

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2017-11-29
Besvaras senast
2017-12-20

Till statsrådet Ibrahim Baylan (S)

2017/18:235 Biogas

Sveriges åtagande inför klimatavtalet i Paris var att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Eftersom ungefär tre fjärdedelar av oljeimporten till Sverige används inom transportsektorn måste denna stå i centrum för den samhällsförändring som ska ske. I riksdagen har partierna enats om att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030. Detta är ett ambitiöst mål och förutsätter att såväl elektrifieringens och bränslebytet (minskande fossilt innehåll i flytande drivmedel) som biogasens potential att ersätta olja tas i anspråk. Tillgången på hållbar bioråvara för inblandning i bensin och diesel är begränsad. Därför måste eldrift (särskilt för tätorter) och olika gaslösningar (särskilt för längre sträckor) vara väsentliga element i en strategi för ett oljefritt transportsystem.

Motiv för biogas

Klimatpåverkan och energieffektivitet är grundläggande kriterier vid valet av framtidens transportlösningar. Men för att transportförsörjningen ska vara långsiktigt hållbar måste uttaget av ändliga råvaror successivt ersättas med en cirkulär resurshantering. Att framställa biogas vid behandling av avloppsvatten och biologiskt avfall är ett utmärkt exempel på en cirkulär resurshantering – ett kretslopp. Förutom fordonsdrivmedel blir det biogödsel som innebär att fosforkretsloppet sluts och behovet av importerad handelsgödsel minskar. Klimatnyttan är dubbel eftersom framställningen av biogas för att ersätta fossila drivmedel utgår från gödsel, avloppsvatten och annat organiskt material, som annars läcker växthusgasen metan till atmosfären. I årtionden har därför svenska kommuner, regioner och företag gjort mycket stora investeringar för att utnyttja biogasen som alternativ till olja för bussar och personbilar. I Sverige finns stor erfarenhet av att utveckla lastbilar, bussar och personbilar som kan vara kommersiellt gångbara globalt. Avlopp och organiska restprodukter finns i alla kommuner i hela världen. Behovet av hälsosamma kretsloppslösningar är stort, samtidigt som det på sina håll är problem med eltillförseln. Gasdrivna lastbilar och bussar har därför en potential att runt om i världen stärka lokalsamhällen samt minska sårbarhet och dyr oljeimport.

Regeringen om biogas

Samordnings- och energiministern undertecknade den 22 maj 2017 en debattartikel i Dagens Samhälle med rubriken *Vi tar hotet mot svensk biogas på allvar*. I debattartikeln konstaterades att den biogas som produceras i Danmark och säljs i Sverige är dubbelt subventionerad, att denna konkurrenssituation

hotar svensk produktion samt att arbetet med att skapa goda förutsättningar för biogasen är prioriterat. I artikeln framkom det att Regeringskansliet tittar på kortsiktiga lösningar såväl som på långsiktiga spelregler inom området. Detta besked togs emot mycket positivt av flera regioner som prioriterar biogas och av biogasbranschen.

Budgetpropositionen

I regeringens budgetproposition för 2018 finns flera positiva nyheter som kan underlätta för att organiskt avfall rötas, uppgraderas till fordonsgas och ersätter fossildrivmedel. Klimatklivet får ett höjt anslag, vilket kan fortsätta att främja både produktion och distribution av biogas. Metanreduceringsstödet förlängs till 2020. En delegation för cirkulär ekonomi ska tillsättas. Regeringen vill också ”analysera marknadsförutsättningarna för svensk biogas och föreslå långsiktiga styrmedel”. En miljardsatsning på el och biogas i fordonsindustrin aviseras. Energimyndighetens nuvarande samordningsuppdrag för laddinfrastruktur utökas till att ”även gälla gas och andra drivmedel som kräver särskild infrastruktur”.

Akuta hot mot produktion av biogas

De ovan nämnda initiativen är tyvärr inte tillräckliga för att värna om den cirkulära materialhantering som biogasutvinning utgör. Det finns akuta hot om att flera biogasanläggningar riskerar att läggas ner. För flera anläggningar beror det på konsekvenserna av redan förlorade leveransavtal som gått till den dubbelsubventionerade biogasen från Danmark, där produktionsstödet uppgår till ca 700 miljoner kronor per år. Produktionsstött biogasimport pressar ned marknadspriset så till den grad att man riskerar att gå miste om framtida leveransavtal till kollektivtrafiken när existerande avtal går ut. Handel är sunt om den sker på likvärdiga villkor, men så är inte fallet för närvarande. Oron hos biogasproducenter för vad som ska hända är stor exempelvis i Kristianstad med avtal som upphör 2018, i Linköping med avtal som upphör 2019 och i Västerås och Göteborg med avtal som upphör 2020. Långt fler är oroad av prispressen på biogas. Farhågan är att biogasproducenterna en efter en kommer att hamna i en situation likt Jordberga utanför Trelleborg, där Skånes största biogasanläggning inte längre har några svenska kunder utan exporterar biogasen i en ren förlustaffär.

