



Arbejdsrapport

Virkemidler til fremme af grøn gas og flydende biobrændstoffer

I grundscenariet indgår en øget indfasning af såvel grøn gas og flydende biobrændstoffer til vejtransport. Dette notat, undersøger hvilke virkemidler det vil være relevant, at anvende for at indfri udviklingen i grundscenariet.

Fremme af flydende biobrændstoffer

De flydende biobrændstoffer forudsættes iblandet benzin og diesel. De nuværende standarder E5 og B7 forudsættes at blive suppleret med E10 fra 2020, E20 fra 2025 samt B30 fra 2020. Frem mod 2030 forudsættes det, at E5 helt kan udfases som standard.

Det antages, at alle nye biler kan køre på E20 fra 2020, samt at en mindre del af lastbilflåden frem mod 2030 vil anvende B30. I dag kan de fleste lastbiler køre på B30, men for nye biler, der lever op til kravene under Euro VI normen, vil det kræve yderligere foranstaltninger før de kan anvende B30. Der er usikkerhed om hvorvidt, der fra EU's side vil blive stillet et sådant krav.

Iblandingskrav forudsættes at være det hovedvirkemiddel, som skal sikre indfasning af biobrændstoffer. Dvs. at det lægges ud til benzinselskaberne, at sikre at relevante iblandinger samlet set opnås på energibasis. Kravene til iblandinger antages at være drevet af udviklingen i EU. Det vigtigste krav i den sammenhæng vil være kravet til bilfabrikanterne om, at alle nye biler skal kunne køre på E20 fra 2020. Derfra kan det, uden fremtidige krav om at bilerne skal køre på E20, lade sig gøre at indføre det i Danmark. Iblanding af drop-in diesel kræver ikke en standard, og det kan derfor bruges af benzinselskaberne som virkemiddel såfremt, der ikke er tilstrækkeligt antal køretøjer, der kan anvende E20 og B30.

Det vil således også blive benzinselskaberne opgave at sikre at eksempelvis billister med nye køretøjer, som kan anvende E20 og B30, også anvender disse

produkter. Det kan betyde, at prissætningen muligvis skal ændres for at opnå et tilstrækkeligt salg. I forhold til i dag, hvor der kun er én dieselstandard (B7) og én benzinstandard (E5), vil opgaven med at sikre afsætningen af de relevante mængder biobrændstoffer, således være noget mere udfordrende for benzinselskaberne.

Fremme af grøn gas

Opgaven med at sikre en indfasning af grøn gas kræver anderledes virkemidler end indfasningen af flydende biobrændstoffer. Anvendelsen af naturgas (og grøn gas) til transport er i dag meget begrænset, så det er på ingen måde tilstrækkeligt, at kræve iblanding af grøn gas i naturgas til transport.

Indfasning af grøn gas til transport er betinget af, at der etableres en gasfyldeinfrastruktur og at relevante aktører i transportsektoren – i første omgang særligt ejere af flådekøretøjer inden for den tunge transport – investerer i gasdrevne køretøjer.

En række studier har undersøgt, mulighederne for at fremme gas i transportsektoren, senest Energistyrelsens og COWIs rapport "Rammevilkår for gas til tung vejtransport" fra 2014.

Denne rapport konkluderer bl.a.:

- "Driftsøkonomiske eksempelberegninger viser, at det i øjeblikket ikke er selskabsøkonomisk rentabelt at operere med naturgas hverken i busser eller i lastbiler. Merprisen ved gasdrift er beregnet til 0,16 kr. pr. kilometer for distributionslastbiler og 0,37 kr. pr. kilometer for busser, men varierer alt efter forudsætningerne. Det betyder en samlet omkostningsstigning på 1-3 %"
- "Der er usikkerhed omkring driftsøkonomien for vognmænd i forhold til at anskaffe gaskøretøjer. Det drejer sig især om gensalgsværdien og sikkerheden gennem kontraktlængder i f.eks. den kommunale busdrift."
- "For at en investering i et gaskøretøj kommer til at svare til en investering i et dieselkøretøj, viser følsomhedsberegninger, at enten skal indkøbsprisen for gaskøretøjer sænkes med 40.000 - 75.000 kr. stykket, gasmotorens energiforbrug reduceres med ca. 5-10 %, gasprisen sænkes med mellem 41 og 90 øre. pr. m³ ekskl. moms, eller en kombination af ovenstående opfyldes." Energiafgiften på biogas

og naturgas til transport er i dag på 2,87 kr./m³. Det er samme niveau som diesel.

