



## Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel

---

### Sammanfattning

Samtliga tio motioner som tar upp frågor om nya bilmotorer och alternativa drivmedel avstyrks av utskottet, främst med hänvisning till pågående insatser när det gäller forskning och utveckling inom bil- och bränsleområdet, regeringens beredning samt samverkan mellan regeringen och näringslivet angående utveckling inom fordonsområdet. I allt väsentligt vill utskottet ansluta sig till de ambitioner som ligger bakom motionärernas förslag i syfte att få till stånd en större kunskap om hur fordonsdriften kan effektiviseras från miljö- och energisynpunkt. Det är inte möjligt att i dag peka ut de miljömässigt och ekonomiskt bästa lösningarna när det gäller framtidens fordonsdrift. Därför utgår utskottet från att även fortsättningsvis olika bränslen och system analyseras i regeringens arbete. Utskottet understryker att bedömningen av miljömässiga och ekonomiska konsekvenser av drivmedlen inte bara bör innefatta bränslet som sådant utan också hur bränslet produceras, vad det produceras av och användbarheten av bränslet i en bil.

I en reservation (m, fp, kd) framhålls att systemet som skall styra mot en miljövänligare och effektivare trafik har blivit ett överskådligt lapptäcke av skatter och regler och att hela området bör ses över. Enligt en annan reservation (c) finns det särskilda fördelar med drivmedel som kan produceras lokalt, exempelvis från grödor på åkermark och i skog.

# Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| Sammanfattning.....  | 1  |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....                                | 3  |
| Redogörelse för ärendet.....   | 4  |
| Ärendet och dess beredning.....  | 4  |
| Utskottets överväganden.....   | 5  |
| Inledning.....   | 5  |
| Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel.....                | 5  |
| Motionerna.....  | 5  |
| Vissa kompletterande uppgifter.....  | 7  |
| Antalet miljöfordon m.m.....   | 7  |
| EU:s direktiv om biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel.....         | 9  |
| Svenska åtgärder för att främja alternativa drivmedel m.m.....             | 12 |
| Tidigare riksdagsbehandling.....   | 15 |
| Utredningar m.m.....   | 17 |
| Forsknings- och utvecklingsarbete.....                                     | 19 |
| Utskottets ställningstagande.....  | 25 |
| Reservationer.....   | 28 |
| 1. Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel (m, fp, kd)..... | 28 |
| 2. Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel (c).....         | 29 |
| <i>Bilaga</i>  |    |
| Förteckning över behandlade förslag.....                                   | 31 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.....                       | 31 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....                       | 31 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....                       | 32 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03: MJ377 yrkande 10, 2002/03: N295 yrkandena 1 och 2, 2003/04: MJ431 yrkande 13, 2003/04: N284, 2003/04: N288 yrkande 11, 2003/04: N318, 2004/05: MJ368 yrkande 12, 2004/05: MJ501 yrkande 2, 2004/05: N225 och 2004/05: N307 yrkandena 19-21.

*Reservation 1 (m, fp, kd)*

*Reservation 2 (c)*

Stockholm den 21 september 2005

På näringsutskottets vägnar

*Marie Granlund*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Marie Granlund (s), Per Bill (m), Ingegerd Saarinen (mp), Nils-Göran Holmqvist (s), Eva Flyborg (fp), Sylvia Lindgren (s), Berit Högman (s), Lennart Beijer (v), Karl Gustav Abramsson (s), Carina Adolfsson Elgestam (s), Yvonne Ångström (fp), Anne Ludvigsson (s), Anne-Marie Pålsson (m), Lars Johansson (s), Krister Hammarbergh (m), Mikael Oscarsson (kd) och Håkan Larsson (c).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas tio motioner om utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel från de allmänna motionstiderna 2002/03, 2003/04 och 2004/05.

# Utskottets överväganden

## Inledning

Utskottet behandlade våren 2002 ett antal motionsyrkanden om utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel i sitt betänkande 2001/02: NU14. I det följande tas upp 13 motionsyrkanden på detta område från de allmänna motionstiderna 2002/03, 2003/04 och 2004/05.

## Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bör avslå motioner om nya bilmotorer och alternativa drivmedel med hänvisning till de åtgärder, utredningar och projekt samt den forskning som pågår eller har aviserats.

Jämför reservationerna 1 (m, fp, kd) och 2 (c).

## Motionerna

I motion 2003/04:N318 (m) rapporteras om pågående undersökningar på Gotland rörande möjligheten att omvandla elenergi till vätgas. Syftet är att kunna lagra vätgas för en senare användning, när behovet av energi är större än den rådande produktionsförmågan. Den omfattande forskning som krävs på området är, enligt motionären, lämplig att förlägga till Gotland.

I motion 2003/04: MJ431 (fp) förordas en forskningssatsning på flera alternativa energislag. En lösning vid enbart etanol bör undvikas, menar motionärerna. Ekonomiska styrmedel kan behövas för att stimulera användningen av biobaserad energi. Enligt motionärerna är det angeläget med uppföljning och utvärdering på området. Liknande synpunkter framförs i motion 2003/04: N288 (fp).

Det gäller att utveckla Sveriges position som ledande tillverkare av miljöfordon, argumenteras det i motion 2003/04: N284 (fp). EU:s strategi innebär att marknaden för miljöfordon kommer att växa mycket snabbt; bedömningen är att hälften av dessa kommer att vara gasdrivna. Med hänsyn till att det krävs en stark hemmamarknad för att kunna växa på exportmarknaden bör, enligt motionären, det nationella arbetet med vägtrafikbränslen snabbt påbörjas.

Också i Folkpartiets motion 2004/05: MJ368 betonas vikten av att främja utvecklingen av alternativa bilbränslen. Mot bakgrund av Sveriges långa tradition inom bilindustrin bör landet befinna sig i fronten för forskningen

på området. Motionärerna framhåller vidare att andelen biobränsle i drivmedelsanvändningen successivt bör öka i enlighet med bl.a. EU:s biodrivmedelsdirektiv.

Enligt motionärerna i motion 2002/03: MJ377 (kd) bör en introduktion av biobränsle ske genom låginblandning av alkohol. Då skapas också förutsättningar för fordon som kan drivas med ren alkohol och för bilar som kan drivas med olika bränsleblandningar, s.k. bränsleflexibla bilar. Eftersom det inte står klart vilket energialternativ som är bäst ur effektivitets- och miljösynpunkt, pekar motionärerna på vikten av att prova och forska kring många olika tekniker och bränslen. I motionen framhålls att målet bör vara att till år 2020 halvera användningen av fossila drivmedel inom transportsektorn.

I motion 2004/05: MJ501 (c) beskrivs Sverige som det land i Europa vilket har de mest bränsleslukande personbilarna. Den avgörande skillnaden är att bilarna i Sverige är större och har starkare motorer. Stadsjeepar, vilka utgör nästan 10 % av nybilsförsäljningen i Sverige i dag, förbrukar ca 50 % mer bränsle än stora konventionella bilar. Därför bör styrmedel som tar sikte på att reducera koldioxidutsläppen utformas och ökat stöd ges till alternativa bränslen i stället för att höja bränsleskatterna. Styrmedlen bör utformas så att miljövänliga bilar inte blir dyrare att köpa eller att äga. Vidare påpekar motionärerna att styrmedlet inte får försvåra en förnyelse av den svenska fordonsparken.

För att öka biogasproduktionen krävs en breddad råvarubas, anför det i motion 2004/05: N225 (c). I dag produceras biogas av avfall från reningsverk och av restprodukter från jordbruket. Att gå vidare och öka produktionen med hjälp av odlad gröda öppnar en möjlighet för nästa steg i utvecklingen av marknaden för biogas till fordonsdrift, menar motionärerna. En sådan utveckling bör stimuleras genom olika stöd, sägs det.

I motion 2002/03: N295 (mp) är budskapet att regeringen bör ges i uppdrag att göra en översyn av reglerna för stöd till utveckling av vätgasfordon och klargöra vad det är som hindrar denna utveckling. Vidare föreslår motionärerna att stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av ett alternativt drivmedel, såsom vätgas, bör utredas. När tekniska och miljömässiga landvinningar görs bör svensk industri ligga i täten, vilket leder till god miljö samt ökade exportinkomster och arbetstillfällen.

Den totala förbrukningen av drivmedel behöver minska menar motionärerna i motion 2004/05: N307 (mp). Det kan göras genom effektivare motorer, mer sparsam körstil, bättre logistik, minskad trafik och omfördelning mellan trafikslagen. Det måste dessutom ställas krav på förnyelsebara drivmedel och en mer miljövänlig sammansättning av produkterna. Motionärerna understryker vidare att de inte vill binda sig vid en enda lösning. I stället bör forskningen kring drivmedel skyndas på och olika alternativa lösningar prövas.

## Vissa kompletterande uppgifter

### **Antalet miljöfordon m.m.**

Det kommunala projektet Miljöfordon i Göteborg sammanställer årligen uppgifter om antalet miljöfordon i landet. Sedan år 2003 kartläggs även försäljningen av alternativa drivmedel. Sammanställningen för år 2004 har finansierats av Vägverket.

Vissa uppgifter från rapporten Miljöanpassade fordon och drivmedel 2004, publicerad i mars 2005, redovisas i det följande. Författare är företagsinformatör Mats-Ola Larsson, som sammanställt uppgifter om fordon och drivmedelsleveranser från Vägverket, Svenska Gasföreningen, Statistiska centralbyrån, Bil Sweden samt diverse bil- och bränsleleverantörer.

Under år 2004 fanns ingen gemensam definition av miljöfordon. (Under första halvåret 2005 har Vägverket utrett frågan om en nationell definition av miljöbil och framlagt vissa förslag, vilket redovisas i det följande.)

