

skole@klassekampen.no  
**KRONIKK  
& DEBATT**



At landbruksminister Sylvi Løsthaug innerst inne ikke tror at klimaendringene er menneskeskapte, er faktisk ikke noe verre enn at vi som mener å vite at de er det, gir blanke blaffen.

FORFATTER INGVAR AMBJØRSEN I DAGSAVISEN.NO 25. OKTOBER.

Skal mat (for)brennes for å gjøre bilismen og godstransporten mer klimavennlig?

# Kamp om biodrivstoff



The Leaders of Sustainable Biofuels, fortalte med store bokstaver at en million jobber kan skapes i Europa, mange av dem høyteknologiske.

For GIMO-bransjen kan satsingen på biodrivstoff bli en ny vår. Motstand blant forbrukere har bidratt til at genmat og genplanter aldri har tatt av i Europa. Bransjen håner at det blir løftene å

Biodrivstoff er lansert som et viktig tiltak mot økte utslipp av klimagasser. Begrunnelsen virker be-snærende: Forbrenningen av biodrivstoff frigjør like mye CO<sub>2</sub> som forbrenning av fossile drivstoffer, men CO<sub>2</sub>-utslippene bindes opp i de plantene og trærne som gir råstoff for nytt biodrivstoff når de vokser opp.

Så enkelt er det likevel ikke. Nettoresultatet for CO<sub>2</sub>-regnskapet avhenger både av hva slags råstoff som brukes og hvordan biodrivstoffet produseres. I Europa er palmeolje i dag et billig alternativ som biodrivstoff, men øker antakelig de globale utslippene av CO<sub>2</sub> og utløser store lokale konflikter om hva dyrkbar jord skal brukes til – og om hvem som skal bruke jorda.

Biodrivstoff kan lages av råstoff som gir god uttelling på klimagassregnskapet. Det gjelder for eksempel både trevirke, matavfall og jordbruksavfall. Men foreløpig kommer mesteparten av biodrivstoffet fra jordbruket – fra mais, raps, sukkerrør og palmeolje. Da produseres det for eksport på store plan-tasjer som fortrenge matproduksjon for lokale behov.

I tillegg kan de negative bivirkningene bli store:

- Matprisene kan øke når knappe ressurser som jord og vann brukes til å produsere drivstoff for biler i stedet for mat for mennesker.
- Når store arealer tas i bruk til å dyrke råstoff til biodrivstoff, kan avskoging skyte ytterligere fart, særlig i tropiske strøk.
- Satsing på store monoplantasjer kan fortrenge småbønder og urbefolkning og øke bruken av kunstgjødsel og plantevernmidler.
- Det kan bli økt press for overgang til et genmodifisert jordbruk.

Allerede for to år sia var slike farer erkjent helt til topps i verdenssamfunnet. Det kom blant annet fram i en felles advarsel fra Verdens Matvareorganisasjon (FAO), Verdensbanken, IMF og OECD til G20-regjeringene om å «slutte med all subsidiering av biodrivstoffproduksjon». Begrunnelsen var at når mat- og fôrvarer ble brukt til drivstoff, førte det til at matvareprisene økte og til at de svingte mer enn før.

I 2009 var entusiasmen for biodrivstoff ennå stor. Da vedtok EU et direktiv om fornybar energi som satte som mål at innen 2020 skulle ti prosent av energibruken i transportsektoren dekkes av fornybar energi.

Transportsektoren står for mer enn femteparten av klimagassutslippene i EU. Det er ingen ting som tyder på at EU klarer å få ned verken den samlede transportmengden eller den gjennomsnittlige transportlengden. Muligheten til å fase inn biodrivstoff i diesel og bensin ble derfor tatt imot med velvilje både blant miljøvernere og i transportbransjen.

Debatten om betenkelige sider ved ulike typer biodrivstoff, har i år fått EU-kommisjonen til å spesifisere fornybarkravet. EU-kommisjonen foreslår nå at det skal settes et tak på fem prosent på bruken av biodrivstoff som har jordbruksvarer som råstoff, såkalt førstegenerasjons biodrivstoff.

Målet om ti prosent fornybar energi innen transporten i 2020 skal en nå ved å ta i bruk el- og hybridbiler og annengenerasjons biodrivstoff (jordbruksavfall, annet avfall og trevirke).

Forslaget har utløst et skred av protester fra svært ulike næringsinteresser. «Et mesterstykke av uansvarlig politikk» var dommen i en fellesuttalelse fra biodieselindustrien (EBB), etanolbransjen (Epure), planteolje- og fôrindustrien (FEDIOL), kornhandel-lobbyen (COCERAL), og storbondelobbyen (Copa-Cogeca).

Oljeselskap som BP, Shell, Total og Petrobras var like avvisende. De har investert milliarder i biodrivstoffutviklingen, blant annet i forsyningsopplegget.

EU Biodiesel Board (pressgruppa for biodieselbransjen) tok hardt i: 50.000 arbeidsplasser vil rammes direkte – og indirekte er 400.000 arbeidsplasser står i fare bare i biodieselsektoren. Milliarder av euro er investert i framtidig produksjon og salg av biodiesel.

Etanollobbyen Epure fulgte godt opp: «70.000 i etanelsektoren ber om å få beholde jobbene sine slik at de kan bidra til klimaendring». En annen pressgruppe, The Leaders of Sustainable Biofuels, fortalte med store bokstaver at en million jobber kan skapes i Europa, mange av dem høyteknologiske.

For GMO-bransjen kan satsingen på biodrivstoff bli en ny vår. Motstand blant forbrukere har bidratt til at genmat og genplanter aldri har tatt av i Europa. Bransjen håper at det blir lettere å godta genmodifisering når den skal redde klimaet enn når den skal inn i maten vi spiser. Men faren for genetisk forurensning av nærstående planter og ugras vil naturligvis bare øke uansett hva formålet med genmodifiseringen er.

Næringslivet har likevel ikke stått fram i full enighet. Matgigantene Nestlé og Unilever har undertegna et brev sammen med ActionAid, Oxfam og WWF som fastslår at «å brenne mat som biodrivstoff i bensin og diesel har en alvorlig virkning på sulten i mange utviklingsland».

Det er mye som står på spill for næringsinteressene bak bruken av biodrivstoff. En rapport fra EU-kommisjonen viser til at de samlede subsidiene til produksjon av biodrivstoff er rundt ti milliarder euro.

Samtidig er bransjen forvokst. Fra 2006 til 2013 økte produksjonskapasiteten for bioetanol til det firedobbelte, mens kapasitetsutnyttelsen sank fra 89 til 66 prosent. For biodiesel er situasjonen enda verre. Der har også kapasiteten vokst til det firedobbelte, mens utnyttelsesgraden sank fra 55 til 47 prosent. Det er ikke til å undre seg over at bransjen sender krisesignaler til EU-politikerne.

Etter den iherdige pågangen fra så tunge deler av næringslivet i Europa vedtok EU-parlamentet i september å øke taket for innfasingen av biodrivstoff i diesel og bensin til seks prosent. Det er ikke sikkert at det stopper med det.

Saka går nå til EUs Ministerråd, der statsråder fra de 27 EU-regjeringene møtes. Regjeringene er ofte mindre opptatt av miljøpolitikk enn EU-parlamentet er. Krise og arbeidsløshet kan skjerpe kampen om biodrivstoffene.