- der indføres afgifter på flytransport, således at det altid er dyrere at flyve end at tage toget

## Stop for brug af agrobrændstoffer!

NOAH har siden 2007 sammen med en række andre organisationer opfordret EU til at indføre et moratorium for brugen af agrobrændstoffer. Det er i den mellemliggende tid blevet stadig tydeligere, at der ikke er nogen gevinst for klimaet ved at benytte agrobrændstoffer, selv om det er klimaet, der er begrundelsen for at anvende dem. Tværtimod trækker produktionen af agrobrændstoffer et spor efter sig af større emissioner, ødelagte naturområder, ødelagte levevilkår for befolkningerne i Syd med fejlernæring og sult som direkte konsekvenser af efterspørgslen i Nord.

NOAH og Frie Bønder opfordrer derfor Regeringen til at arbejde for en udfasning af anvendelsen af agrobrændstoffer i Danmark såvel som på EU-niveau, samt øjeblikkeligt at indføre et stop for alle de aktiviteter, der støtter anvendelsen af agrobrændstoffer. Det gælder især de lovpligtige målsætninger for anvendelsen af agrobrændstoffer i transportsektoren.

Vi påpeger endvidere vigtigheden af at ophøre med økonomiske tilskyndelser, såsom skattefradrag og tilskud (som især gavner producenter af agrobrændstof fra industrialiserede, storskala-mo-

nokulturer), herunder finansiering igennem handel med CO<sub>2</sub>-kvoter. Og vi opfordrer Regeringen til at modsætte sig, at international udviklingsstøtte gennem f.eks. Verdensbanken gives til etablering af afgrøder til agrobrændstofproduktion.

**NOAH og Frie Bønder opfordrer til et stop for udvikling, produktion og handel med agrobrændstoffer, samt afskaffelse af alle målsætninger og andre tiltag såsom subsidier, import, CO<sub>2</sub>-handel, offentlige og private finanser relateret til udvikling og produktion af agrobrændstoffer.**

**NOAH og Frie Bønder protesterer imod forsøget på at få agrobrændstoffer til at fremstå som bæredygtige ved hjælp af certificering.**

Bente Hesselund Andersen, og Mads Kjærgaard Lange, NOAHs Landbrugs- og Fødevarergruppe, marts 2012  
Forfatterne kan kontaktes på NOAHs Sekretariat, tlf.: +45 3536 1212

NOAH – Friends of the Earth Denmark  
v/ formand Hans Jørgen Nygaard, tlf. +45 9886 4509  
www.noah.dk

Frie Bønder – Levende Land, Via Campesina Danmark  
v/ formand Hans Jørgen Nygaard, tlf. +45 9886 4509  
www.levende-land.dk



Tryk: Frederiksberg Bogtrykkeri A/S

## DEN GALE VEJ! — om agrobrændstoffer og transport

**Målsætninger med alvorlige implikationer**

EU har indført lovgivning, med relation til agrobrændstoffer. Det drejer sig om to direktiver, der i Danmark er blevet til:

- **Direktivet for vedvarende energi** (VE-direktivet) som pålægger benzinselskaberne at tilsætte en vis procentdel agrobrændstof til benzin og diesel, sådan at ethvert benzinselskab samlet set skal kunne gøre rede for, at 5,75 % af deres brændstof i 2012 (i 2020 forhøjet til 10 % af brændstoffet) skal være agrobrændstof.
- **Brændstofkvalitetsdirektivet**, som blandt andet har en målsætning om at udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og anvendelse af brændstoffer (beregnet for hele brændstoffets livscyklus) skal nedbringes med 1 % om året fra 2011 til 2020. Denne reduktion i drivhusgasudledningen forventes hovedsageligt at blive opfyldt ved brug af agrobrændstoffer.

Samtidig med disse målsætninger accepterer man i den danske planlægning for fremtidens transport, at energiforbruget i vejtransporten får lov til at vokse med 10 % frem til 2025. Det betyder, at den samlede brændstofmængde vokser – på trods af de to ovennævnte direktiver. Det er ikke bæredygtigt. Og dermed skal der også anvendes endnu mere agrobrændstof.



**NOAH**  
Friends of the Earth Denmark





## Globale tendenser

Det internationale energi agentur IEA (International Energy Agency) og OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) har lavet en række fremskrivninger af den globale transport og forventer i perioden 2000 – 2050, bl.a. at:

- vejtransporten vil blive mere end fordoblet
- og flytransporten vil blive mere end femdoblet

Emissionerne af drivhusgasser fra transportsektoren forventes i samme periode at blive mere end fordoblet. Langt den største vækst sker i Nord, men klimaforandringerne mærkes mest i Syd, hvorfra også størstedelen af energiråstofferne til transporten kommer fra – det gælder også agrobrændstofferne.

Udviklingen for de kommende 40 år følger således nogle spor, som allerede er lagt ud i de foregående 40 år, hvor:

- vejtransporten er blevet firedoblet siden 1970
- og flytransporten er blevet tidoblet siden 1970

Persontransporten og varetransporten er vokset både på veje og i luften – og vokser, som IEA og OECD gør opmærksom på, stadig med stor hast.

