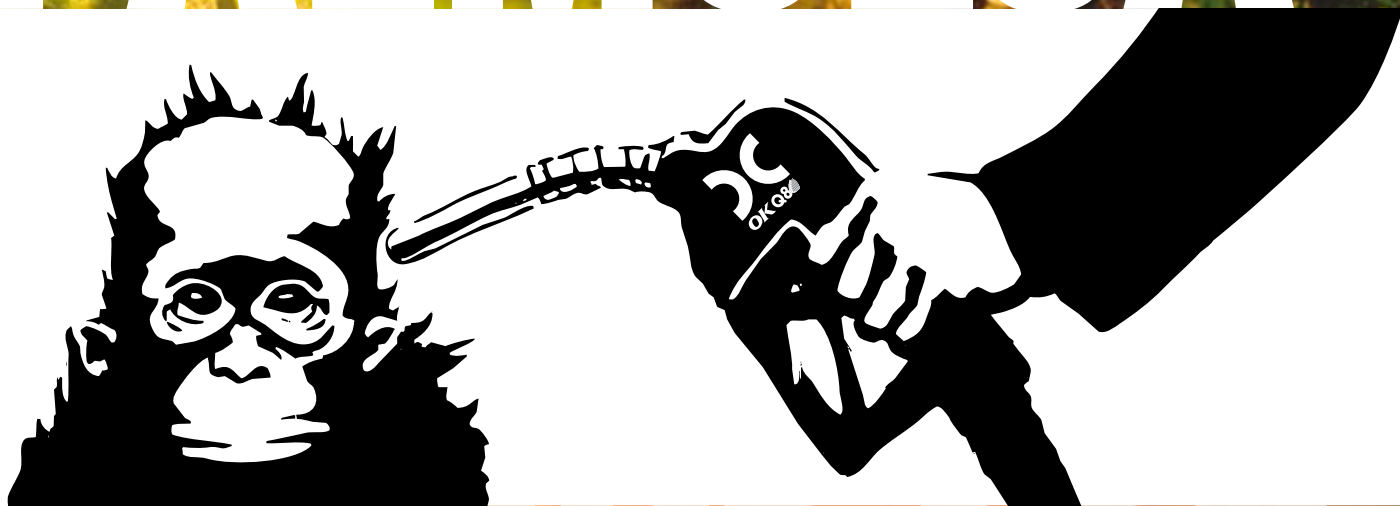


PALMOLJA



OTANKBART

Med regnskog i tanken?

I höst blir Sverige testmarknad för en ny diesel som innehåller palmolja. Det är bensinbolaget OKQ8 som lanserar ett nytt alternativ till fossil diesel, en så kallad biodiesel vid namn Eco20. Bensinbolaget hävdar att deras nya drivmedel är bättre för klimatet än vanlig diesel. Men produktionen av palmolja skadar både klimatet och regnskogarnas redan hotade ekosystem.

Idag körs de allra flesta bilar på fossila bränslen som i högsta grad bidrar till växthuseffekten. Samtidigt måste vi i de industrialiserade länderna minska våra utsläpp av växthusgaser med minst 80 procent till 2050 om vi ska kunna rädda klimatet. Därför är det förstås nödvändigt att tillsammans med en effektivisering av trafiken ta fram miljövänliga alternativ till fossila drivmedel som bensin och diesel. Men alla alternativ som presenteras är inte bra.

Att produktionen av palmolja är problematisk har länge varit känt. Dagens efterfråga på palmolja till bland annat livsmedel, kosmetika och kraftvärmeproduktion har redan lett till att stora regnskogsområden skövats för att ge plats åt fler plantager. Produktionen av palmolja är redan nu, före introduktionen av den nya palmoljedieseln, en av de främsta orsakerna till permanent förlust av regnskogar i Sydostasien och utgör även ett hot mot skogarna i Afrika.

Förutom att tusentals unika växter och djur - bland annat världens sista orangutangar - är direkt hotade, bidrar skogsskövlingen till att öka växthuseffekten genom de stora mängder koldioxid som släpps ut vid avverkningen. Därför är det av yttersta vikt att efterfrågan på alternativa bränslen inte driver på skövlingen. Men dagens regelverk skiljer inte på bra och dåliga bio-bränslen. I Sverige subventioneras palmolja precis som de andra förnyelsebara alternativen.

