

Motion till riksdagen 2009/10:T511

av Aleksander Gabelic (s)

Gas i transportsektorn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om biogas som fordonsbränsle.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen lägger fram förslag till ändring om hur andelen gas som biodrivmedel ska öka.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen lägger fram förslag till ändring om hur den kommande biogasstrategin kring styrmedelsförslag med fokus på ökad produktion och distribution ska ske.²
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen lägger fram förslag till ändring om hur en klimatbonus kan införas som alternativ eller komplement till ett kvotpliktssystem för biodrivmedel.¹
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen lägger fram förslag till ändring om hur det nuvarande stödet till investeringar i gastankställen ska utvärderas och utvecklas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen lägger fram förslag till ändring om hur styrmedel och beslut gällande naturgasen som drivmedel kan underlätta utvecklingen av biogas och en växande fordonsgasmarknad.¹

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkandena 1, 2, 4 och 6 hänvisade till MJU.

² Yrkande 3 hänvisat till NU.

Motivering

Trafiksektorn är det enda samhällsområde som, sett över de senaste två decennierna, uppvisar en fortsatt kraftig ökning av utsläppen av växthusgaser. Hela transportsystemet står i dag för 40 procent av de svenska växthusgasutsläppen, inklusive utrikes sjöfart och flyg. Av de drygt 100 TWh energi som transportsystemet förbrukar varje år kommer 95 procent från olja. Detta är inte hållbart. Sveriges beroende av olja för transporter måste brytas.

Vägrafiken svarar för över 90 procent av inrikestransporternas utsläpp av växthusgaser. Insatser för att minska utsläppen från vägsektorn måste således vara i fokus för omställningen till ett hållbart samhälle.

Men Sverige är ett av Europas glesast befolkade länder. I det perspektivet är Sveriges klimatutmaningar långt större och mer komplexa än för de flesta andra jämförbara länder.

Målet är inte att minska antalet resor och transportbehovet som ofta ökar under högkonjunktur. Människor måste ges förutsättningar till resande, arbetspendling och att frakta varor över hela landet. Målet är dock att bryta sambandet mellan konjunkturläget och utsläppen. Målet är att transporter ska ske på ett mer miljövänligt sätt. För att nå detta mål krävs investeringar i vägar och kollektivtrafik men också i en energieffektivare och klimatsmartare fordonspark. Investeringar i forskning och framställning samt distribution av biodrivmedel är vid sidan av utvecklingen av alternativa motortekniker avgörande för att kunna bryta oljeberoendet.

Framtiden erbjuder inte bara ett alternativ, utan många olika drivmedel som DME, RME, biogas, eldrift, etanol, hybridteknik och bränsleceller med vätgas för att nämna några. Utvecklingen för att skapa alternativa drivmedel för tyngre fordon som långtradare och arbetsfordon måste intensifieras. En stor möjlighet att minska dieselanvändningen ges genom den så kallade dual-fuel-tekniken. Genom att använda flytande gas och diesel i motorerna så kan den tunga trafiken minska sin dieselanvändning med ungefär 90 procent.

Steget mellan pilot- och demonstrationsanläggningar och fullskalig produktion av exempelvis andra generationens biodrivmedel behöver underlättas. Ett viktigt komplement är också skapandet av teknikdrivande testmarknader för andra generationens biodrivmedel, fordonsteknik för hybrider samt utprovning av till exempel ladd- och tankningsinfrastruktur. Olika former av skatter på drivmedel bör därför destinerats till produktion och forskning för ökad andel biodrivmedel.

Regeringen har äntligen ålagt Energimyndigheten ett uppdrag att senast maj 2010 redovisa en strategi för ökad användning av biogas. Biogasen har en mycket stor potential såväl idag som i framtiden. Lokalt producerat och lokalt nyttjad är biogas det miljövänligaste bränslet. Genom att framställa biogas så uppnås en mängd positiva effekter. Användningen av olja minskar samtidigt som utsläppen från lantbruket kan minska. Att röta organiskt avfall, restprodukter från lantbruket och matavfall till biogas ger ett positivt lokalt kretslopp som radikalt minskar utsläppen. Ett biogasprogram bör genomföras med fokus på ökad produktion och distribution av biogas och fordonsgas. Fler gastankställen bör byggas och staten bör underlätta detta.

Fel! Okänt namn på

Sverige har goda förutsättningar att i framtiden bygga energiförsörjningen på förnybara källor genom landets goda tillgång till vatten, vind och skog. Även organiskt avfall som vattenslam och matrester är en utmärkt råvara för energi och som varje samhälle har tillgång till. Att Sverige ska nå 10 procent förnybara drivmedel år 2020 är därför ett alltför lågt mål. Att införa en kvotplikt för biodrivmedel är komplext och förenat med farhågor. Framförallt för gas som drivmedel som fortfarande upplever negativa konsekvenser av den så kallade pumplagen. Tveksamheter finns också huruvida en kvotplikt skulle gynna framväxten av riktigt rena drivmedel. En kvotplikt utgör ett starkt incitament att nå den beslutade nivån, men inte nödvändigtvis en högre nivå. Alternativa förslag såsom en klimatbonus framstår som mer attraktivt då fokus ligger på morötter istället för piska för att nå en högre produktion av verkligt rena biodrivmedel.

Målet är förnybar biogas, men för att få en fungerande fordonsgasmarknad så krävs fortfarande tillgång till naturgas. Naturgasen är en bro och back-up för biogasen som kan blandas i alla proportioner. Även med en betydande andel naturgas som drivmedel så blir miljöfördelarna stora. Naturgas innehåller 25 procent mindre koldioxid än olja, samt närmare 100 procent mindre utsläpp av partiklar och tungmetaller. Genom att nyttja gas till busstrafik och personbilstrafik så förbättras såväl det globala klimatet som den lokala miljön. Andelen biogas har hela tiden ökat och nu utgör biogas 65 procent av all gas till fordon i landet. Att höja skatten på naturgas som drivmedel bidrar inte till att öka andelen biogas till fordon. Idag är flaskhalsen tillgången till biogas. I takt med att biogasproduktionen ökar så kan andelen naturgas minska. Men minskningen av naturgas måste ske successivt. Viktigast är att få en större och väl fungerande marknad för gas. Att nu med styrmiddel försöka mota bort naturgasen från drivmedelsmarknaden kan hämma utvecklingen av biogas och fordonsgas.

Stockholm den 5 oktober 2009

Aleksander Gabelic (s)