

Motion till riksdagen 2008/09:N440

av **Tina Ehn m.fl. (mp)**

Mera biogas

Sammanfattning

Att använda biogas som drivmedel har många stora fördelar.

Biogas kan

- ? ersätta stora mängder bensin och diesel,
- ? ge bättre ekonomi åt jordbruket, särskilt för mjölkgårdar,
- ? ge arbetstillfällen över hela landet,
- ? minska jordbrukets utsläpp av växthusgaser,
- ? minska övergödningen på land och i vatten,
- ? minska buller och avgaser i städer,
- ? minska behovet av handelsgödsel (som använder mycket energi och bidrar till övergödning),
- ? bidra till att rädda den svenska fordonsindustrin,
- ? ge exportjobb i flera led om Sverige behåller sin tätposition och
- ? skapa hållbara kretslopp i samhället.

Detta kan låta visionärt. Men alla delar finns faktiskt redan på plats:

- ? Det finns ett flertal olika bilmodeller som kan köras på biogas, såväl personbilar som bussar och andra tyngre fordon.
- ? Det finns ett biogasdrivet tåg på sträckan Linköping–Västervik.
- ? Det finns 90 publika biogasmackar i Sverige, men det kommer snart att bli 130.
- ? Det finns nio miljoner gasdrivna personbilar i världen.
- ? Det finns många gasmackar även i andra länder.
- ? Det finns mer än 200 anläggningar som producerar biogas.
- ? Produktion och verkningsgrad har ökat på kort tid.
- ? Det finns lätt tillgängliga råvaror för att producera tio gånger mer biogas än i dag.

De viktiga delarna för en stor expansion finns, men än så länge har inte biogasen tillräcklig omfattning för att spela någon roll för att minska olja och utsläpp. Flera lokala exempel visar att med politiska beslut kan biogasen bli

Fel! Okänt namn på

en energikälla att räkna med. Ett exempel är Linköping där 600 fordon och samtliga innerstadsbussar kör på biogas.

Fel! Okänt namn på

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Förslag till riksdagsbeslut	3
Gödsel – från problem till resurs	5
Biogasanvändning ger dubbel klimateffekt	6
Biogas gör störst nytta som drivmedel	6
Biogas Generation 2	7
Tre källor för biogas	8
Fordonen	9
Biogas och annan gas	9
Förslag till åtgärder	10

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regering och riksdag bör slå fast som mål: minst 10 TWh biogas till 2015.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att subventionera biogas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en biogasutredning snarast bör tillsättas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt biogasprogram bör tas fram av regeringen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utbyggnaden bör drivas på genom krav på en biogasplan för alla kommuner som har eller kommer att få biogasproduktion.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett biogassekretariat bör inrättas med syfte att få till stånd minst 100 storskaliga biogasfabriker i Sverige senast 2015.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU:s jordbrukssubventioner inriktas på mer biogas.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att biogassekretariatet ska inventera och följa upp potential inom olika branscher avseende lämpliga biogaskällor för drivmedelsproduktion.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att biogassekretariatet ska inventera möjligheterna att öka biogasproduktionen och dess användning för drivmedel vid reningsverk.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ställa krav på kommunerna att öka andelen biogasdrivna fordon i kollektivtrafik, färdtjänst och bland egna fordon.²
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statlig miljöbilsupphandling ska omfatta minst 90 % av bilinköpen och att biogasbilar ska prioriteras.³
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stöd för biogasfabriker ska baseras på faktisk produktion av biogas.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att separation av biologiskt nedbrytbart hushållsavfall ska gynnas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mål om minst en biogasmack i varje kommun senast 2020.²
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genom teknikutveckling möjliggöra större effektivitet i utvinningen av biogas.

Fel! Okänt namn på

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka kunskapen om avfallshantering och källsortering för att öka kvaliteten på den restprodukt som går tillbaka till jordbruket.¹
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa incitament för att skapa en stabil marknad för avsättning av biogas.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att det vid förprovningar av större ladugårdsutbyggnad enligt miljöbalken ska utredas möjligheterna för utvinning av biogas från anläggningen.¹

¹ Yrkandena 7, 16 och 18 hänvisade till MJU.

