

## Motion till riksdagen 2010/11:N398

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# En långsiktig biogasstrategi

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en helhetsstrategi kring biogas med 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 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna till medfinansiering genom Vinnova av utvecklingsprojekt och demomodeller för biogasdrivna vägfordon och fartyg samt konverteringsteknik.
4. 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.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd koldioxidskatt på fossila bränslen.<sup>2</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa stabila förutsättningar för en fortsatt god utveckling på marknaden för biogasbilar, t.ex. genom en reformerad förmånsbeskattning.<sup>2</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avfallsförbränningsskatten bör återinföras och förbättras.<sup>2</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att handelsgödselskatten bör återinföras.<sup>2</sup>
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Klimp som medfinansieringsstöd för produktion, distribution och uppgradering till fordonsdrivmedel.<sup>3</sup>

**Fel! Okänt namn på**

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att landsbygdsstödet bör användas för att understödja att restprodukter i lantbruket utnyttjas som råvara till biogas.<sup>3</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa ett nytt etableringsstöd för nya biogas-pumpar i landsbygdskommuner.
12. 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.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till konvertering av fossilbränsle drivna fordon till biogasdrift.<sup>3</sup>
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tätorter med över 20 000 invånare ska ha insamling av organiskt avfall som separat fraktion från hushåll.<sup>3</sup>
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska ha fortsatt goda planeringsförutsättningar för att kunna skapa anläggningar som behandlar bioavfall.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pumplagen ändras i syfte att se till att Svanenmärkta fordonsdrivmedel ska finnas tillgängliga i samtliga svenska kommuner inom tre år och att mackar med störst försäljningsvolym ska klara kravet först.<sup>1</sup>
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som säljs som drivmedel.<sup>3</sup>

**Fel! Okänt namn på**

<sup>1</sup> Yrkandena 4 och 16 hänvisade till TU.

<sup>2</sup> Yrkandena 5–8 hänvisade till SkU.

<sup>3</sup> Yrkandena 9, 10, 13, 14 och 17 hänvisade till MJU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

Biogas förutspås bli en viktig energiform i framtiden, och en ökning av produktionen är väsentlig för 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 år 2030. I dag kommer omkring 94 procent av all energi som transportsystemet förbrukar från olja. Den stora oljeanvändningen för transporter måste minska snabbare och år 2020 måste betydligt mindre än 90 procent av drivmedlen vara av fossilt ursprung. 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 osv.

Men allt kan inte sparas bort, en del av de fossila drivmedlen måste ersättas av förnybara drivmedel. Detta kommer inte att hända av sig själv – det krävs ett uttalat politiskt mål och en strategi för produktion, distribution och försäljning via mackar ska fungera över hela landet. Sådana mål finns för fossiloberoende fordon, ekologisk odling, vindkraft etc. och borde givetvis även finnas för biogas. Det gemensamma nationella målförslaget från Region Västra Götaland och Region Skåne på 20 TWh senast 2020 är ett bra inspel som underlag för regeringsförslag och riksdagsbeslut.

## Biogas det bästa alternativet

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 framställning av biogas använder gödsel, avloppsvatten och andra organiska substanser som annars läcker växthusgaser till atmosfären 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 Svanenmärkningens alla kriterier. Även om klimathotet är den stora ödesfrågan är det inte acceptabelt att ersätt-

**Fel! Okänt namn på**

ning av fossila drivmedel ökar hälsoriskerna, bidrar till vattenbrist, tränger undan matproduktion eller biotoper som behövs för att upprätthålla biologisk mångfald och väl fungerande ekosystem.

Råvara för biogasutvinning finns spridd 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. Utifrån statsfinansiell synvinkel vore det en välgärning om dyr oljeimport kan ersättas med inhemsk produktion av bränsle.

## Biogaspotentialen utnyttjas inte

Metangas är en stark växthusgas, och därför är det ytterst angeläget att tillvara och nyttiggöra energiinnehållet i stallgödsel och annat som avger metangas. Över hälften av den biogas som utvinns i Sverige används för uppvärmning. Ca 15 procent gör ingen nytta alls utan facklas bort. Endast en fjärdedel av biogasproduktionen används där den gör störst klimatnytta, dvs. för att ersätta fossila fordonsdrivmedel.

För att ta tillvara de möjligheter biogasen erbjuder krävs det att hela kedjan fungerar. Det senaste årets uppgång av antalet försålda biogasbilar och 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 ökande irritation exempelvis bland de taxichaufförer som får använda en ökande del av sin arbetstid för att tanka fordon. Enligt ett pm från riksdagens utredningstjänst 2010 finns det en ökande klyfta mellan det ökande antalet gasbilar i landet jämfört med antalet gaspumpar.

## Sverige är en del av världen

Sverige är en del av en globaliserad värld som förändras allt snabbare. Med tanke på att vi är ett av de länder där högst andel av arbetskraften finns i fordonsindustrin samt dess underleverantörer kan bristen på omvärldsbevakning och ledarskap vara förödande. Med genomtänkta investeringar i kombination med styrmedel som tar sikte på vad EU-direktiv och andra internationella spelregler ger för förutsättningar kan Sverige vara föregångsland i den industriella förnyelse som en verklig klimatomställning kräver.

