

Motion till riksdagen 2009/10:Sk550

av **Karin Svensson Smith (mp)**

Beskattning av fossilgas

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens förslag om att beskatta fossilgas riskerar att hindra utvecklingen av biogas som drivmedel.
2. Riksdagen avslår regeringens förslag om att beskatta fossilgas och gasol.

Motivering

Transportsektorn i Sverige står för 40 % av klimatpåverkan. Drivmedlen har till 95 % ett och samma fossila ursprung. Ingen annan samhällssektor är i närheten av detta oljeberoende. Klimatomställningen av transportsektorn måste ske genom effektivisering och övergång till förnybara drivmedel.

Biogas – drivmedlet med bäst klimatnytta

Biogasproduktion innebär rötning av organiskt material som matrester, industriavfall, vattenslam, gödsel och restprodukter från lantbruket. Därigenom omvandlas avfall till en värdefull resurs i form av biogas som sedan kan användas för att producera el, värme och drivmedel. På så sätt bidrar biogasen till en förbättrad försörjningstrygghet av lokalt producerad energi. Genom att byta från bensin och diesel till gasdrift så minskar koldioxidutsläppen kraftigt. Dessutom uppnås närmast noll i utsläpp av partiklar, svavel och tungmetaller. Allra bäst klimatnytta uppnås när gödsel rötas till biogas och sedan ersätter bensin och diesel som drivmedel.

Inställningen till behovet av mer biogas i Sverige är ingen block- och partiskiljande fråga. Såväl regering som flertalet riksdagspartier lyfter fram biogasens förtjänster. Men det är dags att gå från ord till handling. Biogasproduktionen behöver ökat stöd. Lantbruket måste minska sina miljö- och kli-

Fel! Okänt namn på

matskadliga utsläpp. Transportsektorn behöver flera tillgängliga alternativ. Kollektivtrafiken i de flesta regioner har ett mål för att fasa ut fossilberoendet. På många håll i landet är biogasen det givna, mest realistiska och attraktiva alternativet. Vi måste därför på olika sätt underlätta produktion och distribution av biogas och fordonsgas.

Biogasen har utsetts av Gröna Bilister till det bästa miljöbränslet. Fordonsgas är samlingsnamnet för biogas och fossilgas som används för fordonsdrift. Fordonsgasen är det första drivmedlet som blivit Svanenmärkt. År 2009 består fordonsgasen av omkring 65 procent grön förnyelsebar biogas. Denna siffra har hela tiden ökat och målet är att 100 procent ska vara biogas. I röttingsprocessen tar det omkring en månad att omvandla avfall till biogas. Om någonting händer i denna produktionskedja så kan inte fordonen bli stående, utan då behövs fossilgasen som back-up.

Regeringens förslag hotar utvecklingen av biogas

Biogas är idag skattebefriat, medan fossilgas har koldioxidbeskattning. Båda bränslena samsas på samma marknad. Fordonen är identiska och den gemensamma marknaden behövs för att tillräckligt många *gasfordon* ska utvecklas och sättas på marknaden. Bensin är ca 6 kr/l mer beskattat än biogas.

För att fler ska kunna gå över till gasdrift så behöver fossilgas i dagsläget finnas som komplement. I Sverige produceras mindre än 2 TWh biogas årligen och endast en del av detta används till fordon. Detta kan jämföras med de över 80 TWh energi som hela transportsektorn använder årligen. Genom att acceptera fossilgasen som en tillfällig bro till biogasen så kan utbyggnaden av gastankställen öka snabbare och miljöbelastningen minska.

År 2015 är, enligt regeringens förslag, ren biogas fortfarande obeskattad men 50 procent biogas och naturgas är beskattat. Om man vill bygga gasbilsmarknad är det negativt men det kan möjligtvis tränga ut naturgas och tränga in mer biogas. Svenska Biogasföreningens bedömning är att vi i Sverige på fem år inte har den volym ren biogas transportsektorn önskar tillgänglig. Regeringens förslag blir därför negativt för utvecklingen av biogas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Riksdagen bör i enlighet med detta avslå regeringens förslag om att beskatta fossilgas och gasol.

Samtliga former av gas till fordonsbränslen får försämrad konkurrenskraft redan 2011 om 10 procent etanol kommer ut på marknaden. Även ren biogas riskerar försämrad konkurrenskraft under hela perioden trots dess överlägsna miljö- och klimatprestanda. Denna utveckling går inte i takt med miljöpolitiken och matchar inte de åtgärder som krävs i ett progressivt klimatarbete.

Andra hinder för biogasutveckling

Ett annat systemmässigt problem som i realpolitiken missgynnar biogasutvecklingen är behovet av rent gödsel. Det är en viktig ekonomisk komponent för anläggandet av gårdsbiogasanläggningar. Den avskaffade kväveskatten på

Fel! Okänt namn på

handelsgödsel kommer att dra undan ett ekonomiskt incitament för att investera i den typen av anläggning. För en gård på ca 240 hektar motsvarar det ca 40 000 kronor per år, en summa som hade legat på plussidan i biogasinvesteringsskalkylen. Biogas har potentialen att kunna bli en riktigt bra komponent i det uthålliga samhällsbygget, men flera saker gynnar inte biogasutvecklingen just nu.

Ett annat hinder är att den så kallade pumplagen har gynnat etanol framför biogas. Den har underlättat för att Sverige idag har drygt 1 300 etanolkärl. Antalet gastankställen ökar också, men i mycket blygsammare takt. Trafikutskottets kansli gör nu tillsammans med riksdagens utredningstjänst en uppföljning med syfte att kontrollera pumplagens effekter, bland annat huruvida resultatet blivit teknikneutralt eller ej. Det står relativt klart att det inte primärt är pumplagen som medfört den så kallade mackdöden. En annan slutsats är att, i kombination med de olika ekonomiska stöden till biobränsle, har biogasen missgynnats i förhållande till etanol.

För att satsningarna på biogas ska fortsätta och öka måste det också vara klart att det kommer att vara dyrare att tanka klimatskadliga bränslen jämfört med klimatacceptabla alternativ såsom biogas.

Biogasen ger möjligheter

När Sverige omvandlades från ett fattigt jordbrukssamhälle till ett industrisamhälle gjordes stora statliga investeringar i bland annat vattenkraft, järnvägar, elnät och telefonledning. På senare år har nya järnvägslinjer, bredbandsutbyggnad och andra tekniska lösningar underlättats. Denna infrastruktur har lett till teknikutveckling och framgångsrika företag med en internationell etablering. När Sverige ska lämna fossilbränslesamhällets epok och övergå till ett ekologiskt hållbart samhälle behövs motsvarande investeringar. Sverige har kommit en god bit på vägen men behöver satsa mer på till exempel energieffektivisering och produktion samt distribution av förnybara bränslen.

Stockholm den 6 oktober 2009

Karin Svensson Smith (mp)