

Motion till riksdagen 2013/14:T7

**av Stina Bergström m.fl. (MP)
med anledning av prop. 2013/14:181**

Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel i de delar det avser 3 §. Riksdagen antar 7 § regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel med den ändringen att paragrafen får den lydelse som framgår av motionen, avsnitt Långa dispenser försvårar marknadsanpassning.
2. Riksdagen antar 7 § regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel med den ändringen att paragrafen får den lydelse som framgår av motionen, avsnitt Långa dispenser försvårar marknadsanpassning.

Bakgrund

Transportsektorn är en av de största utmaningarna för klimatarbetet i Sverige. För att klara den utmaningen behöver vi bygga om våra städer och satsa på ”mobility management” för att minska transporterna. Vi behöver satsa på effektiva transportsätt som kollektivtrafik. Vi behöver effektivisera fordonen och satsa på förnybara drivmedel.

Alliansens politik har varit en katastrof på vart och ett av dessa områden.

Visserligen finns det skillnader mellan olika biodrivmedel där en del gör mer klimatnytta, en del mindre. Biodrivmedel är en nödvändig del av ett hållbart transportsystem. Förnybara drivmedel är särskilt viktiga på landsbygden, där bilen är svårare att ersätta.

För att förnybara drivmedel ska få genomslag behövs ett systemskifte i flera led. Drivmedel behöver produceras. Det behövs fordon som kan använda dem. Det behövs en distributionsapparat så att drivmedlen kommer fram till kunderna. Behovet har varit uppenbart i decennier. Marknaden har inte orkat

Fel! Okänt namn på

leverera. Priset på fossila drivmedel speglar inte miljöbelastningen. Dessutom behövs det ett systemskifte där olika led är beroende av varandra. Därför behövs det en politik för att alla bitarna ska falla på plats.

”Pumplagen” antogs av riksdagen i december 2005, efter ett förslag från den socialdemokratiska regeringen och Miljöpartiet de gröna. Lagen säger att den som säljer mer än 1 000 kubikmeter fossila drivmedel också måste erbjuda minst ett förnybart drivmedel. Lagen trädde i kraft successivt – kraven ställdes på de största säljställen först.

Under 2000-talet har det skett en omfattande nedläggning av mindre bensinmackar. Periodvis har pumplagen fått skulden för detta. En uppföljning från riksdagens trafikutskott slog dock fast att detta är en strukturrationalisering av ett slag som har förekommit i flera branscher och främst har andra orsaker (rapport från riksdagen 2009/10:RFR7 Pumplagen – uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel).

Alliansregeringen gör en mångmiljardsatsning för att bygga motorvägen Förbifart Stockholm just där alternativen till bilen är som bäst. Alliansregeringens misslyckande med tågtrafiken är tydlig för alla. Alliansens utformning av kvotplikten för förnybara drivmedel tillsammans med dess övriga politik på trafikområdet slår mot inhemsk produktion av etanol, något som lett till att Sveriges största etanolproducent Agroetanol i mars 2014 aviserade minskad produktion och stora nedskärningar. I propositionen anges att försäljningen av etanolbilar och etanolbränslet E85 har minskat sedan 2010.

Miljöpartiet vill i stället stimulera inhemsk produktion av förnybara drivmedel med bl.a. en prisförsäkring och stöd till biogas från stallgödsel. Vi vill också införa ett särskilt mackstöd på 50 miljoner kronor årligen för att intensifiera utbyggnaden av infrastruktur för biogasfordon. Vi vill också införa ett stöd för utbyggnad av stolpar för snabbladdning av elbilar. Dessa och en rad andra konkreta förslag till åtgärder utvecklas närmare i motion 2013/14:T526 Klimatet och bilen – politik för bilism i ett hållbart samhälle.

