

## Biogas og grøn omstilling af godstransporten

### Vejgodstransporten i Danmarks klimaregnskab

Den altovervejende del af godstransporten i Danmark foregår med last- og varebiler, og langt de fleste lastbiler har dieselmotorer og anvender fossil diesel som drivmiddel. Dermed afsætter lastbilerne et stort aftryk i Danmarks klimaregnskab. Varebiler, der kører godstransport, anvender ikke samme mængder diesel, men er til gengæld i vækst. Da godstransportens emissioner stort set er konstante samtidig med, at andre sektorer har mindsket deres klimaaftryk, toner godstransporten og dermed vare- og lastbilerne stadig mere frem, som en af de væsentlige kilder i Danmarks klimaregnskab.

Et bredt flertal i Folketinget har besluttet, at Danmarks CO<sub>2</sub>-udslip skal være reduceret med 70% i 2030 målt i forhold til niveauet i 1990. Selvom der ikke er opstillet konkrete mål for de enkelte erhvervssektorer, taler vare- og lastbilernes andel af det danske CO<sub>2</sub>-udslip for, at branchen vil komme under stigende pres for at reducere sin klimabelastning.

### Klimaudfordringen for den tunge vejtransport

Vognmændene er optaget af den grønne omstilling og vil gerne være en del af udviklingen.

Transportbranchen er imidlertid præget af en intens og ofte international konkurrence, som betyder, at de grønne løsninger nødvendigvis må være konkurrencedygtige for, at vognmændene investerer i det nye og mere klimavenlige materiel.

Mange nye transportteknologier er under udvikling, og vognmændene er i en situation, hvor der ikke er noget entydigt svar på, hvad der er den bedste løsning.

Biodiesel og P2X brændstoffer som fx HVO har det fortrin, at de kan bruges af den eksisterende flåde af diesellastbiler. Til gengæld er de tilgængelige mængder begrænsede. El-lastbiler får stadig længere rækkevidde og lasteevne, men på nuværende tidspunkt er el-lastbiler meget dyre og mest oplagt til kortere distributionsopgaver i nærrområder. Brintlastbiler kan tankes hurtigt, har stor lasteevne og rækkevidde, men foreløbig er brintlastbiler ikke slået igennem, og det står ikke klart, hvad grøn brint kommer til at koste.

Vognmanden står dermed i en række dilemmaer og spørgsmålet er, om biogas kan være en af de gode løsninger på branchens grønne omstilling?

### Biogas som en god og miljøvenlig klimaløsning

Biogas, som er fremstillet på grundlag af madaffald og restprodukter fra den animalske og vegetabiliske produktion i landbruget, kan udgøre et klimavenligt drivmiddel til transportsektoren.

De fleste store lastvognsproducenter tilbyder gaslastbiler. Gaslastbiler rummer velkendt teknologi, og der er solid erfaring med gaslastbiler i udlandet.

Gaslastbiler har afhængig af motorteknologi ofte en mere lydsvag motorgang end diesellastbiler, og gaslastbiler har adgang til at køre i de nugældende miljøzoner i Danmark.

Som drivmiddel kan biogas tankes forholdsvis hurtigt og afhængig af, om gassen er lagret i flydende (LBG) eller komprimeret (CBG) form, har gaslastbiler lang rækkevidde og kan bruges til forholdsvis tunge og krævende transportopgaver.

Biogas kan opfylde behovet for grønne lastbiler, der kan køre de lange og tunge transporter, som de nuværende el-lastbiler har svært ved at klare.

Fremstilling af biogas er nært knyttet til den danske landbrugssektor, hvor anvendelsen af husdyrgødning i biogasproduktionen giver en række miljømæssige fordele. I samspil med det danske naturgasnet kan biogasproduktionen udgøre en særlig dansk klimaløsning, der kan gøres tilgængelig på tværs af landet.

### **Hvad skal der til for at styrke biogas som konkurrencedygtigt alternativ for vognmanden?**

Vognmændenes beslutninger om at investere i nye lastbiler beror på mange forhold, herunder lastbilens anskaffelsespris og gensalgsværdi, drifts- og brændstoføkonomi samt praktisk anvendelighed såsom rækkevidde, lastevne, adgang til miljøzoner og tankningstid.

I forhold til de alternative drivmidler vil det også spille en vigtig rolle, om der er en tilstrækkelig tankningsinfrastruktur og sund konkurrence på markedet for drivmidlet.

De danske biogasanlæg støttes med offentlige midler, og dermed er produktionen af biogas politisk betinget.

Sikkerhed og forudsigelighed er vigtige faktorer i vognmandens investeringsbeslutninger. Lastbiler holder længe, og derfor efterspørger branchen langsigtede og stabile rammer for den grønne omstilling fra politisk hold for at undgå, at vognmænd blive fanget i forkerte og dyre investeringsvalg.

På baggrund af oplysninger fra lastvognsproducenterne, er det DTLs vurdering, at lastbiler på biogas drifts- og brændstoføkonomisk er tæt på at være konkurrencedygtige med diesellastbiler. Gaslastbiler er generelt dyrere i anskaffelsespris end tilsvarende lastbiler på diesel, og brændstoføkonomien er lidt dårligere end diesel.

Det betyder, at man med forholdsvis enkle midler kunne gøre biogas til et konkurrencedygtigt alternativ for vognmanden.

Biogassens brændstoføkonomiske konkurrenceevne over for diesel kunne styrkes gennem justering af de tilskud og afgifter, der knytter sig til natur- og biogas.

Forholdsvis beskedne købstilskud i størrelsesordenen 100.000-200.000 kr. til køb af en gaslastbil ville bidrage mærkbart til at udligne forskellen i anskaffelsesprisen i forhold til en lastbil med dieselmotor. Dette kan ses i forhold til prisen på el-lastbiler, der i øjeblikket er omkring 3 gange højere end tilsvarende modeller med dieselmotor, og hvor der på nuværende tidspunkt formentlig ville skulle langt mere støtte til for at stimulere vognmændenes investeringer.

Adgang til tankningsmuligheder er en væsentlig forudsætning i mange vognmænds overvejelser om at investere i gaslastbiler. Det gælder især for vognmænd med meget varierende og uforudsigelige opgaver.

Hvis der ikke er adgang til at tanke, vil vognmændene ikke anskaffe gaslastbiler. Så hvis biogas skal få en større udbredelse som drivmiddel, er der som forudsætning behov for at etablere et netværk af tankningsmuligheder.