

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 CO₂ 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 CO₂- og drivhusgasbesparende effekter ikke kan dokumenteres¹⁾.

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 CO₂-ækvivalenter. Af allokeringsplanen fremgår, at brug af biobrændstoffer i transportsektoren skal nedsætte Danmarks CO₂-udledning med 0,5 MT CO₂ årligt.

Regeringen har meldt ud, at den i denne folketings-samling 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 CO₂-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 transport²⁾.