

Vedr L181: Supplement til ministerens svar på spørgsmål 19 og 23

Ministeren blev i spørgsmål 23 spurgt: "Vil ministeren redegøre for – præcis – hvor megen CO₂-reduktion lovforslaget medfører?" Hvortil klimaministeren svarer hvordan lovforslaget vil påvirke det danske CO₂ regnskab (under forudsætning af at der kun anvendes importeret biobrændstof):

- lovforslaget tvinger benzinselskaber til at erstatte 5,75% af det fossile brændstof med biobrændstof.
- 5,75% af det danske brændstofforbrug er ifølge ministeriet 10,2 PJ.
- 10,2 PJ diesel og benzin giver et udslip på 750.000 tons CO₂. På den baggrund agter ministeren først at slette 750.000 tons CO₂ årligt i det danske CO₂ regnskab . dvs biobrændstoffet beregnes som givende 100% reduktion.
- Biodiesel og bioethanol er dyrere end fossilt brændstof. Lovforslaget om tvungen brug af biobrændstof øger samfundet brændstofpriser med ca ½ mia om året. De højere brændstofpriser vil reducere salget af benzin og diesel på dansk område. Dels fordi noget unødigt kørsel undgås men "især" pga øget grænsehandel. Når flere danske biler kører over grænsen for at tanke, optræder brændstoffet i Tysklands CO₂-regnskab vil ikke optræde i det danske CO₂ regnskab. Disse effekter anslås at betyde at yderligere 100.000 tons om året kan slettes i det danske regnskab.

Alt i alt bliver det ifølge ministeren til en reduktion på 850.000 tons. Altså 114% CO₂-reduktion for hver liter fossilt brændstof der erstattes med biobrændstof.

Det ministeren faktisk blev spurgt om i spørgsmål 23 var derimod "hvor megen CO₂-reduktion lovforslaget medfører?" Svaret hertil er væsentligt mindre end de 850.000 tons ministeren vil bogføre i det danske CO₂-regnskab.

For nemheds skyld antager jeg i regneeksemplet herunder at samtlige 10,2PJ biobrændstof er rapsdiesel. Rapsdiesel er det klart dominerende biobrændstof i DK og EU og lovforslaget forudsætter, at der bruges væsentligt mere biodiesel end biobenzin.

Brændstof købt i tyskland har selvfølgelig samme udslip som brændstof købt i DK. Den positive effekt af at folk undgår unødigt kørsel, må antages at blive udlignet/ophævet af, at flere tager den unødige tur over grænsen. For rimelighedens skyld kan vi derfor se helt bort fra ministerens sidste 100.000 tons reduktion. Denne "reduktion" optræder absolut kun i regnskabet ikke i virkeligheden.

Mht de resterende 750.000 tons reduktion glemmer klimaministeren at fratække udslippet af drivhusgasser fra produktionen af rapsdieselen.

For at producere 1 MJ rapsdiesel skal der bruges ca 0,47MJ energi til traktor, transport, mølle, tørring, raffinering. Hertil kommer udslippet af lattergas (N₂O) fra det kvælstofgødning (N-gødning) der anvendes på rapsmarken. Lattergas er som bekendt en kraftig drivhusgas, der er 296 gange værre end CO₂. Mængden af lattergas afgøres af den mængde N-gødning der anvendes.

Der eksisterer to forskellige beregninger, en fra 2006 og en fra 2007, af hvor meget N-gødning der omsættes til lattergas (se yderligere forklaring i boksen nederst).

Hvis man som EU anvender 2006-værdien for at beregne lattergas er det kun 1,5% af kvælstoffet der omsættes til lattergas. Sammen med udslippet fra brændstofforbruget når EU den konklusion, at CO₂eq udslippet fra rapsdiesel er mindst 36% lavere end fossilt diesel.

Med 2006-beregningen bør spørgsmål 23, om hvor meget CO₂ reduktion lovforslaget medfører, besvares således:

Ved at erstatte 10,2 PJ fossilt brændstof med raps-diesel, som giver CO₂-reduktion på 36%, er den egentlige CO₂-reduktion 36% af 750.000 tons = 270.000 tons. Med et samlet brændstofforbrug på 177 PJ er har den danske transportsektor et udslip på ca 13 mio tons CO₂. En reduktion på 270.000 tons udgør altså kun ca 2 % reduktion af transportsektorens CO₂-udslip.

