

FRA HALM TIL



I Danmark har vi ikke set miljøvenlige biobiler på gaderne endnu, men svenskerne kører lystigt på biobrændsel

HESTEKRÆFTER

Biler forurener, og de er dyre at fodre. Det bliver ikke billigere fremover. Medmindre vi begynder at satse på alternative løsninger som for eksempel biobrændstoffer

Tekst Berit Viuf Foto Ricky John Molloy

I Sverige med den restriktive alkoholpolitik, fylder de sprit i tanken og ikke i halsen, når de kører. I Tyskland bruges rapsolie både til at stege pølser, og til at fylde på bilen. De danske biler derimod får udelukkende en kost bestående af gamle forrådnede skaldyr hentet op fra undergrunden.

For bilerne gør det ikke den store forskel, men det er efterhånden både sikkert og vist, at transportsektoren bidrager med en meget stor del af CO₂-udslippet, og at bilernes bidrag til drivhuseffekten stadig vokser i Danmark. Når olieressourcerne i verden samtidig især befinder sig i politisk ustabile områder, er der efterhånden en del, der reagerer og ønsker forandringer. Blandt andet EU, der allerede i maj 2003 udsendte et direktiv om en målsætning på 5,75 procent biobrændstof i alle EU-landenes forbrug af transportbrændstoffer i 2010.

»I dag er biobrændstoffer den eneste kendte substitut for fossile brændstoffer til transportbrug. De øger vores energiforsyningsikkerhed, mindsker emissionen af drivhusgasser og skaber beskæftigelse i landområderne. De fleste medlemsstater gør en stor indsats for at øge anvendelsen af biobrændstoffer, og jeg beklager, at nogle få medlemsstater stadig holder sig tilbage,« lyder det fra energikommissær Andris Piebalgs i en pressemeddelelse i april 2006. Danmark er en af de ulydige medlemsstater, han hentyder til, og er dermed absolut ikke i dukserollen, når det gælder transport.

ENERGI FRA AFFALD. Hvis vi vil beholde den frihed, vores biler giver os, må vi se på, hvilke teknologiske muligheder vi har. For der findes alternativer, og der forskes til stadighed i at udvikle nye og bedre produkter. Især bliver plante-

materiale som raps, hvede og roer omdannet til biobrændstof. Men også affald er et potentiale. Slagteriaffald, husdyrgødning og den halm, der er tilbage, når kornet bliver høstet, kan omdannes til brændstoffer og på den måde danne et lukket kredsløb. På længere sigt vil det formodentlig være muligt at forvandle ganske almindeligt husholdningsaffald til dyrebare dråber af brændstof. Og når en bigballe halm rummer nok energi til at køre fra Odense til Paris og tilbage igen, hvor langt kommer man så på en avis?

Udfordringen er at tage alternativerne i brug. Og der er vi lidt bagud i Danmark i forhold til vores nabolande. Hvor man i Sverige kan holde ind på en helt normal tank og tilbyde sin bil en cocktail med en alkoholprocent på 85, er der i Danmark ikke antydningen af alternative optankningsmuligheder. Endnu.

ALKOHOLISKE BILER I SVERIGE. Per Nilsson fra Malmø købte ikke en miljøvenlig bil med vilje. Han fik ganske simpelt et godt tilbud på en bil, der dækkede hans og kærestens behov, og derfor faldt valget på lige netop en Ford Focus Flexifuel. At det så var en bil, der havde fine miljøegenskaber ved at køre på E85 – et blandingsprodukt af 15 pct. benzin og 85 pct. bioethanol (alkohol) – var i første omgang blot et ekstra plus. Og han ville vælge det samme i dag.

»Ja, jeg tror faktisk, vi ville kikke på miljøalternativerne, hvis vi skulle købe ny bil i dag. Omkostningsdelen vejer tungt. Benzinen bliver jo ikke ligefrem billigere fremover,« siger Per Nilsson.

