

Kære Enerkipolitisk Udvalg
Folketinget, Christiansborg
1240 København K.

22-01-09

Vi går en fremtid i møde hvor energi, CO2 og klimagasser, bliver mere og mere aktuel. Alligevel syntes der ikke at være politisk vilje og opbakning til at få fart over feltet – for megen snak og for lidt handling.

Der laves godt nok planer om store vindmølleanlæg, der kan producere strøm og andre tiltag, men det kræver mange involverede aktører, store finansieringer og sker kun af få og ikke de mange.

Der er afgiftsfritagelse for el og brintbiler, fordi de er miljøvenlige. Det kan dog diskuteres når strømmen kommer fra kulfyrede kraftværker og når brint er 3 gange så ineffektiv som el – men et godt og fremmende tiltag for teknologierne.

Men hvorfor er der ingen afgiftsfritagelse, når bilen kører på biogas?

Biogas er ikke blot CO2 neutral, det er også den eneste energiform, der har en afledt reduktion i udledningen af klimagasser.

Der er i dag krav om at gyllebeholdere skal have hård overdækning, enten i form af presenning eller flyde lag. Dette modvirker udslip af metangas. Dermed syntes det som om man tror problemet med drivhusgasudslip fra gylle er løst. Men fakta er at dette udslip kun er en del af den drivhusgas, som gylle udleder.

Når landmanden efterfølgende spreder gyllen på markerne vil de mikrobiologiske processer gå i gang med at nedbryde gyllen for at planterne kan optage den. Det danner lattergas – en drivhusgas der er 320 gange værre end CO2. Dette er også grunden til at netop denne gasart spiller så stor en rolle i statistikker over landbrugets klimapåvirkning.

Men, hvis gyllen var blevet afgasset inden spredning på markerne, ville bakterierne ikke gennemgå nedbrydningsprocessen i samme grad idet afgasset biomasse allerede er næsten helt mineraliseret hvorved planterne er i stand til langt hurtigere at optage næringsstofferne. Hurtigere optag betyder kortere ophold hos bakterierne og dermed mindre dannelse af lattergas.

Derved får man ikke blot et substituerende brændstof i form af metangas, der direkte reducerer udledningen af drivhusgasser, men man får også som den eneste VE teknologi, en afledt reduktion af drivhusgas udledning, når dannelsen af lattergas reduceres. Udvaskning af næringsstoffer reduceres, da planterne optager gyllen langt hurtigere, og man får reduceret brugen af kunstgødning (som udleder megen drivhusgas i

produktionsfasen), da afgasset gylle faktisk er næsten lige så godt som kunstgødning. Lugtgener fra markerne reduceres også kraftigt.

Så hvor en kWh produceret af en vindmølle brugt i en el-bil kun giver den CO2 besparelse som tilsvarende transport i en fx benzin bil ville give, så vil en bil, der kører på biogas, give samme CO2 besparelse *plus* en afledt besparelse i CO2 ækvivalente drivhusgasser.

Afregningsprisen på biogas er allerede hævet, hvilket er et godt tiltag men landmændene burde også have mulighed for at sælge deres biogas til transportsektoren, så der kunne ske CO2 reduktion i denne sektor.

Kraftværkerne har muligheden for at køre på andre biobrændsler, fx halm og flis – det har transportsektoren ikke. Derfor ville afgiftsfritagelse på rene biogasdrevne biler kunne sænke CO2 udledningen fra transportsektoren langt billigere, mere og bedre end iblanding af flydende biobrændstof i de fossile brændsler – biobrændstoffer hvis CO2 reduktion er meget omdiskuteret og reelt tvivlsomt.

Kig på Sverige, Tyskland, Italien, Østrig og Schweiz hvor der findes hundredvis af tankstationer og biogasdrevne biler.

Som politiker kan det være svært at skulle sætte sig ind i alle ting og derfor kan borgernes bidrag med faktuelle oplysninger være en hjælp – hvis der følges op på den. Det håber jeg, at I vil gøre på netop dette område, så der ikke skal gå år før Danmark kommer ud af starthullerne og igen må se omverdenen køre fra os på klima- og energiområdet.

Med venlig hilsen

Ole Stein
Civilingeniør Environmental Management
Agernvej 16
9310 Vodskov