Rapporten gennemgår desuden erfaringer med at fremme gasdrift i udlandet. Erfaringerne peger generelt set på, at det er svært at fremme gas i transportsektoren selvom rammevilkårene er forholdsvist gunstige, som det er tilfældet i Tyskland, Holland og Sverige. Det fremgår blandt andet, at selvom gasbiler i Tyskland er fritaget for skatter og afgifter frem til 2018, er udviklingen i bilsalget stagneret. Der er således ifølge rapporten "andre forhold end de rent driftsøkonomiske faktorer, der har betydning for udviklingen. Det er ikke klart, hvad disse er, blot kan det konstateres, at det ikke er adgangen til tankmuligheder, idet der allerede er et stort antal tankstationer til gas i Tyskland".

Mulige virkemidler

Hvis man fra statslig side ønsker at fremme naturgas til transport, kan det ske via flere forskellige typer af virkemidler herunder eksempelvis:

- Tilskud til infrastruktur
- Tilskud til køretøjer (eller fradrag på afgifter)
- Lavere afgifter på gas til transport

Derudover har kommuner og trafikelskaber mulighed, for at fremme gas via udbud af busdrift mv. En række kommuner er allerede gået aktivt ind i at fremme gasdrevne busser herunder Fredericia, Skive, Holstebro, Aalborg, Frederikshavn og Gladsaxe. Per december 2014 var 43 gasbusser således i drift, og 45 yderligere er på vej (Kilde: HMN Naturgas¹).

Det mest målrettede virkemiddel til at sikre indfasning af gas vurderes, at være en lavere afgift på gas til transport – da det man ønsker er øget afsætning af gas på bekostning af diesel (og benzin). Dette tiltag kan så være drivende for, at aktørerne i markedet investerer i infrastruktur og køretøjer.

Som det fremgår ovenfor, viser erfaringerne fra udlandet imidlertid, at aktørerne i transportsektoren ikke nødvendigvis vil investere i gasdrevne køretøjer, selvom dette umiddelbart burde være kommercielt attraktivt. En mulighed er derfor at supplere afgiftsnedsettelse på gas til transport med en partnerskabsstrategi med de relevante aktører, herunder eksempelvis:

¹ https://www.naturgas.dk/~media/presse/dokumenter/2014-12-03_gasbusser_screen.ashx?la=da-dk
Tilgået 4.august 2015.

Aktør	Rolle
Gasselskaber	Etablere og tilslutte fyldestationer
Kommuner/Trafikselskaber	Udbud af busser, renovationskøretøjer, placeringer til fyldestationer
Vognmænd, ejere af flådekøretøjer	Investering i gasdrevne køretøjer
Benzinselskaber	Placering af fyldestationer i forbindelse med eksisterende tankanlæg

Sammenlignet med mange andre lande har Danmark en stærk erfaring med samarbejde mellem offentlige og private aktører, som kan blive vigtigt for udbredelsen af de gasdrevne køretøjer. Energistyrelsen støtter i forvejen en række regionale partnerskaber, så der er en indsats i gang, som det er muligt at bygge videre på.

Virkemidler til fremme af grøn gas

Spørgsmålet følger herefter, hvordan man sikrer indfasning af grønne gasser på bekostning af naturgas? Det er vores vurdering, at det næppe vil være nødvendigt med yderligere virkemidler hertil. Det skyldes, at størstedelen af biogassen kan forventes at blive produceret på baggrund af restprodukter som husdyrgødning, industriaffald, husholdningsaffald og halm. Størstedelen af den producerede biogas vil derfor også kunne indregnes som 2. generations biobrændstof og derfor indgå med en faktor 2 i opfyldelsen af EU's målsætninger om tilsætning af alternative drivmidler. Benzin og gasselskaber vil derfor have en økonomisk interesse i, at den gas, der sælges i transportsektoren er grøn gas.

Ovenstående forudsætter naturligvis, at der produceres tilstrækkelig mængder biogas. Dette vurderes dog også at være tilfældet. I grundscenariet er behovet for grøn gas 2 PJ i 2030 (stigende til 15 PJ i 2050). Til sammenligning forventer biogas taskforce, at biogasproduktion, som følge af den gældende støtte i produktionsleddet, vil blive øget fra ca. 4 i PJ i 2012 til 14 PJ i 2020 og 18 PJ i 2025. Altså en forøgelse på ca. 14 PJ fra 2012 til 2025. Lang størstedelen af den nye biogasproduktion forventes at blive opgraderet til naturgaskvalitet således, at den vil kunne anvendes i transportsektoren.

Det skal bemærkes, at det p.t. ikke mulighed for at kunne inddrage biogas fyldt på naturgasnettet i opfyldelsen af kravet om iblanding af alternative drivmidler. Ifølge "Rammevilkår for gas til tung vejtransport" har EU Kommissionen dog ved godkendelse af nogle frivillige ordninger i bl.a. Tyskland og Holland åbnet op for, at det fremover vil være muligt at iblande biogas i gas til transport ved hjælp af certifikater, og dermed fremadrettet opfylde iblandingskravet.