Statistiken skall ses som en uppskattning snarare än exakta tal eftersom uppgifter från Vägverkets registrering inte alltid överensstämmer med antalsuppgifter från importörer och leverantörer. Exempelvis torde antalet etanolbensinbilar och elhybridbilar ibland vara registrerade som konventionella bensinbilar av Vägverket. I sammanställningen på nästa sida redovisas uppgifter för respektive konventionella fordon, fordon som går på alternativa bränslen, el- och hybridbilar samt s.k. snåla fordon, vilket är ett begrepp som tillämpas i Göteborg, Malmö, Mölndal, Örebro och Östersund. För fordon som drivs med gasol LPG (Liquified Petroleum Gas) finns emellertid ingen statistik tillgänglig.

Antalet tunga miljöfordon redovisas inte i detta sammanhang.

| Personbilar och lätta transportfordon < 3,5 ton | Antal, dec 2004     | Förändring under 2004 | Förändring i procent | Andel av nyregistrering | Andel av totalt antal fordon |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------|
| <b>Konventionella fordon</b>                    |                     |                       |                      |                         |                              |
| Bensin  | 4.037.317           | + 11.634              | + 0,3 %              | 81,4%                   | 90,1 %                       |
| Diesel  | 421.196             | + 36.431              | + 9,5 %              | 15,9 %                  | 9,4 %                        |
| Övriga fordon ej spec.                          | 14                  | + 1                   | + 7,7 %              | 0,0 %                   | 0,0 %                        |
| <i>Summa</i>                                    | <i>4.458.527</i>    | <i>+ 48.066</i>       | <i>+ 1,1 %</i>       | <i>97,3 %</i>           | <i>99,5 %</i>                |
| <b>Miljöfordon</b>                              |                     |                       |                      |                         |                              |
| Etanol E85                                      | 13.362 <sup>1</sup> | + 5.387 <sup>1</sup>  | + 67 %               | 1,8 %                   | 0,3 %                        |
| Naturgas/biogas och bensin                      | 4.519               | + 1.080               | + 31 %               | 0,4 %                   | 0,1 %                        |
| Bränslesnåla enligt Gbg:s definition            | 2.080 <sup>2</sup>  | + 820 <sup>2</sup>    | + 65 %               | 0,3 %                   | 0,05 %                       |
| Elhybridbilar                                   | 1.355 <sup>3</sup>  | + 736 <sup>3</sup>    | + 119 %              | 0,3 %                   | 0,0 %                        |
| Elbilar   | 404                 | - 50                  | - 11 %               | 0,0 %                   | 0,0 %                        |
| Äldre gengas, gasol m.m.                        | 142                 | - 30                  | - 17 %               | 0,0 %                   | 0,0 %                        |
| Metanol   | 1                   | 0                     | 0,0 %                | 0,0 %                   | 0,0 %                        |
| <i>Summa</i>                                    | <i>21.863</i>       | <i>+ 7.943</i>        | <i>+ 57 %</i>        | <i>2,7 %</i>            | <i>0,5 %</i>                 |
| <b>TOTALT</b>                                   | <b>4.480.390</b>    | <b>+ 56.009</b>       | <b>+ 1,3 %</b>       | <b>100 %</b>            | <b>100 %</b>                 |

I tabellen på nästa sida redovisas mängden alternativt drivmedel som sålts till vägtransporter i landet under år 2004. Som en jämförelse visas också mängden bensin och diesel.

<sup>1</sup> Uppgifter om etanol drift registreras inte alltid i Vägverkets bilregister. Siffrorna kommer från leverantören. Enligt bilregistret tillkom c:a 5.181 etanol-bensinbilar.

<sup>2</sup> Bränslesnåla bilar kan inte sökas ut i Vägverkets register. Uppgifterna kommer från leverantörerna och består av summerade värden för nyförsäljning de senaste åren. Eventuell avregistrering, utlandsförsäljning eller privatimport ingår ej.

<sup>3</sup> Elhybridbilar är ofta registrerade som vanliga bensinbilar i Vägverkets register. Uppgifterna är en summering av uppgifter från registret och leverantören.



| Mängden konventionellt och alternativt drivmedel till vägtransporter | Levererad mängd m <sup>3</sup> 2004, c:a | Energimängd GWh, c:a | Andel av energin till vägtransporter i procent |
|--|--|----------------------|--|
| <b>Konventionella drivmedel</b>                                      |  |                      |  |
| Bensin   | 5.188.000                                | 45.200               | 61,9 %   |
| Dieselolja   | 2.615.000                                | 25.600               | 35,2 %   |
| <i>SUMMA konventionella drivmedel</i>                                | -  | 70.800               | 97,1 %   |
| <b>Alternativa drivmedel</b>   |  |                      |  |
| Etanol låginblandad 5 % i bensin <sup>4</sup>                        | 235.000-255.000                          | 1.500                | 2,2 %  |
| Etanol bussbränsle <sup>4</sup>                                      | 17.200                                   | 100                  | 0,15 %   |
| Etanol E85-bränsle etanolbilar <sup>4</sup>                          | c:a 5.500                                | 35                   | 0,05 %   |
| Naturgas till fordonsbränsle   | 16.000.000                               | 160                  | 0,22 %   |
| Biogas till fordonsbränsle   | 13.000.000                               | 130                  | 0,18 %   |
| RME rapsolja låginblandad 2 % i dieselolja                           | 8.550                                    | 80                   | 0,11 %   |
| RME rapsolja 100 % till bränsle i dieselbilar                        | 700                                      | 7                    | 0,01 %   |
| Syntetisk dieselolja Ecopar <sup>5</sup>                             | ?  | max 10?              | 0,01 %   |
| Vätgas bränslecellsbusar, låginblandad i naturgas                    | c:a 10 ton                               | 1,8                  | 0,002 %  |
| Elektricitet till trådbussar   | -  | 0,3                  | 0,0004 %                                       |
| LPG gasol  | ?  | ?                    | ?  |
| <i>SUMMA alternativa drivmedel</i>                                   | -  | c:a 2.000            | c:a 2,9 %                                      |

I rapporten redovisas också att det tillkom 29 publika tankställen med etanol E85 under år 2004, vilket gjorde att det totala antalet vid årets slut uppgick till 131 stycken. Antalet publika tankställen för naturgas och biogas ökade från 35 till 47 stycken under året.

### EU:s direktiv om biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel

I kommissionens grönbok Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning (KOM/2000/769) uppställs målet om att 20 % av konventionella drivmedel senast år 2020 skall ha ersatts med alternativa drivmedel inom vägtransportsektorn. I maj 2003 presenterades EU:s direktiv om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (2003/30/EG), vilket bl.a. syftar till att öka försörjningstryggheten på ett miljövänligt sätt och att främja förnybara energikällor.

Enligt direktivet bör medlemsstaterna se till att en minsta andel biodrivmedel och andra förnybara bränslen kommer ut på deras marknader och att nationella vägledande mål för detta fastställs. Ett referensvärde för målet skall vara 2 %, beräknat på energiinnehållet, av all bensin och diesel för transportändamål senast i slutet av år 2005. Vidare skall referensvärdet vara

<sup>4</sup> Uppgifterna om mängden etanolbränslen varierar mellan olika källor. Siffrorna ovan avser mängden ren etanol.

<sup>5</sup> Leverantören vill inte uppge siffror för 2004. Bedömningen grundas på uppgifter för 2003.

5,75 % senast i slutet av år 2010. Medlemsstaterna skall vidare se till att allmänheten upplyses om att biodrivmedel och andra förnybara drivmedel finns tillgängliga.

Varje år före den 1 juli skall medlemsstaterna rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits m.m. I den första rapporten, dvs. 2004 års rapport, skulle medlemsstaterna ange sina nationella vägledande mål för den första fasen. Kommissionen skall senast i slutet av år 2006 och vartannat år därefter lämna en utvärderingsrapport till Europaparlamentet och rådet.

Syftet med direktivet är både att minska växthuseffekten och öka försörjningstryggheten. Direktivet säger dock inte *var* biomassan skall produceras, vilket gör att den etanol som i dag används till fordon i Sverige till stor del kommer från Brasilien på grund av de lägre kostnaderna jämfört med kostnaderna i Sverige.

Införande av direktivet om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel innebär i första hand att medlemsländerna skall fastställa vägledande mål för introduktionen av biodrivmedel. Som nämnts skall medlemsländerna årligen rapportera föregående års användning av biodrivmedel m.m. till kommissionen.

Den första årliga rapporten lämnades av Sverige i juni 2004. Det svenska vägledande målet för år 2005 beslutades av riksdagen i samband med behandlingen av budgeten för år 2005 (prop. 2004/05:1, utg.omr. 21, bet. 2004/05:NU3). Beslutet följde regeringens förslag i budgetpropositionen att det som vägledande mål skall gälla att användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige fr.o.m. år 2005 skall utgöra minst 3 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål, beräknat på energiinnehåll.

Näringsutskottet menade i sitt ställningstagande att det ålåg medlemsstaterna att fastställa nationella vägledande mål för att se till att en minsta andel biodrivmedel och andra förnybara drivmedel släpps ut på deras marknader. Utskottet var positivt till regeringsförslaget och ansåg att det var angeläget att minska beroendet av fossila bränslen. När det gällde nivån hade utskottet inget att erinra mot att den skulle sättas till 3 %.

Den svenska nivån kan jämföras med referensnivån för EU på 2 %. Sverige är enligt uppgift det medlemsland som har det mest ambitiösa målet. Österrike har 2,5 % och flera andra länder 2 %. Många medlemsstater har mycket låga mål på noll eller några tiondels procent.

