

## Motion till riksdagen 2005/06: MJ353

av **Barbro Feltzing (mp)**

# Vätgasdrivna fordon

*Motionen delad mellan flera utskott*

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att reglerna för vätgas som alternativt drivmedel bör belysas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att en utredning om stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av alternativa drivmedel, såsom vätgas, bör komma till stånd.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Yrkande 2 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

Very frankly, the auto industry would not have made all the progress it has without being forced to do it.

Robert Eaton, vd, Chrysler Automobiles

## En viktig konkurrensfördel är miljöanpassade fordon

Miljöanpassade fordon säljer utifrån tre skilda grunder:

- Kundens egen önskan att agera miljövänligt.
- Officiella upphandlare med miljökrav, t.ex. kommuner och statliga inrättningar.
- Lagkrav som stipulerar allt renare fordon.

En ny era för miljövänligare bilar börjar nu. Både efterfrågan för konsumenter och nya lagkrav har satt fart på utvecklingen av miljövänligare fordon. På vissa områden går det alldeles för långsamt. Det gäller framför allt alternativen till den gammaldags bensin- och dieselmotorn. På andra områden går utvecklingen snabbare framåt. Det beror på både teknisk utveckling och omvärldsfaktorer som ökade miljöavgifter och ett allmänt ökat miljömedvetande om att fossilbränslena nu måste upphöra.

Alternativ måste fram om miljökatastrofer skall undvikas i framtiden. Växthuseffekten är en tickande miljöbomb som vi kan se begynnande verkningar av runtom i världen.

Vid nya tekniska, miljövänliga landvinningar önskar vi att svensk industri skall ligga i täten. Det skapar god miljö här hemma, ökade exportinkomster och fler arbetstillfällen. Det gäller inte längre vilka som är snabbast eller störst. Den kampen blir allt mindre intressant. I stället gäller det steget in i den allt viktigare marknaden för miljövänliga bilar.

## Bränsleceller i personbilar är ett miljötekniskt genombrott

Vätgasdrivna personbilar är ur miljösynpunkt ett mycket bra alternativ till fossilbränsle. Speciella bränsleceller som drivs med vätgas och tankas med metanol, ur vilken vätgasen framställs, ger inga avgaser i form av kväveoxider, kolväten och ytterst lite koldioxid. Mercedes har byggt in ett komplett system i sin minsta modell och räknar med att den skall finnas på marknaden inom några år.

Våra svenska biltillverkare bör inte tappa i marknadsandelar genom att inte ligga steget före eller jämsides med övriga stora biltillverkare i världen.

## Fel! Okänt namn på

Den bränslecell som Mercedes använder är en s.k. kanadensisk Ballardcell. Bränslecells bilen är mer effektiv än även den mest effektiva dieselmotor. Verkningsgraden i hela systemet kan teoretiskt nå upp till 60 %. Verkningsgraden är nu 40 %, medan den i en förbränningsmotor ligger på 17–20 %. Inget buller uppstår då bränslecellen arbetar ljudlöst.

Man kan tanka metanol på en vanlig tankstation för bensin, och därmed väcks ett hopp om att en kapplöpning om framtidens bränsle kan börja, för miljöns och jordens framtids bästa. Drömmen om att en framtid med renare bilar skall bli verklighet inom några år är inte avlägsen.

Det unika med en bränslecells bil är att gaspedalen styr vätgasen direkt till bränslecellen. På två sekunder kan cellerna gå från 0 till 90 % av sin maximala kapacitet. När bilen bromsas återvinns energi, som lagras i ett mindre batteri och som försörjer andra elektriska funktioner i bilen.

En sådan här bränslecell är ett rullande kraftverk och kan därför komma att nyttjas till andra funktioner, t.ex. i en husvagn för att driva kök och liknande.

Problem med hur vätgas skall distribueras, tankas och lagras finns inte eftersom bilen tankas med metanol, ur vilken vätgasen tas. Bränsleceller för vätgasdrift prövas och finns också för bussar.