Som i Pers eksempel er det normalt økonomi, funktion og sikkerhed, der spiller den største rolle. >>

når forbrugeren skal investere i en ny bil. Et fåtal af private bilister vælger bil ud fra idealistiske grunde. At de i andre europæiske lande er langt foran med brugen af biobrændstoffer, skyldes derfor for en stor del, at regeringerne i disse lande har valgt at gå aktivt ind og bruge en række økonomiske incitamenter for, at priserne er på niveau med eller billigere end traditionelle brændstoffer som benzin og diesel. Blandt andet er der i Sverige ingen afgifter på biobrændstoffer, og flere kommuner er gået aktivt ind og har givet rabat på parkering og bompunge til bilejere med en indregistreret miljøbil.

Afgiftslettelserne har fået olieselskaberne i Sverige til at se et marked. Hvor de før så forhindringer, har de nu fået motivation til at skabe den nødvendige infrastruktur til at opstarte produktion og salg.

I Sverige er der i dag således 324 tanke, der også

tilbyder bioethanol, og der er flere på vej. Det betyder, at selvom det langt fra er hver eneste tank, der udbyder biobrændstof, er det muligt at finde en tank i stort set hele Sverige med bioethanol. Og er man alligevel ved at løbe tør, kan bilerne også køre på 100 pct. benzin. Via en computer i motoren registrerer de selv, hvilken type brændstof der er kommet i tanken.

»Med det tilbud vi fik, ville vi nok have købt bilen, selvom ethanol var lidt dyrere end benzin, men ikke hvis det havde været meget besværligt at tanke op,« siger Per Nilsson.

TYSKE ERFARINGER MED BIODIESEL. Udover bioethanol er en af de mest oplagte muligheder for alternative transportbrændstoffer i Danmark biodiesel. Biodiesel fremstilles af olie fra plantematerialer som raps og soja. Det produceres allerede herhjemme og eksporteres i dag primært til Tyskland.

»Med den høje beskatning vi har i Danmark, er biodiesel simpelt hen for dyrt for forbrugeren. Derfor går hele vores produktion i øjeblikket som eksport til lande, hvor biodiesel ikke beskattes i samme grad,« siger Kent Gordon, økonomichef på Emmelev Mølle på Fyn, der er en af Nordeuropas største oliemøller.

På de tyske landeveje kører langt flere dieselmotorer end i Sverige. En stor del af de tyske miljøbiler kører derfor på biodiesel. Tyskland valgte allerede i 1995 at give skattefritagelse for 100 procent ren biodiesel. Det var nødvendigt, hvis det skulle være attraktivt for forbrugeren, fordi prisen for at producere biodiesel lå dengang langt over almindelig diesel. Syv år senere i 2002 kom der yderligere skattelettelser til blandet diesel. Det vil sige almindelig diesel, som var blandet op med fem procent biodiesel. Det satte for alvor gang i markedet, og i dag bliver der solgt omkring to millioner ton biodiesel om året.

For forbrugeren er det nemt at bruge biodiesel. Det kan nemlig i princippet bruges til enhver dieselmotor, og det største problem er dermed at finde en tankstation, der tilbyder alternativet. I Tyskland er der i dag over 1900 offentlige tankstationer, hvor man kan få biodiesel, og der er flere på vej. Alligevel er det primært transportfirmaer og taxiselskaber, der benytter sig af biodiesel, fordi det sparer dem penge. Den almindelige forbruger er ofte bange for, at biodieselen skal ødelægge motoren. Ligesom en del danske bilister var skeptiske over at skifte til blyfri benzin, da det blev introduceret herhjemme.



fakta

Så meget sparer de

Eksempel: En personbil der kører 20.000 km om året med en gennemsnitsforbrænding på 15 km/liter benzin.

Bioethanol (E85) har en brændstofenergi der er 30 procent lavere. Det vil sige, at man skal bruge 1,3 liter E85 for at køre 15 km.

Biodiesel har stort set samme brændstofenergi som konventionel diesel.