Det ovan redovisade direktivet (2003/30/EG) innehåller inga bestämmelser om *hur* medlemsländerna skall främja introduktionen av biodrivmedel. I Sverige görs detta för närvarande genom skattenedsättning i enlighet med en skattestrategi för alternativa drivmedel som lades fast genom budgetbeslutet för åren 2002 och 2004. Strategin gäller med förbehåll för att skattebefrielsen godkänns av kommissionen såsom förenlig med EG-fördrä-

gets statsstödsregler. Sådan prövning pågår för närvarande och kommissionen har ställt frågor om inte stödet innebär överkompensation, vilket skulle tvinga Sverige att ändra skatterabattsystemet.

I den svenska rapporten till EU som skall avlämnas år 2007, och således gäller utfallet år 2006, skall det nationella målet för år 2010 redovisas. Beslut om detta mål kommer att tas efter regeringens överväganden i samband med betänkandet Introduktion av förnybara fordonbränslen (SOU 2004:133), vilket presenterades i december 2004 (utredare: f.d. generaldirektör Hans Sandebring).

Utredningens överväganden och förslag sammanfattas på följande sätt:

- Det föreslås att en substitution av bensin och dieselolja motsvarande 5,75 %, beräknat som andel energiinnehåll av den totala energianvändningen inom transportsektorn, sätts som nationellt svenskt mål till år 2010. Det enklaste sättet att nå målet vore om gränsen för låginblandning av etanol i bensin kunde ökas.
- Det förordas en ökning av låginblandningsnivåerna för etanol i bensin från 5 % till 10 % och för rapsmetylester (och övriga estrar) i dieselolja från nuvarande gräns på omkring 2 % till 5 %. I etanolfallet krävs en ändring av specifikationen för bensin i EU, medan det i rapsmetylesterfallet krävs ett nationellt beslut.
- Vidare förordas att gröna certifikat införs som styrmedel och att skattebefrielsen upphävs eller fasas ut. Det krävs dock fortsatt detaljerat utredningsarbete innan gröna certifikat kan implementeras i praktiken.
- Skattesubventionerna föreslås upphöra efter år 2008.
- En del av de frigjorda resurserna när skattebefrielsen upphävs bör användas för en satsning på forskning, utveckling och demonstrationsprojekt. Omfattningen av det föreslagna programmet under perioden 2006–2009 ligger på ca 150 miljoner kronor årligen. Energimyndigheten bör få samordningsansvaret för programmet.
- Huvuddelen av de ovannämnda resurserna för forskning, utveckling och demonstration bör användas för en satsning på andra generationens drivmedel, såsom drivmedel baserade på förgasning av biomassa (vilket bl.a. sker i Värnamo).

I utredningsbetänkandet redovisas att skattestrategin hittills har varit relativt framgångsrik och lett till en ökad användning av biodrivmedel. Dock anges att det finns ett tydligt problem med att skattebefrielsen leder till en överkompensation av t.ex. etanol vid låginblandning av bensin. En sådan överkompensation är enligt EU:s regler inte tillåten. Mot denna bakgrund har utredningen undersökt möjligheterna att införa ett drivmedelscertifikatssystem.

Betänkandet remissbehandlades fram till juli 2005.

## **Svenska åtgärder för att främja alternativa drivmedel m.m.**

De åtgärder som vidtagits för att främja användningen av alternativa drivmedel redovisas kortfattat i det följande. Sammanfattningen bygger bl.a. på den rapport (2004-06-18) från Näringsdepartementet som skickades till EG-kommissionen i enlighet med direktivet (2003/30/EG) om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel.

### *Skattestrategi för alternativa drivmedel*

I budgetpropositionen för år 2002 (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1) lades huvudkomponenterna för den svenska regeringens skattestrategi för alternativa drivmedel fast. Enligt strategin kunde skattenedsättning ske antingen genom pilotprojekt, vilka skulle medges skattebefrielse från både energi- och koldioxidskatt, eller genom generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel. Skattestrategin för alternativa drivmedel utvecklades på så sätt att även koldioxidneutrala drivmedel från och med år 2004 befriades från både koldioxidskatt och energiskatt inom ramen för ett program som är avsett att sträcka sig över en femårsperiod (prop. 2003/04:1, bet. 2003/04:FiU1).

Som nämnts i det föregående gäller detta med förbehåll för att skattebefrielsen godkänns av kommissionen såsom förenlig med EG-fördragets statsstödsregler. Frågan om överkompensation anses speciellt känslig.

Enligt ett brev från kommissionär Neelie Kroes, daterat den 1 juni 2005, till statsrådet Laila Freivalds har kommissionen fattat beslut att inte göra invändningar mot den svenska ordningen med nedsättning eller befrielse från skatt för pilotprojekt för alternativa drivmedel. Beslutet baseras bl.a. på att snedvridningen av konkurrensen vad gäller konventionella bränslen blir relativt begränsad med hänsyn till den starka ställning som de konventionella bränslena fortfarande har på marknaden. Vidare skall Sverige lägga fram övervakningsrapporter som kommer att göra det möjligt för kommissionen att bedöma stödordningens tillämpning. Kommissionen konstaterar också att stödåtgärdens varaktighet begränsas till slutet av år 2008. När det gäller den andra delen i den svenska skattestrategin, den generella koldioxidskattebefrielsen för koldioxidneutrala drivmedel, har kommissionen ännu inte fattat beslut.

Den nuvarande skattestrategin löper ut år 2008. Enligt information i budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 s. 146) är regeringens bedömning att koldioxidneutrala drivmedel även efter år 2008 bör ges konkurrenskraftiga skattevillkor. Samtidigt bör överkompensation undvikas. Regeringen avser därför att tillkalla en särskild utredare för att ta fram konkreta handlingsalternativ för hur alternativa drivmedel långsiktigt bör främjas.

### *Forskning och utveckling*

Sverige stöder forskning, utveckling och demonstration för att utveckla mer energi- och kostnadseffektiva processer för produktion av biodrivmedel. Under år 2003 genomförde Statens energimyndighet insatser inom flera olika program för utveckling av produktionsprocesser för drivmedel som etanol, metanol, dimetyleter (DME), FT-diesel, biogas och vätgas. Den årliga statliga finansieringen av insatserna kring biodrivmedel under de senaste åren kan uppskattas till minst 50 miljoner kronor.

### *Pilotanläggning för produktion av etanol från skogsråvara*

I maj 2004 invigdes en pilotanläggning i Örnsköldsvik för studier av etanolproduktion från skogsråvara. Statens energimyndighet bidrar med ungefär tre fjärdedelar av projektkostnaden på ca 148 miljoner kronor. Bland övriga finansierare kan nämnas EU:s strukturfond mål 1, Knut och Alice Wallenbergs fond, Energicentrum Norr (ECN) och företaget Svensk etanol-kemi AB (SEKAB). Huvudmannskapet för projektet delas av Umeå universitet, Luleå tekniska universitet samt Mitthögskolan. Anläggningen är en forsknings- och utvecklingsenhet avsedd att ge tekniskt underlag för framtiden. Pilotanläggningen är dimensionerad för att producera 500 liter etanol per dygn.

### *Bränsleflexibla fordon*

Miljöteknikdelegationen och Stockholms stads materialförsörjningsorganisation tog år 1998 initiativ till en s.k. teknikupphandling av etanolbilar. Ford vann teknikupphandlingen och avtal om inköp av fler än 3 000 Ford Focus FFV (Flexible Fuel Vehicle) tecknades. Ford Focus FFV är en liten bil, som kan köras på bensin eller E85 (85 % etanol, 15 % bensin) eller alla blandningar däremellan. Det totala antalet sålda Ford Focus FFV uppgår till ca 7 000.

### *Nedsättning av förmånsvärdet för miljöbilar*

Sedan januari 2002 finns en tidsbegränsad möjlighet till nedsättning av förmånsvärdet för vissa typer av miljöanpassade förmånsbilar (t.o.m. inkomståret 2008). Enligt regeringens förslag i budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 s. 125) skall den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar förlängas med tre år och gälla t.o.m. inkomståret 2011.

### *Miljöpolicy för statliga bilar*

Från och med år 2005 skall minst hälften av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om vara miljöbilar. Vissa typer av bilar som exempelvis utryckningsfordon ingår dock inte i beräkningen av antalet enligt förordning (2004:1364) om myndigheters inköp och

leasing av miljöbilar. Denna policy kommer att främja introduktionen av fordon för bl.a. biodrivmedel. Frågan om en gemensam nationell definition av miljöbil har utretts av Vägverket (se avsnittet Utredningar m.m.).

### *Förslag om EU-initiativ*

I slutet av år 2004 översände näringsminister Thomas Östros och miljöminister Lena Sommestad ett brev till EU-kommissionär Günter Verheugen, där de uppmanade honom att snarast ta initiativ till gemensamma regler för avgaser från tunga fordon i EU och Förenta staterna. Förhoppningen var att uppnå en identisk lagstiftning i länderna senast år 2012. I brevet framhöll ministrarna att det fanns stora fördelar med att den europeiska och amerikanska fordonsindustrin kan konkurrera på lika villkor. Bland annat pekade ministrarna på att harmoniseringen skulle frigöra resurser för konstruktiva innovationer. Kommissionen uppmanades i brevet att agera för att ta till vara den europeiska och amerikanska fordonsindustrins fulla potential. Kontakt i denna fråga har bl.a. etablerats med Förenta staternas ambassad i Stockholm.

