

En långsiktig biogasstrategi med 16 förslag

Rödgrönt PM om pumplag och fordonsdrivmedel

Riksdagen har beslutat att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila drivmedel år 2030. Hur detta ska ske, vilka alternativ till bensin och diesel som är aktuella samt vilka styrmedel som behövs för att nå dit blir gissningsvis en het fråga i debatter inför höstens val. Vi rödgröna har förslag på höjd koldioxidskatt och kilometerskatt för lastbilar som är två av de ekonomiska styrmedel som behövs för att klimatanpassa transportererna. Den rödgröna infrastrukturöverenskommelsen innehåller stora satsningar på utbyggnad av järnväg som underlättar för att öka de klimatsmarta transporternas andel. Men även om minskad energianvändning är det väsentligaste för att göra transportförsörjningen långsiktigt 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.

Bakgrund

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 s.k. mackdöden. Den nedläggning som skett i glesbygd är en följd av de strukturrationaliseringar bensinbranschen i likhet med andra branscher håller på att genomföra. Om det emellertid blir avslag på de dispensansökningar från kravet på att tillhanda biodrivmedel som nu ska behandlas hamnar dock pumplagens konsekvenser i ett annat läge. Den genomförda utvärderingen visar också att det bidrag på 150 miljoner per år för delar av merkostnad för installation av biogas pump inte har varit tillräckligt för att lagkravet på förnybara drivmedel ska fungera teknikneutralt. Etanolpumpar dominerar stort bland de alternativ till fossila bränslen som etablerats sedan pumplagens tillkomst.

Alliansregeringen passiv och oenig

Regeringen har inte utvärderat pumplagen, trots att riksdagsbeslutet uttalade att så skulle ske något år efter lagen trätt i kraft. Moderata riksdagsledamöter i trafikutskottet har förklarat att de vill skrota pumplagen, vilket innebär en återgång till att bara bensin och diesel finns på de flesta mackar. Folkpartiet vill ersätta alla stöd till bioenergi med en klimatbilspremie. Centern vill att denna klimatbilspremie ska vara 30 -50 000 kr och samtidigt behålla de gamla stödsystemen för biodrivmedel. Partiet vill också gå i bräschen för elbilar. Kristdemokraterna vill inte binda sig för något alternativ till olja utan tycker att marknaden ska avgöra vilket det blir. Såväl fordonstillverkare som kommuner, mackägare och andra som står inför investeringsbeslut samt alla som står i begrepp att köpa ett nytt fordon behöver veta vad som gäller i en kommun. Det kan låta bra med teknikneutralitet, men i praktiken leder det sannolikt till att bensin- och dieselberoendet kvarstår. Den som köper ett fordon vill vanligtvis kunna tanka i mer än sin egen kommun. Detta rimliga önskemål kan inte tillgodoses om det i några regioner investerar i biogas, andra satsar på etanol, ytterligare några lanserar laddstolpar, samtidigt som vissa satsar på biodiesel. Hela kedjan av biogasproduktion, uppgradering till drivmedel och distribution måste fungera om det ska bli en stabil ökning av andelen gasfordon i hela fordonsparken.

Rödgrön reservationstext i 2009/10 TU15 om pumplag, drivmedel mm:

”I dag kommer omkring 94 % av all energi som transportsystemet förbrukar från olja. Detta är inte hållbart. Sveriges beroende av olja för transporter måste brytas. Den stora oljeanvändningen för transporter måste minska snabbare och år 2020 måste betydligt mindre än 90 % av drivmedlen vara av fossilt ursprung. Utvecklingen avgörs i stor utsträckning av valet av direkta och indirekta styrmedel som staten har till sitt förfogande.

Pumplagen som var tänkt att vara teknikneutral har i praktiken lett till att det i stor utsträckning har investerats i E85-pumpar, medan få investeringar har gjorts i biogaspumpar. Riksdagen avsatte därför 150 miljoner kronor i ett särskilt anslag för investeringar i gasmackar eftersom en installation av gas är tio gånger dyrare än E85. Trots att en betydande andel medel kvarstod att fördela till detta ändamål slopade regeringen anslaget vid årsskiftet.

Lokalt producerad biogas är ett mycket miljövänligt bränsle och allt fler näringar och verksamheter har tagit beslut om att gå över till biogas i sina transporter. Men kapaciteten på mackarna brister på vissa håll och antalet tankställen är för få. Infrastrukturen för biogas, som är ett miljövänligt bränsle som finns tillgängligt i dag, måste bli bättre. Större vägsträckor, som exempelvis E4:an bör prioriteras.

Tillgången till förnybara drivmedel måste säkras. Producenter av dessa måste på olika sätt stödjas, och tillgänglighet i form av tankställen måste finnas i hela landet. Ett biogasprogram bör genomföras med fokus på ökad produktion, uppgradering och distribution av biogas och fordonsgas runt om i landet.”

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, att recept skickas i stället för färdigbakta bröd osv. Men allt kan inte sparas bort - att en del av de fossila drivmedlena 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 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 jämfört med alternativen är det bästa bränslet. 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 (ännu så länge) har klarat Svanenmärkningens alla kriterier. Även om klimathotet är den stora ödesfrågan är det inte acceptabelt att ersättning 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 tillvarata och nyttiggöra energiinnehållet i stallgödsel och annat som avger metangas. Över hälften av den biogas som utvinns i Sverige används för uppvärmning. Ca 15 % gör ingen nytta alls utan facklas bort. Endast en fjärdedel av biogasproduktionen används där den gör störst klimatnytta, d.v.s. för att ersätta fossila fordonsdrivmedel.

För att ta tillvara de möjligheter biogasen erbjuder så 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 färskt PM från Riksdagens utredningsstjänst finns det en ökande klyfta mellan det ökande antalet gasbilar i landet jämfört med antalet gaspumpar.

Teknikneutralitet innebär i praktiken ett fortsatt fossilberoende

Alliansens arbetsgrupp för miljöfrågor lyfter målet om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta 2030 som ett av regeringens viktigaste bidrag till svensk klimatpolitik. Vad regeringen planerar att göra för att få fordonsflottan fossilbränslefri, hur bränsleförsörjningen ska se ut och vilka styrmedel som behövs för att nå den önskvärda utvecklingen är emellertid höljt i dunkel. Så länge det inte finns ett tydligt mål och en utmejslad strategi med långsiktiga verktyg riskerar beroendet av importerad olja att kvarstå.

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.

Mål och uppdrag

Ett ambitiöst biogasmål är ett sätt för politiska beslutsfattare att markera sin tilltro till biogasens nytta för såväl klimat och 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 ett uppdrag för att i samarbete med Trafikverket, Jordbruksverket och Naturvårdsverket se till att hela kedjan för biogas fungerar på ett sådant sätt att målet nås.

Vinnova ska kunna 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 demoprojekt. De medel som finns i Fouriertransform bör vara tillgängliga för detta ändamål.

Skatteförändringar

Ovissheten när det gäller prisrelationen mellan biogas och fossila drivmedel är sannolikt den viktigaste anledningen till att investeringar i biogasinфраstruktur 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. Den rödgröna budgetmotionens 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. Kvotpliktsregler för biogas är ett svåradministrerat och krångligt styrmedel som väckt negativa reaktioner bland många, särskilt bland de mindre aktörer som måste vara med om biogaspotentialen i Sverige ska tas tillvara. Kvotplikt är för övrigt ett svårkommunicerat styrmedel i samtalet mellan politiskt företrädare och deras väljare.

Nuvarande regler för förmånsbilar med biogas behöver förlängas. 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 spelreglerna för dessa åtminstone ha detta tidsperspektiv.

För den som väljer mellan olika bilar vid inköp eller mellan olika bränslen på macken har priset en betydelse som är svår att överskatta. Under april 2010 fylldes enligt ScB varannan tank med bensin i stället för etanol i bilar som kunde tankas med båda bränslena. Fortsatt skattenedsättning för biogas är därför viktigt att det politiska systemet garanterar.

Avfallssförbränningskatt 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 är strategisk för att energinnehållet i hushållssoporna ska utnyttjas på ett optimalt sätt utifrån en samlad bedömning av miljökonsekvenserna.

Den handelsgödselskatt som finns i den rödgröna budgetmotionen behövs för att minska övergödningen, men är också viktig för att med kretsloppsanpassade återföra näringsämnen till åkermarken. Regeringens borttagande av handelsgödselskatten är helt fel metod att gynna livsmedelsproduktion.

