

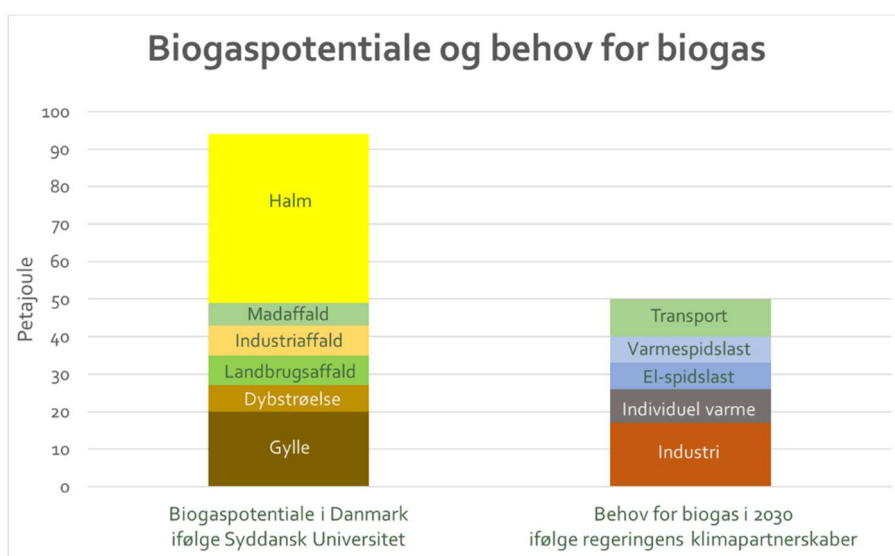
## Biogas til tung transport

Biogas kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i den tunge transport med en million tons i 2030. Udfordringen er, at en vognmand i dag skal betale cirka 25 procent mere i afgifter, hvis han skifter fra diesel til biogas. Derfor er der behov for, at politikerne justerer afgifterne, så transportfirmaerne ikke straffes økonomisk for at træffe det klimavenlige valg.

Biogas er et CO<sub>2</sub>-neutralt brændstof med et stort potentiale for at levere CO<sub>2</sub>-reduktioner i den tunge transport. Biogas fremstilles i Danmark ved afgangning af husdyrgødning samt affald og restprodukter fra husholdninger, industri og landbrug.

En undersøgelse, som Syddansk Universitet har udarbejdet for Energistyrelsen, viser, at der er et samlet biogaspotentiale på 94 petajoule på basis af bæredygtige ressourcer. Til sammenligning er det aktuelle danske gasforbrug (naturgas + biogas) på cirka 90 petajoule. Biogas kommer allerede i 2020 op på at dække 20 procent af det danske gasforbrug.

En gennemgang af rapporterne fra regeringens klimapartnerskaber viser, at der indgår et behov på cirka 50 petajoule biogas i klimapartnerskabernes anbefalinger. Dermed er der et ganske stort overskydende biogaspotentiale, som især vil være anvendeligt til at reducere udledningerne i den del af transportsektoren, hvor el ikke er en mulighed.



Figur 1. Biogaspotentialet ifølge potentialeopgørelse udført af Syddansk Universitet for Energistyrelsen. Behov for biogas i 2030 er baseret på en gennemgang af anbefalingerne fra regeringens klimapartnerskaber.

## Biogas kan reducere CO<sub>2</sub>-udslip i den tunge transport med 1 million tons i 2030

Biogas Danmarks beregninger viser, at anvendelse af biogas kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne i den tunge transport med 1 million tons i 2030.

CO<sub>2</sub>-reduktionerne kan fx fordele sig således:

- **7.500 biogaslastbiler** kan levere en CO<sub>2</sub>-reduktion på **0,5 mio. tons**.
- **75.000 biogasdrevne** varebiler kan levere en CO<sub>2</sub>-reduktion på **0,5 mio. tons**

I alt er der 42.000 lastbiler i Danmark. I beregningerne indgår, at de 7.500 biogaslastbiler kører 75.000 km pr. år. Der er 380.000 varebiler i Danmark. I beregningerne forudsættes, at de 75.000 biogasdrevne varebiler har en totalvægt på op til 3,5 tons, og at de kører 30.000 km pr. år.

Med en CO<sub>2</sub>-reduktion på en million tons vil biogassen reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra den tunge transport med cirka 25 procent.

### CO<sub>2</sub>-udledning fra landtransport

1000 ton CO <sub>2</sub>	1990	2017	2030
Lastbiltransport	1.770	1.610	1.500
Varebiltransport	1.700	2.030	2.010
Bustransport	620	560	330
I alt	4.090	4.200	3.840

*Kilde: Klimapartnerskabet for logistik og landtransport, Energistyrelsens Basisfremskrivning 2019.*

En CO<sub>2</sub>-reduktion på 1 million tons CO<sub>2</sub> i transportsektoren vil kræve, at de danske biogasanlæg leverer cirka 20 petajoule biogas til transportsektoren i 2030, dvs. cirka 10 petajoule mere end forudsat af klimapartnerskabet for landtransport.

## Afgifter blokerer for omstilling til biogas i Danmark

De danske afgifter er den vigtigste årsag til, at biogasdrevne lastbiler og varebiler endnu ikke har fået fodfæste i den danske transportsektor.

- En vognmand betaler **ca. 25 procent mere i årlige afgifter**, hvis han i en **lastvogn** over 3,5 tons skifter fra diesel til biogas
- En vognmand betaler **ca. 50 procent mere i årlige afgifter**, hvis han i en **varebil** op til 3,5 tons skifter fra diesel til biogas

De konkrete problemstillinger er følgende:

- Biogasdrevne lastbiler og varebiler bruger cirka 20 procent mere energi pr. kørt km end dieseldrevne køretøjer. Da brændstofafgiften er den samme pr. energienhed for gas og diesel, koster de biogasdrevne køretøjer 20 procent mere i brændstofafgift.
- Biogas, der leveres gennem naturgasnettet, er pålagt CO<sub>2</sub>-afgift, selv om CO<sub>2</sub>-udledningen er nul. Vognmanden betaler derfor 100 procent CO<sub>2</sub>-afgift for biogas, men kun 93 procent CO<sub>2</sub>-afgift for diesel, da der her er iblandet 7 procent biodiesel, som der ikke betales CO<sub>2</sub>-afgift for.
- En biogasdrevne varebil koster 45 procent mere i grøn ejerafgift og udligningsafgift. Det skyldes, at afgiften er høj for køretøjer, der ikke kører så langt pr. energienhed.

#### **Konsekvensberegninger**

Beregninger for en 40 tons lastvogn, der kører 75.000 km/år viser, at transportfirmaet skal betale 86.000 kroner i afgifter, hvis der skal biogas i tanken, men kun 69.000 kroner om året, hvis man fortsætter på diesel. Det giver en merudgift på 17.000 kroner eller 25 procent, hvis firmaet vælger biogas frem for diesel. Biogassen reducerer i denne case CO<sub>2</sub>-udledningen med ca 60 tons pr. år

For en varebil er økonomien endnu mere anstrengt. En 3,5 tons varebil, der kører 30.000 km/år, koster 12.000 kr. mere i afgifter, hvis virksomheden vælger biogas frem for diesel. Det er ca 50 procent højere afgifter pr. år – selv om valget af biogas giver en CO<sub>2</sub>-reduktion på 7 tons pr. år.

### **Sådan løses afgiftsproblematikken**

Biogas Danmark foreslår at justere de danske afgifter med fire enkle greb:

