

---

# Stop for brug af rapsdiesel muliggør omkostningseffektiv udtagning af jord, med minimal lækage

---

## Klimakrisen, biodiversitetskrisen og arealpresset kalder på nytænkning

Vi står med en kombineret klima- og biodiversitetskriser, som kalder på handling. Udtagning af landbrugsjord er en oplagt løsning, der både giver lavere CO<sub>2</sub>- og kvælstofudledninger og som samtidig kan afhjælpe en del af manglen på areal til biodiversitet, skovrejsning, energianlæg mm. En udfordring kan dog være, at stop for dyrkning af landbrugsjord i varierende omfang kan have en lækageeffekt i udlandet. Dvs. at hvis vi i Danmark udtager fx 100.000 ha., så vil en andel af de ellers dyrkede afgrøder skulle dyrkes et andet sted i verden, og derfor have som konsekvens at der opstår øget klimapåvirkning ude i verden. Det gælder selvsagt mest ved højproduktive arealer og langt mindre ved lavproduktive arealer, som ofte er kendetegnende for de arealer som i fremtiden skal prioriteres til fx klima, natur, biodiversitet og kvælstof. Det betyder også, at vi i fremtiden skal producere mere mad på et mindre landbrugsareal.

## Hurtigere udfasning af rapsbaseret diesel kan løse mange problemer

I øjeblikket er vi i den helt uholdbare situation, at vi i Danmark blander knap 7% biodiesel *lavet næsten udelukkende af raps* i al solgt diesel i Danmark. Dette sker for at nedbringe vores klimaaftryk. På papiret bidrager det til en reduktion på ca. 570.000 ton CO<sub>2</sub> (pt. opgøres udledningen fra al diesel 7,6 mio. ton CO<sub>2</sub> iht. KF23, inkl. 7% biodiesel som tæller nul). Men jævnfør flere videnskabelige studier<sup>1</sup> udleder fremstilling af rapsolie omtrent samme mængde drivhusgasser, som ved forbrænding af en tilsvarende mængde mineralsk diesel. Udover at dyrkning af raps kræver gødning, energi og giver udledning af bl.a. lattergas, så kræver det også areal, som jf. ovenstående leder til afskovning. Yderligere øger iblandingen af biodiesel den generelle dieselpriis ved tanken med ca. 0,4 kr./l + moms – til ingen verdens nytte.

Modsat fx kødproduktion, som er forbrugerefterspurgt, så er produktionen af afgrødebaseret biodiesel udelukkende drevet af regulatoriske krav om iblanding. Derfor vil et mindsket krav om iblanding af biodiesel også resultere i en tilsvarende mindskning af produktionen.

## Anbefalinger

Derfor foreslår vi følgende:

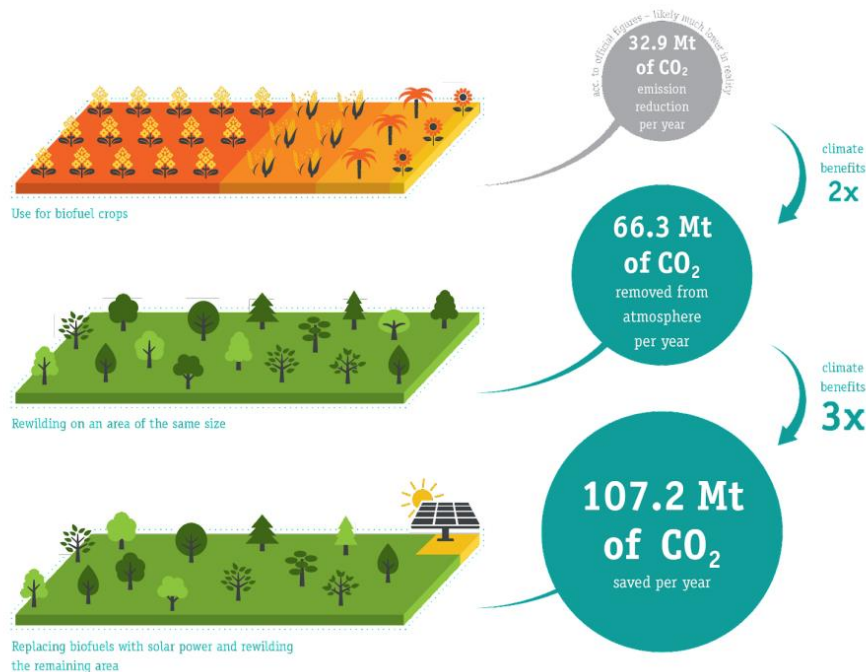
1. Regeringen bør fra og med 2025 droppe de nationale brændstofkrav der fører til iblanding af rapsbaseret biodiesel
2. Dette vil, som beskrevet, umiddelbart gøre diesel billigere, hvilket kunne føre til øget forbrug og øget grænsehandel. For at undgå dette, bør regeringen samtidig hæve dieselaafgiften, så prisen er uændret. Forbrugerne mærker ikke noget, så dette burde være helt uproblematisk.
3. En del af det ekstra afgiftsprovener kan bruges til at frikøbe jord svarende til den mængde raps, der nu ikke behøves at blive dyrket (i Danmark, eller andetsteds i verden). Fordi

