

Danmark halter efter naboer der kører på flydende gas

Flydende gas som drivmiddel i den tunge transport er ikke slået igennem i Danmark. Transportminister vil kigge nærmere på mulighederne

Af Asger Søndergaard Nielsen

Hos vognmanden **KP Logistik** har man omstillet vognparken til gas. Bare ikke i den danske afdeling. I Tyskland har vognmanden i øjeblikket 100 lastbiler, som kører på flydende naturgas (LNG). De blev købt tilbage i august måned.

Adm. direktør i KP Logistik, **Lars Petersen**, vil også gerne omstille vognparken i Danmark, men som det ser ud nu, er det ikke en mulighed.

“Det er simpelthen for dyrt i Danmark at lave omstillingen. Der er ikke økonomi i det,” siger Lars Petersen.

Der er ellers brug for, at transportsektoren omstiller sig og udleder mindre CO₂, hvis regeringen skal nå i mål med deres målsætning om at reducere CO₂ udslippet med 70 pct. i 2030.

Familievirksomheden med 400 ansatte har vist villighed til at omstille sig.

I København har virksomheden anskaffet sig fire kassebiler, som kører på gas bl.a. for at teste teknologien og komme et evt. forbud mod tung dieseltransport i byerne i forkø-



Lars Petersen, adm. direktør hos KP Logistik vil gerne omstille sin vognpark i Danmark, så hans danske lastbiler kan køre på flydende naturgas. Men det er for dyrt i Danmark. Foto: Sophie Voisin

“Der er ikke nogen stærk udvikling, hvis der er en udvikling overhovedet i Danmark”

Asger Myken, projektleder, Dansk Gasteknisk Center

bet. Lars Petersen forklarer, at han ikke forfølger omstillingen yderligere i Danmark, før der kommer nye signaler fra politisk side.

Ifølge tal fra foreningen **Biogasbranchen**, der fremmer produktion og anvendelse

af biogas i Danmark, betaler en vognmand 40 pct. mere i afgift pr. kørt kilometer, hvis vognmanden vælger en gaslastbil frem for en diesellastbil. I Danmark er afgiften 4,18 kr. pr. kg. LNG. I Sverige lyder afgiften på 2,09 kr. pr. kg. LNG. I Tyskland er afgiften på 1,34 kr.

I Sverige har staten støttet udbredelsen af gasdrevet transport med 200 mio. svenske kroner, og i Tyskland har den tyske stat fritaget gaskøretøjer for motorvejsafgifter.

Det er ikke kun hos KP Logistik, at viljen til at omstille sig er til stede. Ifølge **Michael Svane**, Branchedirektør hos **DI Transport**, er store dele af branchen klar til at benytte sig af gaslastbiler, hvis afgifterne

bliver ændret. Derfor foreslår DI både en lavere afgift på gas som drivmiddel og en tilskudsordning.

“Hvis ikke vi får gjort det her, så risikerer Danmark at ende som en diesel-ø. I Sverige og Tyskland, er bilerne allerede

FAKTA	Gas i den tunge transport
■ Gas i transporten kommer hovedsageligt i to forskellige former. Flydende (LNG/LBG) og komprimeret (CNG/CBG). LNG står for Liquefied Natural Gas. CNG står for Compressed Natural Gas. LBG er flydende biogas CBG er komprimeret biogas. Teknologierne er stort set det samme for biogas og naturgas ifbm. anvendelse i transport.	
■ Komprimeret gas kan i dag tankes 17 steder i Danmark. I dag findes der ikke stationer i Danmark, hvor man kan tanke flydende gas. I Tyskland findes i øjeblikket otte stationer, 14 i Sverige og 24 i Holland. Flydende gas er velegnet i de tunge transport, da det er mere koncentreret og dermed giver en længere rækkevidde.	

i drift. Grundlæggende har vi et behov for at være med på den her omstilling, så vi kan bidrage til regeringens målsætning om at reducere CO₂ udslippet med 70 pct. i 2030,” siger Michael Svane.

Flydende gas fremover

Asger Myken er senior projektleder hos **Dansk Gasteknisk Center**, der er rådgiver virksomheder inden for gasbranchen. Han forklarer, at flydende gas er vejen frem.

“Fordelen er, at det er meget mere koncentreret. Derved kan man få en længere rækkevidde. Når vi snakker tung transport, så er flydende gas den bedste løsning, der er til rådighed nu og i den nærmeste fremtid,” siger Asger Myken.

I øjeblikket er der otte tankstationer med flydende gas i Tyskland, 14 i Sverige og 24 i Holland. Der nul i Danmark.

“Der er ikke nogen stærk udvikling, hvis der er en udvikling overhovedet i Danmark,” siger Asger Myken.

Transportminister **Benny Engelbrecht** (S) henviser til skatteministeriet, når det drejer sig om afgifter. Han har store forventninger til regeringens klimapartnerskab for landtransport og logistik, der skal arbejde med emnet.

“Vi skal selvfølgelig kigge på de muligheder der er, og giver det mening at man i højere grad bruger gas, så skal vi selvfølgelig gøre det. Det er der ingen tvivl om,” siger Benny Engelbrecht.

Skatteminister Morten Bødskov svarer i et skriftligt svar til Folketinget:

“En fravigelse af princippet om en ensartet afgift på energiindholdet vil komplicere systemet og give anledning til praktiske vanskeligheder, idet afgifterne løbende vil skulle justeres i takt med teknologisk udviklingen,” lyder det.

Selskaber klar med investeringer i gasstationer

Af Asger Søndergaard Nielsen

Branchen for den tunge transport er klar til at omstille sig til i højere grad at bruge flydende gas (LNG/LBG) som drivmiddel. Lastbilerne findes og kører allerede i vores nabolande. I både Sverige og Tyskland har de allerede tankstationer, hvor chaufførerne kan tanke flydende gas. I Danmark har vi ingen tank-

Oer antallet af tankstationer med flydende gas (LNG) i Danmark.

stationer, hvor der kan fyldes flydende gas på lastbiler.

Spørger man nogle af de ledende på markedet inden for biogas, om de er villige til at investere i en infrastruktur til flydende gas, så er svaret klart.

“Hvis politikerne træffer en beslutning om, at det er fint at køre på biogas og ikke stiller lovmæssige forhindringer op, så er jeg sikker på, at vi ville begynde at investere i LBG-tankstationer,” siger **Ole Hvel-**

plund, adm. direktør i **Nature Energy**, der producerer biogas og har tankstationer, hvor man kan tanke komprimeret biogas (CBG).

Også hos E. ON, der ligeledes producerer og tilbyder biogas i komprimeret form er man klar i mæglet i forbindelse med investeringer i flydende gas.

“Vi står klar med investeringerne i det sekund markedet er der. Vi har brugt mange ressourcer på at få talt folk varme,

men afgifterne de er, som de er,” siger Peter Bjerregaard, markedsreguleringschef hos E.ON.

Rigeligt med biogas

Ole Hvelplund forklarer også, at de hos Nature Energy vil være i stand til at dække en stor del af den tunge transport med biogas, hvis efterspørgslen skulle stige.

“Der er rigeligt med biogas til at kunne understøtte den

her omstilling. Med den produktion, som vi har, vil vi alene i Nature Energy kunne understøtte, at der er 10.000 lastbiler, som hver kan køre 50.000 km. om året på biogas,” siger Ole Hvelplund.

Fordelen ved flydende gas i modsætning til komprimeret gas er, at det giver en længere rækkevidde, hvilket er essentielt i den tunge transport, hvor lastbiler kører med gods over lange afstande.