² Yrkandena 10 och 14 hänvisade till TU.

Fel! Okänt namn på

³ Yrkande 11 hänvisat till FiU.

Gödsel – från problem till resurs

Gödseln från djur, mest kor, svin och hästar, har ett energiinnehåll på över 14 TWh, vilket motsvarar 30 % av bensinförbrukningen. Det skulle räcka för att driva mer än en miljon bilar. I praktiken går det aldrig att ta till vara all gödsel – men dock en stor del. Potentialen för biogas från gödsel beräknas av Biogasföreningen till 7,5 TWh i dagens läge. Med teknisk utveckling kan den öka till 14 TWh.

Det är inte den enda fördelen med att producera biogas från gödsel.

I dag läggs den mesta stallgödseln på åker som näringstillförsel för växande gröda. Grödan har nytta av gödselns innehåll av näringsämnen: kväve, fosfor och kalium och några spårämnen. Men energin i gödseln går förlorad. Dessutom går en väsentlig del av särskilt kvävet i gödseln förlorat till luften, bland annat i form av ammoniak. Det är detta som ger gödseln dess stickande lukt.

Kväve och fosfor från både stallgödsel och handelsgödsel läcker också ut från åkern. Det innebär dels att grödan går miste om näringsämnena, dels att övergödningssproblem uppstår i sjöar, åar och i havet. En del av kvävet omvandlas i gödselbrunnen, på åkern eller i vattendragen till dikväveoxid. Det är inga stora mängder i ton, men dikväveoxid är en 296 gånger starkare växthusgas än koldioxid. I Sveriges rapportering av växthusgasutsläpp till EU och FN är dikväveoxidutsläppen från gödselhantering en betydande post. Metan som läcker ut från gödselbrunnar och från åker är också en stark växthusgas.

Jordbruket står för ungefär en åttondel av de svenska växthusgasutsläppen, och en stor del av det beror på gödseln. Om man gör biogas av stallgödsel och även ”gröngödsel”, växter som plöjs ned i åkern, minskar näringsläckaget till luft och vatten. Samtidigt minskar lukten från gödselhanteringen. I stället finns all näring kvar i den s.k. rötresten, som också säljs som ”biogödsel” och vid godkända värden får användas i Kravjordbruk. Näringen i rötresten är dessutom lätt att ta upp för grödan – lättare än från färsk stallgödsel eller gröngödsel. Det betyder att näringsläckaget, och övergödningen, minskar. Mindre näringsförluster betyder mindre behov av handelsgödsel. Handelsgödsel är dyr för bonden och är miljöskadlig på många sätt. Den kräver också mycket energi för sin framställning.

Rötresten av god kvalitet är av särskilt stort värde för all odling men speciellt för ekologiska jordbrukare.

I ett längre perspektiv måste man också kunna sluta kretsloppet för människans urin och fekalier. Det kan inte vara en bra idé att betala mångmiljardbelopp för att på ett energikrävande och ganska ineffektivt sätt ta bort kväve och fosfor ur avloppet och sedan köpa nytt konstgödselkväve och ny fosfor för att ersätta dem!

I dag produceras ungefär 1,5 TWh biogas per år: 0,8 från reningsverk, 0,4 från deponier, 0,1 från industriellt avlopp, 0,2 från särskilda rötningsanläggningar och 0,02 från gårds- och pilotanläggningar. Det finns bra statistik på hur mycket biogas som säljs på mackar: ungefär 0,3 TWh. Redan i dag produceras alltså fem gånger mer biogas än vad som används till drivmedel.

Fel! Okänt namn på

Av det som inte används som drivmedel läcker en del ut till atmosfären, en del facklas (det vill säga eldas upp utan att energin tas till vara) och en del blir lokaluppvärmning, processvärme (reningsverk) eller fjärrvärme.