Udviklingen understøttes med anlæg af infrastruktur, hvor de største investeringer lægges i veje, mens investeringerne i de langt mere miljø- og klimavenlige jernbaner slet ikke kan matche udbygningerne i vejinfrastruktur. Dvs. at intentioner om at flytte transporten fra vej til tog ikke understøttes af de offentlige investeringer. Tilsvarende tilgodeses luftfarten med afgiftsfrihed og nye lufthavne – på trods af at en togrejse forurener 14 gange mindre end en flyrejse og på mange strækninger er et alternativ til flyrejser.

## Direkte og indirekte land grabbing

Ifølge dansk lovgivning om “bæredygtige biobrændstoffer” skal benzinselskaberne kunne dokumentere, at agrobrændstoffernes CO<sub>2</sub>-emissioner er mindst 35 % lavere end almindeligt fossilt brændstof – og fra 2017 50 % lavere. På nuværende tidspunkt er det ikke besluttet, hvordan emissioner fra indirekte ændringer i arealanvendelsen skal regnes med.

Kilderne til den bioethanol, der bliver brugt i Danmark udgøres af en blanding af:

- bioethanol fra dansk/europæisk sukkerroe, hvede eller majs, hvoraf ingen kan opfylde kravet om 50 % CO<sub>2</sub>-reduktion, hvis hele deres livscyklus tages i betragtning; i de fleste tilfælde giver de endda anledning til større emissioner end fossil benzin
- bioethanol fra dansk halm, som er en resurse, der allerede er rift om til bl.a. husdyrstrøelse, afbrænding i kraftvarmesektoren samt til nedpløjning i marken, hvor det er med til at opretholde eller genopbygge jordens organiske pulje
- importeret bioethanol, der især er baseret på sukkerrør

Kilderne til den biodiesel, der bliver brugt i Danmark udgøres af en blanding af:

- biodiesel fra dansk/europæisk raps, der giver større emissioner end fossil diesel, når hele livscyklus regnes med
- biodiesel fremstillet af selvdøde dyr og slagterernes affald
- importeret biodiesel, hvoraf der på nuværende tidspunkt anvendes olie fra oliepalmer og soja, der begge vil bidrage til øgede emissioner

Ingen af de ovennævnte brændstoffer er uproblematisk. Men der er grund til at sætte særlig fokus på bioethanol baseret på sukkerrør. For ud fra de studier, der er lavet, ser det ud til, at de kommer til at fremstå som det eneste af de agrobrændstoffer, vi har rådighed over her og nu, der kan opfylde kravet om 35 %, (men ikke 50 %) fortrængning i forhold til fossile brændsler, når alle faktorer regnes med. Man kan dermed forvente en helt enorm efterspørgsel på bioethanol fra Brasilien og andre lande, der har gunstige klimatiske forhold til dyrkning af sukkerrør. Det vil medføre øget rovdrift på disse landes jord, vand og biodiversitet.

## Certificeringsspøgelset

Politikerne sætter deres lid til, at man kan sikre bæredygtigt fremstillede agrobrændstoffer ved hjælp af certificeringssystemer. Men certificering kan ikke forhindre en udvidelse og intensivering af produktionen. Et bæredygtighedsmærkat har kun betydning på mikro-niveau, dvs. på marken, hvor den faktiske produktion finder sted – det kan ikke tage højde for de problemer, der opstår på makro-niveau ved produktion i stor skala, såsom direkte og indirekte ændringer i arealanvendelsen (de såkaldte LUC- og ILUC-faktorer) og stigende fødevarerpriser.

Et bæredygtighedsmærkat er også med til at levere en problematisk forestilling om, at vejtransport er bæredygtig, og bilindustrien vil kunne markedsføre deres biobenzin og biodiesel som miljøvenlige løsninger. Det vil få bilisterne til at retfærdiggøre overfor sig selv, at de kan køre mere og længere med forøget CO<sub>2</sub>-udledning til følge. Fokus fjernes fra de nødvendige foranstaltninger, der skal til for at reducere vejtransporten og gøre den mere energieffektiv.

De frivillige certificeringsordninger, som EU-kommissionen har besluttet at godkende vil højst sandsynligt hurtigt vise sig for ineffektive til at forhindre store sociale og miljømæssige problemer. De er en videreførelse af de i forvejen kendte systemer for certificering af soja og palmeolie RTRS (Roundtable on Responsible Soya) og RSPO (Roundtable on Sustainable Palm Oil) – systemer, der er kontrolleret og manipuleret af industrien.

Også flyselskaber eksperimenterer med at tilsætte agrobrændstoffer. Især har Lufthansa forsøgt at give sig selv et grønt image ved hjælp af palmeolie fra Neste Oil, hvoraf ca. halvdelen er certificeret efter RSPO – en ordning, der kritiseres voldsomt af miljø- og menneskerettighedsorganisationer i bl.a. Indonesien, som er blandt de lande, der er hårdest ramt af produktionen af palmeolie. Palmeolieindustrien har ødelagt levevilkårene for mennesker, dyr og planter. Samtidig har agrobrændstof baseret på palmeolie et elendigt klimaregnskab, og anvendelsen bør forbydes.