Dessutom riskerar falska lösningar på klimatproblemet, som Diesel Eco20, att tränga undan de främsta lösningarna på trafikens del i klimatproblemet - energisnålare fordon, mindre trafik och effektivare transporter.

Greenpeace krav

Greenpeace kräver att OKQ8 genast upphör med att sälja palmoljediesel på sina stationer.

Greenpeace kräver att den svenska regeringen slutar subventionera ohållbara bränslen med skattepengar.

Greenpeace uppmanar även allmänheten att avstå från att tanka bilen med palmoljediesel.

Palmoljediesel skövlar regnskog, bidrar till klimatförändringarna och hotar världens sista orangutanger.



© Greenpeace/Morgan, Steve

Diesel Eco20 – en oroande nyhet

Intresset för dieslbilar har ökat stort. I Europa är hälften av alla bilar som säljs dieslbilar och även i Sverige ökar försäljningen snabbt. Nästan 1 miljon svenska fordon körs redan på diesel. Det har gjort att allt fler företag börjat intressera sig för att ta fram alternativ till fossil diesel.

Så kallad biodiesel kan idag framställas av animaliska fetter eller av i princip vilken vegetabilisk olja som helst: soja-, raps-, majs- eller palmolja. OKQ8:s Diesel Eco20 innehåller 20 procent biobränslen varav cirka 90 procent palmolja, som enligt leverantören i huvudsak kommer från ett malaysiskt företag vid namn IOI.

Fram till alldeles nyligen var det inte tekniskt möjligt att använda palmolja i bilmotorer i många länder, eftersom oljan stelnar vid temperaturer under 12°C. Men det tekniska problemet har lösts och därigenom riskerar vi nu en storskalig introduktion av palmolja som drivmedel.

OKQ8:s leverantör, det finska oljebolaget Neste Oil, har som uttalade ambition att produkten ska bli världsledande – något som skulle få allvarliga konsekvenser för världens regnskogar och för målen att reducera de globala utsläppen av växthusgaser.



© User: Jinsveperon en.wikipedia

Med ett nytt användningsområde för palmolja – som drivmedel i bilar – blir trycket på redan hotade regnskogar enormt.

Palmolja

Palmolja kommer från oljepalmen (*Elaeis guineensis*), en fjäderpalm som växer naturligt i centrala Afrika men som numera odlas i stora monokulturer i tropiska områden världen över. Mer än 85 procent av all palmolja produceras i Malaysia och Indonesien. Ur frukten kan man utvinna två sorters olja: en palmolja ur fruktköttet och en fetare palmkärnolja ur kärnorna. Oljan används i livsmedel, kosmetika, djurfoder, kraftvärmeproduktion och nu i biodiesel.



Genom skattelättnader för palmolja subventionerar Sverige regnskogsskövlingen i Sydostasien.

Palmoljan och växthuseffekten

Palmolja klassas som ett biobränsle eftersom man räknar med att den mängd koldioxid som släpps ut vid förbränningen i motorn är samma mängd som oljepalmen tagit upp under sin livstid. Denna uträkning blir dock missvisande eftersom oljepalmsplantagerna så gott som alltid, direkt eller indirekt, orsakar skogsskövling.

Skogar tar upp och binder kol både i träden och i marken och när de avverkas eller bränns släpps koldioxid ut i atmosfären. Därför är omfattningen av skogsskövlingen och det faktum att takten på den fortsätter att öka mycket oroande. Enligt FN:s klimatpanel, IPCC, står den tropiska avskogningen för upp till en femtedel av de globala koldioxidutsläppen.

I Sydostasien, som är det område som avskogas i snabbast takt, finns det tredje största regnskogsområdet efter Amazonas och Kongos regnskogar. De främsta orsakerna till permanent förlust av Sydostasiens regnskogar är produktionen av palmolja och illegal avverkning av skog som ofta går hand i hand.

Att företagen i de stora producentländerna Indonesien och Malaysia väljer att avverka regnskog för sin palmoljeproduktion beror bland annat på dålig tillsyn, korruption och det faktum att det tar fem år innan nyplanterade palmer börjar producera olja. Därför

är det lockande för företagen att kunna sälja timmer från nyskövlad regnskog för att finansiera de första improduktiva åren.