Biogasanvändning ger dubbel klimateffekt

Det har pågått en diskussion i många år om huruvida olika biobränslen verkligen är koldioxidneutrala. Förbrukningen av fossil energi vid produktion och distribution kan ge upphov till vissa utsläpp av klimatpåverkande gaser som i vissa tillämpningar kan utgöra en betydande del av deras energivärde. Etanol från konventionellt odlat spannmål ger en viss klimatpåverkan genom att man använder handelsgödsel, och även från arbetsmaskiner och transporter. En studie anger att etanol från vete minskar växthusgasutsläppen med 70 % jämfört med bensin. Den problematiken finns inte alls för biogas från gödsel. Tvärtom!

Biogas från gödsel ger en minskning med så mycket som 180 %. Förklaringen är förstås att man minskar utsläppen av metan och dikväveoxid genom att använda gödseln till biogas. Om 5 av 11 TWh djurgödsel rötas till biogas för att ersätta bensin skulle enligt denna beräkning Sverige kunna minska växthusgasutsläppen med motsvarande 2,5 miljoner ton koldioxid. Det motsvarar cirka en femtedel av utsläppen från svenska personbilar.

Om man värderar en minskning av växthusgasutsläpp till 920 kronor per ton, vilket är den svenska koldioxidskatten, är den minskningen värd 2 300 miljoner kronor per år. Även biogas från grön gödsel ger en ”dubbel utsläppsminskning”.

Biogas gör störst nytta som drivmedel

En del av den gas som utvinns ur reningsverk och soptippar kommer till nytta på annat sätt än som drivmedel, oftast för uppvärmning men även för el. I Tyskland används de många gårdsbaserade biogasanläggningarna nästan uteslutande för elproduktion.

Det är givetvis bättre om gasen utnyttjas på något sätt än om den facklas bort eller ännu värre, läcker ut som metan till atmosfären.

Den största klimatpolitiska utmaningen i Sverige finns i transportsektorn. Inom el- och värmesektorn har vi goda möjligheter att med andra biobränslen ersätta fossila bränslen, och det har vi redan gjort till stor del. Bilar, lastbilar, bussar, flygplan och fartyg drivs nästan uteslutande med oljebaserade drivmedel. För att bryta oljeberoendet och koldioxidutsläppen behövs både snålare fordon och ändrade trafikmönster. Men vi behöver också använda så mycket förnybara bränslen vi kan få fram på rimliga ekonomiska, ekologiska och sociala villkor. Biogas har alla förutsättningar att bli ett av de drivmedel på vilket vi driver framtidens fordon. Det finns en bred enighet om att biogas

är det mest miljövänliga fordonsbränslet som finns kommersiellt tillgängligt i dagsläget.

Det är därför strategiskt viktigt att framför allt öka biogasanvändningen vad gäller drivmedel.

I Indien och Kina finns sedan länge miljoner lokala biogasanläggningar. Där används gasen framför allt för uppvärmning och matlagning.

I Tyskland finns över tusen gårdsbaserade biogasanläggningar. De producerar el som säljs till ett högt, fast pris till elnätet. Fördelen med detta (i Tyskland) är att det är småskaligt. Nackdelen är att det är förhållandevis ineffektivt och dyrt. 60 % av biogasens energi går förlorad, ännu mer om man räknar från gödselns energiinnehåll. Om gasen i stället eldas för värme kan en större del av energin komma till nytta, om värmebehovet finns någorlunda samtidigt som gasproduktionen.

Drivmedelsproduktion förutsätter förhållandevis stora anläggningar. Det kommer knappast att fungera att varje bonde framställer biogas som drivmedel. I en större anläggning, som den i Linköping, kan man däremot effektivt omvandla gödsel och andra substrat till gas.

Det finns naturligtvis en gräns för hur långt det är lönt att transportera in gödsel och att transportera tillbaka rötningsresten, men det finns anledning att tro att det ofta är samhällsekonomiskt lönsamt.

I Sverige finns det därför skäl att satsa på både gårdsbaserad biogas och på mycket större system, som också tar emot gödsel från närområdet.

Eftersom det ger mycket stora miljöfördelar för samhället att göra biogas från gödsel måste bonden få en klar ekonomisk fördel av det.

