

Motion till riksdagen

1989/90:N435

av Roland Larsson och Hugo Andersson (båda c)

Drivmedelsetanol

Trafiken har en omfattande inverkan på miljön. En framåtsyftande energi-, miljö- och trafikpolitik måste främja miljövänliga transporter som inte rubbar den ekologiska balansen.

Centern vill verka för ett decentraliserat samhälle med närhet mellan boende, arbete, utbildning och service. I ett sådant samhälle minskar den enskildes transportbehov och förutsättningarna för ett fungerande kollektivt transportsystem förbättras.

Men även i ett samhälle grundat på lokalsamhällets principer kommer bilen att förbli ett av de bekvämaste och effektivaste transportmedlen för den enskilde. Detta gäller särskilt för dem som bor på landsbygden och dess småorter eller i ren glesbygd. Om målsättningen att "Hela Sverige skall leva" skall kunna ligga fast är bilen även i framtiden ett nödvändigt transportmedel.

En av de angelägnaste uppgifterna inom transportsektorn är därför att drastiskt minska den negativa inverkan på miljön som orsakas av bilens förorenande avgasutsläpp. Det finns då i princip två möjliga vägar, dels en minskad bensinförbrukning genom utnyttjande av bästa kända teknik och ett omdömesgillt körsätt, dels satsningar på alternativa bränslen och miljövänliga motorer.

Effektivare energianvändning är i alla sammanhang en av de snabbaste och viktigaste åtgärderna för att skydda vår miljö. Detta gäller också våra bilar. Enligt bilfabrikanterna kan ca 35–45 % bränsle sparas genom att utnyttja bästa teknik vid utformning av motor och bil. Sammantaget kan bensinförbrukningen halveras om man rätt utnyttjar känd teknik, följer hastighetsgränser och i övrigt kör på ett förnuftigt sätt.

Det är dock statsmakternas ansvar att lägga fast de regler och ge de besked som bilindustrin behöver för att en önskvärd utveckling skall komma till stånd i syfte att effektivisera drivmedelsanvändningen.

Inte ens en halvering av bensinförbrukningen räcker för att rädda vår miljö. Koldioxidutsläppen som leder till drivhuseffekten kommer till stor del från förbränning av fossila bränslen. Vi måste därför satsa på förnybara bio-bränslen. De bidrar inte till någon nettoökning av koldioxidutsläppen eftersom växterna binder koldioxid. De mest aktuella är etanol och rapsolja.

Om de förslag som redovisats i utredningen "En ny livsmedelspolitik" blir verklighet kommer 500 000–900 000 ha åkermark att friställas från livsme-

delsproduktion. Enligt vår uppfattning är de antaganden om det framtida behovet av livsmedel och prisutvecklingen på dessa som utredningen grundar sig på, orealistiska. Oaktat detta kommer det inom svenskt jordbruk att finnas potential för en betydande produktion av energiråvaror. Det är dessutom en förutsättning för att klara den framtida energiförsörjningen och för miljön.

Med en övergång till etanol som drivmedel i större skala skulle luftföroreningarna, inom framför allt de större tätorterna, kunna reduceras avsevärt. Speciellt fördelaktigt kan det vara att utnyttja etanoldrift på bussar i tätorts- trafik. Här måste även kommunerna ta ett stort ansvar.

De ekonomiska förutsättningarna för en inhemsk etanolproduktion har förbättrats i och med införandet av miljöavgifter på fossila bränslen. Men detta är inte tillräckligt för att en produktion av drivmedelsetanol i större omfattning skall komma igång. För det krävs att staten mer påtagligt visar sitt intresse. Därför måste staten genom t.ex. skattefrihet främja biobaserad etanolframställning. En annan och troligen bättre modell är att införa ett produktionsbidrag för odling av råvara för etanoltillverkning. Det kan i det sammanhanget noteras att det inom EG förekommer stora subventioner för etanolframställning från vinöverskottet i bl.a. Frankrike.

En fullskaleproduktion av drivmedelsetanol baserad på svensk råvara bör omgående initieras och den första fullskaleanläggningen kan med fördel lokaliseras till Östergötland. En fullskaleproduktion anses i dag vara ca 100 000 kubikmeter per år. För råvara till en sådan anläggning atgår ca 70 000 ha normal åker. I Östergötland har hittills beräknats att ca 60 000 ha kan komma att behöva ställas om.

Ett konsortium eller ett produktionsbolag för produktion och distribution av drivmedelsetanol bör kunna bildas av jordbruksnäringen och intressenter inom transportnäringen eller bensinbranschen. Bl.a. därför att ett sådant bolag skall kunna drivas på marknadsmässiga villkor är ett produktionsstöd i odlingsledet att föredra.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt stöd för produktion av drivmedelsetanol.

Stockholm den 24 januari 1990

Roland Larsson (c)

Hugo Andersson (c)