



## Miljø- og naturressourceøkonom: Uden politisk handling er tung transport fastlåst til fossil diesel i fremtiden

Vores nabolande buldrer fremad med biogas til at erstatte fossil diesel. De grønne teknologier til den bæredygtige omstilling af den tunge vejtransport er klar, men der mangler økonomiske incitament i Danmark. Manglende handling vil fastholde fossil diesel som det eneste praktiske brændstof til størstedelen af tunge køretøjer langt frem i tiden.

Morten Johansen, GreenTech forretningskonsulent fra FremSyn ApS

<https://pro.ing.dk/3146>

24. jun 2019 05:15

Vores nabolande, som vi normalt sammenligner os med, har i de senere år gennemført en række initiativer for at fremme brugen af biogas i tung transport, og har oplevet en stærk stigning i anvendelsen af biogas. Dette gælder for bl.a. Norge, Sverige, Tyskland og Holland. Herhjemme er vi gået i stå.

Hvis vi vil undgå at være låst til fossil diesel i den tunge vejtransport i fremtiden, er der behov for at skabe teknologineutrale rammevilkår, som tilgodeser bæredygtige drivmidler, herunder biogas. Uden handling bliver det svært at omstille den del af den tunge transport, som foregår udenfor byerne og som har et stort brændstofbehov.

Der findes masser af biogas i det danske gasnet. Faktisk kan biogas allerede i dag dække 27 % af det samlede energibehov i lastbiltransporten, mens prognoser fra Grøn Gas Danmark viser, at biogas har potentiale til i fremtiden at kunne erstatte naturgas fuldstændigt.

Biogas er det billigste kommercielt tilgængelige drivmiddel og det mest bæredygtige alternativ til de fossile brændstoffer, som den tunge transport i dag er afhængig af. Det viste Energistyrelsens undersøgelse af alternative drivmidler (AD3.0), men alligevel er der intet sket i årrækken, siden rapporten udkom i 2016.

Status er, at hvis man kører 100 km i en biogaslastbil koster det 137 kr. i afgifter, og man fjerner 61 kg CO<sub>2</sub> fra atmosfæren. Tilsvarende koster det 116 kr. i afgifter for en diesellastbil, som dog til gengæld tilfører 118 kg CO<sub>2</sub> til atmosfæren (udledt fra AD 3.0-modellen).

### Afgiftssystemet favoriserer fossil diesel

Det nuværende afgiftssystem baserer afgiftssatsen på, hvor effektivt et køretøj kan udnytte energien i drivmidlet – og ikke på de klima- og miljøbelastninger, som hvert køretøj forårsager. En energiafgift tilgodeser diesellastbiler, som har en mere effektiv udnyttelse af drivmidler end biogaslastbiler, da dieselmotorer udnytter energien i brændstoffet 10-15 % bedre i forhold til en sammenlignelig biogasmotor.

Konsekvensen er, at der betales højere afgifter for det bæredygtige drivmiddel i forhold til det fossile drivmiddel.

### **Forskellen på naturgas og biogas**

Når biogas først er kommet på naturgasnettet, kaldes det for biometan og er fysisk set præcist det samme molekyle som naturgas. Forskellen mellem biogas og naturgas kan sammenlignes med strøm produceret af kul eller vind, som føres ind i elnettet med samme fysiske egenskaber.

Alligevel betragter det danske afgiftssystem - i modsætning til i vores nabolande - biometan som naturgas, og derfor pålægges biometan de samme afgifter som naturgas. Forskellen anerkendes af andre dele af det danske myndighedsvæsen, ligesom vores nabolande og EU's VE Direktiv, men altså ikke i forhold til beregning af fx CO<sub>2</sub>- og energiafgifter.

For virksomheder der anvender gaskøretøjer i Sverige, har man reduceret beskatningen af privat brug af firmabil med 40 %, og i både Sverige og Norge har man fjernet CO<sub>2</sub>- og energiafgiften. I Tyskland har man fjernet vej- og broafgifter og sænket afgiften på gas. I Danmark har man intet gjort.

Naturgassystemet skal blot ses som en motorvej, som biogassen kan anvende for at nå frem til slutbrugeren.

### **Klima- og miljøeffekter overses i afgiftssystemet**

De højere afgifter tager ikke højde for de positive klimaeffekter ved biogas til transport. Ved afgang af gylle i biogasanlæg flyttes landbrugets metanudslip fra atmosfæren til anvendelse i køretøjernes motorer.

En undersøgelse af DTU Miljø fra 2018 viser, at metanudslippet fra biogasanlæg i gennemsnit er 1,7 %. Det skal ses i relation til, at der samlet opnås en klimaeffekt med op til 179 % CO<sub>2</sub>-reduktion ved at anvende biogassen i køretøjer ifølge VE-Direktivet. Energistyrelsen bekræfter, at biometan er det mest klimavenlige drivmiddel og påpeger desuden, at metantabet skal helt op på 14,3 %, før klimagevinsten ved biometan udebliver.

Når det kommer til miljøeffekter, viser et eksempel med en lastbilmotor fra Scania en reduktion på 26 % i NO<sub>x</sub>-udledninger mellem en motor, der bruger diesel og en motor, der bruger biometan. Desuden viser samme eksempel en reduktion af støj med 4 decibel under kørsel.

En af de store udfordringer ved at opføre nye biogasanlæg i Danmark er den lokale modstand imod anlæggene. Bekymringen er især i forhold til lugtgener.

Forskere fra Københavns Universitet og Aarhus Universitet har undersøgt, hvilken konsekvens det har på huspriserne at være nabo til et biogasanlæg. Resultatet er, at huspriserne indenfor 6 km rent faktisk stiger med i gennemsnit 8.500 kr., når der opføres et gårdbiogasanlæg. Jo tættere på biogasanlægget man bor, desto større er effekten. Dette skyldes bl.a. at lugtgenerne i området faktisk reduceres.

### **Politisk reform bør tilgodesee alle de grønne drivmidler**

I det nuværende afgiftssystem er der kun taget højde for den CO<sub>2</sub>, der kommer ud af køretøjerne på trods af, at CO<sub>2</sub>-udledning i atmosfæren er et globalt anliggende. Man bør kigge på den samlede CO<sub>2</sub>-belastning og inkludere et "vugge til grav"-perspektiv ved anvendelsen af drivmidlet, som blandt andet anbefales af VE-direktivet fra EU.

Der er behov for teknologineutrale rammevilkår, som tilgodeser de positive klima- og miljøvenlige alternativer til fossilt brændsel i stedet for at måle på energieffektiviteten.

Elbilen er en fantastisk teknologi til at omstille den lette transport, som ikke har et stort energibehov – lad os bane vejen for, at biogas og andre grønne drivmidler kan gøre det samme for den tunge transport under retfærdige og teknologineutrale rammevilkår.

KLIMA    POLITIK

---

Morten Johansen

Morten Johansen er uddannet Miljø- og Naturressourceøkonom fra Københavns Universitet med ekspertise i emissioner og økonomi inden for energi og grønne forretningsmodeller. Han arbejder som biogas- og bionaturgasekspert samt GreenTech forretningskonsulent i konsulenthuset FremSyn ApS.

---