Konsekvenser om biogasanläggningar läggs ner

Insamlat matavfall och annat organiskt avfall kan inte rötas om anläggningarna för desamma har stängts. Metansgasläckaget till atmosfären ökar när det inte

längre finns tillräckliga motiv för att samla in råvara till biogas. Efterfrågan på ekologiska livsmedel blir svår att möta då mängden biogödsel till ekologiskt lantbruk minskar. Lokala arbetstillfällena försvinner och mycket stora investeringar, främst med offentliga medel, tappar värde. Transportsektorns gigantiska beroende av importerat drivmedel kvarstår och därmed sårbarheten vid en eventuell avspärrning.

EU-direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

Direktivet om att alla medlemsländer i EU ska ha ett rikstäckande distributionssystem för tillgång till gas och laddel för fordonsändamål har sin bakgrund bland annat i vitboken om EU:s framtida transportpolitik, där den övergripande målsättningen är att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Direktivet syftar till att underlätta upprättandet av en infrastruktur för alternativa drivmedel, som är tillräckligt omfattande för att det ska utvecklas en kritisk massa av alternativt drivna fordon. Att detta behov föreligger även i Sverige står klar när endast 5,2 procent av nybilsförsäljningen under de tre första kvartalen 2017 utgjordes av el-, elhybrid- och biogasbilar. Vid utvärderingen av inlämnade nationella handlingsplaner för att uppfylla direktivet framkom kritik mot nio medlemsländer, däribland Sverige. Det har inkommit en så kallad formell underrättelse från EU-kommissionen med kritik mot regeringens handlingsplan för att uppfylla infrastrukturdirektivet. I underrättelsen står bland annat: ”These Member States have only partially notified the Commission of measures transposing the Directive into national law. The 9 Member States now have two months to notify the Commission of such measures; otherwise, the Commission may decide to refer the case to the Court of Justice of the EU.”

Miljözoner

I städer över hela världen protesterar befolkningen mot att utsättas för hälsofarliga avgaser. Flera kommuner vill tillmötesgå invånarnas krav på att slippa bli utsatta för hälsovådliga luftföroreningar och få rätt att bara tillåta near zero emissions i sina innersta zoner. Då blir det i praktiken bara el- och biogasfordon som får köras där. Regeringen har låtit utreda en utvidgning av kommunernas rätt att utfärda miljözonsbestämmelser för att utöver tunga fordon även omfatta personbilar. När riksdagen våren 2017 tog ställning till trafikutskottets betänkande påtalades att miljözonsbestämmelserna bör vara teknikneutrala och utgå från de emissionsgränser som är hälsomässigt motiverade. Utskottets behandling hade bland annat föregåtts av en uppvaktning där klimatkommunerna (36 st) påtalat det olämpliga att utestänga

sopbilar, taxi samt andra fordon som drivs med biogas och som klarar svanmärkning. Högt ställda emissionskrav i tätorter är sannolikt det mest kostnadseffektiva sättet att gynna biogas- och elfordon.

Omvandling av lastbilsflottan

Regeringen har tagit initiativ till en bonus–malus-skatt för personbilar som ett av flera styrmedel för att minska transportsektorns oljeberoende. Även om den reduktionspliktslag som är en del av regeringens höstproposition har goda förutsättningar för att bidra till målet om fossilfrihet krävs det fler styrmedel för att redan till 2030 ha minskat klimatpåverkan med 70 procent. Det finns en brist på biodiesel både på kort och på medellång sikt. 60 procent av den inblandning som sker i svensk dieselförsäljning baseras på import. I Frankrike finns femåriga avskrivningsregler för metangaslastbilar, och det finns i EU flera olika styrmedel som syftar till att minska dieselbränslets dominans i lastbilsflottan. Även Sverige behöver styrmedel som påskyndar lastbilsflottans omställning till fossilfrihet.

Satsning på demonstrationsprojekt

Energikontor Sydost, Västra Götalandsregionen och andra regioner har tagit fram förslag på hur hela kedjan, framställning av biogas, distribution, pump och fordon kan fungera. Liksom staten har haft en avgörande roll när järnväg, elektricitet och telefonnät byggts ut i hela landet behövs motsvarande för gas och laddinfrastruktur om bensinens och dieseln dominans ska kunna brytas. Demonstrationsprojekt för biogas kan eventuellt bli en del av regeringens samverkansprogram på motsvarande sätt som projekt inom ramen för elektromobilitet omhändertas.

Mot bakgrund av ovanstående frågar jag statsrådet Ibrahim Baylan:

1. Kommer regeringen inom en snar framtid att föreslå åtgärder som förhindrar att svensk biogasproduktion konkurreras ut av biogasimport med produktionsstöd?
2. Har regeringen i sin utformning av det utvidgade uppdraget till Energimyndigheten, gällande rikstäckande tillgång till fordonsgas, ambitionen att därmed uppfylla de krav som EU-direktivet om alternativa drivmedel innehåller?

3. Kommer regeringen i sin utformning av nya miljözonsbestämmelser att hörsamma klimatkommunernas synpunkter på att regleringen inte utestänger gasfordon med låga utsläpp?
4. Kommer regeringen att inrätta ett avskrivningssystem för metangaslastbilar, likt det som finns i Frankrike, eller på annat sätt underlätta för en omställning av lastbilsparken som kan bidra till målsättningen om att minska klimatpåverkan med 70 procent till 2030?
5. Har regeringen för avsikt att använda delar av den i budgeten aviserade fordonsmiljarden till att medfinansiera uppbyggnad av demonstrationsprojekt för användning av biogas i lastbilar och bussar?

.....
Karin Svensson Smith (MP)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander