

Biogas uden støtte er det eneste større alternativ til diesel frem til 2030

Med en CO₂-reduktion fra ellastbiler på højst 0,17 millioner tons i 2030 ifølge Klimarådet kan der ikke sikres en markant grøn omstilling af den tunge transport de næste 10 år uden ikke-støttet biogas.

Af Frank Rosager
Biogas Danmark
fr@biogas.dk

Konklusionerne om biogas til transport i Klimarådets transportanalyse, der blev offentliggjort i oktober, holder ikke. Rådet konkluderer fejlagtigt, at eftersom der kun bliver produceret den mængde biogas, der gives støtte til, så vil anvendelse af biogas i transportsektoren tage biogassen fra andre sektorer, der i stedet kommer til at bruge naturgas. Dette er er imidlertid faktisk forkert.

Klimarådet har begået en alvorlig fejl ved ikke at opdage, at Folketinget den 29. april i år vedtog en ny lov om biobrændstoffer, som siger, at biobrændstoffer, der modtager støtte, ikke kan anvendes til at opfylde CO₂-fortrængningskravet. Med det nye CO₂-krav til transporten kommer der fra 1. januar 2022 et skarpt skel mellem det marked, der bruger støttet biogas – eksempelvis industri-

en – og transportmarkedet, der skal bruge ikke-støttet biogas.

Transportmarkedet sikrer ekstra biogasproduktion

Den biogas, der modtager støtte, vil naturligvis blive produceret som hidtil, mens biogas til transport vil blive en ekstra biogasproduktion ud over den, der får støtte. Eftersom biogas produceres på basis af eksempelvis husdyrgødning og madaffald, giver anvendelsen af biogas i transportsektoren en reel grøn omstilling, og Klimarådet bør dermed korrigere deres konklusioner.

Med CO₂-fortrængningskravet er der samtidig implementeret markedsmekanismer med såkaldte CO₂-tickets, der sikrer, at biobrændstoffers værdi sættes efter, hvor stor en CO₂-reduktion, de medfører. Derfor bliver ikke-støttet biogas mere attraktivt i markedet end støttet biogas. Biogas Danmark forventer derfor, at en stigende mængde ny biogas vil gå til den tunge transport, især hvis politikerne øger klimaambitionerne ved at forhøje CO₂-for-

trængningskravet.

Kan bidrage til 2025-målet

Klimarådet oplyser i sin rapport, at der ikke er udsigt til nogen væsentlig grøn omstilling til hverken el- eller brintlastbiler frem mod 2030, ligesom power-to-x heller ikke forventes at blive stort. Det forventes, at CO₂-reduktionen fra distributionslastbiler på el ligger i niveauet 0,07 – 0,17 millioner tons i 2030. Så hvis det står til Klimarådet, skal vi fortsætte med at køre med dieslbiler og udlede store mængder CO₂ fra den tunge transport helt frem til 2030.

De danske biogasproducenter vil kunne levere en yderligere vækst i biogasproduktionen. Hvis efterspørgslen fra transportmarkedet er til det, vil biogasanlæggene kunne levere over 10 petajoule ekstra biogas til transporten – det vil sige ud over det, der opnås støtte til. Det svarer til en reel CO₂-reduktion på over en million tons i 2030 – eller 5 gange mere end den maksimale CO₂-reduktion fra ellastbilerne.

Allerede i 2025 vil biogas i den

tunge transport kunne levere en reduktion på 0,2 mio. tons, hvilket er et væsentligt bidrag til at nå 2025-målet. Det haster med at reducere klimabelastningen, og derfor er det bedre at komme i gang med at reducere ophobningen af CO₂ i atmosfæren nu end at vente til efter 2030.

Stort europæisk potentiale

Udover det fejlagtige argument om støtten til biogas begrundes Klimarådet sin modstand mod biogas til transport med, at det europæiske biogaspotentiale ikke kan forsyne hele den europæiske transport, og derfor duer det ikke.

Det europæiske biogaspotentiale ligger et sted i intervallet 2.400 petajoule (EU-Kommissionen) til 4.800 petajoule (Det Internationale Energiagentur). Det aktuelle

energiforbrug i den tunge transport i Europa er på cirka 2.800 petajoule, og dermed vil biogassen let kunne dække for eksempel 10 eller 20 procent af energibehovet i den tunge transport. Dette vil være et gigantisk skridt frem for klimaet sammenlignet med Klimarådets anbefaling, der reelt betyder, at vi fortsætter på fossil diesel de næste 10 år.