Sänkta krav på bensenbranschen

En följd av regeringens politik är att försäljningen av förnybara drivmedel och fordon som främst drivs med förnybara drivmedel som nämnts har minskat. Alliansregeringen föreslår nu att undantagen i pumplagen utvidgas. I praktiken betyder det att det blir svårare för människor på landsbygden att få förnybara drivmedel.

Regeringens linje är på det sättet konsekvent när man nu föreslår att alla säljställen som säljer under 1 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle undantas från kravet på att erbjuda ett förnybart drivmedel. Detta sker genom en ändring av 3 § pumplagen. Regeringen hänvisar till praxis från Transportstyrelsen och förvaltningsrätterna. Man menar att det inte är ekonomiskt försvarbart att kräva investeringar i mackar som säljer mindre än 1 500 kubikmeter fossila drivmedel.

Vad som är ekonomiskt försvarbart beror dock i slutändan på efterfrågan. Om efterfrågan ökar blir också ekonomin bättre. Miljöpartiets politik går ut på att både inhemsk produktion och efterfrågan ökar. Då behöver distributionen hänga med. Uppskattningsvis 790 av Sveriges 2 800 tankställen undantas även om gränsen inte höjs som regeringen föreslår. Det är viktigt att distributionssystemet är tillräckligt väl utbyggt för att avståndet till tankställe inte ska vara ett hinder för användning av förnybara drivmedel på landsbygden och att förutsättningar finns för en fungerande konkurrens.

Regeringens förslag har avstyrkts av Statens jordbruksverk och Statens energimyndighet, två av de myndigheter som fick regeringens uppdrag att ta fram en nationell sektorsövergripande biogasstrategi. Myndigheterna anser att det är viktigt att tillgängligheten till förnybara drivmedel inte minskar i Sverige utan i stället ökar. Miljöpartiet instämmer och föreslår därför att riksdagen avslår regeringens förslag till ändring i 3 § lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Långa dispenser försvårar marknadsanpassning

Regeringen föreslår också att Transportstyrelsen ska kunna bevilja mångåriga dispenser från kravet att erbjuda förnybara drivmedel som kan bli mycket långa. Detta är i och för sig logiskt med tanke på regeringens politik i övrigt och den stagnation av förnybara drivmedel som följt av den. Detta har skapat en situation där nyttan av utbyggd infrastruktur på kort sikt är mindre än vad den annars hade varit. Mot den bakgrunden anser Miljöpartiet att det kan vara befogat med en möjlighet att bevilja fleråriga dispenser. Vi delar dock Energimyndighetens bedömning att en maxgräns för utökad dispensmöjlighet bör fastställas. Vi föreslår att dispensmöjlighet bör gälla för högst tre år i taget. Miljöpartiet föreslår därför tillägget ”dock högst tre år” till regeringens förslag och att 7 § lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel således får följande lydelse.

7 § Transportstyrelsen får i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheten i 3 § om det finns särskilda skäl. En sådan dispens ska vara tidsbegränsad och får ges för så lång tid som skälen för dispens kan antas finnas kvar, dock högst tre år.

(Ändringar jämfört med nuvarande lydelse är kursiverade).

Detta skulle behålla trycket på en förbättrad distribution av förnybara drivmedel. Därmed bidrar förslaget till något tryggare villkor för investerare i produktion av förnybara drivmedel. Det ger också möjlighet till anpassning till ändrade marknadsförhållanden.

Miljöpartiet vill som nämnts också införa ett stöd till utbyggnaden av snabbladdningsstolpar för elfordon.

Om utvecklingen avseende elfordon och laddningsmöjligheter går tillräckligt bra kan det övervägas om möjlighet till snabbladdning bör anses vara

Fel! Okänt namn på

jämförbar med tillhandahållande av förnybara drivmedel, eller grund för dispens. Detta bör utredas.

Stockholm den 2 april 2014

Stina Bergström (MP)

Helena Leander (MP)

Lise Nordin (MP)

Mats Pertoft (MP)

Annika Lillemets (MP)