Svensk eksempel:

I Sverige koster benzin ca. 12 skr/liter
E85 koster ca. 7,85 skr/liter

Årligt forbrug:

1333 liter benzin om året
1733 liter E85 om året

Årlig omkostning:

Benzin - 15.996 Skr. = 12.822 Dkk.
E85 - 13.604 Skr. = 10.905 Dkk.

Pristforskel:

2392 Skr. = 1918 Dkk.

Tysk eksempel:

I Tyskland koster diesel ca. 1,2 Euro
Biodiesel koster ca. 1,1 Euro

Årligt forbrug:

1333 liter diesel/biodiesel om året

Årlig omkostning:

Diesel - 1600 Euro = 11.940 Dkk.
Biodiesel - 1466 Euro = 10.940 Dkk.

Pristforskel:

134 Euro = 1000 Dkk

Ulli Tschander fra Glandorf nær Bremen i Tyskland købte sin VW Lupo 3L, fordi det er en lille og energieffektiv bil. Han bruger både biodiesel og ren rapsolie i sin bil. Det gør han udelukkende, fordi det er billigere end den ordinære diesel. Biodieselen tanker han fra tankstationer nær hjemmet, mens rapsolien bliver købt i 30 liters dunke i supermarkedet. Han har ofte måttet forsvare sin brug af både rapsolie og biodiesel overfor andre skeptiske forbrugere og professionelle værkstedsfolk, der mener, at det vil ødelægge dele i motorens indsprøjtningssystem. Det anfægter dog ikke Ulli.

»Jeg har kørt på biodiesel og rapsolie i fire år nu, og jeg har aldrig haft nogle problemer. Heller ikke når jeg har haft bilen til syn på værksted, har de bemærket noget.«

Normalt siger man, at bilens motor skal ombygges, hvis den kører på planteolie, der ikke er raffineret ligesom biodieselen. Men ifølge Ulli er der ikke noget problem for en dieselmotor. Så længe temperaturen holder sig over 12 grader. Bliver det for koldt, er olien ikke smidig nok til, at motoren kan kapere det. Derfor kræver det en ombygning, hvis man vil bruge planteolie på daglig basis i lande med køligt klima.

HVAD MED DANMARK? Når hver 10. bil i Sverige er en miljøbil, og hver 10. tank i Tyskland serverer biodiesel, er det selvfølgelig interessant at vide, hvordan mulighederne er i Danmark. Hverken

bilindustrien eller olieselskaberne er uinteresserede. Det kræver dog, at der er en sandsynlighed for, at forbrugerne vil tage produkterne til sig.

»Det eneste, der holder os tilbage, er, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at tanke bioethanol i Danmark. Hvis det skal være attraktivt at vælge en miljøbil, må prisen for bioethanol også være sammenlignelig med benzin. Vi afventer med spænding udviklingen og er klar til at lancere Ford Focus Flexifuel i morgen, hvis det skulle være aktuelt,« siger Lene Dahlquist, pressechef i Ford Danmark.

Statoil, der allerede har erfaringer med bioethanol fra Sverige, er i et samarbejde med lokale landboforeninger og Rambøll i gang med et forprojekt for etablering af en fabrik, der producerer bioethanol i Kalundborg. Andre olieselskaber som Shell og Q8 følger også nøje med i udviklingen på området i Danmark og er interesserede i at udbyde biobrændstoffer, hvis ellers prisen falder til et niveau, der kan konkurrere med konventionel diesel og benzin.

»To ting har betydning,« mener Søren Bjelka, informationschef i Statoil i Danmark.

»Dels produktionen, der altså kræver nogle rammebetingelser for, at vi vil foretage langsigtede investeringer. Dels forbruget i Danmark, hvor der er brug for et incitament til at starte op.«

Med andre ord står virksomhederne på spring. Det kan bare ikke betale sig for dem at satse på Danmark endnu.

Per Nilsson fra Malmø kører på ethanol, og han er glad. Det er billigere, og der er masser af tanke langs de svenske landeveje