---

<sup>1</sup> Fx dette: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652614010518>

forbrugerprisen skal betale for både produktion på marken og efterfølgende processering af rapsfrø til biodiesel, burde der være mere end rigeligt med penge til dette.

- Den frigjorte jord (som efter vores estimerer<sup>2</sup> vil være i størrelsesordenen 100.000 ha, svarende til en tredjedel af Fyn) kan nu anvendes til andre formål. Arealet bør i lyset af at fx skovrejsning i gennemsnit binder ca. 10 ton CO<sub>2</sub>/ha årligt, kunne binde ca. dobbelt så meget som de 570.000 ton CO<sub>2</sub>. Transport & Environment estimerer<sup>3</sup> fx at et EU-gennemsnit er en faktor to, og mere hvis der også etableres fx solceller (se figur nedenfor).



Klimagevinsten fra skovrejsning vil, hvis den finder sted på dansk jord, bidrage positivt til Danmarks klimaregnskab og dermed indfrielse af vores klimamål. Hvis man ønsker, at transportsektorens egne udledninger ikke skal stige, kan de 570.000 tons CO<sub>2</sub> fx udlignes ved at skubbe yderligere til omstillingen, fx med øgede brændstofafgifter også på benzinen (evt. med tilbageførsel via lavere ejerafgift).

### Opmærksomhedspunkter

Vi er opmærksomme på, at EU-direktivet om fremme af vedvarende energi i artikel 25 (1a) stiller krav om øget anvendelse af vedvarende energi i transportsektoren. Men med [den seneste revision](#) (REDIII) kan dette ske ved, at VE-kravet på mindst 29% i 2030 opfyldes via elektrificering, hvilket forventes indenfor rækkevidde. Særligt da det nye REDIII direktiv tillader, at målet kan nedjusteres, hvis man reducerer brugen af 1. generations biobrændstof. Dette betyder i praksis, at biodiesel fra raps ikke bidrager til at opfylde målet. Og kravet i artikel 25 (1b) om avancerede biobrændstoffer og e-fuels kan opfyldes med hhv. 4,5% biogas i gasnettet, hvilket vi for længst har opnået, og 1% e-fuels til fx indenrigs søfart og luftfart.

Vi er også opmærksomme på, at der kan være en modsatrettet effekt fra, at der skal dyrkes lidt mere protein til erstatning for de foderrapskager, der fremkommer som restprodukt fra produktionen af biodiesel. Vi vurderer dog, at arealeffekten heraf er begrænset.

<sup>2</sup> Jf. KF23 anvendtes i 2022 7,1PJ biodiesel. Ifølge [IFEU \(2023\)](#) går der ca. 13.700 ha på at producere 1PJ raps-biodiesel.

<sup>3</sup> Se: [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/03/202303\\_IFEU-Study\\_TE\\_Briefing\\_EN.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/03/202303_IFEU-Study_TE_Briefing_EN.pdf)