

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en helhetsstrategi kring biogas inklusive mål och åtgärder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fastställa ett nationellt mål om årlig biogasproduktion år 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regelverk för typgodkännande för biogaslastbilar, biogastraktorer och andra biogasfordon där sådana saknas.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att genom Fouriertransform AB medfinansiera utvecklingsprojekt och demomodeller för biogasdrivna vägfordon och fartyg samt konverteringsteknik.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd koldioxidskatt på fossila bränslen.²
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avfallsförbränningskatten bör återinföras.²
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att handelsgödselskatten bör återinföras.²
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klimatinvesteringsstöd för produktion, distribution och uppgradering till fordonsdrivmedel.³
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om metanreduceringsstöd för produktion av biogas ur gödsel.³

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att, vid behov, ge de mest kostnadseffektiva biogasinvesteringarna statliga lånegarantier.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till konvertering av fossilbränsle drivna fordon till biogasdrift.¹
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avfallsförordningen bör kompletteras med krav på att kommunen ska tillhandahålla medborgarna ett insamlingssystem för matavfall i den utsträckning det inte kan anses orimligt utifrån ett samhällsekonomiskt eller insamlingstekniskt perspektiv.³
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska ha ansvar och rådighet över matavfall från hushåll, restauranger, livsmedelsindustrier och andra verksamheter där avfallet går att röta till biogas.³
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett mackstöd som prioriterar större stråk för tunga transporter och till lokala fordonsflottor.¹
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som säljs som drivmedel.¹

¹ Yrkandena 3, 11, 14 och 15 hänvisade till TU.

² Yrkandena 5–7 hänvisade till SkU.

³ Yrkandena 8, 9, 12 och 13 hänvisade till MJU.

Motivering

Biogas förutspås bli en viktig energiform i framtiden och en ökning av produktionen är väsentlig för en omställning från ett fossilberoende samhälle. Inte minst kan biogas utgöra en viktig del för framtidens transporter.

Riksdagen har beslutat att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila drivmedel 2030. I dag kommer över 90 procent av all energi som transportsystemet använder från olja. Den stora oljeanvändningen för transporter måste minska snabbare. Utvecklingen avgörs i stor utsträckning av valet av direkta och indirekta styrmedel som staten har till sitt förfogande. Ska transportförsörjningen långsiktigt vara hållbar måste det finnas alternativ till bensin och diesel. Det krävs en helhetsstrategi med mål och åtgärder för att de konkreta förändringarna ska komma till stånd. I dag saknas en sådan strategi.

Från ord till handling

För att klimatanpassa vägtransporterna krävs i första hand en energieffektivisering: större kollektivtrafik- och cykelandel av personresorna, större spår- och sjöfartsandel av godstransporterna, videokonferenser som ersätter fysiska möten och så vidare.

Men allt kan inte sparas bort, en del av de fossila drivmedlen måste ersättas av förnybara drivmedel. Detta kommer inte att hända av sig självt – det krävs ett uttalat politiskt mål, och en strategi för produktion, distribution och försäljning via mackar ska fungera. Sådana mål finns för fossiloberoende fordon, ekologisk odling, vindkraft etc. och borde givetvis även finnas för biogas.

Biogas det bästa alternativet idag

Åtskilliga forskarrapporter, intresseorganisationen Gröna bilister samt andra seriösa aktörer har kommit fram till att biogas är det bästa bränslet jämfört med dagens alternativ. Klimateffekten av att byta bensin och diesel mot biogas är överlägsen. Om gödsel, avloppsvatten och andra organiska substanser som annars läcker växthusgaser till atmosfären används vid framställningen av biogas blir klimatnyttan dubbelt positiv. Dessutom kan biogastekniken underlätta för att skapa ett ekologiskt hållbart kretslopp av växtnäring. Biogas är det enda fordonsdrivmedel som har klarat svanmärkningens alla kriterier. Även om klimathotet är den stora ödesfrågan är det inte acceptabelt att ersättningen av fossila drivmedel ökar hälsoriskerna, bidrar till vattenbrist och tränger undan matproduktion eller biotoper som behövs för att upprätthålla biologisk mångfald och väl fungerande ekosystem.

