

Links Ecologisch Forum (LEF)

Radicaal Groen Linkse Partijoverstijgende Beweging



Forum Gauche Ecologie (FGE)

Mouvement Radical Rouge et Vert, au-delà des Partis

Nieuwe studie: biobrandstoffen kosten Europese belastingbetaler 10 miljard euro

Geplaatst op zondag 21 april 2013 |

SHARE

De Europese lidstaten spendeerden in 2011 10 miljard euro om biobrandstoffen te ondersteunen, een even groot bedrag als de steun aan Cyprus. Dat blijkt uit een nieuwe studie van het International Institute for Sustainable Development (IISD) [1]. Voor die aanzienlijke steun krijgen Europese lidstaten weinig in de plaats: biobrandstoffen leveren het milieu, de bevoorradingszekerheid of de economie zo goed als niets op, concludeert de studie.

Biobrandstoffen, gemaakt op basis van landbouwproducten zoals koolzaad of palmolie, worden bij gewone brandstoffen gemengd. De miljardensteun was nodig om het marktaandeel van biobrandstoffen in 2011 op te drijven tot 4,5% van de verkochte transportbrandstoffen in de hele Unie. De meeste steun, ook in België, wordt gegeven in de vorm van accijnsverlagingen. In ons land zouden die oplopen tot 150 miljoen euro per jaar voor biodiesel en 70 miljoen euro voor bio-ethanol. Het bedrag van 10 miljard op Europees niveau bestaat uit belastingvrijstellingen (5,8 miljard euro), bijmengverplichtingen (318-736 miljoen euro voor ethanol en 3,1-4,1 miljard euro voor biodiesel) en ondersteuning van R&D (52 miljoen euro).

Maar die 10 miljard euro Europese steun levert niet de verhoopte voordelen op, zo blijkt uit de studie:

- biobrandstoffen helpen niet in de reductie van broeikasgassen
- er zijn geen goede cijfers over de werkgelegenheid die het beleid creëert, maar in de hele unie zijn er slechts 3630 mensen aan de slag in productie-installaties voor biobrandstoffen.

- het zorgt slechts voor een daling van de olie-afhankelijkheid van het transport met 4% of de output van 3 grote raffinaderijen.

Eerder onderzoek toonde al meermaals aan dat het Europees beleid voor biobrandstoffen het klimaat niet ten goede komt. De uitstoot van broeikasgassen door transport neemt er enkel op papier door af. [3] Als de emissies door indirecte wijzigingen in landgebruik van biobrandstoffen worden verrekend, dan stoten de meeste biodiesels meer broeikasgassen uit dan conventionele diesel. [4]

Mathias Bienstman van Bond Beter Leefmilieu zegt: "We wisten al dat biobrandstoffen het milieu niet vooruit helpen. Door deze studie weten we dat ze evenmin de economie ten goede komen. Ieder jaar krijgen biobrandstoffen in de Europese Unie 10 miljard euro evenveel als de steun aan Cyprus. Maar er zijn nauwelijks positieve effecten voor het milieu, de werkgelegenheid of de economie. In plaats van dat steunbedrag verder op te drijven, om de doelstelling van 10% biobrandstoffen te halen, zouden Europese lidstaten beter de productie van biobrandstoffen bevriezen. Het zal heel wat slecht besteed belastinggeld uitsparen. Ons land moet zodra het kan de bijmengverplichting en accijnsvrijstelling schrappen."

De studie, getiteld 'Biofuels - At What Cost? A review of costs and benefits of EU biofuels policies', gaat ook na wat de verhouding is tussen de steun die de sector voor biobrandstoffen krijgt en haar omzet. De steun bedraagt meer dan de helft van de omzet in de sector, die voor 2011 op 13-16 miljard euro uitkwam. De steun is ook hoger dan het totale bedrag dat tussen 2004 en nu is geïnvesteerd in installaties voor de aanmaak van biobrandstoffen. Dat suggereert dat de huidige steun weinig te maken heeft met het beschermen van die investeringen. Het merendeel van het geld vloeit weg naar de aankoop van landbouwproducten, ook buiten de Unie. De studie gaat ook na wat de financiële impact is van het verder verhogen van het aandeel biobrandstoffen. Het volume biobrandstoffen opdrijven tot 8,6%, zoals is voorzien onder bestaand beleid, zal cumulatief tussen de 28 en 33 miljard euro steun vergen in de periode 2014-2020.

Hielke Van Doorslaer, Oxfam-Wereldwinkels zegt: "De industrie beklemtoont keer op keer dat de gedane investeringen moeten beschermd worden, maar de jaarlijkse steun overtreft het totaalbedrag aan investeringen in productiefaciliteiten van biobrandstoffen. De belastingbetaler betaalt veel te veel om een inefficiënte machine voor de productie van biobrandstoffen gaande te houden, die niet oplevert wat ze zou moeten: voordeel voor de economie en het milieu."

De studie brengt ook een alternatief voor biobrandstoffen in kaart. Wagens zuiniger maken, door de CO2-normering vanuit de EU. Het is een kostenefficiënte en doeltreffende manier om de broeikasgasemissies van transport te reduceren. 10 miljard euro investeringen in zuinige wagens zou 40 miljoen ton CO2 besparen en zichzelf terugverdienen door een lagere brandstoffactuur.

Meer info

1. Een link naar een korte briefing over de studie en de volledige studie zelf vindt u hier:

<http://www.transportenvironment.org/publications/uneven-returns-economics-eu-biofuels-policy>

2. Voorstel Europese Commissie: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1112_en.htm?locale=en

3. IEEP (2011): Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels in the EU:

http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/Analysis_of_ILUC_Based_on_the_National_Renewable_Energy_Action_Plans

4. ILUC: is het gebruiken van land waarop voorheen voedsel gekweekt werd voor het kweken van gewassen voor biobrandstoffen.

Het voedsel moet dan elders gekweekt worden, meestal op nieuwe gronden, omdat de vraag naar voedsel op zijn minst constant blijft. Deze omzetting van nieuwe gronden in landbouwgrond zorgt voor een stijging van de totale broeikasgassen. Zo ondergraven ze de milieuvoordelen die het Europese biobrandstoffenbeleid voor ogen had. Een korte video over biobrandstoffen:

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=igUtlwruUjA

5. Het getal van 10,7 miljard euro is ongeveer gelijk aan de investeringskost nodig om de CO2-uitstoot van wagens te verlagen naar 80g/km voor nieuwe auto's ipv 95 g/km tegen 2020 zoals nu voorgesteld wordt. Gebaseerd op figuur 14 op <http://www.theicct.org/mass-reduction-impacts-eu-cost-curves> (± 750 euro per wagen), vermenigvuldigd met de historisch gemiddelde jaarlijkse verkoop van wagens in de EU27: 13 miljoen.

BBL, woensdag 17 april 2013