



KLIMA- OG
ENERGIMINISTERIET

Folketingets Energipolitiske Udvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 28. maj 2009
J nr. 1003-0186

Energipolitisk Udvalg har i brev af 29. april 2009 stillet mig følgende spørgsmål 96 alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 96:

”I forlængelse af udvalgets spm. 90 bedes ministeren kommentere henvendelsen af 24. april 2009 fra Energibyen Frederikshavn, jf. EPU alm. del – bilag 267.”

Svar:

Energibyen Frederikshavn følger i sit brev af 24. april 2009 til Energipolitisk Udvalg op på sit foretræde for udvalget 16. april 2009. I brevet anmoder Energibyen Frederikshavn om udvalgets opbakning til ændringer af beskatningsregler på en sådan måde, at biogas fra Skagen Renseanlæg kan anvendes som transportbrændstof i Frederikshavn.

I mit svar på spm. 90 fra EPU bemærkede jeg, at mange af de idéer, projektet for Frederikshavn bygger på, forekommer at være holdbare, men at det ikke nødvendigvis gælder dem alle. Jeg gjorde særlig opmærksom på, at den del af projektet, der vedrører brug af biogas til transportbrændstof, rummer flere forhold, der ikke forekommer optimale.

Biogas bruges mest effektivt – økonomisk, miljø-, energi- og klimamæssigt – til kraftvarme. Hvis der før eller siden træffes beslutning om at bruge gas som transportbrændstof, vil den naturgas, som erstattes af biogas i kraftvarmeværkerne, være til rådighed til transport. Her ved vil man de facto opnå det samme, som ved direkte brug af biogas til transport, men mere omkostningseffektivt og mere energieffektivt, idet den opgradering, som er nødvendig, hvis biogas skal bruges til transport, kan spares.

Energibyen Frederikshavns plan om brug af biogas fra Skagen indebærer det modsatte. Ifølge planen skal den biogas, der i dag anvendes til kraftvarme på renseanlægget i Skagen, i stedet opgraderes og indpumpes på naturgasnettet i Skagen. Konceptet indebærer videre, at gassen skal sendes via naturgasnettet fra Skagen til Frederikshavn og her bruges i bilerne – som biogas. Fysisk vil der næppe være ret meget af biogassen fra Skagen, der vil kunne nå Frederikshavn, idet kraftvarmeværket i Skagen har et naturgasforbrug, der er omkring 20 gange større end biogasmængden fra Skagen Renseanlæg. Denne del af projektet risikerer – hvis den realiseres – kritik for, at biogas, der i dag anvendes til kraftvarme på Skagen Renseanlæg, opgraderes med betydelige omkostninger, hvorefter gassen føres en kort vej via naturgasnettet til kraftvarmebrug i det store kraftvarmeværk i Skagen. Dette giver ikke mening.

Jeg kan tilføje, at det indgår i Energibyen Frederikshavns scenarieplan for fuld overgang til vedvarende energi, at transportsektoren skal forsynes med 61 GWh DME eller metanol produceret på basis af biogas fra et stort, nyt gylle/gødningsbaseret biogasanlæg. Samtidig hermed indgår brug af 10 GWh biogas – heraf knap halvdelen fra Skagen Renseanlæg – til direkte brug i transportsektoren som gas. Energistyrelsen har oplyst mig om, at det – såfremt biogas før eller siden skal bruges til transportbrændstof – næppe vil være teknisk-økonomisk optimalt at indføre to forskellige systemer herfor i en by af Frederikshavns størrelse.

Jeg kan således gentage, som jeg indikerede i svaret på spm. 90, at ikke alle idéer i forbindelse med projektet for Frederikshavn nødvendigvis er holdbare. Biogas til transport synes at være et af de elementer i projektet, der kan være grund til at revurdere.

Med venlig hilsen

Connie Hedegaard