Fel! Okänt namn

## Pumplagen

Pumplagen beslutades 2005 av en rödgrön riksdagsmajoritet. Huvudsyftet med lagens införande var att bryta det nästintill totala oljeberoendet inom personbilstrafiken i Sverige. Ett enigt trafikutskott har våren 2010 gjort ett tillkännagivande om att regeringen behöver utvärdera pumplagen och återkomma med förslag till förändringar. I den utvärdering trafikutskottet på eget initiativ låtit göra tillsammans med riksdagens utredningstjänst konstateras det att pumplagen hitintills inte kan sägas vara orsak till den så kallade mackdöden. Den nedläggning som skett i glesbygd är en följd av de strukturrationaliseringar bensinbranschen i likhet med andra branscher håller på att genomföra.

Den genomförda utvärderingen visar också att det bidrag på 150 miljoner per år (som regeringen slopade vid årsskiftet) för delar av merkostnad för installation av pump för fossilfria drivmedel inte har fungerat teknikneutralt. Etanolkpumpar dominerar stort bland de alternativ till fossila bränslen som etablerats sedan pumplagens tillkomst. Pumplagen som var tänkt att vara teknikneutral har med andra ord i praktiken lett till att det i stor utsträckning har investerats i E85-pumpar, medan få investeringar har gjorts i biogas-pumpar. Vi har tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, föreslagit ett stöd för fler tankställen för biogas.

## Mål och reformer

Ett ambitiöst biogasmål är ett sätt för politiska beslutsfattare att markera sin tilltro till biogasens nytta för såväl klimat som transporter. Detta efterlyses av flera instanser som yttrat sig över den första delrapporten från arbetet med att ta fram en sektorsövergripande biogasstrategi som Energimyndigheten i samarbete med Jordbruksverket och Naturvårdsverket är ansvarig för. 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 klimatomställning av transporterna. 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 för Vinnova att medfinansiera utvecklingsprojekt och demomodeller för biogasdrivna vägfordon och fartyg samt konverteringssteknik. För att samarbetet mellan näringslivet och tekniska högskolor samt andra lärosäten ska fungera optimalt behövs samfinansierade demo-projekt. De medel som finns i Fouriertransform skulle kunna användas för detta ändamål.

Ett problem vid utveckling av biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det idag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgod-

kännas emot. 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 biogasinfrastuktur 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. Det förslag som funnits på kvotpliktsregler för biogas skulle bli ett svåradministrerat och krångligt styrmedel som dessutom väckt negativa reaktioner bland många, särskilt bland de mindre aktörer som måste vara med om biogaspotentialen i Sverige ska tas tillvara.

I dagsläget finns förmånliga skatteregler för förmånsbilar med biogas. Upp till 95 % av nybilsförsäljningen går till en juridisk person. Det är därför som definitionen av miljöbil och förmånsvärdena för dessa fått ett sådant genomslag i försäljningen. Att den nuvarande regeringen vägrat uttala sig om vad som ska gälla om förmånsvärdena efter 2011 har fått återverkning på produktionen av Passats biogasbilar. Hälften av dem säljs för närvarande i Sverige. Kalkylerna för en förmånsbil är vanligtvis räknat på tre års sikt. Därför bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag om hur vi kan skapa stabila förutsättningar för en fortsatt god utveckling på marknaden för biogasbilar, till exempel genom en reformerad förmånsbeskattning.

En återinförd avfallssförbränningskatt är ett förslag som finns med i den rödgröna budgetmotionen. Alliansregeringens borttagande av denna skatt 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 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.

Fel! Okänt namn

## Investeringar

Det klimatfinansieringsstöd (Klimp) som den nuvarande regeringen har slopat måste återinföras. Stödet ska ha en tonvikt på statlig medfinansiering av kommunernas investeringar i biogasprojekt. Det finns ett väldigt starkt tryck i många kommuner för att biogas ska finnas tillgänglig för det ökande antalet biogasfordon.

Landsbygdsstödet används för att understödja att restprodukter i lantbruket utnyttjas som råvara till biogas. I Energimyndighetens förslag till biogasstrategi finns ett förslag på stöd för att tillvarata gödsel som annars bidrar till växthuseffekten. Detta förslag är välmotiverat och kan sannolikt finansieras genom omfördelning av olika stödformer för lantbruket. Mycket talar för att det kommer att bli svårare att få banklån för investeringar. Redan i dag 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 biogasdito.

## 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. Vad krävs för att förverkliga detta? 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. År 2008 var det mindre än 20 procent som samlades in. Därför bör tätorter med över 20 000 invånare få krav på att ordna med separering och insamling av organiskt avfall som går att röta till biogas.

Kommunerna har en nyckelroll i utvecklingen av slutna kretslopp. De måste fortsatt ha goda planeringsförutsättningar för att kunna skapa anläggningar som behandlar bioavfall.

När Sverige som första land i världen inrättade en pumplag med krav på vilket bränsle som ska finnas på mackarna var syftet att minska det hundra procentiga oljeberoendet. Investeringsbeslut bör vara så långsiktiga som möjligt. När pumplagen revideras bör målet vara att fler aspekter ska ingå i de kriterier framtidens bränsle bör uppfylla. Därför bör det finnas ett krav på successiv upptrappning så att Svanenmärkta bränslen finns att tillgå på allt fler mackar.



**Fel! Okänt namn på**

Det finns en rädsla för att investeringar i fordons-gasteknik ska leda till en inlåsning till fossilgas. I likhet med kravet på låginblandning av etanol i bensin bör därför införas ett krav på maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som försäljs. 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 andel biogas som gasen finns i pumpen för att möjliggöra för enskilda att beräkna sin klimatpåverkan.

Stockholm den 27 oktober 2010

*Stina Bergström (MP)*

*Åsa Romson (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Tina Ehn (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Kew Nordqvist (MP)*

*Gustav Fridolin (MP)*