Råvaror för biogasutvinning finns spridda över hela jordklotet. En övergång till biogas kan därmed minska den sårbarhet som beroende av de få länder som har oljefyndigheter, litium till elbilsbatterier eller andra råvaror transportsystemen förutsätter innebär. Utifrån statsfinansiell synvinkel vore det en välgärning om dyr oljeimport kunde ersättas med inhemsk produktion av bränsle.

Biogaspotentialen utnyttjas inte

Metangas är en stark växthusgas och därför är det ytterst angeläget att tillvarata och nyttiggöra energiinnehållet i stallgödsel och annat som avger metangas. Hur stor potentialen är för biogas begränsas av den mängd biomassa som finns att tillgå. Det

råder dock inget tvivel om att biogasen har en växande roll att spela i energiomställningen.

Hälften av den producerade biogasen uppgraderas numera och används som fordonsgas där den gör störst klimatnytta, men olyckligtvis facklas fortfarande biogas till ingen nytta. En stor del biogas används också till uppvärmning med mindre klimatnytta än som fordonsgas.

För att ta tillvara de möjligheter biogasen erbjuder så krävs det att hela kedjan fungerar. Det faktum att allt fler kollektivtrafikhuvudmän kräver biogas i sina upphandlingar riskerar att leda till en stor frustration när det saknas biogas att fylla tankarna med. Redan idag är det ett stort glapp mellan den ökande efterfrågan på biogas och den sviktande tillgången. Särskilt i Stockholm finns det en stigande irritation exempelvis bland de taxichaufförer som får använda en ökande del av sin arbetstid till att tanka fordon. 2011 ökade produktionen av biogas med knappa 6 procent. Biogasaktörerna förklarar att den låga ökningen beror på avsaknad av politiska signaler och långsiktiga beslut. Regeringen har nu tillsatt en utredning för att belysa möjligheterna till en fossiloberoende fordonsflotta. Ett slutbetänkande ska lämnas 31 oktober 2013. Det är viktigt att denna utredning fastslår biogasen potential och vägarna dit.

Mål och reformer

Ett ambitiöst biogasmål är ett sätt för politiska beslutsfattare att markera sin tilltro till biogasens nytta för såväl klimat som transporter. All erfarenhet talar också för att det behövs en statlig myndighet med ett utpekat ansvar för att den strategi regering och riksdag beslutar om ska fullföljas. Det bör alltså inrättas ett nationellt mål för biogas för att klara klimatomställningen av transporter. Energimyndigheten bör få i uppdrag att i samarbete med Trafikverket, Jordbruksverket och Naturvårdsverket se till att hela kedjan för biogas fungerar på ett sådant sätt att målet nås.

Vi vill se över möjligheterna att använda medel i Fouriertransform AB för att medfinansiera utvecklingsprojekt och demomodeller för biogasdrivna vägfordon och fartyg samt konverteringsteknik. För att samarbetet mellan näringslivet och tekniska högskolor samt andra lärosäten ska fungera optimalt behövs samfinansierade demoprojekt.

Ett problem när man utvecklar av biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det idag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgodkännas enligt. Det

finns idag endast för biogasbussar och biogasbilar. Transportstyrelsen bör få i uppdrag att utforma sådana regler.

Skatteförändringar

Ovissheten när det gäller prisrelationen mellan biogas och fossila drivmedel är sannolikt den viktigaste anledningen till att investeringar i biogasinфраstruktur uteblir. Den som investerar bör ha en hygglig prognos för avkastning på insatt kapital. Långsiktiga villkor är A och O för investeringar, särskilt om bankerna tvingas skärpa sina lånevillkor. En höjning av koldioxidskatten på fossila bränslen är en bra början som behöver följas av långsiktiga spelregler som garanterar att det klimatsmarta är billigare för konsumenten än det klimatdåliga.

Alliansregeringens borttagande av avfallsförbränningskatten har försämrat kalkylerna för alla investeringar i separering, insamling och rötning av den organiska delen i hushållsavfallet. Skatt på sopförbränning är motiverad av många olika skäl, och rätt utformad är den strategisk för att soporna ska utnyttjas på ett optimalt sätt utifrån en samlad bedömning av miljökonsekvenserna. Ett alternativ för att styra bort biologiskt avfall från förbränning kan vara att sätta upp ett stoppår för tillåtligheten att förbränna bioavfall. Eftersom det redan är förbjudet att deponera styrs då hanteringen mot förädling av resurserna på olika sätt, och det skulle vara en stark grund för biogasproduktion.

