

NOTAT

Direkte 21386298

Til: Forretningsudvalget

Dato: 6. maj 2024

Klima- og miljømæssige konsekvenser ved anvendelse af HVO

De klima- og miljømæssige konsekvenser ved anvendelsen af HVO, der er et biobrændstof, der produceres af brugt madolie, har været drøftet politisk ifm. behandlingen af sagerne om først udbud af buslinje 350S og siden hørings-svar til Movias Mobilitetsplan. HVO anvendes mest til opvarmning af nulemissionsbussernes kabiner på særligt kolde dage. Regionen har dog tre buslinjer (390R, 600S og 91N), der drives udelukkende med HVO, men som omstilles til nulemission indenfor de næste år. Nærværende notat ser nærmere på konsekvenser ved anvendelsen af HVO.

Biobrændstoffer kan inddeles i to typer:

- 1. generations biobrændstoffer, der produceres på afgrøder og fødevarer som fx majs, sukkerroer og palmeolie. Ca. 90% af biobrændstoffer er 1. generation.
- 2. generations biobrændstoffer, der produceres på affaldsprodukter som fx fritureolie og slagteriaffald. Ca. 10% af biobrændstoffer er 2. generation.

Over 80% af biobrændstofferne, der anvendes i Danmark i dag, er produceret på fødevarerne majs, korn, sukker og rapsolie (1. generations biobrændstoffer), mens der i praksis ikke har været anvendt palmeolie til produktion af de biobrændstoffer, der har været anvendt i Danmark, siden 2018¹.

Biobrændstoffer baseret på afgrøder og fødevarer har høj klimabelastning og har sociale og miljømæssige konsekvenser i form af højere fødevarepriser,

¹ Drivkraft Danmark. <https://www.drivkraftdanmark.dk/viden/biobraendstoffer-ravarer/>

nedlæggelse af regnskov og forringet biodiversitet², samt øger presset på koldens arealer³. Ved i stedet at genanvende affaldsprodukter til produktion af biobrændstoffer, ses en klimagevinst. Movia har som krav at den HVO, der anvendes i busserne, skal være baseret på affaldsprodukter, og dermed et mere klimavenligt biobrændstof.

CONCITO, Drivkraft Danmark, Rådet for Grøn omstilling og flere forskere er dog skeptiske omkring de faktiske klimagevinster ved anvendelsen af 2. generations biobrændstoffer, da det de ser det som en begrænset ressource, der allerede er fuldt udnyttet til øvrige energiformål²³⁴. CONCITO og flere forskere vurderer, at en større efterspørgsel kan medføre, at der i stedet bliver anvendt mere 1. generations biobrændstoffer et andet sted, eller at der produceres mere affald end nødvendigt⁴⁵.

² Drivkraft Danmark og Rådet for Grøn Omstilling, Åbent ekspertmøde om biobrændstoffer og 2025-klimamålet, Folketinget, 2023. <https://www.ft.dk/samling/20222/almindel/TRU/bilag/221/2723641.pdf>

³ CONCITO, DR-artikel: Regeringen vil nå klimamål med kontroversielt værktøj - som Socialdemokratiet selv har kritiseret, 2023 <https://www.dr.dk/nyheder/viden/klima/regeringen-vil-naa-klimamaal-med-kontroversielt-vaerktoej-som-socialdemokratiet>

⁴ Henrik Wenzel, Jannick Schmidt, Uffe Jørgensen og Jørgen Eivind Olesen, Professorer ved henholdsvis Syddansk Universitet, Aalborg Universitet og Aarhus Universitet i artikel i Altinget, 2023: <https://www.altin-get.dk/transport/artikel/professorer-vi-kan-ikke-redde-2025-maalet-med-biodiesel-klimaministerens-regnestykker-gaar-ikke-op>

⁵ Artikel i Børsen, 2022: https://borsen.dk/nyheder/baeredygtig/eksperter-klimaet-graeder-ikke-over-hvo?b_source=emne&b_medium=row_2&b_campaign=list_8