

Motion till riksdagen 2005/06:T6

av Johnny Gylling m.fl. (kd)
med anledning av prop. 2005/06:16

Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de politiska styrmedlen skall utformas för att skapa goda förutsättningar för att utveckla en mångfald av alternativ till fossila bränslen.

2 Inledning

Den socialdemokratiska regeringen talar inte sällan med stora ord om sin politiks långsiktiga hållbarhet. Men faktum är att dagens transportpolitik och klimatpolitik präglas av kortsiktighet och symboliska åtgärder. Socialdemokraterna har bland annat valt att snäva in utvecklingen av alternativa bränslen, genom att i föreliggande proposition ställa upp hårda och kortsiktiga krav på landets bensinstationer som ensidigt gynnar användningen av etanol på bekostnad av biogas och andra förnybara bränslen.

Förslaget till en ny lag om att tillhandahålla förnybara drivmedel har förelagts riksdagen trots omfattande och stark kritik från tunga remissinstanser och från Lagrådet. Särskilt anmärkningsvärt är att själva utredningen, som propositionen bygger på, konstaterade att de egna (men av regeringen beställda) förslagen är behäftade med en rad brister och nackdelar.

Kristdemokraterna anser att lagstiftningen och de politiska åtgärderna måste ges en annan inriktning för att vara teknikneutrala, energieffektiva och kostnadseffektiva. Kristdemokraternas politik syftar till att utsläppen av växthusgaser ska minskas till en sådan nivå att vårt klimat inte längre hotas. Detta arbete är globalt, men Europa och Sverige måste vara pådrivande. För att driva utvecklingen bort från fossila bränslen krävs insatser på alla nivåer – från den enskilde trafikanten till stora företag och forskningscentrum. Krist-

Fel! Okänt namn på

demokraterna anser att en viktig del i detta arbete är formulerandet av politiska mål och genomförandet av politiska åtgärder som bidrar till att dessa mål blir möjliga att uppnå. Kristdemokraterna menar att den socialdemokratiska regeringen misslyckats med att knyta målen till de politiska styrmedlen. Framöver måste utsläppen och åtgärderna sättas i ett tydligare internationellt sammanhang. Det centrala instrumentet i denna politik bör vara systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Transporternas utsläpp bör så snart som möjligt, det vill säga 2008, bli en del i det europeiska handelssystemet för CO₂-utsläpp.

3 Många skäl för att avslå lagförslaget

Mot bakgrund av denna överväldigande kritik som framförts mot lagförslaget och som redogörs för nedan, föreslår Kristdemokraterna att riksdagen avslår regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

3.1 Remissinstanserna säger nej

Den kritik som regeringens förslag stött på bland remissinstanserna är av ett sällan skådat slag. Myndigheter som Naturvårdsverket, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret och Statens energimyndighet är i sitt ifrågasättande eniga med Sveriges Kommuner och Landsting och med berörda branschorganisationer. Principiella synpunkter på hur förslaget inskränker den fria etableringsrätten inom EU, står sida vid sida med kritik baserad på rena miljöhänsyn, gällande den föreslagna lagstiftningens oönskade styrning av fordons- och bränsleutveckling.

Svenska Petroleuminstitutet, det vill säga branschorganisationen för oljebolagen i Sverige, bedömer att förslaget ”inte är teknikneutralt, långsiktigt kostnadseffektivt, energieffektivt eller konkurrensneutralt och att det inte heller är framtidsorienterat”.

Gemensamt för dessa och ytterligare remissinstanser, bland annat Konsumentverket och Svenska Naturskyddsföreningen, är att de anser att kraven på en snabb utbyggnad ensidigt gynnar etanol som alternativbränsle, på bekostnad av utvecklingen av andra förnybara och potentiellt bättre drivmedel. Sverige anses riskera att bygga fast sig i en infrastruktur helt anpassad för etanol.