En handelsgödselskatt behövs för att minska övergödningen, men är också viktig för att med kretsloppsanpassade metoder återföra näringsämnen till åkermarken. Regeringens borttagande av handelsgödselskatten är helt fel metod att gynna livsmedelsproduktion. Ökad biogasproduktion skulle ge mer biogödsel, vilket skulle stärka kretsloppen av näringsämnen.

Investeringar

Vi föreslår ett nytt klimatinvesteringsprogram för kommunerna – KLOKT - inspirerat av ett liknande system i Norge. Staten ska understödja kommunernas arbete för att minska sin klimatpåverkan genom medfinansiering och är öppet för investeringar i biogasprojekt. Det finns ett väldigt starkt tryck i många kommuner för att biogas ska finnas tillgänglig för det ökande antalet biogasfordon.

I Energimyndighetens förslag till biogasstrategi finns ett förslag på stöd för att tillvarata gödsel som annars bidrar till växthuseffekten, ett så kallat metanreducerings-

stöd. Miljöpartiet anser att ett sådant stöd för mindre gårdar som producerar bioenergi av gödsel bör införas omgående och uppgå till 20 öre per kilowattimme producerad gas som produceras från gödsel.

Mycket talar för att det kommer att bli svårare att få banklån för investeringar. Redan nu är detta en stor flaskhals för dem som vill investera i olika biogasanläggningar. Därför vill vi se över möjligheterna att inrätta en statlig lånegaranti under en övergångstid för att komma över den tröskel som finns i dag. En statlig lånegaranti är ett medel för att ge politiska visioner om en fossiloberoende fordonsflotta den trovärdighet som saknas idag.

Många av dem som vill minska sitt oljeberoende har inte råd att köpa en ny bil. Därför är det angeläget med ett konverteringsstöd för att byta fossilbränsledrift till biogasdrift.

Pumplagen som var tänkt att vara teknikneutral har lett till att det i stor utsträckning har investerats i E85-pumpar, medan få investeringar har gjorts i biogaspumpar. Vi föreslår ett mackstöd för biogaspumpar så att fler ska kunna tanka miljövänligt. Mackstödet bör prioritera större stråk för tunga transporter och till lokala fordonsflottor såsom kollektivtrafik, servicefordon och taxi.

Lagändringar

Mycket av fokus landar på matavfallet och också på bristen på biogas – två frågor som hänger ihop. Våra matrester kan omvandlas till biogas och biogödsel. Det matavfall som återvinns i Sverige och blir till fordonsbränsle skulle kunna ersätta drygt 18 miljoner liter bensin. Om 70 procent av allt matavfall i Sverige samlades in och rötades, skulle det kunna ersätta nästan 67 miljoner liter bensin – årsförbrukningen för drygt 56 000 bilar – och skulle kunna minska utsläppen av koldioxid med 327 000 ton.

Avfallsutredningen som presenterades i augusti 2012 är ett välkommet steg med tydligare krav på mer och bättre system för matavfallsinsamling. Kommunerna har en nyckelroll i utvecklingen av slutna kretslopp. De bör därför få ansvar och rådighet över matavfall från hushåll, restauranger, livsmedelsindustrier och andra verksamheter där avfallet går att röta till biogas.

Det finns en rädsla för att investeringar i fordonsgasteknik ska leda till en inlåsning i fossilgas. I likhet med kravet på låginblandning av etanol i bensin bör därför införas ett krav på maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som säljs. Kravet på vilken andel fossilgas som tillåts kan sänkas i takt med att tillgången på biogas ökar i det

relevanta området. Kunderna vid gasmackar bör alltid få information om hur stor andelen biogas är av gasen i pumpen för att möjliggöra för enskilda att beräkna sin klimatpåverkan.

Stockholm den 5 oktober

2012

Lise Nordin (MP)

Kew Nordqvist (MP)

Stina Bergström (MP)

Mats Pertoft (MP)

Lotta Hedström (MP)