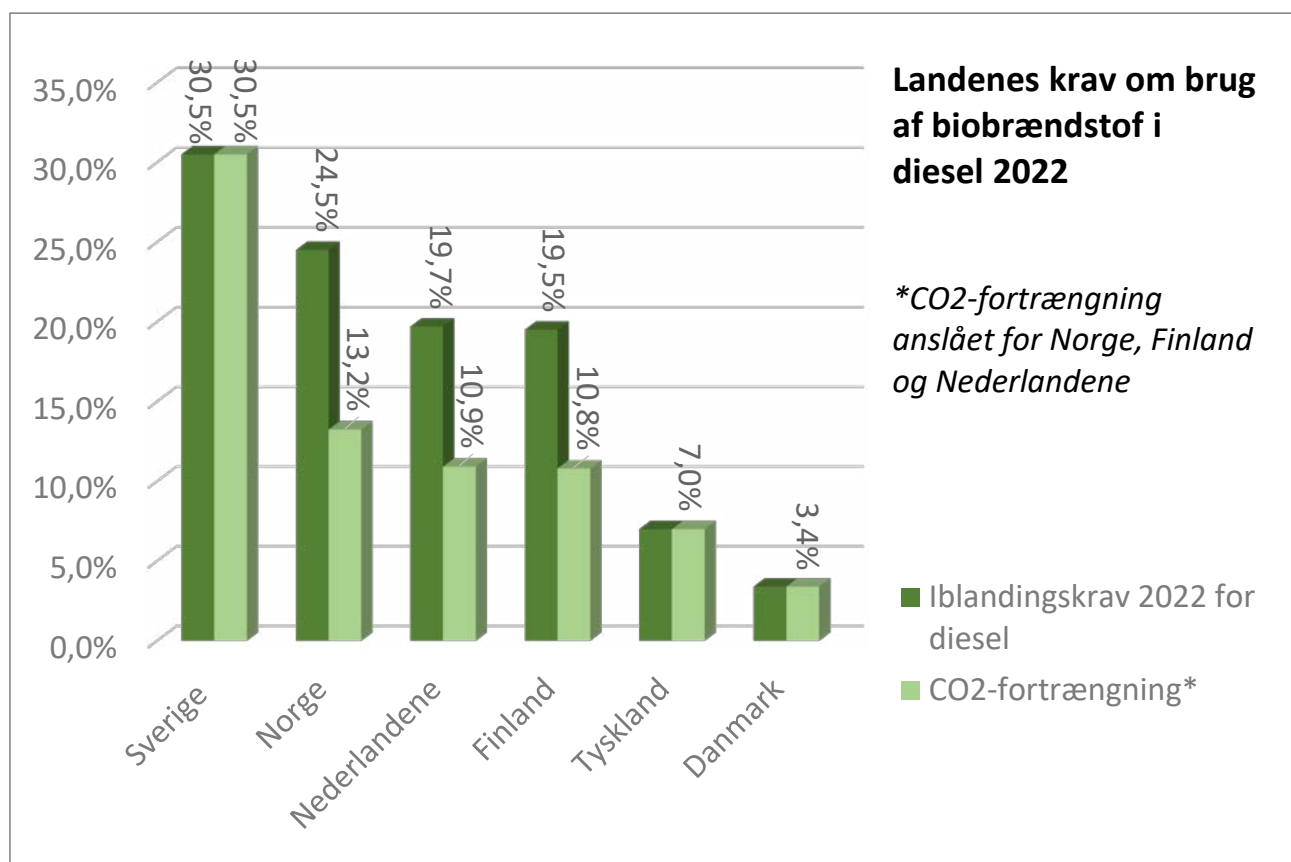
Korte afskrivningshorisonter

Klimarådet har heller ikke ret i, at transportmarkedet kan blive låst til fossil gas, hvis der i fremtiden skulle komme en stor efterspørgsel på biogas fra den europæiske industri.

Tunge lastbiler har en afskrivningshorisont, der gennemsnitligt er på seks år, og tankstationernes afskrivning er på højst 10 år, så transportvirksomhederne kan

fortsætte på biogas, så længe det er den bedste løsning, og så kan de skifte over på ellastbiler, når de er klar. Herefter kan biogassen gøre gavn til skibs- og flytransport eller eksporteres til EU's industri. Desuden er der vel ingen grund til at starte en udskiftning af biogaslastvogne, når der fortsat er mange diesellastbiler på vejene i 2030.

Endelig er der ingen der ved, hvilke former for PtX-brændstoffer der vil blive de dominerende om 20 år. Elektrometan produceret på el fra vind og sol leveret gennem gasnettet kan komme til at spille en væsentlig rolle i fremtiden, da det ikke kræver investeringer i ny infrastruktur, som det er tilfældet med el eller brint. □



Det danske CO₂-fortrængningskrav er på 3,4 procent fra 2022 og stiger til 7 procent i 2030. Dermed er Danmark langt bagud med klimakrav til transportsektoren sammenlignet med vores nabolande, hvor Sverige kræver en CO₂-reduktion i diesel på 30,5 procent næste år, mens det tyske CO₂-fortrængningskrav er på 7 procent.