Enligt kommissionär Verheugens svar till de båda ministrarna från januari 2005 var kommissionen väl medveten om vikten av de frågor som tagits upp och som kommissionen aktivt arbetade för att lösa. Arbetet med särskilda föreskrifter för tunga fordon befann sig i slutskedet av utformning och laboratorieprovning. Oberoende av denna positiva utveckling hade kommissionären enligt brevet noterat önskemålet om att på sikt uppnå en harmonisering av fordonsbestämmelserna mellan EU och Förenta staterna.

### *Proposition om svenska miljömål*

I en proposition som avlämnats till riksdagen i maj 2005 om svenska miljömål (prop. 2004/05:150), redovisas bl.a. regeringens bedömningar i samband med en strategi för effektivare energianvändning och transporter. Propositionen kommer att behandlas av miljö- och jordbruksutskottet under hösten 2005 (bet. 2005/06:MJU3).

I avsnittet En strategi för effektivare energianvändning och transporter (s. 252) redovisas regeringens bedömning att en långsiktig introduktion av förnybara fordonsbränslen fortsatt bör främjas.

Enligt regeringen bör inriktningen bl.a. vara en ökad satsning på förnybara energikällor med låga eller försumbara utsläpp av växthusgaser och en vidareutveckling av styrmedel. Till dessa hör ekonomiska styrmedel för ökad miljöstyrning, skärpta utsläppskrav på fordon, forskning och utveckling samt riktade informationsinsatser. Fordonen måste bli mer energieffektiva, heter det. Detta gäller särskilt förbättrad bränsleeffektivitet för personbilar, oavsett om dessa drivs med fossila eller förnybara bränslen, anser regeringen. I propositionen redovisas bl.a. uppdraget till Vägverket att granska förutsättningarna för en svensk reglering som tillåter s.k. efterkonvertering av personbilar. De efterkonverterade bilarna skall kunna drivas

med alternativa drivmedel utan att komma i konflikt med EU:s tillverkaransvar för avgasrening. Uppdraget skall avrapporteras till regeringen den 1 oktober 2005.

Regeringen aviserar i den nämnda propositionen ett lagförslag om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla förnybara fordonsbränslen, vilket avses kunna träda i kraft den 1 januari 2006. Distributionsnätet bör vara mer heltäckande än dagens situation med ett 100-tal sådana tankställen.

Enligt ovannämnda proposition anser regeringen också att ett drivmedelscertifikatsystem bör utredas med målet att ett sådant system skall kunna starta år 2009.

En annan regeringsbedömning är att direktivet (98/70/EG) om kvaliteten på bensin och dieselbränslen bör ändras så att den högsta tillåtna mängden etanolinblandning i bensin höjs. Bakgrunden är att kommissionen under år 2005 skall göra en översyn av bl.a. bränslespecifikationerna i direktivet. Sverige driver förslaget att den tillåtna högsta inblandningen av etanol i bensin höjs från 5 till 10 %.

När det gäller miljömålet Begränsad klimatpåverkan redovisas i propositionen (s. 34) att detta område kommer att behandlas i en särskild proposition senare under hösten 2005, i vilken kommer att redovisas en utvärdering av det svenska klimatarbetet och det nationella målet. Nästa kontrollstation planeras till år 2008.

I en lagrådsremiss, daterad 16 juni 2005, föreslås en ny lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Skyldigheten skall gälla bensinstationer eller andra försäljningsställen som säljer konventionella bränslen genom bränslepumpar avsedda för tankning direkt till det fordon där bränslet skall förbrukas. Från och med år 2006 skall endast de största försäljningsställena omfattas, varefter en successiv utvidgning sker fram till år 2009. Vägverket föreslås bli central tillsynsmyndighet för den nya lagen, som enligt regeringen bör träda i kraft i januari 2006. I ett nyligen avgivet yttrande från Lagrådet, daterat 2005-09-09, avstyrks den föreslagna lagstiftningen, dels på grund av brister i underlaget, dels på grund av frågetecken när det gäller gemenskapsrättsliga synpunkter. Vidare konstaterar Lagrådet att förslaget, även om det i sig är teknikneutralt, riskerar att gynna etanolbaserad teknik framför annan teknik.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Miljö- och jordbruksutskottet behandlade under hösten 2004 en proposition om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (prop. 2004/05:9) jämte motioner. Bakgrunden var att en ändring antagits i det ovan nämnda direktivet 98/70/EG, vilken framför allt syftade till att minska svavelhalten i bensin och diesel. På förslag av miljö- och jordbruksutskottet i betänkande 2004/05: MJU4 antog riksdagen de av regeringen föreslagna lagändringarna och avslog berörda motionsyrkanden. I betänkandet tangeras vissa frågor som även ingår i här berörda motioner.

Bland annat utgick miljö- och jordbruksutskottet från att motionssynpunkterna på den nu gällande lagstiftningens utformning när det gäller kvaliteten på bränslen respektive möjligheterna att konvertera fordon till alternativa bränslen skulle komma att aktualiseras i samband med behandlingen av det emotsedda förslaget på det miljöpolitiska området under våren 2005. I en reservation om inblandning av biobränslen m.m. (fp, kd, mp) hävdades att regeringen i EU måste driva på, exempelvis när det gäller att höja taket för inblandning av etanol i bensin från 5 till 10 %.

Statsrådet Ulrica Messing svarade i oktober 2004 på fråga från Lars Ångström (mp) angående vägs skyltar för alternativa drivmedel (fr. 2004/05:202). Frågan ställdes mot bakgrund av att Vägverket avslagit flera ansökningar om vägs skyltning för alternativa drivmedel. Statsrådet delade uppfattningen att det är viktigt med en tydlig och informativ vägs skyltning och informerade om att denna fråga diskuterades såväl nationellt som internationellt. Ett FN-organ för vägtrafiksäkerhet (Economic Commission for Europe, Working Party on Road Traffic Safety, ECE WP1) diskuterade ett förslag till symbol för vägvisning till anläggningar som levererar fordonsgas, redovisades det. Sverige hade ställt sig positivt till en sådan symbol.

Ingegerd Saarinen (mp) ställde i november 2004 en fråga till miljöminister Lena Sommestad (fr. 2004/05:298) angående etanol och hur miljöministern avsåg att försäkra sig om att den skattebefriade etanolen kommer från en bioråvara. Enligt miljöministern har Polismyndigheterna, Tullverket, Skatteverket och Energimyndigheten rätt att få de upplysningar, handlingar och prover som behövs för att utöva tillsyn. Bland annat är företagen skyldiga att uppge ursprung för importerad vara och i särskilda fall kan myndigheterna använda sig av kol-14-metoden för att förvissa sig om att etanolen verkligen kommer från en bioråvara. Miljöministern hänvisade också till kravet på licenser för att importera eller exportera etanol framställd av jordbruksråvaror. I Sverige administreras systemet med licenser av Jordbruksverket, som också har skyldighet att årligen informera EG-kommissionen om produktion, lagring samt import och export av etanol. Informationen skall även omfatta den etanol som inte framställts av jordbruksprodukter. Utifrån detta ansåg miljöministern att dagens system för tillsyn och kontroll av produktion, distribution och import av etanol är tillfyllest.

Vidare informerade miljöministern om att skattestrategins överensstämmelse med EG:s regler om statligt stöd granskades av EG-kommissionen. I avvaktan på kommissionens beslut skulle regeringen meddela individuella dispensbeslut i skattefrågan. Fram till tidpunkten för statsrådets svar i slutet av år 2004 hade ca 25 sådana beslut meddelats av regeringen. Besluten omfattade både produktion och import av etanol.

Finansminister Per Nuder svarade i februari 2005 på fråga från Staffan Danielsson (c) om skatt på biogasbilar (fr. 2004/05:917). Frågeställaren var kritisk till att fordonsskatten vid årsskiftet 2004/05 höjts lika mycket för biogasbilar som för bensindrivna bilar. Finansministern redovisade att ägare



av biogasfordon enligt gällande bestämmelser får ta del av skattenedsättning på en rad områden. Biogasen är befriad från punktskatt. Förmånsbeskattningen är reducerad om fordonet används som förmånsbil. Flera kommuner har dessutom infört fri parkering för biogasbilar och andra miljöbilar. Vidare informerade finansministern att regeringen i budgetpropositionen för år 2005 aviserat att den återkommer med ett förslag till koldioxidbaserad fordonsskatt för nya personbilar. Målsättningen för detta arbete är att ett nytt regelverk skall kunna träda i kraft under år 2006.

Statsrådet Lena Sommestad svarade i juli 2005 på fråga från Erling Wälivaara (kd) om hon hade för avsikt att ta bort miljöhindren för den s.k. Eco-Pardieseln (fr. 2004/05:1906). Enligt miljöministern har Sverige i dag den miljömässigt bästa dieseln i världen. Mot bakgrund av att dieselbränslen som inte uppfyller miljöspecifikationen för s.k. Mk<sup>6</sup> 1-diesel med automatik beskattas som den sämsta miljöklassen av diesel, trots att de kan vara miljömässigt bättre än Mk 1-diesel, har Vägverket av regeringen fått i uppdrag att utarbeta underlag för en miljöklassning av alternativa drivmedel. Vägverkets slutrapport redovisades till regeringen i juni 2005. Miljöministerns svar till frågeställaren innebar att Vägverkets rapport om alternativa drivmedel kommer att remissbehandlas fram till september 2005. Därefter avser regeringen att återkomma i frågan.