Speciellt illa är det när så kallat peatland - torvrika träskmarker som binder ovanligt mycket kol - omvandlas till plantager. Cirka 27 procent av alla oljepalmsplantager i Indonesien är anlagda på tropisk torvmark. Totalt har redan 45 procent av de viktiga torvmarkerna avskogats. Det mesta har torrlagts, ofta för odling av palmolja.

Avskogningen och torrläggningen av tropisk torvmark är en globalt betydelsefull källa till koldioxidutsläpp och ett stort hinder på vägen mot målet att stabilisera utsläppen av växthusgaser. Enligt FN är koldioxidutsläppen från omvandling av tropisk torvmark mycket större än de vinster som fås från att ersätta fossila bränslen med palmolja.

Hot mot växter, djur och människor

Förutom att skogsavverkningen för produktionen av palmolja bidrar till växthuseffekten, får den svåra konsekvenser för de människor, djur och växter som lever i och av regnskogarna.

I Malaysia och Indonesien finns många växter och djur som inte förekommer någon annanstans. Illegalt skogsbruk, bränder och oljepalmsplantager är utan tvekan de största hoten mot dessa djurs möjlighet till överlevnad. Bland annat är världens sista orangutanger akut utrotningshotade.

Vid början av 1900-talet fanns det cirka 230 000 orangutanger i vilt tillstånd i världen. Idag finns det endast runt 50 000 individer kvar. De lever på Borneo och Sumatra, öar som tillhör Malaysia och Indonesien. En tredjedel av den vilda populationen försvann under de stora skogsbränderna 1997 och 1998 som till stor del hade orsakats av illegalt anlagda bränder för att bereda mark till plantering av oljepalmer.

Skogsskövlingen får även förödande konsekvenser för de människor som är beroende av skogen för sin överlevnad. Det förstör deras möjligheter att skaffa mat, rent vatten och traditionella mediciner och det underminerar deras kultur och sätt att leva.

Många konflikter om landområden har uppstått mellan ursprungsbefolkningar och palmolja- och skogsbolag. Nästan alltid går bolagen, genom mutor och korruptionstyngda system, segrande ur striden.



© Greenpeace/Filip Verbeelen

Oljepalmsplantage i västra Malaysia

Visste du att...

Sverige direktimporterar över 100 000 ton palmolja om året från i huvudsak Malaysia. Skulle vi ersätta all svensk diesel med Diesel Eco20 skulle importen bli mer än sju gånger så stor.

I Malaysia försvinner varje år skog motsvarande Ölands yta.

På grund av den omfattande skogsskövlingen är Indonesien världens tredje största utsläppare av växthusgaser. Sedan 1985 har oljepalmsplantagernas yta tiodubblats, från sex hundra tusen till sex miljoner hektar.

Enligt FN, som undersökt mer än 40 skyddade nationalparker i Indonesien, hade över 90 procent påverkats negativt av bland annat oljepalmsplantager bara under de senaste fem åren.

FN räknar med att 98 procent av de orörda skogar som fortfarande finns kvar på Borneo och Sumatra kommer att vara förlorade 2022, framför allt på grund av oljepalmsplantager och illegal avverkning.



© L. Lily/Greenpeace

Certifiering ingen lösning

Flera företag som importerar palmolja påpekar att de är medlemmar i Roundtable on Sustainable Palm Oil. RSPO är ett frivilligt forum där bland annat industri och miljöorganisationer diskuterar minimikriterier för palmoljeproduktion ur ett socialt och miljömässigt perspektiv. Något certifieringssystem för en hållbar palmoljeproduktion finns ännu inte.

Men även om en framtida certifiering kommer till stånd, skulle det inte lösa problemet med användning av palmolja som drivmedel. Landytan räcker inte till för att på ett hållbart sätt producera palmolja även till transportsektorn.

Idag går 75-90 procent av all palmolja till mat, djurfoder och kosmetika, en efterfrågan som ökar stadigt. FN räknar med en dubbling av efterfrågan på palmolja till 2020 bara från dessa sektorer.

Om all fossil diesel inom EU skulle ersättas med Diesel Eco20 skulle EU:s konsumtion av palmolja sexfaldigas och kräva drygt två tredjedelar av världens nuvarande årliga palmoljeproduktion. Och då är inblandningen från palmolja bara 18 procent – mycket högre inblandningar än så diskuteras. Dessutom är till exempel USA:s framtida efterfrågan på palmolja till dieselfordon inte inberäknad.