Biogas Generation 2

Biogas framställs av mikroorganismer. Dessa kan bryta ner nästan vilket organiskt material som helst, även den annars svårnedbrytbara cellulosan. Även kor och andra idisslare använder mikroorganismer för sin nedbrytning av cellulosa.

Produkten av mikroorganismernas arbete är dels ett näringsrikt slam, dels en gas som består av metan och koldioxid. Om gasen renas består den av nästan enbart metan, dvs. kemiskt samma gas som naturgas eller fossilgas.

Mikroorganismerna kan bara verka i vatten, i en syrefri miljö. De kan bryta ner de flesta biologiska material, men är betydligt mindre effektiva vad gäller nedbrytning av vattenavstötande material som trä.

Om man vill använda skogsavfall och energiskog till drivmedel krävs en annan metod, förgasning under hög värme. Slutprodukten kan då bli metanol, syntetdiesel, DME eller metan. Den tekniken finns inte kommersiellt tillgänglig men kan bli det ganska snart.

Det ena behöver inte utesluta det andra. Man kan samproducera biogas och syntetdiesel (som direkt kan blandas i vanlig diesel och användas i vanliga dieselmotorer) eller något annat bränsle.

Fel! Okänt namn på

Det behöver inte heller finnas någon motsättning mellan etanol och biogas. Man kan förbättra utbytet från etanol mycket kraftigt genom att producera biogas från restprodukten drank, och ännu bättre blir det om man också använder halm i processen. Detta är teknik som delvis finns och fungerar vid etanolfabriken i Norrköping.

Tekniken är i hög grad tillämplig också på etanolproduktion från exempelvis sockerrör i Brasilien och andra tropiska länder.

Tre källor för biogas

Den första källan för biogas är reningsverk. Det finns ca 2 000 kommunala reningsverk i Sverige, varav 139 med röt-kammare, och därtill ett antal reningsverk med röt-kammare i skogsindustri m.m.

Där produceras alltid biogas även om den inte alltid tas om hand. En enkel tumregel säger att biogas från reningsverk räcker till att driva den lokala bussflottan på orten. Det är en strategiskt viktig struktur för att bygga upp en biogasinfrastuktur i landet. Om alltför reningsverk använder sin biogas för lokala fordonsflottor skapas ett nät av biogas över landet, och utanför landet.

Detta är också exakt vad som håller på att faktiskt hända. Men fortfarande används inte den mesta biogasen för sitt bästa användningsområde, alltså till drivmedel.

Den andra källan är sopor. Genom förbudet mot deponering finns det nu ett vägval: bränna eller kompostera det biologiska avfallet.

Förbränningen ger en långsiktig lösning. Visserligen ger det ett billigt bränsle för fjärrvärmens eftersom värmeverken får betalt för att ta hand om avfall och bränna det. Genom att i stället röta avfallet får man mera biogas.

Den tredje källan till biogas är gödsel, jordbruksavfall, slakteriavfall, avfall från livsmedelsindustrin samt drank från etanolfabriker.

Biogas från alla dessa tre källor kan byggas ut i snabb takt under förhållandevis lång tid. I en doktorsavhandling från 2006 hävdas att om samtliga substrat används kan 15–20 TWh biogas produceras. Dit hör också odling av energigrödor på trädamark.

Med tillräckligt stora lokala flottor växer det också fram en marknad för privatbilar, lastbilar, färjor och tåg.

Med den infrastruktur som byggs upp kan andra generationens biogas från skogsavfall, matas in vartefter som efterfrågan ökar.

I en rapport om den svenska biogaspotentialen från inhemska restprodukter från 2008 beräknar man att den totala biogaspotentialen egentligen är ännu större, ca 15,2TWh/år, men att det i dag inte är praktiskt möjligt att få tillgång till den potentialen eftersom en hel del material är praktiskt svårt att få tillgång till i dag. Men man pekar även på att genom mer optimerade processer öka gasutbytet.