### **Utredningar m.m.**

Regeringen beslöt i april 2001 att tillkalla en särskild utredare (f.d. kamrarrättslagmannen Valter Nilsson) med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Slutbetänkandet med titeln Skatt på väg (SOU 2004:63) avlämnades i maj 2004. Utredningens förslag innebär bl.a. att drivmedelsbeskattningen skall bestå av en fiskal komponent (energiskatten), en koldioxidskattekomponent och en miljöklasskomponent. Skatten på bensin och dieselolja skall på sikt likställas genom en successiv höjning av dieselskatten. Det senare förslaget väntas leda till att de alternativa drivmedlens konkurrenskraft stärks. De koldioxidneutrala bränslena kan på ett enkelt och teknikneutralt sätt inlemmas i den föreslagna drivmedelsbeskattningen, ansåg utredningen. Däremot är det för tidigt att applicera principerna på andra alternativa drivmedel såsom t.ex. naturgas och gasol, sades det.

Utredningen, den s.k. Vägtrafikskatteutredningen, såg också på möjligheterna att införa en kilometerskatt i Sverige och kom fram till att det finns goda förutsättningar för detta. Förslag lades om kilometerskatt för tunga fordon med två tidsperspektiv: dels på kort sikt, dels på lång sikt. De förslag som rör den närmaste framtiden beräknades av utredningen kunna träda i kraft i oktober 2005.

Vägtrafikskatteutredningens betänkande har remissbehandlats. Remisstiden gick ut i augusti 2004 och beredning pågår. Enligt budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 s. 144) gör regeringen bedömningen att

<sup>6</sup> miljöklass

tunga motorfordon, som uppfyller de obligatoriska avgaskrav för nya fordon som träder i kraft den 1 oktober 2006 (eller därefter kommande högre krav) bör få en sänkt fordonsskatt. Regeringen anser att ett genomförande av förslaget innebär positiva effekter för åkerinäringens konkurrenssituation och en ökad miljöstyrning. Därför fortsätter arbetet för att de nya reglerna skall kunna träda i kraft den 1 oktober 2006. Regeringens avsikt är att lägga fram förslag till riksdagen under våren 2006. Vidare bör fordonsskatten för lätta fordon läggas om till att bli koldioxidbaserad (i stället för att vara baserad på vikt och typ av drivmedel) enligt regeringens bedömning. Detta kan ske i samband med att en ny förenklad och moderniserad lagstiftning för fordonsbeskattningen införs. En sådan skatteomläggning bör enligt regeringen kunna ske under år 2006. Inledningsvis skall den nya fordonsskatten enbart gälla för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för personbilar som uppfyller minst miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Lätta bussar och lätta lastbilar bedöms kunna inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskattmodellen fr.o.m. modellår 2009. Regeringen har redan tidigare konstaterat att det behövs effektiva ekonomiska incitament för att få bilköpare att i större utsträckning välja bränslesnåla bilar. Enligt information i budgetpropositionen för år 2006 skall regeringen gå vidare med en lagrådsremiss och – när denna är färdigbehandlad – återkomma till riksdagen med förslag till ett nytt system för uttag av fordonsskatt med ikraftträdande under år 2006.

I maj 2005 avlämnades utredningsbetänkandet *Bilen, Biffen, Bostaden, Hållbara laster – smartare konsumtion* (SOU 2005:51) till regeringen. När det gäller transportsektorn läggs sex huvudstrategier fram:

- Stimulera till hållbara bilköp med bonus och skatter.
- Premiera miljövänliga arbetsresor med bonus och ändrade regler.
- Stärk kollektivtrafiken.
- Underlätta utbyggnaden av bilpooler.
- Tillståndspröva nya externa köpcentra.
- Satsa på pilotprojekt med spårbilstaxi.

Inom ramen för de sex huvudstrategierna läggs ett 20-tal förslag fram. Utredningsbetänkandet har skickats ut på remiss; remisstiden går ut i slutet på oktober 2005.

I enlighet med regeringens uppdrag har Vägverket i juni 2005 avlämnat utredningen *Rapportering av regeringsuppdrag att vidareutveckla en miljöbilsdefinition* (Vägverket, publikation 2005:85). Arbetet har genomförts i samråd med Naturvårdsverket och Rikspolisstyrelsen och genom ett brett samråd med företrädare för olika aktörer.

Miljöbilsbegreppet avser i första hand den statliga upphandlingen. Målet för arbetet har varit att ta fram en teknikneutral definition som är enkel att tillämpa. Samtidigt skall de uppställda miljökraven vara så avvägda att tillgången på bilar som klarar dessa inte i onödan begränsar tillgången på miljöbilar. Sammanfattningsvis föreslås att miljöbilsdefinitionen skall delas upp på Miljöbil A (en vanlig personbil) och Miljöbil B (bil av minibuss-

typ). I ett första skede skall Miljöklass 2005 utgöra den lägsta kravnivån för miljöbilar. Vidare ges gränsvärden för 1. koldioxidutsläpp för fossilbränsle drivna miljöbilar, 2. bränsleförbrukning respektive energianvändning för alternativbränsle drivna bilar och 3. gränsvärden för elenergianvändning för batteriebilar.

Vägverket föreslår att det skall ankomma på varje berörd myndighet att i varje enskilt fall pröva om behovet av fordon kan tillgodoses i form av fordon som klarar miljöbilsdefinitionen. Vidare föreslås en uppföljning genom att samtliga statliga myndigheter med miljöbilar årligen skall rapportera till Vägverket om förbrukade drivmedel. I ett senare skede bör övervägas om det föreslagna miljöbilsbegreppet kan samordnas med miljöbilsbegreppet i bestämmelserna om förmånsbilar i inkomstskattelagen respektive i lagen om trängselskatt. De förordade förändringarna bör enligt Vägverket träda i kraft i juli 2006.

Enligt uppgift har utredningen skickats ut på remiss till ett 40-tal myndigheter och organ; remisstiden går ut i oktober 2005.

Vidare har regeringen i juli 2005 beslutat om direktiv (dir. 2005:85) för en utredning om jordbrukets roll som bioenergi producent. Dels skall jordbrukets förutsättningar för bioenergi produktion analyseras, dels skall samhällets syn på jordbrukets uppgifter tydliggöras. Utredaren skall undersöka vad som krävs för att jordbruket – bl.a. i förhållande till skogsbruket – skall vara konkurrenskraftigt som bioenergi producent och beakta hushållningsprincipen att råvaror och energi skall användas så effektivt som möjligt. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag till regeringen senast i september 2006.

## **Forsknings- och utvecklingsarbete**

### *Svenska staten*

Svenska staten har sedan mitten av 1970-talet kontinuerligt stött forskning och utveckling av alternativa drivmedel. Stöd till etanolforskning med utnyttjande av cellulosahaltiga råvaror initierades omkring år 1980. Riksdagens energipolitiska beslut i juni 1997 markerade starten av en fas där totalt 210 miljoner kronor avsattes till ett program för utveckling av etanolproduktion från skogsråvara under en sjuårsperiod.

År 2000 träffades ett samverkansavtal mellan staten och fordonstillverkarna för utveckling av mer miljöanpassade fordon (det s.k. Gröna-bilen-programmet). Programmets syfte är att främja utvecklingen i Sverige av mer miljöanpassad teknik så att den svenska fordonsindustrins tillväxt och konkurrenskraft på sikt kan främjas samtidigt som bilparkens miljöanpassning påskyndas. En halvtidsutvärdering genomfördes år 2003, där programmet generellt sett gavs höga betyg. Bland annat konstaterades att det inte fanns någon motsättning mellan akademisk, grundläggande forskning och ett industridrivet program. Delmålet att aktivera svensk underleverantörsindustri har dock endast i begränsad omfattning lyckats. I oktober 2004 meddelade

dåvarande näringsminister Leif Pagrotsky att Gröna-bilen-programmet skulle förlängas med ytterligare två år, till slutet av år 2007, inom ramen för de 500 miljoner kronor som tidigare anvisats.

Med hänsyn till att fordonsbranschen är en av Sveriges viktigaste industrigrenar med både direkt och indirekt betydelse för sysselsättning och teknisk utveckling har under år 2005 ett gemensamt arbete påbörjats för att förstärka fordonsforskningen. Regeringen har slutit avtal med fordonsindustrin angående det s.k. Trollhättepaketet, vilket innebär att närmare 900 miljoner kronor satsas på forskning och utveckling under fyra år. Av det totala beloppet svarar staten för 400 miljoner kronor medan industrin står för resten. Insatserna baseras på det forsknings- och utvecklingsprogram som Verket för innovationssystem (Vinnova) på regeringens uppdrag tagit fram för perioden 2005–2008 (se vidare under avsnittet Vinnova).

### *Statens energimyndighet*

Statens energimyndighet stöder bl.a. teknisk forskning och utveckling inom vägfordonsområdet och området för produktion av förnybara drivmedel. Insatserna inom transportsektorn inriktas både på ökad energieffektivitet och på ersättning av dagens fossila drivmedel. Enligt Energimyndigheten är de alternativ som i dag ligger längst fram dels hybridfordon, dels fordon som drivs med förnybara drivmedel, t.ex. biogas eller bioetanol. Hybridfordon har kommit ut på marknaden och bränslecellsfordon kommer troligen att börja testas i lite större skala kring år 2010 enligt Energimyndigheten.

Genom forskningsprogrammet Energisystem i vägfordon vill Energimyndigheten på kort sikt frambringa och upprätthålla en god inhemsk kompetens inom området för energieffektiva vägfordon. Programmet är inne i sin andra period, som löper under perioden 2004–2006 med ursprunglig budget på 105 miljoner kronor. Genom kraftiga nedskärningar i Energimyndighetens FoU-budget har medlen för detta program reducerats för åren 2005 och 2006. Programmets totala omfattning uppgår nu till 87 miljoner kronor. Detta innebär att inga nya projekt kan stödjas.

