

Innlegg Henrik Wiig

Bevar regnskogen, så kjøper vi biodrivstoff

Vi kan oppnå vern av regnskog i Brasil ved å tilby å kjøpe bærekraftig biodrivstoff.



↑ Henrik Wiig

Henrik Wiig, forsker Oslomet og administrerende direktør C2BioTrade

● **Det har** kommet sterke reaksjoner mot den inngåtte handelsavtalen mellom Efta og Mercosur så lenge Amazonas brenner. Sterke krefter mener Norge bør presse president Jair Bolsonaro i Brasil til å verne regnskog ved å utsette ratifisering. Et slikt tiltak vil ramme handel innen alle sektorer, og oppleves som et utilbørlig press som skaper motstand blant brasilianerne generelt. Dessuten sitter Vesten selv i klimaglasshus ved at vi står for en urimelig stor andel av verdens CO₂-utslipp gjennom høyt forbruk. Så i teorien fortjener vi samme «straff».

Vi kan imidlertid oppnå vern av regnskog ved å tilby å kjøpe bærekraftig biodrivstoff som rent konseptuelt er lettere å forbinde med arealbruk enn industriprodukter Brasil ellers selger til verden. Et positivt incentiv kan dessuten ha langt større effekt enn en negativ straff. Norge (og EU) har satt ambisiøse mål for transportsektoren med hele 40 prosent biodrivstoff innen 2030. Bransjen sliter med å fremskaffe nok bærekraftig vare. Avansert biodrivstoff fra norsk cellulose gir for små volum og vil være for dyr i uoverskuelig fremtid. De resulterende høye drivstoffprisene vil trolig ikke bli akseptert av velgerne, jevnfør bompengemotstanden, og dermed risikerer vi nok en gang at klimamålene ikke oppnås.

Dessverre har Brasil allerede ryddet og ødelagt en stor andel av sin regnskog. Først felles tømmeret for salg, så rykker kvegbøndene inn og til slutt er mye av jorden så utarmet at den brakklegges. Dette triste



↑ Sterke krefter mener Norge bør presse Brasils president til å verne regnskog ved å utsette ratifisering av avtalen mellom Efta og Mercosur så lenge regnskogen i Amazonas brenner. Foto: Joao Laet/AFP/NTB Scanpix

faktumet kan snus til en mulighet. EU-direktiv for fornybar energi vil tillate å bruke alle typer landbruksprodukter for bioenergi såfremt det kan påvises at det ikke medfører at leveranser til matmarkedet fortrenses. På forlatt og degradert jord i Brasils regnskog vil slike indirekte arealbruksendringer ikke utgjøre noe problem. Aktiv dyrking gir økt beskyttelse av jorden og vil dessuten utgjøre en lett tilgjengelig reserve i det øyeblikket verden trenger mer mat.

Den politiske utformingen er enkel og kjent. Vi kan videreføre toll på landbruksprodukter for biodrivstoffmarkedet, men deretter gi enkeltland kvoter og tollfrihet i handelsavtalen mot at de sparer gjenværende regnskog. Som foretrukket leverandør til Europa med høy betalingsvillighet for bærekraftig biodrivstoff, vil Brasil

kunne tjene langt mer enn ved å selge tømmer, kveg og soya til verdensmarkedspriser.

Avtalen vil også være troverdig på sikt. Hvis de likevel gjenopptar hugst av regnskog etter en stund, kan vi enkelt bytte til-

Dessverre har Brasil allerede ryddet og ødelagt en stor andel av sin regnskog

bake til fossil olje i raffineriene. Det er lettere for oss å akseptere noe mer CO₂-utslipp for å presse en motpart ved å stoppe kjøp, enn det er for Brasil å miste et enormt marked over natten. Vi er i en sterk forhandlingsposisjon.

Lav bompengesats for yrkesbiler med biodrivstoff

Erling Sæther, partner i rådgivningsselskapet Flowchange as

● **Vi må** heie på ungdommens klimaengasjement, men å begrense flytrafikken er ikke blant de viktigste tiltakene vi kan gjøre. Det er landtransporten både med personbil, yrkestransport og maskiner som er verstingen i Norge med sine 30 prosent av landets utslipp. Flytrafikken utgjør seks prosent.

En familie på fire med to fossile personbiler i husholdningen slipper ut 5,5 tonn CO₂ i året for bilbruken sin mens den samme familien bruker fly cirka ni tur-returreiser per år som utgjør cirka 3,7 tonn CO₂. Regnet etter offisiell statistikk for hvor fulle fly og biler er i gjennomsnitt og hvor langt de kjører, kan hver passasjer reise fire mil med fly på en liter flybensin, mens en bilreisende ikke rekker lenger enn to mil på en liter bensin.

Verre er det med lastebiltrafikken. En lastebil som kjører to tur-returer Oslo-Trondheim slipper ut like mye CO₂ som en personbil over et helt år.

Nå ser det ut til at Solberg-regjeringen vil gjøre samme feilen

som Stoltenberg-regjeringen gjorde for noen år siden. Den vil innføre fulle avgifter på biodiesel fra det kommende årsskiftet. Statsrådene Jon Georg Dale og Ola Elvestuen foreslo dette nå i ferien.

Igjen blir dette et feilgrep fordi biodrivstoff av alle slag, både biogass, bioetanol og biodiesel, er helt avgjørende som energikilde for å oppnå regjeringens mål i 2030. Regjeringen har gjennom Nasjonal transportplan satt et mål om at halvparten av alle nysolgte lastebiler og alle varebiler skal være nullutslippskjøretøyer i 2030. Nullutslipp betyr enten batterielektrisk eller hydrogenelektrisk. Det er fullstendig urealis-

tisk. I dag har vi fem elektriske lastebiler i landet. Teknologien blir i beste fall moden nok til et slikt skifte mot slutten av det neste tiåret. Til og med for personbilene skal det holde hardt at alle nysolgte biler skal være elektriske i 2025, slik Stortinget ønsker seg. Når det gjelder flyene er ikke disse elektriske før rundt 2050 i beste fall.

Derfor er biodrivstoff så viktig både som innblanding i den bensinen og diesel vi kjøper og som drivstoff både for fly og lastebiler.

For å nå målene må det ikke legges avgifter på produksjon og bruk av norsk biodrivstoff enten det er gass, etanol eller biodiesel. Det må i tillegg innføres bompeng-

gelettelsler for yrkesbiler med biodrivstoff slik vi har for elbiler. Dette vil bidra til å skape etterspørsel etter slike biler fordi da vil kostnadene ved å eie og drive bilene være tilnærmet det samme som for en diesebil. Heller ikke dette er nok. Byene må i tillegg få hjemmel til å innføre lavutslippssoner for CO₂ slik de allerede har for nitrogendioksid (NO_x). Det vil tvinge kjøpere av transporttjenester til å etterspørre fossilfri transport. Det vil få fart på fremveksten av energistasjoner for fossilfritt drivstoff og det er et vennlig spark bak for yrkesbilindustrien til å øke tempoet bort fra sin fossile fortid og nåtid.