

Motion till riksdagen 2005/06: MJ399

av **Christin Hagberg (s)**

Användning av fordonsgas i trafiken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om fordonsgas.

Motivering

De pågående klimatförändringarna till följd av utsläppen av växthusgaser är det största globala miljöhotet som vår generation står inför. Klimatutmaningen måste tas på allvar. För att klara av denna krävs ett nära samarbete med forskarsamhället, ett strategiskt agerande internationellt och en trovärdig och ambitiös klimatpolitik på hemmaplan.

Det är viktigt att öka ansträngningarna för att hävda alternativa drivmedel, järnvägstransporter, bättre motorteknik och ökad kollektivtrafik. En viktig utgångspunkt är att arbetet med att begränsa klimatpåverkan ska integreras i samhällets alla sektorer. En oroande trend är de ökade utsläppen i transportsektorn.

Sverige måste börja arbetet att ställa om till mer miljöanpassade bränslen i trafiksektorn. Övergången till nya drivmedel i trafiken måste dock ske med hänsyn till sociala faktorer. Människor med vanliga inkomster måste ha råd att resa. De nya bränslena måste leda till förbättringar för alla medborgare. Miljöanpassade bränslen och miljöfordon får inte bli något för en liten elit.

Det är därför glädjande att intresset för fordonsgas ökar. Fordonsgas består av biogas eller naturgas, som är rena bränslen. Priset är lägre än för bensin och diesel, så att vanligt folk kan efterfråga bränslena. Biogas är förnybart och klassas som det bästa fordonsbränslet från miljösynpunkt, enligt den statliga alternativbränsleutredning som gjordes i slutet av 1990-talet. Biogas är dessutom inhemsk och produceras lokalt genom rötning av restprodukter och avfall.

Naturgas ger lägre utsläpp av koldioxid och andra miljö- och hälsopåverkande ämnen än bensin och diesel. Användningen av biogas underlättas av naturgas genom att båda bränslena tillsammans skapar en bred marknad för

Fel! Okänt namn på

fordon och möjligheter att satsa på nya tankställen nära trafikerade vägar. Naturgasnätet kan, där det är utbyggt, användas för distribution av biogas.

Svensk bilindustri är ledande när det gäller gasbilar. De flesta av Volvos bilmodeller finns i så kallat Bifuel-utförande som går att köra på biogas, naturgas och bensin. Volvo AB är en viktig producent av gasdrivna bussar. En satsning på fordonsgas är bra för svensk industri.

Det behövs också en morot för företag och privatpersoner att köpa gasbilar. Det är mycket glädjande att regeringen i budgetpropositionen föreslagit att förmånsvärdet på biogasbilar sänks. Men det måste kompletteras med en tydlig politik för att öka den inhemska produktionen av biogas för fordon. Att införa nya drivmedel handlar både om att få ut fler miljöbilar i trafik och att bygga upp inhemsk produktion av förnybara bränslen. Det räcker inte med endast det ena. För att öka användningen av fordonsgas – framför allt av förnybar biogas – behövs åtgärder från statsmakten som underlättar utvecklingen. Målet bör vara att öka produktionen av biogas som används i fordon till 1 TWh per år, vilket är möjligt att uppnå till 2010 enligt biogasbranschen.

På lite längre sikt är vätgas ett miljömässigt mycket intressant alternativ som drivmedel. Fordon som enbart drivs med vätgas släpper bara ut vatten. En fortsatt teknisk utveckling kan göra det möjligt att framställa vätgas i stora mängder med hjälp av solenergi, vilket skulle ge möjlighet att skapa ett verkligt uthålligt transportsystem.

Vätgastekniken är ännu ej färdigutvecklad, men användningen av fordonsgas kan bidra till att utveckla det gastekniska kunnandet och underlätta introduktionen av vätgasdrivna fordon. Redan idag säljs i Skåne fordonsgas med en låg inblandning av vätgas. Rätt använd är fordonsgas en brygga till framtidens uthålliga vätgasteknik.

Stockholm den 29 september 2005

Christin Hagberg (s)