På längre sikt är målet enligt Energimyndigheten att – med hänsyn till alla aktörers satsningar – det uppnås resultat som reducerar bränsleförbrukningen i nya personbilar med upp till 50 % och i nya tyngre fordon med upp till 20 %. I enlighet med den utvärdering som gjordes av den första programperioden har fokus alltmer flyttats över till hybridfordonsteknik. Utveckling av batterier, elmotorer, bränsleceller och förbränningsmotorer anpassade för hybridfordon ökar i betydelse. Vidare finansierar Energimyndigheten ett antal större satsningar på förnybara drivmedel, både i programform och direkt till pilotanläggningar (försöksanläggningar för drivmedelsproduktion).

Enligt Energimyndighetens hemsida finansieras vidare ett FoU-program kring stationära bränsleceller för energiproduktion. Programmet avser både grundläggande forskning på högskolan och tillämpad forskning i samarbete med industrin. Det övergripande målet är att öka kompetensen inom hög-

skola och näringsliv så att bränsleceller på ett effektivt sätt kan ingå i energisystemet. Programmet är inriktat på system, kringutrustning och modellering och omfattar bland annat doktorandprojekt, teknikbevakning och förprojektering inför en planerad framtida demonstrationsanläggning. Doktorandprojekten finansieras helt av Energimyndigheten, medan de tillämpade insatserna samfinansieras av Energimyndigheten och industrin via Elforsk. Den del av programmet Energisystem i fordon som avsåg utveckling av bränsleceller har enligt uppgift från Energimyndigheten ställts in av budgetskäl.

I enlighet med regeringens uppdrag lämnade Energimyndigheten i oktober 2004 rapporten Fokus – Prioritering och fokusering av satsningar på forskning, utveckling och demonstration på energiområdet (ER 29:2004) med redovisning av förslag till övergripande kriterier för prioritering och fokusering samt tänkbara områden att prioritera. I avsnittet Sammanfattning och förslag redovisas bl.a. följande:

I budgetpropositionen (prop. 2004/05:01) föreslår regeringen en komplettering av målen för energiforskningsprogrammet, en reducerad omfattning (omkring 56 % av den tidigare nivån), en ny programperiod om sju år, samt att medlen inom anslaget för forskning, utveckling och demonstration på energiområdet ”i framtiden ska administreras av Energimyndigheten”.

Under år 2005 finns enligt rapporten ett mycket begränsat utrymme för nya beslut och satsningar. Tidigare fattade beslut i det program som avslutats år 2004, har de facto genom utnyttjande av de av riksdagen beslutade bemyndiganderamarna bundit upp stora delar av utrymmet inom den föreslagna ramen på 440 miljoner kronor för år 2005. En omedelbar konsekvens är att forskare och doktorander kan bli ofinansierade från och med år 2005. Möjligheterna att stödja stora projekt av utvecklings- och demonstrationskaraktär blir begränsade inte bara den närmaste tiden, utan under hela 7-årsperioden, rapporteras det.

Enligt Energimyndigheten är transportsektorn den enda sektor som fortfarande har ökande koldioxidutsläpp. Denna sektor är ett bland flera tänkbara områden, där Energimyndigheten har ambitionen att genomföra större sammanhållna programsatsningar. Bland annat redovisas följande för denna sektor:

Förnybara drivmedel är fortfarande både betydligt dyrare och ännu inte så systemeffektiva som de borde vara. Produktionskostnaderna är fortfarande höga. Tydliga styrmedel för att initiera en utveckling som kan leda till kostnadseffektivare produktion är alltså avgörande. I och med biodrivmedelsdirektivet finns möjlighet att utveckla området där Sverige också har haft forskning och utveckling under lång tid. Energimyndigheten har därför aktivt verkat för att få till stånd pilotanläggningar för produktion av biodrivmedel. Utgångspunkten är skogsråvara dvs. rester från skogsbruk och skogsindustri. De tre försöksanläggningar som är under uppförande är en etanolproduktionsanläggning i Örnsköldsvik, en vidare utveckling av förgasningsanläggningen i Värnamo där drivmedlet kan bli vätgas, syntetisk bensin eller diesel men också t ex dimetyleter, som kan bli ett intressant drivmedel för tung trafik, eller

alkoholer. I Piteå byggs en försöksanläggning för svartlutsförgasning. Ursprungligen var tanken att öka elutbytet i massaproduktionen men här finns också möjlighet att producera drivmedel av samma typer som i en utvecklad Värnamoanläggning. Förutom satsning på förnybara drivmedel är en satsning på energieffektiva drivsystem och energiomvandlare av stor vikt för omställningen av energisystemet. Den svenska fordonsindustrin är stark, i synnerhet inom sektorn tunga fordon. Den svenska satsningen sker i samverkan med VINNOVA och programrådet för fordonsforskning, PFF, där Energimyndighetens insatser kompletterar dessa insatser genom att vara mer långsiktiga.

Efter två tidigare teknikupphandlingar av elbilar konstaterar Energimyndigheten med beklagande att det inte längre finns nya elbilar att köpa på den svenska marknaden. År 1997 introducerade Toyota sin elhybridbil Prius på marknaden och fram till början av 2000-talet hade den sålts i ca 100 000 stycken exemplar i världen. Prius har 20 % lägre bränsleförbrukning än motsvarande traditionell bil men är 25 % dyrare. Toyota är det bilföretag i världen som genom sina japanska hybridbilsmodeller, Prius, Estima och Crown hybrid, blivit ledande inom hybridfordonsutveckling. År 2004 skedde en mycket kraftig ökning; Toyota sålde mer än 135 000 hybrider detta år.

Våren 2005 fick Saab Automobile i uppdrag att för General Motors räkning ta fram en hybridlösning. Enligt uppgift från Energimyndigheten kan mycket av det som görs inom elhybridtekniken också vara en grund för en framtida elfordonssatsning, antingen i form av batteribilar eller som bränselcellsbilar.

I budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1, utg.omr. 21) föreslås att insatserna för forskning, utveckling och demonstration på energiområdet skall förstärkas med 370 miljoner kronor per år under åren 2006–2008 jämfört med förslagen i budgetpropositionen för år 2005. Regeringen avser att återkomma till den närmare utformningen av dessa insatser mot bakgrund av ett uppdrag från Energimyndigheten angående kriterier för prioritering som skall redovisas senast den 1 november 2005. Enligt regeringen bör förstärkningen bl.a. innebära möjligheter att höja ambitionen kring kommersialisering av forskningsresultat. Vidare framhålls att ett område av stort intresse är utnyttjande av biomassa för produktion av drivmedel och kraftvärme. Regeringen bedömer därför att sammanlagt 150 miljoner kronor av den föreslagna förstärkningen under perioden 2006–2008 skall användas för att främja utvecklings- och demonstrationsprojekt inom området produktion av biodrivmedel och förgasning av biomassa, svartlut eller avfall.

### *Vinnova*

Vinnova är värd för kansliet för Programrådet för fordonsforskning (PFF). PFF etablerades år 1994 med syfte att underlätta samverkan mellan fordonsindustrin och berörda myndigheter. De övergripande målen för PFF är att

- svara för genomförande av program inom det fordonstekniska området,

- underlätta koordinering av medverkande myndigheters FoU-insatser inom detta område och
- vara ett forum för diskussion om och analys av aktuella frågor inom fordonssektorn.

Parter i PFF är AB Volvo, Fordonskomponentgruppen AB, Saab Automobile AB, Scania CV AB, Volvo Personvagnar AB, Statens energimyndighet, Naturvårdsverket, Vinnova och Vägverket. PFF svarar för genomförandet av fyra forskningsprogram:

- Fordonsforskningsprogrammet.
- Samverkansprogrammet mellan staten och fordonstillverkarna kring utveckling av mer miljöanpassade fordon, det s.k. Gröna-bilen-programmet, vilket har redovisats i det föregående.
- Emissionsforskningsprogrammet (med kansli inom Vägverket).
- Programmet för system för intelligent fordonssäkerhet (Intelligent Vehicle Safety System) med kansli inom Vägverket.

I oktober 2004 meddelade dåvarande näringsminister Leif Pagrotsky att Fordonsforskningsprogrammet skulle förlängas med ytterligare fyra år. Varje år har staten och industrin tillsammans satsat 60 miljoner kronor på att stödja forskningen. Över ett hundra forskare har kunnat genomföra sina projekt med hjälp av programmet, redovisade näringsministern. Under de följande åren kommer den statliga satsningen att utökas – med 30 miljoner kronor år 2005 och med 50 miljoner kronor åren 2006–2008. Industrins finansiering uppgår till samma belopp. Programmet faller inom ramen för industriell grundforskning och stöder en bred behovsmotiverad fordonsteknisk forskning inom områdena säkerhet, miljö samt kvalitet-kostnad-tillförlitlighet. Programmet finansierar i huvudsak doktorandprojekt vid universitet och tekniska högskolor med syftet att trygga rekryteringsbasen av forskarutbildade ingenjörer till fordonsindustrin.

Vinnova har också på regeringens uppdrag i mars 2005 lämnat förslag till FoU-program inom områdena produktionsteknik och fordonstelematik för perioden 2005–2008. Syftet är att möjliggöra en fortsatt konkurrenskraftig fordonsindustri i Sverige genom att staten, regioner och näringsliv gör satsningar på bl.a. FoU. Åtgärderna skall långsiktigt vara till gagn för hela fordonsindustrin och också beakta andra relevanta underlag t.ex. den nationella strategi för svensk fordonsforskning som tagits fram av PFF. I Vinnovas förslag ingår två FoU-program, ett program inom produktionsteknik med fokus på tillverkningsprocesser, produktionssystem och produktionsutveckling och ett program inom fordons-IT med fokus på fordonstelematik och fordonselektronik. Motor- eller drivmedelseffektivisering ingår inte inom dessa FoU-program.