Investeringar

Den rödgröna budgetmotionen återinför det klimatfinansieringsstöd (KLIMP) den nuvarande regeringen har slopat. I den rödgröna motionen anges särskilt biogas som lämpligt ändamål för att staten ska medfinansiera kommunernas investeringar. Det finns ett väldigt starkt tryck i många kommuner för att biogasen ska finnas tillgänglig för det ökande antalet biogasfordon.

I den rödgröna motionen finns också ett återinfört mackstöd som kan användas för att medfinansiera en del av mellanskillnaden mellan en bensin/dieselpump och en biogaspump. Detta stöd är en förutsättning för att det ska finnas minst en biogasmack i varje svensk kommun.

Landsbygdsstödet används för att understödja att restprodukter i lantbruket utnyttjas som råvara till biogas. I Energimyndighetens förslag till biogasstrategi finns ett förslag på att 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 behövs 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 konverteringstöd gör 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 från hushåll, restauranger, livsmedelsindustrier och andra verksamheter där avfallet går att röta till biogas.

En förutsättning för att kommunerna ska kunna sluta sina kretslopp och minska den sårbarhet nuvarande oljeberoende utgör är att de har rådighet över sitt eget hushåll. Därför går en avreglering av avfallsmarknaden stick i stäv med ökade miljöhänsyn. Naturvårdsverket bedömer att detta bli leda till minskade incitament för kommunala initiativ, längre transporter och färre sopsorteringsmöjligheter.

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 100-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 Svanen-märkta bränslen finns att tillgå på allt fler mackar.

Det finns en rädsla för att investeringar i fordonssteknik ska leda till en inlåsning till fossilgas. I likhet med kravet på låginblandning av etanol i bensen bör därför införas ett krav på låginblandning av biogas för den fordonsgas som försäljs. Kravet på vilken andel biogas som ska blandas in kan höjas i takt med att tillgången på biogas ökar.

Sammanfattning

Om biogasens potential för att bidra till att göra fordonsparken fossilbränsleberoende ska tas till vara krävs att hela kedjan med produktion, uppgradering till fordonsdrivmedel, distribution och fordon fungerar. En långsiktig strategi för att detta ska bli fallet bör innehålla följande:

- Energimyndigheten ska ha ett huvudansvar för att i samarbete med Trafikverket, Jordbruksverket och Naturvårdsverket nå ett nationellt biogasmål och att öka biogasandelen av fordonsdrivmedlen kort- och långsiktigt
- Vinnova ska kunna medfinansiera utvecklingsprojekt och demomodeller för biogasdrivna vägfordon och fartyg samt konverteringssteknik.

Skatteförändringar:

- Höjd koldioxidskatt på fossila bränslen – inga kvotpliktsregler för biogas
- Nuvarande regler för förmånsbilar med biogas förlängs
- Fortsatt skattenedsättning för biogas
- Avfallsförbränningskatt
- Återinförd handelsgödselskatt

Investeringar

- Kommunerna får (via KLIMP) ett medfinansieringsstöd för produktion, distribution och uppgradering till fordonsdrivmedel – minst en biogasmack i varje kommun
- Landsbygdsstödet används för att understödja att restprodukter i lantbruket utnyttjas som råvara till biogas
- Stödet att delfinansiera mellanskillnaden mellan priset för en biogaspump jämfört med en fossilbränslepump
- De mest kostnadseffektiva biogasinvesteringarna ska vid behov få statliga lånegarantier
- Stöd för konvertering till biogas

Lagändringar

- Tätorter med över 20 000 invånare ska ordna med separering och insamling av organiskt avfall från hushåll, industrier och annan verksamhet
- Kommuner ska rådighet över och ansvar för hushållsavfallet
- Pumplagen ändras i syfte att Svanmärkta fordonsdrivmedel ska finnas tillgängligt i samtliga svenska kommuner inom 3 år (formuleras så att mackar med störst försäljningsvolym ska klara kravet först)
- Obligatorisk låginblandning av biogas i den fossilgas som finns i drivmedelsförsäljningen

KARIN SVENSSON SMITH (MP) riksdagsledamot trafikutskottet

ALEKSANDER GABELIC (S) riksdagsledamot miljö- och jordbruksutskottet

KENT PERSSON (V) näringspolitisk talesperson