3.2 Lagrådets kritik

Också Lagrådet har avstyrkt lagförslaget om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Lagrådet finner att förslaget inte synes ha beaktat samverkan mellan tillgång på drivmedel och fordon, distributionen och prissättningen; förslaget riskerar att medföra att ett stort distributionssystem byggs

upp utan att det finns förnybara drivmedel, leverantörer i grossistledet eller fordon som använder förnybara drivmedel. Lagrådet konstaterar också att förslaget, trots att det i sig är teknikneutralt, riskerar att gynna etanolbaserad teknik framför annan teknik.

Sammanfattningsvis konstaterar Lagrådet att förslaget framstår som ”mindre väl ägnat att ligga till grund för lagstiftning utan ytterligare beredning”.

3.3 Försämringar för alternativen i mindre kommuner

Också många mindre kommuner har uttryckt oro för vad den föreslagna lagstiftningen skulle innebära för deras möjligheter att etablera tankställen för alternativa drivmedel inom kommunen. Oljebolagen kommer med den föreslagna lagstiftningen tvingas att ensidigt prioritera utbyggnaden av tankställen i kommuner som domineras av de större tankställen som lagförslaget omfattar. För stora delar av Sverige kommer den föreslagna lagen i praktiken innebära att tillgången till alternativa drivmedel skjuts på framtiden. Bestämmelser om böter vid försenad utbyggnad av större tankställen gör att den begränsade entreprenörskapaciteten kommer att styras bort från de ställen där alternativ annars skulle etableras på frivillig grund.

4 Teknikneutrala styrmedel för en mångfald av alternativ

Kristdemokraterna anser att de politiska styrmedlen måste vara teknikneutrala och utformas så att de inte bromsar teknikutvecklingen, exempelvis genom reglering till förmån för ett enda bränsleslag. Inom ramen för strikta miljökrav ska prioriteringen mellan olika energikällor och produktionsmetoder överlätas åt konsumenterna och företagen.

Det är också nödvändigt att utveckla användningen av ”well to wheel-analyser”, där olika bränslealternativs totala energieffektivitet beaktas. Framställningen och användningen av drivmedel ska ske på sådant sätt att den totala negativa miljöbelastningen minskar så mycket som möjligt. Samtliga partier i riksdagens miljö- och jordbruksutskott, förutom Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, har därför under oktober 2005 ställt sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att ett certifieringssystem för alternativa drivmedel bör införas för att säkerställa den totala miljönyttan.

De politiska insatserna måste omfatta ett brett fält. Detta innebär att satsningar på energiforskning och energiteknisk forskning är särskilt angelägna för Sverige att satsa på nationellt och inom EU. Forskningen på fordons- och drivmedelsområdet ska vara långsiktig och internationellt gångbar. De politiska styrmedlen för att motverka transporternas klimatpåverkan i största möjliga utsträckning ska utformas så att nationella särlösningar undviks.

Fel! Okänt namn på

Som redogjorts för i motionens tidigare avsnitt, har föreliggande proposition inte denna öppna och långsiktiga inriktning. Kristdemokraterna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen att de politiska styrmedlen ska utformas för att skapa goda förutsättningar för att utveckla en mångfald av alternativ till fossila bränslen.

4.1 Mål kopplade till styrmedel – handel med utsläppsrätter

I propositionen föreslås ett vägledande mål som innebär att biodrivmedel och andra förnybara drivmedel från och med år 2010 ska utgöra minst 5,75 procent av bensin- och dieselanvändningen, beräknat på energiinnehåll.

Kristdemokraterna har inga invändningar mot att riksdagen beslutar om detta mål, som år 2003 formulerades i ett EG-direktiv. Det väsentliga är dock att målet inte blir hängande fritt utan direkta kopplingar till politiska styrmedel. Den svenska klimatpolitiken under den socialdemokratiska regeringen är ett alltför tydligt exempel på hur formulerandet av politiska mål kan misslyckas när åtgärderna är huvudsakligen symboliska.