Inom ramen för det s.k. Trollhättepaketet slöts i juli 2005 avtal mellan staten, Västra Götalandsregionen, fordonstillverkarna m.fl. inom dels området produktionsteknik, dels området fordons-IT och telematik. Åtgärderna inom paketet är avsedda att långsiktigt vara till gagn för hela fordonsindustrin och dess breda innovationssystem. Åtgärderna skall på kort sikt även

kunna förbättra Saab Automobiles förmåga att bedriva utveckling och produktion i Trollhättan. Totalbudgeten för FoU-programmet för produktionsteknik uppgår till 610 miljoner kronor under perioden 2005–2008. För FoU-programmet inom fordons-IT och telematik uppgår totalbudgeten till ca 250 miljoner kronor under samma period. De offentliga finansierarnas insatser får motsvara högst 50 % av kostnaderna och skall följa EG:s statsstödsregler.

Även den under våren 2005 avlämnade forskningspropositionen skall nämnas (prop. 2004/05:80). Regeringen framhåller att erfarenheterna av de nu löpande samverkansprogrammen mellan staten och näringslivet är goda (prop. s. 153). Syftet är bl.a. att bygga upp strategisk kompetens inom företagen. En förutsättning för att regeringen skall inrätta samarbetsprogram är att näringslivet bidrar med minst halva finansieringen av programmets totala omfattning. I propositionen redovisas olika forskningsprogram med koppling till fordonsindustrin, bl.a. forskningsprogram inom fordonstelematik och produktionsteknik. Enligt regeringen bör Vinnova under perioden 2005–2008 tillföras 120 miljoner kronor för FoU-program i samverkan med näringslivet, varav 10 miljoner kronor under år 2005. Riksdagen fattade beslut rörande forskningsfrågor i enlighet med regeringens förslag (bet. 2004/05:UbU15) i juni 2005.

Ytterligare medel till Vinnova för år 2005 beslutades i samband med riksdagens behandling av tilläggsbudget för år 2005 (prop. 2004/05:100, bet. 2004/05:FiU21). Anslaget för forskning och utveckling ökas därigenom med 20 miljoner kronor under år 2005, varav 10 miljoner kronor avser samarbetsprogram med näringslivet inom produktionsteknik och fordons-IT.

### *Vätgas som drivmedel för bilar*

Utvecklingen av vätgas och bränsleceller för fordonsdrift befinner sig fortfarande på forsknings-, teknikutvecklings- och provstadiet. Schematiskt kan sägas att bränslecellen är som ett batteri som tankas med vätgas. Strömmen som alstras i bränslecellen kan utnyttjas för att driva en elmotor. Vattenånga är det enda som släpps ut. Vidare är en bränslecellsbusstypare än andra bussar.

Vätgasen är dock bara en energibärare; den måste produceras med något. För produktionen av koldioxidneutral vätgas har biomassa eller förnybart producerad el hittills varit enda alternativen och kostnaden hög.

Svensk forskning kring bränsleceller och förnybar vätgasproduktion finns främst i Stockholm, Göteborg och Uppsala. Det finns även ett internationellt forum (International Partnership for Hydrogen Economy, IPHE) som arbetar med att koordinera arbetet med forskning och utveckling på global nivå. Sverige är ännu inte formellt medlem, men diskussioner om ett eventuellt svenskt medlemskap pågår. Utöver själva produktionen av vätgas finns det fortfarande flera olösta svåra problem med lagring, distribution och utnyttjande av vätgasen.



Inom ramen för ett EU-projekt (projektet Clean Urban Transport for Europe, CUTE) som omfattar nio storstäder i Europa, bl.a. Stockholm, provas bränslecellsbussar under en tvåårsperiod. Sammanlagt rör det sig om 27 bussar, 3 i varje stad. Syftet är att öka kunskapen om bränslecellstekniken och infrastrukturen runt omkring den. Genom att testa och jämföra tekniken och infrastrukturen i olika städer med skilda klimat- och körförhållanden hoppas EU att bränslecellstekniken skall utvecklas. Utanför EU-området pågår systerprojekt på Island och i Australien.

Sedan december 2003 går bussarna i trafik i Stockholm. En speciell tankstation har byggts upp vid bussdepån på Södermalm i Stockholm. Tankstationen är en liten prototyp men tillräckligt stor för att täcka det behov av vätgas som de tre första bussarna har. Anledningen till att bränslecellstekniken först testas på bussar är att infrastrukturen är enkel; det behövs bara en tankstation, dit bussarna återvänder på kvällen. Projektet i Stockholm är ett samarbete mellan Stor-Stockholms Lokaltrafik (SL), Busslink, Miljöförvaltningen i Stockholms stad, Fortum och Kungl. Tekniska högskolan (KTH), som hjälper Busslink med utvärdering av drift och underhåll av bussarna. Utvärderingen ingår som ett delprojekt i KTH:s forskning kring bränsleceller. EU, Vinnova och Energimyndigheten bidrar med pengar. Bussarna kommer att utvärderas i citytrafik under två år. I enlighet med planeringen kommer bränslecellsbussarna i Stockholm att tas ut ur drift under hösten 2005. Projektet kommer dock att fortsätta till våren 2006 med utvärderingar.

Långsiktigt stöder staten forskning kring metoder att producera vätgas från solenergi. Sverige har gjort satsningar på solceller, artificiell fotosyntes och genmodifierade bakterier. Inom EU:s sjätte ramprogram för forskning startade i januari 2004 en s.k. teknologiplattform, där industriella, offentliga och andra aktörer inom EU medverkar i syfte att ta ett samlat grepp med tydligt mål att lösa problemen förknippade med vätgasens introduktion på marknaden.

Miljöstrategiska stiftelsens (Mistra) nuvarande bränslecellsprogram löper under perioden 2003–2006. I den första nu avslutade fasen inkluderade programmet även forskning om batterier. De strategiska målen för bränslecellsprogrammet är bl.a. att öka och bredda kunskapen om bränslecellstekniken samt att planera för en introduktion av bränsleceller i Sverige. Enligt rapporten Bränsleceller i ett hållbart samhälle – Årsrapport 2004 utgör Mistras bränslecellsprogram i sig ett embryo till en ny svensk industrigen.

## Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör utskottet följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som framgått av det föregående har frågeställningarna i motionerna ofta en koppling till skatte- eller miljömässiga regler. I riksdagen är det skatteutskottet respektive miljö- och jordbruksutskottet som hanterar dessa områden när det gäller lagstiftnings-

och budgetfrågor. Näringsutskottets ansvarsområde gäller i första hand energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling på området. Enligt utskottets mening bör därför näringsutskottets ställningstagande begränsas till de frågor som utskottet svarar för.

Såväl på EU-nivå som på nationell nivå utreds och prövas olika styrmedel i syfte att nå miljömässig hållbarhet och effektivisering, vilket har beskrivits i det föregående. Inom EU är direktivet om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (2003/30/EG) ett led i detta arbete, liksom projektet med provdrift av bränslecellsbusar i nio europeiska storstäder. I Sverige prövas olika åtgärder inom ramen för en skattestrategi. Vidare lämnas stöd till en pilotanläggning för produktion av etanol m.m. Tidigare har bl.a. teknikupphandling av fordon prövats. På vissa områden, t.ex. när det gäller förnybara fordonsbränslen, pågår beredning inom Regeringskansliet. På andra områden som exempelvis i fråga om ett tänkbart drivmedelscertifikatsystem aviseras ytterligare utredningsarbete. Som framgår av de kompletterande uppgifterna pågår också forskning och utveckling – bl.a. med statligt stöd – på en bred front för de här aktuella områdena. Det kan erinras om att miljöklassningen skall stimulera till miljövänligare bränslen. Därför bör inte miljöklassningsregler om densitet och kokpunkt få förhindra utvecklandet av miljöalternativ – om det inte finns saklig grund för reglerna.

I allt väsentligt ansluter sig utskottet till de ambitioner som ligger bakom motionärernas förslag i syfte att få till stånd en större kunskap om hur fordonsdriften kan effektiviseras från miljö- och energisynpunkt. En sådan effektivisering av fordon och drivmedel är nödvändig enligt utskottets mening och har stor betydelse för såväl den svenska ekonomin som för miljön. Fordonsbranschen är en av Sveriges viktigaste industrigrenar. Förutom att nära 400 000 personer är sysselsatta inom fordonsindustrin med kringnäringar uppgick värdet (netto) av exporten av bilar och bildelar till 48,4 miljarder kronor under år 2004.

Utmaningen för Sverige är att kunna behålla sin ställning som ett av världens främsta länder för kunskapsintensiv produktion inom bl.a. fordonsbranschen. En större kunskap är helt avgörande för att Sverige framgångsrikt skall kunna klara den allt tuffare internationella konkurrensen i globaliseringens spår.

Med de kunskaper som i dag finns tillgängliga är det inte möjligt att peka ut de miljömässigt och ekonomiskt bästa lösningarna när det gäller framtidens fordonsdrift. Utskottet utgår därför – i likhet med flertalet motionärer – från att olika bränslen och system även fortsättningsvis analyseras i regeringens beredningsarbete för att de miljömässigt och ekonomiskt bästa lösningarna på längre sikt skall kunna vinna mark. Det bör observeras att även konventionella motorbränslen kan användas på ett mer sparsamt och miljövänligt sätt, vilket också påpekas i motion 2004/05:N307 (mp). Utskottet vill liksom tidigare understryka att bedömningen av miljömässiga och ekonomiska konsekvenser av drivmedlen inte bara bör innefatta bränslet

som sådant utan också hur bränslet produceras, vad det produceras av och användbarheten av bränslet i en bil. Även säkerhetsfrågor som t.ex. olika grad av explosionsrisk av drivmedlen måste tas med i bilden. Uppföljning och utvärdering av olika insatser är enligt utskottets mening viktiga och sker också i samband med det pågående utvecklingsarbetet; detta ligger i linje med önskemålet i motion 2003/04:N288 (fp).

