

FN's menneskerettighedsrapportør, Jean Ziegler, fremsatte i november 2007 et forslag om et 5-årigt moratorium på biobrændstoffer³⁾.

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 CO₂ 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 CO₂-udledning⁴⁾.
- 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 EU⁵⁾.
- Udledningen af sundhedsskadelige partikler, ozon og nitrøse gasser, løses ikke ved at erstatte fossile drivmidler med biobrændstof.
- Jordens værdi som CO₂-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 CO₂.
- 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 naturområder⁶⁾.

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 CO₂-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 kontinent⁶⁾ 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 henledte på Danmarks Sociale Forum opmærksomheden på, at der er tale om en ny form for imperialismen, 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 politik⁷⁾.

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 CO₂-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-