

179 gode grunde til at give vognparken et miljøboost

Ifølge et nyt EU-direktiv kan en udskiftning af tung transport fra diesel til biogas reducere CO₂-udslippet med 179 %. Hos IVECO har de allerede biler, der kan få den miljøgevinst realiseret.

Tekst Morten Iversen
Iveco Danmark A/S
morten.iversen@iveco.com

Det mest CO₂-effektive drivmiddel

Miljøkravene til erhvervslivet og særligt transportsektoren skærpes løbende, og senest er EU-landene i efteråret blevet enige om at reducere CO₂-udslippet fra biler og varebiler med 35 procent frem mod 2030. Det rejser spørgsmål, i forhold til hvordan vi kan fjerne CO₂ emissioner fra transporterhvervet og vores muligheder for at gøre det

Muligheden findes allerede i kraft af det nye EU-direktiv 2018/2001 af 11. december 2018, som viser os vejen til at udfase diesel i transport til fordel for det bæredygtige brændstof biometan (opgraderet biogas). Ifølge det nyeste EU-direktiv, som afløser det hidtidige direktiv 2009/28, kan en udskiftning af vognparken fra dieselmodeller til varebiler/lastbiler på biogas nemlig reducere CO₂-udslippet med hele 179 %. Når alle snakker om nul-emission, så tager direktivet skridtet videre og viser, at biogas kan give negative udslip og dermed reducere mæng-



den af CO₂ i atmosfæren ved at fokusere på det reelle cirkulære brændstof: biogas.

Det nye EU-direktiv "om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder" giver dermed et afgørende rygstød til biodrivmidlernes fremmarch i transportsektoren.

179 bliver et af de vigtigste tal at forholde sig til fremover, når det gælder grøn omstilling inden for transport. Direktivet viser, at intet andet drivmiddel er så CO₂-effektivt og bæredygtigt som biogas fremstillet af fx husdyrgødning. Det skyldes, at det både gavner naturen og landbruget, samtidig med at det fortrænger fossile brændsler.

CO₂-reduktionen ved at skifte fra

biogas til diesel betyder derfor groft sagt, at man kan fjerne næsten to dieselvarebiler fra CO₂-regnskabet for hver eneste biogasvarebil, der lukkes ud på vejene.

Teknologien er på plads

Når det gælder udskiftning af dieselmodellerne til nye varebiler/lastbiler på biogas, så er det først og fremmest en politisk beslutning. Teknologien er nemlig for længst klar til at blive rullet ud i stor skala.

Iveco har siden 1996 været førende leverandør af gasdrevne køretøjer og er i dag leverandør af varebiler, busser og lastbiler som drives af enten komprimeret biogas (bio-CNG) eller flydende biogas

(bio-LNG). Med over 30.000 rullende enheder i Europa er der tale om en godt gennemprøvet teknologi, som igennem de sidste 20 år har hjulpet klimabevidste firmaer og myndigheder med at løse deres transportopgaver bæredygtigt og pålideligt.

Dette har været med til at sikre Iveco udnævnelserne til Van of the Year 2018 i Europa og desuden Årets Varebil i Danmark 2018, samt Sustainable Truck of the year 2018 i Europa.

Infrastrukturen

Infrastrukturen til biogasbiler i transportsektoren er på vej frem i Danmark, selvom der er et stykke vej endnu i sammenligning med resten



Iveco Daily 35S14NA8V er en 3500 kg biogasdrevet varebil med automatgear. Foto: Morten Iversen





af Europa. Der er p.t. 179 biogasproducerende anlæg i Danmark. Flere forventes at åbne inden for få år. Biogasanlæggene, som er fordelt over hele landet, producerer omkring 179 mio. Nm³ biogas (ca. 6,5 PetaJoule), hvilket kan drive omkring 37.000 store varebiler 40.000 km om året pr. bil.

Det nye Skive GreenLab Biogas, som er under opførelse, vil med sine 19 mio. Nm³ biogas øge mulighederne, så Danmark kunne flytte 41.000 store varebiler over på biogas og samtidig være selvforsynende.

Der findes på nuværende tidspunkt 17 biogastankstationer i Danmark, der alle leverer biogas på certifikatniveau. Der er i Europa over 3300 gastankstationer til komprimeret gas og over 160 gastankstationer til flydende gas. I Danmark fokuseres der udelukkende på at levere biogas, som giver den helt store gevinst for miljøet, hvor resten af Europa stadig domineres af naturgas.

Eksempel på forskel i infrastruktur: Italien har over 1200 gastankstationer = 1 pr. 259 km², Danmark har 17 gastankstationer = 1 pr. 2.525 km². Hvis Danmark skulle have samme forholdstal som Italien, skulle vi have 165 stationer.

At være selvforsynende med brændstof i den tunge transport er en realistisk mulighed med biogas, samtidig med at vi bidrager med

vores andel af nedskæringen i CO₂-udslippet.

Ifølge Aarhus Universitet kan Danmark nemlig realisere et potentiale på over 40 PetaJoule, som er stort nok til at drive mere end 200.000 store varebiler ELLER 40.000 tunge lastbiler på biogas og dermed skabe vejen til endnu et eksporteventyr for Danmark, eftersom resten af Europa også kæmper for at finde effektive måder at reducere CO₂-udslippet på.

Markedet og produktet

Lige nu kommer efterspørgslen i Danmark primært fra kommuner og virksomheder, der byder ind på kommunale transportopgaver. Flere og flere ønsker imidlertid at kunne bruge teknologier, der udgør et bæredygtigt alternativ, og her er ingen andre tæt på at give de samme fordele som biogas. For ud over de meget store CO₂-reduktioner opnår man samme ydeevne og korte optankningstid, som man kender fra diesel. Dette uanset om bilen er en 3500 kg varebil, en 50.000 kg lastbil eller en bybus. Samtidig opleves motorstøjen som halveret i forhold til diesel, hvilket er til stor gavn for lydmiljøet i byen og kan være med til at mindske trængslen i byen, da det lavere lydniveau tillader natleverancer i områder, der ellers er lukket for køretøjer. □

FAKTA

- Der er 51.067 varebiler med totalvægten 3500 kg på vejene i Danmark.
- 41.000 store varebiler, der kører 40.000 km pr. år på diesel, udleder hvert år omkring 352.000.000 kg CO₂ (352.000 ton CO₂), fordi 1 liter diesel altid vil skabe 2,64 kg CO₂ under forbrænding, uanset hvilket køretøj der bruger diesel. Beregnet ud fra et snit på 12,2 km pr. l / 215 g CO₂ pr km.
- Hvis disse 41.000 varebiler skiftede til biogas, ville de spare klimaet for 320.000.000 kg CO₂ hvert år (320.000 Ton CO₂) ... svarende til at spare klimaet for 2,16 kg CO₂ for hvert kg biogas, der forbrændes i stedet for diesel. Dette er beregnet ud fra det nye EU-direktiv 2018/2001.