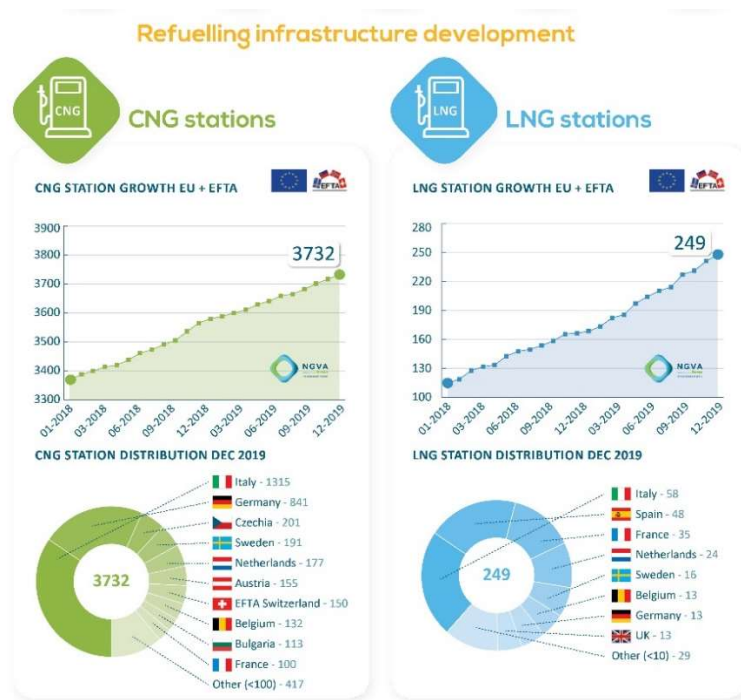
1. At reducere brændstofafgiften på gas til transport med 20 procent, hvilket vil ligestille biogaslastbiler og -varebiler med dieseldrevne køretøjer.
2. At biogas til transport fritages for CO<sub>2</sub>-afgift.
3. At biogasdrevne varebiler fritages for udligningsafgift – eller får et CO<sub>2</sub>-nedslag i samme niveau – hvilket vil sikre en afgiftsmæssig ligestilling med de dieseldrevne varebiler.
4. At indføre et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, som vil sikre, at CO<sub>2</sub>-udledningen gradvist reduceres fra brændstof, der leveres til transportsektoren.

Ovenstående justeringer kan gennemføres uden tab af afgifter for staten.

### **Lave gasafgifter fremmer biogasdrevne køretøjer i Europa**

Mens der i Danmark kun er 700 biogasdrevne køretøjer og 19 gastankstationer, ser situationen helt anderledes ud i resten af Europa. I hovedparten af de øvrige europæiske lande fremmes anvendelsen af naturgas og biogas til transport, primært med nedsatte afgifter på gas, men også med fritagelse for CO<sub>2</sub>-afgifter, fritagelse for vejafgifter for gaslastbiler samt støtte til indkøb af gasdrevne lastbiler.

I de øvrige europæiske lande er der derfor en kraftig vækst i antallet af (bio-)gasdrevne køretøjer og gastankstationer. Der findes 1,4 millioner gasdrevne køretøjer i Europa, og alene i 2019 blev der solgt 18.000 nye gasdrevne lastbiler, varebiler og busser i Europa. Biogas udgør pt 14 procent af den gas, der bliver leveret til transportsektoren i Europa.



Antallet af tankstationer i Europa, hvor man kan tanke komprimeret gas ("CNG-stations") eller flydende gas ("LNG-stations") er kraftigt stigende. Udviklingen går særligt stærkt i Tyskland, Italien, Frankrig, Holland, Belgien og Sverige. Kilde: Natural Gas Vehicles Association.

**Referencer:**

Syddansk Universitet, Energiafgrødeanalysen 2020 –

[https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Bioenergi/energiafgrødeanalysen\\_med\\_bilag.pdf](https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Bioenergi/energiafgrødeanalysen_med_bilag.pdf)

Regeringens Klimapartnerskaber – <https://kefm.dk/klima-og-vejr/regeringens-klimapartnerskaber-og-groent-erhvervsforum>

Energistyrelsens Basisfremskrivning 2019 – <https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/bf19.pdf>

Biogas Danmark: Faktaark – Biogaspotentiale 2050 – [https://www.biogas.dk/wp-content/uploads/2020/07/Faktaark\\_Biogaspotentiale\\_2050\\_web.pdf](https://www.biogas.dk/wp-content/uploads/2020/07/Faktaark_Biogaspotentiale_2050_web.pdf)

Biogas Danmark: Faktaark – Anvendelse af biogas 2020-2050 – [https://www.biogas.dk/wp-content/uploads/2020/07/Faktaark\\_Anvendelse\\_af\\_biogas\\_2020-2050\\_web.pdf](https://www.biogas.dk/wp-content/uploads/2020/07/Faktaark_Anvendelse_af_biogas_2020-2050_web.pdf)

Natural Gas Vehicles Association Europe: Report of activities 2019 – [https://www.ngva.eu/wp-content/uploads/2020/03/NGVA-Europe\\_Report-of-Activities\\_2019.pdf](https://www.ngva.eu/wp-content/uploads/2020/03/NGVA-Europe_Report-of-Activities_2019.pdf)