När det gäller kravet i motion 2003/04:N318 (m) om förläggning av forskningsaktiviteter till Gotland vill utskottet inte uttala någon uppfattning i frågan om eventuell lokalisering av en framtida forsknings- och försöksverksamhet rörande lagring av vätgas.

Med hänsyn till den aktuella utvecklingen när det gäller forskning och utveckling inom bil- och bränsleområdet, utredningar i olika faser, regeringens beredning samt den pågående samverkan mellan regeringen och näringslivet angående utveckling inom fordonsområdet finner utskottet inte anledning att närmare gå in på samtliga spörsmål i de olika motionerna. I likhet med huvudlinjen i motionerna anser utskottet att ansträngningarna att finna miljöanpassade och ekonomiska lösningar på detta område bör fortsätta.

Här aktuella motionsyrkanden avstyrks med hänvisning till vad utskottet ovan anført.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel (m, fp, kd)

av Per Bill (m), Eva Flyborg (fp), Yvonne Ångström (fp), Anne-Marie Pålsson (m), Krister Hammarbergh (m) och Mikael Oscarsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2002/03: MJ377 yrkande 10, 2003/04:N284 och 2004/05: MJ368 yrkande 12 och avslår motionerna 2002/03: N295 yrkandena 1 och 2, 2003/04: MJ431 yrkande 13, 2003/04: N288 yrkande 11, 2003/04: N318, 2004/05: MJ501 yrkande 2, 2004/05: N225 och 2004/05: N307 yrkandena 19-21.

### *Ställningstagande*

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör vi följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som framgått av det föregående har frågeställningarna i motionerna ofta en koppling till skatte- eller miljömässiga regler. I riksdagen är det skatteutskottet respektive miljö- och jordbruksutskottet som hanterar dessa områden när det gäller lagstiftnings- och budgetfrågor. Näringsutskottets ansvarsområde gäller i första hand energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling. Vårt ställningstagande begränsas i första hand till dessa områden.

Vi ansluter oss väsentligen till de uppfattningar som framförs i motionerna 2002/03: MJ377 (kd), 2003/04: N284 (fp) och 2004/05: MJ368 (fp).

På sikt är målet att åstadkomma hållbara och effektiva kommunikationssystem, vilket bl.a. innebär att koldioxidutsläppen och användningen av fossila drivmedel inom transportsektorn kraftigt minskar.

Det är positivt att EU-länderna gör gemensam sak för att utveckla och främja omställningen till drivmedel med låga koldioxidutsläpp. EU:s direktiv om biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel är en grundpelare i detta sammanhang.

Som redovisats tidigare finns ett antal styrmedel bl.a. inom skatteområdet. Olika förslag angående beskattningen inom drivmedels- och fordonsområdet behandlas regelmässigt av skatteutskottet, senast i betänkande 2004/05: SkU23 från mars 2005. Såväl miljösynpunkter som försörjnings-

trygghet måste beaktas i detta sammanhang. Enligt vår uppfattning bör styrmedlen inte vara teknikfokuserade utan inriktade på resultaten. Styrmedlen får inte heller utformas så att de i praktiken stoppar eller bromsar en fortsatt teknikutveckling. Exempelvis får inte utvecklingen av fordon med alternativa bränslekällor stoppas genom en reglering till förmån för ett enda bränsleslag. Inom ramen för strikta miljökrav bör prioriteringen mellan olika energikällor och produktionsmetoder överlåtas åt medborgarna och företagen.

När det gäller den svenska politiken för fordonsdrift anser vi att systemet som skall styra mot en miljövänligare och effektivare trafik har blivit ett oöverskådligt lapptäcke av skatter och regler. När brister uppmärksammas startar nya utredningar och görs nya specialregler som inte hänger ihop med helheten. Följden har blivit ett otydligt regelverk som har stora brister, inte minst när det gäller styrmedlen mot miljövänligare och effektivare fordon och bränslen. Enligt vår mening bör hela området ses över.

Vi anser att det är angeläget att statsmakterna satsar på energiforskning och energiteknisk forskning. Forskningen på fordons- och drivmedelsområdet bör vara långsiktig, professionell och internationellt gångbar. Urvalet av forskningsprojekt bör ske på vetenskaplig grund. Eftersom det inte är möjligt att uttala vilket av de olika alternativen som på lång sikt blir den bästa lösningen ur miljö- och effektivitetssynpunkt bör insatserna kunna omfatta ett brett fält. Detta kan även ske genom Europagemensamma satsningar, såsom nu också har skett genom försöken med bränslecellsbusar.

Även möjligheterna för svensk industri på exportmarknaderna är avhängiga av en teknisk framförhållning. Fordonsindustrins betydelse för vårt land kan inte nog framhållas. Förutom att nära 400 000 personer är sysselsatta inom fordonsindustrin med kringnäringar uppgick värdet (netto) av exporten av bilar och bildelar till 48,4 miljarder kronor under år 2004. Sverige är i dag en ledande nation när det gäller utveckling av fordon. För att Sverige även i fortsättningen skall klara konkurrensen på världsmarknaden måste självklart forskningen kring bilar och drivmedel hålla en hög kvalitet. Det kan bedömas att marknaden för miljöfordon kommer att växa snabbt. Att ge fordonsindustrin bra förutsättningar att fortsätta utvecklas är alltså mycket väsentligt.

Med hänsyn till det anförda tillstyrks i det väsentliga nämnda motioner i berörda delar. Övriga här behandlade motioner avstyrks i motsvarande delar.

## **2. Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel (c)**

av Håkan Larsson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05: MJ501 yrkande 2 och 2004/05:N225 samt avslår motionerna 2002/03: MJ377 yrkande 10, 2002/03:N295 yrkandena 1 och 2, 2003/04: MJ431 yrkande 13, 2003/04:N284, 2003/04:N288 yrkande 11, 2003/04:N318, 2004/05: MJ368 yrkande 12 och 2004/05:N307 yrkandena 19-21.

### *Ställningstagande*

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör jag följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som framgått av det föregående har frågeställningarna i motionerna ofta en koppling till skatte- eller miljömässiga regler. I riksdagen är det skatteutskottet respektive miljö- och jordbruksutskottet som hanterar dessa områden när det gäller lagstiftnings- och budgetfrågor. Näringsutskottets ansvarsområde gäller i första hand energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling. Mitt ställningstagande begränsas i första hand till dessa områden.

På sikt är målet att åstadkomma miljövänliga och tillväxtskapande fordonsbränslen. Sveriges oljeberoende måste brytas och en utveckling mot framtidens bränslen skyndas på. En möjlighet är att efter ett visst årtal förbjuda försäljningen av nytillverkade fordon som enbart kan drivas av fossila bränslen.

Vidare ser jag särskilda fördelar med drivmedel som kan produceras lokalt, exempelvis från grödor på åkermark och i skog. Ett skäl är att det finns stor outnyttjad kapacitet på svenska åkrar och i svenska skogar, vilket bidrar till en inhemsk potential för etanoltillverkning. Ett annat skäl är att självförsörjning när det gäller drivmedel också skulle bidra till teknikutveckling, som i sin tur kan leda till exportmöjligheter. Synsättet inom såväl EU som Sverige utgår självklart från klimatsynpunkter, men jag anser att analysen måste vara bredare och inkludera importberoende och sysselsättning.

En mycket viktig punkt är att det krävs en ordentlig satsning på forskning och utveckling för att visa vägen i omställningsarbetet till ett hållbart transportsystem.

I övrigt vill jag hänvisa till Centerpartiets motion 2004/05: MJ370, vilken – när det gäller här berörda frågor – kommer att behandlas av miljö- och jordbruksutskottet i samband med beredningen av propositionen om svenska miljömål (prop. 2004/05:150) under hösten 2005.

Vidare instämmer jag till en del i de uppfattningar som framförs i motionerna 2004/05: MJ501 (c) och 2004/05: N225 (c). Aktuella yrkanden i dessa motioner tillstyrks delvis. Övriga här behandlade motioner avstyrks i motsvarande delar.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

*2002/03: MJ377 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om långsiktiga mål vad gäller nya bränslen och ny teknik.

*2002/03: N295 av Barbro Feltzing och Mona Jönsson (båda mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en översyn bör göras av reglerna för stöd till utveckling av vätgasfordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en utredning om stimulansbidrag eller skatteregler, som gynnar framtagning av alternativa drivmedel, såsom vätgas, kommer till stånd.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

*2003/04: MJ431 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om styrmedel och forskning om miljövänliga alternativa bränslen.

*2003/04: N284 av Eva Flyborg (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en politik för alternativa fordonsbränslen.

*2003/04: N288 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om forskningsinsatser vad gäller alternativ energi.

*2003/04: N318 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att lokalisera forsknings- och försöksverksamhet om vätgas till Gotland.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05: MJ368 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av forskning kring alternativa drivmedel för fordon.

*2004/05: MJ501 av Viviann Gerdin och Sven Bergström (båda c):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att främja utvecklingen av bränslesnåla fordon.

*2004/05: N225 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stimulera produktion av biogas med odlad gröda.

*2004/05: N307 av Peter Eriksson m.fl. (mp):*

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvecklingen bör skyndas på i fråga om förnybara motorbränslen och renare konventionella motorbränslen och bränslen för uppvärmning.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvecklingen bör skyndas på i fråga om bränslesnålare fordon.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fler alternativdrivmedel bör prövas och att regelverket bör vara mer flexibelt för att möjliggöra detta.