Men der er som sagt udpræget videnskabelig usikkerhed om mængden af lattergas. En helt korrekt besvarelse af spørgsmål 23 bør derfor også fortælle, at jævnfør 2007-beregningen bliver 3%-5% af kvælstoffet omsat til lattergas. I så fald bliver udslippet fra rapsdiesel ligeså højt eller 70% højere end udslippet fra fossilt diesel. Dvs at når 5,75% (= 10,2 PJ) fossilt brændstof erstattes med raps-diesel vil det resultere i et udslip på 750.000 – 1.275.000 tons CO₂. Lovforslaget vil således ikke føre til reduktion, men vil øge transportsektorens eksisterende udslip på 13 mio tons med yderligere 0 til 500.000 tons CO₂.

Hverken 2006 eller 2007 beregningen medregner forskydningseffekten. Rapsolie er den vegetabiliske olie det er lettest at lave biodiesel af. Når rapsolie således bruges til biodiesel må fødevarerindustrien anvende andre vegetabiliske olier. Det er primært soja- og palmeolie fra regnskovsområder. Det betyder, selv når den lave værdi for lattergas anvendes, at der skal dyrkes olieplanter i ca 100 år før CO₂ udslippet fra afskovning i regnskovsområder er tjent ind. Hvis der er tale om tørvejorde, hvilket er tilfældet for meget af palmeolien er CO₂ udslippet først tjent ind efter 400-600 år.

Som det fremgår, er det ikke rigtigt at lovforslaget medfører en reduktion på 850.000 tons. Den allerhøjeste reduktion der kan forekomme er 270.000 tons (36% af 750.000 tons). Men ministeren bør også oplyse EPU om at der nok slet ikke bliver nogen reduktion pga. (a) der er oprigtig videnskabelig usikkerhed omkring hvor meget lattergas der produceres; (b) kulstof der frigives fra jorden er ikke medregnet; (c) Forskydningseffekten hvorved rapsolien der anvendes til rapsdiesel erstattes med vegetabiliske olier fra nyfældede regnskove er ikke medregnet.

Hver af disse tre grunde kan betyde at lovforslaget betyder øget CO₂.

I spørgsmål 19 opfordres klima- og energiministeren til at ændre formålsparagraffen så det gøres til lovforslagets formål, at medvirke til global CO₂-reduktion og ikke kun har det danske regnskab som formål.

Ministeren svarer, at hun ikke finder det hensigtsmæssigt at medregne de globale CO₂-konsekvenser af det danske brug af biobrændstoffer. Ministerens svar på spørgsmål 23 viser ellers med alt ønskelig tydelighed at det absolut er hensigtsmæssigt. I det danske CO₂ regnskab vil biobrændstofferne, som ministeren forklarer, bidrage med 850.000 tons CO₂ reduktion, mens loven udenfor DK territorium vil

resultere i store udslip. Globalt bliver regnestykket negativt. Det ville derfor netop være overordentligt hensigtsmæssigt at ændre formålsparagraffen som foreslået i spørgsmål 19.

MERE OM LATTERGAS BEREGNINGERNE

2006-beregningen finder at 1,5 % omsættes til lattergas. Det er IPCC der står for 2006-beregningen. Formålet med 2006-beregningen var at give Kyoto-landene en rimelig standardværdi til brug ved udarbejdelse af nationale CO2 regnskab. Det var således ikke hensigten, at denne standardværdi skulle bruges til beregning af drivhusgasudslippet fra produktionen af bio-brændstoffer. (2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, kap 11, "N₂O Emissions from Managed Soils, and CO₂ Emissions from Lime and Urea Application"). http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/4_Volume4/V4_11_Ch11_N2O&CO2.pdf

2007-beregningen (Crutzen et al) har intet andet formål end at beregne den mængde lattergas, der faktisk kommer fra et givent forbrug af N-gødning. Hvorfor 2007-værdien bør anvendes. 2007 beregningen finder, at 3-5 % af N-gødningen bliver til lattergas. Hvorfor det konkluderes at drivhusgaseffekten af raps-diesel i bedste fald er ligeså slemt som fossilt diesel og i værste fald 70 % værre end fossilt diesel. <http://www.atmos-chem-phys-discuss.net/7/11191/2007/acpd-7-11191-2007.pdf>

Det er bemærkelsesværdigt at 2006 og 2007 beregningerne ikke syntes at være udtryk for uoverensstemmelser mellem forskere. Dette fremgår blandt andet ved, at klimaforskerne Keith A. Smith og Arven Mosier er medforfattere til begge beregninger. At de to samme forskere står bag to modstridende beregninger, der giver udslag i to meget forskellige drivhusgasudslip for raps-diesel, viser at der hersker oprigtig videnskabelig usikkerhed om drivhusgasudslippet fra raps-diesel.

Med venlig hilsen

Dan Belusa

Greenpeace

dan@nordic.greenpeace.org

mobil: 51327911