De uppställda svenska nationella målen för transporterens koldioxidutsläpp har inte åtföljts av verkningsfulla åtgärder och därför befunnits omöjliga att uppnå. Riksdagen fastställde 1998 regeringens förslag till etappmål för transportsektorns koldioxidutsläpp som innebär att dessa år 2010 ska ligga på *samma nivå* som 1990. År 2002 konstaterades dock att utsläppen från vägtrafiken sedan 1990 ökat med 9 procent och att de fortsätter öka. Detta föranledde regeringen att ge Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) i uppdrag att se över och lämna förslag på uppdaterade etappmål för transporterens utsläpp. Sika föreslog då att utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsektorn år 2010 ska vara högst *tio procent högre* än år 1990. Denna revidering är ett tydligt tecken på den förda politikens misslyckande. Mål har uppställts utan att beredskap eller vilja funnits att genomföra sådana åtgärder som leder till målens uppfyllelse. Den socialdemokratiska regeringen har, på detta område liksom på så många andra, använt mål istället för åtgärder för att uppvisa handlingskraft.

Förutsättningar ska skapas för utvecklandet av de långsiktigt mest effektiva och hållbara transport- och bränslealternativen. Dagens kunskap är begränsad om vilket eller vilka bränslen som kommer att driva framtidens transporter. Därför krävs en öppen attityd. Alltför styrande kortsiktiga målsättningar kan hindra utvecklingen av de långsiktigt bästa alternativen.

De politiska medel, som behövs för att styra utvecklingen, ska utformas så att nationella lösningar och lösningar undviks. Eftersom fordonstillverkningen sker på en global marknad bör också de politiska styrmedlen användas på en så "hög" nivå som möjligt, vilket idag i många fall är liktydigt med EU.

Transportsektorns utsläpp behöver sättas i ett tydligare europeiskt sammanhang och målen närmare knyts till de politiska styrmedlen. Det centrala instrumentet i denna politik bör vara systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Transporternas utsläpp bör så snart som möjligt bli en del i

det, inledningsvis europeiska, system som för industrins CO₂-utsläpp införts under år 2005.

4.2 Ökad låginblandning

Ett snabbt och enkelt sätt att öka andelen biobränslen är att öka andelen låginblandning i vanlig bensin. Enligt EU:s bränsledirektiv (98/70/EG) är den maximalt tillåtna mängden etanol som får blandas in i bensinen satt till 5 procent. Tekniskt sett finns det dock inga hinder att öka andelen låginblandad etanol, vilket också sker i bland annat USA. Sveriges regering måste aktivt och målmedvetet driva frågan att EU ska tillåta en inblandning av upp till 10 procent etanol i bensin.

Även när det gäller diesel finns det möjlighet att låginblanda bränsle från förnybara råvaror. Det förekommer redan inblandning av upp till 2 procent RME (rapsolja) i viss diesel, men det finns goda tekniska möjligheter att blanda in upp till 5 procent.

EU:s regelverk tillåter 5 procent inblandning av biodrivmedel i dieselolja, men de svenska klassningskriterierna för diesel innebär att detta inte är möjligt. Vägverket har tagit fram ett underlag för miljöklassning och beskattning av diesel med inblandning av 5 procent fettsyrametylestrar (Fame). Vägverkets slutsats är att, baserat på det sammantagna resultatet av hälso- och miljöegenskaperna för inblandning av 5 procent Fame i diesel av miljöklass 1, en inblandning bör medges. Även av hållbarhets- och prestandasynpunkt bör inblandningen medges, menar Vägverket. Därför har Kristdemokraterna tidigare under hösten 2005 föreslagit att riksdagen ska begära att regeringen snarast lägger fram förslag på lagstiftning som möjliggör låginblandning med upp till 5 procent biodrivmedel i dieselolja.

Stockholm den 3 november 2005

Johnny Gylling (kd)

Tuve Skånberg (kd)

Sven Gunnar Persson (kd)

Dan Kihlström (kd)

Annelie Enochson (kd)

Lars Gustafsson (kd)

Ragnwi Marcelind (kd)

Björn von der Esch (kd)