

Århus d. 20. marts 2009

Klima- og Energiministeriet  
Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K

Sendt via mail til [anvend@ens.dk](mailto:anvend@ens.dk)

## **Høringsvar til udkast til forslag til lov om biobrændstoffer v. Nepenthes**

I Nepenthes beklager vi, at vi ikke fik tilbudt mulighed for at bidrage til høringsrunden til lov om biobrændstoffer, mens høringen var åben. Endvidere beklager vi, at høringslisten i høj grad savner repræsentanter med socialt og udviklingsmæssigt fokus.

### **Generelt:**

Det er Nepenthes' holdning, at biobrændstoffer kan være en begrænset og kortsigtet del af løsningen på klimaudfordringerne fra transportsektoren, såfremt introduktionen af disse drivmidler sker i et tempo, hvor bæredygtig produktion kan understøtte forbruget.

### **Desværre modarbejder målsætningen om iblanding af 5,75 -10 % biobrændstof i drivmidler til transportsektoren frem mod 2020 en bæredygtig udvikling af transportsektoren.**

Nepenthes finder, at beslutningen om at indføre målsætninger for brug af biobrændstoffer i EU er blevet truffet uden den fornødne viden om de konsekvenser, storskalaforbrug vil medføre. Indtil nu har vi kun set starten af "biobrændstofalderen," og skønt kun en mindre del af forbruget af brændstof i dag stammer fra denne kilde, har konsekvenserne været til at føle på. Udvidelse af arealer med afgrøder til biobrændstoffremstilling har direkte og indirekte været skyld i at store skovområder og anden natur er blevet ødelagt med enorme udslip af drivhusgasser til følge. Til disse omkostninger kan føjes brud på menneskerettighederne og destabilisering af fødevaremarkedet, alt sammen med en uvis gevinst for klimaet som resultat.

## Certificering af bæredygtighed

Der arbejdes på en række initiativer, blandt andet Roundtable on Sustainable Biofuels samt ISCC (International Sustainability & Carbon Certification), for at formulere kriterier for bæredygtigt produktion af biobrændstoffer. Hvad dette arbejde vil munde ud i, er kun delvist klart. Livscyklusanalyserne, der ligger til grund for miljøvurderingen af biobrændstoffer, har historisk set manglet redskaber til at bedømme indirekte effekter og har forudsat, at man politisk ikke tillod eks. naturødelæggelser.<sup>i</sup> Alligevel vil naturområder uvægerligt blive inddraget et sted i kæden af såkaldte "land use changes," når flere og flere arealer skal omlægges til dyrkning af biobrændstoffer. Uanset at EU vil aftage de mest "grønne" brændstoffer på markedet, vil alene efterspørgselen bidrage negativt pga. den samlede nødvendige udvidelse af landbrugsarealet.

EUs eget Joint Research Centre (JRC) skrev i rapporten Well-to-wheels vedr. biodiesel;

*"Sustainable certification could be considered as a solution, the EU importing only certified sustainable products. However, unless the scheme was adopted worldwide, sustainable exports to EU would simply be replaced by unsustainable production for other markets."*  
<sup>ii</sup>

Det er Nepenthes opfattelse at dette er gældende for biobrændstoffer generelt.

Samme JRC har så sent som i januar 2008 rapporteret:

*"The uncertainties of the emissions due to indirect effects, much of which would occur outside the EU, mean that it is impossible to say with certainty that the net GHG effects of the biofuels programme would be positive."*<sup>iii</sup>

## Teknologisk blindgyde

Uanset om nogle biobrændstoffer måtte have en klimagevinst, er de produktet af en teknologi, der reelt er tilbageskuende og forlænger de fossil-afhængige brændselsmotorers levetid. Verden over modtager denne teknologi forskningsmidler, der i stedet kunne være brugt til udviklingen af bedre alternativer med mere langsigtet perspektiv.

Det skal understeges, at tilsætning af eks. 5,75 % biobrændstoffer ikke giver en tilsvarende reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet - måske ingen, som det fremgår af

Joint Research Centres rapport. Ved forbedret brændstoføkonomi og implementering af eks. elektriske motorer og brint samt fortsat brug af biomasse i kraftvarme produktion vil der opnås en langt sikrere reduktion. Den mulige gevinst ved at øge forbruget af biobrændstoffer i transporten så kraftigt og hurtigt, som det foreslås i dette lovforslag, opvejer dermed ikke tilnærmelsesvis den risiko, man løber for at skade klimaet og naturen i og udenfor Danmark.

Nepenthes opfordrer derfor det danske folketing til ikke at vedtage en lov om biobrændstoffer, men i stedet at forsvare den tidligere førte politik uden favorisering af biobrændstoffer, legitimeret af en langsigtet strategi frem mod 2020 for implementering af VE-direktivets mål ved hjælp af andre vedvarende energikilder.

På vegne af Nepenthes

Rebecca Ettliger og Kristian Jørgensen

<sup>i</sup> **Carbon release resulting from reduced cereal exports**

Making biofuels from cereals which would otherwise be exported by EU would cause an expansion in cereals production outside Europe, compared to the reference scenario where more biofuels are not made. This would tend to increase pressure to bring grazing or forest land into cultivation, probably leading to GHG emissions from soil carbon and deforestation. However the effect is difficult to quantify. Like every other LCA or WTW study we know of, we do not take it into account.

Edwards, R., Larivé, J-F., Mahieu, V. and Rouveiolles, P., 2007 a. Well-to-Wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context. WELL-to-TANK Report. Version 2c. EUCAR, CONCAWE and JRC 2007. Side 30.

<sup>ii</sup> Edwards, R., Larivé, J-F., Mahieu, V. and Rouveiolles, P., 2007 a. Well-to-Wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context. WELL-to-TANK Report. Version 2c. EUCAR, CONCAWE and JRC 2007. Side 41

<sup>iii</sup> Biofuels in the European Context: Facts and Uncertainties, Giovanni de Santi, ed, Joint Reserch Centre, 2008