

Hørings svar “Ændring af biobrændstofloven” November 2011

Fælles høringssvar fra organisationerne: Danmarks Naturfredningsforening, Greenpeace, MS/ActionAid, Det Økologiske Råd, WWF og Verdens Skove

Vi takker for muligheden for at kommenterer på det fremsendte høringssmateriale til lovforslag om:

Ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport – krav om minimumsiblanding af biobrændstoffer

Ændring af VE-loven - Reservation af arealer til statsligt udbud af havvindmøller

Ændring af byggeloven - præcisering af lovens tekst om pligten til at tegne en byggeskadeforsikring

Dette høringssvar rummer kun kommentarer til ændringerne i ”biobrændstofloven”.

Indledning

Flere af afsenderne bag dette høringssvar har ved tidligere lejligheder kommenteret på lovarbejdet vedr. biobrændstoffer i EU såvel som i Danmark og udtrykt vores klare bekymring ved en massiv satsning på biobrændstoffer. Vi anerkender, at biobrændstoffer kan indgå som en del af udviklingen af en mere bæredygtig transportsektor, men vi understreger, at den nuværende brændstofpolitik i EU på flere måder er i direkte modstrid med målsætningen om at begrænse udslippet af drivhusgasser og undgå, at produktionen skader nogle af kloden fattigste mennesker og forringer naturen yderligere.

Vi tager til efterretning, at man med lovforslaget implementerer et EU-direktiv, og at den primære ændring i loven, tvungen iblanding af biobrændstoffer i al brændstof til vejtransport, er en uundgåelig konsekvens af EU's biobrændstofpolitik. Forslaget vil efter vores skøn ikke ændre den nuværende praksis hos selskaberne markant.

Vi ønsker, foruden at bringe et par konkrete ændringsforslag, at benytte denne lejlighed til at understrege, at målet om 10 procent VE i transportsektoren nås bedst ved et absolut minimumsforbrug af fødevarebaserede biobrændstoffer. Generelt øget brug af biobrændstoffer bør kun ske i et tempo, der kan understøttes af en reelt bæredygtig produktion sideløbende med en massiv satsning på elbiler. Beklageligvis ligger det i kortene, at EU's 10 procentmålsætning i 2020 skal opfyldes næsten udelukkende af biobrændstoffer og med begrænset anvendelse af 2. generationsteknologi, selvom denne trods mange uafklarede konsekvenser må regnes for markant bedre end de fødevarebaserede.

Vi har på det seneste noteret os en række væsentlige breve fra forskere til EU-kommissionen, herunder et brev fra Det Europæiske Miljøagentur, der bakker vores synspunkter og bekymringer op. Dette drejer sig om:

- Opinion of the EEA Scientific Committee on Greenhouse Gas Accounting in Relation to Bioenergy¹
- International Scientists and Economists Statement on Biofuels and Land Use²

Vi opfordrer ministrene for klima og for transport til at reagere på disse og arbejde for, at EU's biobrændstofpolitik ikke ender med at udvande klimaindsatsen.

¹ <http://www.eea.europa.eu/about-us/governance/scientific-committee/sc-opinions/opinions-on-scientific-issues/sc-opinion-on-greenhouse-gas>

² <http://www.euractiv.com/sites/all/euractiv/files/scientists%20biofuels%20letter.pdf>

Ændringsforslag

Lovens titel

Vi forslår at lovens nuværende titel ændres til "**Lov om biobrændstoffer**" eller blot "**Biobrændstofloven**". Den forslåede titel »Lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport (Biobrændstofloven)« er efter vores mening at tage munden for fuld.

Begrebet "bæredygtig" bør udelades, idet det dækker over en bred vifte af hensyn - både økonomiske, etiske, økologiske og sociale – og en sådan generel bæredygtighed kan de nuværende EU-kriterier for biobrændstoffer ikke anses som garant for trods sikring af enkelte hensyn til eksempelvis bestemte økosystemer. Alene den særlige mangel på sociale hensyn i kriterierne bør udelukke begrebet "bæredygtig" fra lovens titel. De syv certificeringsordninger, som EU-Kommissionen i september præsenterede som sikring for, at biobrændstoffer lever op til EU's kriterier, kan heller ikke betragtes som verificering af generel bæredygtighed, da alle disse ordninger ligeledes er uden krav på det sociale område.

Angående brugen af udtrykket "reduktion af drivhusgasser fra transport", mener vi at det skal udelades af lovens titel, fordi vi finder, at EU's bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer og de internationale klimaaftaler ikke på nuværende tidspunkt kan anses som garant for reduktion af udledningen af drivhusgasser. Dette skyldes først og fremmest den manglende medregning af ILUC (indirect land use change). De samlede ILUC studier bestilt af EU viser, at flere af de mest gængse biobrændstoffer ikke lever op til reduktionskravene, hvis de tillægges en ILUC-faktor. Særligt biodieselprodukterne er problematiske og overgår selv de fossile brændstoffers udledninger. Dertil kommer andre aspekter såsom de mangelfulde opgørelsesmetoder, som pointeres i brevet fra Det Europæiske Miljøagentur, samt FAO's skovdefinition, der omfatter monokulturer og dermed åbner mulighed for, at skov kan konverteres til eksempelvis palmeolieplantager og underminere den reelle klimaindsats. Denne kritik har Danmark sammen med Holland og England ligeledes rettet til Kommissionen i et brev af 16. marts 2010.

Brug af begrebet "bæredygtig" i resten af loven

Af de årsager, som beskrives ovenfor, forslår vi også en ændring i **lovforslagets § 1**:

Det foreslås at ordet "bæredygtige" helt sløjfes eller ændres, så der i stedet refereres til opfyldelsen af EU's bæredygtighedskriterier.

Det samme gælder i **§3 1.2**:

Teksten bør ændres til "... der overholder bæredygtighedskriterierne for biobrændstoffer fastsat i medfør af § 4."

Force majeure

Vi hilser forslaget om, at ministeren i helt særlige tilfælde kan dispensere fra kravet om, at der altid skal iblandes biobrændstoffer i brændstoffer til landtransport, velkommen. Dog finder vi, at force majeure-situationer ikke blot skal omfatte katastrofesituationer eller andre omstændigheder, hvor leverancen af biobrændstoffer begrænses, men at der åbnes op for, at ministeren kan dispensere fra iblandingskravet i tilfælde af stigende uro i de globale fødevarerpriser. Denne sikkerhedsventil bør indføres og nærmere afgrænses.

For yderligere information kontakt:

Kristian Jørgensen, Verdens Skove, tlf. 51 25 23 19, mail: kj@verdenskove.org