Fordonen

Det finns som nämnts många gasbilar på marknaden. Men av de svenska personbilstillverkarna har Saab satsat på etanol i stället, och Volvo Cars gav upp sin satsning på gas (både fossilgas och biogas, liksom andra tillverkare) under 2006. Volvo Cars motiverade beslutet med att volymen gasbilar var för liten och att det var dyrt med dubbla bränsletankar.

Den bedömningen delas inte av alla tillverkare. Enligt Svensk Biogas finns följande person- och distributionsbilar att köpa i biogasutförande: Opel Zafira, Opel Combo, VW Touran, VW Caddy, Mercedes E200, Fiat Punto, Skoda Octavia, Mercedes Sprinter och Iveco Daily. Nyligen lanserades även Mercedes B179 ngt, vilken såldes slut redan innan den levererats till Sverige. Efter årsskiftet kommer även VW Passat i en gasversion.

Men Volvos avhopp illustrerar klart att politikerna måste skapa stabila villkor om det ska bli något av.

Marknadsvolymen styrs i hög grad av politiken. I Linköping har till exempel taxiföretag tvingats skaffa biogasbilar för att inte bli uteslutna från färdtjänsten.

För att öka andelen biogasbilar bör det utredas hur förmånsbilssystemet kan anpassas så att kostnaden för en förmånsbil baseras på bilens koldioxidutsläpp. Genom ett sådant system gynnas både effektiva bilar och biogasbilar.

Biogas och annan gas

Biogas och fossilgas (naturgas) är kemiskt samma sak. Skillnaden är förstås att naturgasen är ändlig och av fossilt ursprung; man tar kol från underjorden och släpper ut den i atmosfären, precis som kol och olja. Man ökar på mängden koldioxid i luften.

Biogas är däremot förnybar, det är samma kol som cirkulerar. Växterna tar sitt kol från luften och när biogasen produceras och används avges detta kol åter till luften. Man ökar inte på mängden koldioxid i luften.

I många länder kan naturgas trots det vara ett klimatmässigt bättre alternativ till kol i kraftverk. Ett nytt gaskraftverk släpper bara ut en tredjedel så mycket koldioxid som ett gammalt kolkraftverk.

I Sverige har vi inga kolkraftverk. Mer naturgas minskar i stort sett inte utsläpp från kol och olja utan slår i stället framför allt mot biobränslen och vindkraft. Därför är Miljöpartiet, miljörelsen och LRF bestämt mot en utbyggnad av naturgasen. Vi bedömer det som extremt svårt för Sverige att klara några klimatmål om vi släpper fram mer naturgas.

Vi tror inte att naturgas kan vara en bro till biogas. Där det finns naturgas kommer den alltid att vara billigare än biogas. Vi vill inte att biogasen ska legitimera fossil gas.

I dag matas en del biogas ut i det naturgasnät som finns från Malmö till Göteborg med vissa grenar in i landet. Detta gör det möjligt att köpa ”grön

Fel! Okänt namn på

gas” ungefär på samma sätt som ”grön el”, men den möjligheten har ännu inte förverkligats.

Vätgas kan någon gång i framtiden bli ett rent fordonsbränsle. Men vätgasen är inte renare än sitt ursprung, och om den framställs från kol så den inte ren alls. Ren vätgas i stor skala, till exempel från solceller, ligger långt in i framtiden.

Mer näraliggande är förgasning av ved och svartlut som kan ge antingen metan eller ett annat gasbränsle, DME – eller metanol eller syntetdiesel. Volvo AB (lastvagnar och bussar) ser DME som framtidsbränslet. Det kan komma inom tio år i stor skala. Men det finns inte underlag för att ta ställning till vilket av alternativen som är bäst. Biogas i ganska stor skala finns däremot redan i dag.