Det här ger en fingervisning om det ökade trycket på omvandlingen av mark till nya plantager. Så även om vi i Sverige skulle köpa en framtida certifierad palmolja till biodiesel, skulle företag som inte tar hänsyn till miljön, fortsätta odla nya skogsområden för att tillgodose marknadens utökade behov.

Även OECD ifrågasätter i en ny rapport effektiviteten av certifieringsprogram för biobränslen på grund av att dessa är mycket svåra att administrera och att de lätt kan undermineras av förskjutningseffekter – att biobränsleplantager tränger undan andra grödor som då förflyttas ut i skogen.

Subventionerad regnskogs-skövling

För att minska trafikens påverkan på klimatet, diskuterar EU bland annat att sätta som mål att 10 procent av drivmedlen ska vara förnyelsebara till 2020. I Sverige är biobränslen befriade från energi- och koldioxidskatt sedan 2004. Skattebefrielsen gör att biobränslena, som ofta är dyrare att framställa än bensin och diesel, bättre kan konkurrera prismässigt. Men än så länge finns det inga regler som gör det möjligt att skilja på bra och dåliga biobränslen - alla förnyelsebara alternativ till fossila bränslen subventioneras, så även palmolja.

För varje liter inblandad palmolja som OKQ8 säljer, slipper bensinbolaget betala 3,72 kronor i skatt. Ifall OKQ8 säljer så mycket som de beräknar ger det

besparing på drygt 200 miljoner kronor årligen – en ofrivillig gåva från skattebetalarna till ett minst sagt tvivelaktigt projekt.

Men att subventionera biobränslen innebär inte automatiskt att man måste subventionera palmolja. I Holland, där palmolja används till kraftvärmeproduktionen, har politikerna hunnit reagera på det hot som palmoljeproduktionen innebär och diskuterar nu möjligheten att undanta palmolja från skattebefrielse.

Om Sveriges regering införde ett sådant undantag, skulle oljebolagen inte vara lika intresserade av att sälja palmoljediesel i Sverige. Ett sådant beslut vore viktigt, eftersom Sverige är det första land där den nya palmoljedieseln introduceras. En lyckad introduktion här, gör det enklare att expandera till andra länder.

Ett ännu viktigare steg vore att helt förbjuda palmolja i biodrivmedel, något som förespråkas av Europaparlamentets utskott för industri, forskning och energi.

”Europaparlamentet medger att en ytterligare ökning av palmoljeproduktionen kan påverka naturliga skogar och traditionell livsmedelsproduktion, förorsaka förlust av biologisk mångfald, skapa konflikter om mark och leda till betydande utsläpp av växthusgaser. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att förbjuda användning av biodrivmedel som kommer från palmolja inom EU.”

Europaparlamentets utskott för industri, forskning och energi, 2006

Lösningar på trafiksituationen

Tyvärr finns det inget hållbart sätt att behålla den nuvarande trafiksituationen genom att endast byta ut bränslet - jordens resurser räcker inte till oavsett vilket drivmedel man använder. Därför är det viktigt att utvecklingen av alternativa drivmedel inte blir ett alibi för att slippa ta itu med kärnan av problemet - trafikens omfattning och det faktum att bilarna slukar för mycket energi.

Försäljningen av Diesel Eco20 riskerar att motverka OKQ8:s uttalade ambition att minska utsläppen av koldioxid från dieslbilar på två sätt - dels genom att

driva på utvecklingen av skogsskövlingen för att bereda plats åt oljepalmsplantager, dels genom att ta fokus från de verkliga lösningarna.

Endast tillsammans med en omfattande effektivisering av transportsystem och fordon, är en kombination av olika drivmedel lösningen på trafikens del av klimatproblemet. Under förutsättning att de producerats på ett hållbart sätt kan vissa biodrivmedel i ett reducerat transportsystem komplettera och på sikt ersätta de fossila bränslena. Men palmolja kan aldrig bli en del av lösningen.





**Rädda orangutangerna och klimatet
– Låt inte palmoljedieseln få fäste:**

**– Köp den inte
– Sälj den inte
– Subventionera den inte**

www.greenpeace.se/palmolja

GREENPEACE