Förslag till åtgärder

Med bakgrund av ovanstående fakta anser vi att ett nationellt mål bör slås fast att minst 10 TWh biogas ska produceras före år 2015 samt att minst en biogasmack ska finnas i varje kommun senast år 2020. För att målen ska nås behöver ett nationellt biogasprogram tas fram av regeringen. Som en del av programmet bör alla kommuner ta fram en biogasplan för att driva på utbyggnaden av biogasproduktion och distribution i den egna kommunen. Kommuner bör exempelvis ha krav på sig att utveckla sin kollektivtrafik, färdtjänst och egna fordon mot mer förnybara bränslen och då i synnerhet biogas. I den mån kommunerna, eller av kommunerna anlitade företag, kommer att få ökade kostnader för produktion och distribution av biogas ska dessa täckas över statsbudgeten. Stöd till biogas bör innefatta investeringsbidrag för biogasanläggningar samt att bönder, innehavare av ridstall m.m. får betalt för den gödsel som används för rötning till biogas. Stöd som ges till biogasfabriker bör vara baserat på produktion av biogas, inte bara som ett rakt investeringsstöd. Stödet ska främst vara inriktat på biogas som används för drivmedel. Ett annat sätt att öka tillgången till substrat för biogasproduktion är att ändra myndigheternas styrning. Vi anser därför att regeringen bör skriva in i Jordbruksverkets regleringsbrev att de ska ändra sina föreskrifter så att biogasproduktion från gödsel tydligt gynnas framför andra användningsområden för gödslet. Vid förprovning av djurstallar med gödselvårdsanläggningar som prövas i Sverige bör möjligheten till att projektera för utvinning av biogas ingå.

En statlig biogasutredning bör tillsättas snarast med syfte att uppnå en långsiktig riksdagsmajoritet och föreslå precisa åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Utredningen bör se över hur separation av biologiskt nedbrytbart hushållsavfall kan gynnas på ett tydligare sätt än i dag samt om skatten på handelsgödsel, särskilt kväve, bör höjas, bland annat för att förbättra marknaden för rötresten från biogas från gödsel, grön gödsel och avfall från jordbruk och livsmedelsindustri. Skatten bör då, precis som nu, återföras till näringen.

Fel! Okänt namn på

För att få till stånd en riktigt kraftig ökning av mängden biogas som produceras i Sverige behövs en samordning av alla aktörer. Vi anser därför att ett biogassekretariat ska inrättas med syfte att få till stånd minst 100 storskaliga biogasfabriker i Sverige av samma modell som den i Linköping senast år 2015. Ett exempel på arbetsuppgifter som sekretariatet bör hantera är att inventera landets livsmedelsindustrier efter lämpliga biogaskällor samt inventera möjligheterna att öka biogasproduktionen och dess användning för drivmedel vid reningsverk. Utöver detta bör sekretariatet även tillsammans med Energimyndigheten samordna ett antal beställare i en teknikupphandling, en tävling där vinnaren/vinnarna får en stor order på biogasfabriker med bättre teknik och lägre kostnader. Teknikupphandlingsinstrumentet bör även användas för att få nya modeller av biogasbilar, biogasbussar och biogassopbilar som har bättre teknik och lägre inköpskostnader. Även den statliga miljöbilupphandlingen ska användas som ett redskap, och vi anser att miljöbilar ska omfatta minst 90 procent av statens samlade bilinköp, som måste innefatta även statliga företag, och att man i detta sammanhang ska prioritera biogasbilar. Vid distributionen av biogas är det vanligt att gasmackar säljer en blandning av fossil- eller naturgas och biogas. I dessa fall ska det alltid vara möjligt att tanka ”grön gas” på samma sätt som det i dag går att köpa grön el från elnätet. Enbart biogasen ska vara befriad från koldioxidskatt och energiskatt. För att långsiktigt gynna biogas bör skatten på bensin och diesel höjas.

Sverige måste även arbeta aktivt i internationella sammanhang för att föra ut resultaten av biogassatsningen till framför allt andra Östersjöländer som ett sätt att minska övergödningen från jordbruk och reningsverk. Detta kräver bland annat resurser för information och marknadsföring. Internationella åtgärder för att underlätta biogasproduktion bör även innefatta att omvandla EU:s jordbrukssubventioner så att de inriktas mer på biogasproduktion.

Stockholm den 7 oktober 2008

Tina Ehn (mp)

Mikaela Valtersson (mp)

Karin Svensson Smith (mp)