## USA-marknad

Kalifornien och andra USA-delstater, främst New York och Massachusetts, ställer krav på låga utsläpp, *zero-* respektive *ultralow emission vehicles*. Kraven har avradikaliserats efter påtryckningar från bilindustrin, men det kvarstår att tillverkarna till förra året skulle uppnå 10 % *zero emission*-bilar. Det innebär att det finns 700 000 ZEV i Kalifornien år 2010.

Delmålen 2 % 1998 och 5 % år 2001 har tonades ner, men det finns en stor flexibilitet i hur man som tillverkare kan uppfylla målen – t.ex. genom att visa att utsläppen över bilens hela livslängd, inkluderat energins framställning, blir lägre än för *zero emission*-kraven. Den som tidigare uppfyller delmålen kan tillgodoräkna sig detta längre fram, och kvoter kan handlas med mellan företagen. Kraven har redan gett en betydande utveckling av batterier och fordon.

För Volvo innebär Kaliforniens krav, med dagens försäljningsvolym, ca 2 000 nollutsläppsbilar. Därtill kommer bilarna för New York, Massachusetts och eventuellt Vermont. Att inte klara kraven innebär böter för tillverkaren, vilket kan betyda åtskilliga tusenlappar extra i försäljningspris. Saab är, liksom t.ex. BMW, en för liten tillverkare för att drabbas av kraven så direkt – indirekt kommer det dock att vara en självklar nackdel att inte kunna leva upp till nya kundkrav.

Fel! Okänt namn på

## EU-marknad

EU-kommissionen har nyligen föreslagit relativt stränga gränsvärden för bilers bränsleförbrukning från år 2005. Maximalt 120 gram koldioxid får släppas ut per kilometer, vilket motsvarar en bränsleförbrukning på 0,5 liter bensin per mil eller 0,45 liter diesel per mil. Vätgasdrivna bränslecellsbilar bör vara början på en lösning till minskade utsläpp. Daimler-Benz satsar på en kommersiell produktion av bränslecellssystem tillsammans med Ballard, och det antyds att år 2005 är startpunkt för kommersiell produktion. I loppet av en 20-årsperiod kommer bränsleceller att vara vanliga i fordon och konkurrera ut dagens fordon. Serieproduktionen bör komma i gång 2000–2010.

Flera medlemsländer har samma målsättning som kommissionen, men t.ex. Tyskland föreslår i stället att tillverkarna måste minska sin förbrukning med ett visst procenttal i stället för att alla nå samma nivå. Volvo har samma åsikt och säger sig vilja minska förbrukningen hos sin fordonspark med 25 % till år 2005.

## Svensk marknad

Sverige omfattas av EU:s kommande bestämmelser på området. Vi kan också i Sverige se samma utveckling som i Kalifornien, där miljöklassningen som påverkar bilens kostnad också blir ett allt viktigare kriterium i upphandling, inte minst från offentlig sektor. Det blir alltså en klar konkurrensnackdel att inte miljöanpassa sig.

## Övriga världen

Bilförsäljningen i Fjärran Östern ökar mycket snabbt, bl.a. i Kina. Sydamerika spås bli en allt viktigare marknad för bilar, inte minst med frihandelsavtalet Mercosur. I år säljs ca 6 miljoner bilar i Asien, Latinamerika och Östeuropa. Om några decennier räknar man med att försäljningen är 30 miljoner bilar. När dessa marknader ökar, är det främst med efterfrågan på relativt små och energisnåla bilar. Några av de nya marknaderna kommer också att ställa relativt höga miljökrav, kanske främst gällande förnybara bränslen. Detta beror till stor del på det oljebaserade utlandsberoendet som dessa länder vill ifrån.

## Vätgas som alternativt drivmedel

Att erbjuda bilar som drivs på förnybara energislag kommer att bli en konkurrens fördel. Såväl svenska kommunikationskommittén och Alternativbränsle-

**Fel! Okänt namn på**

utredningen som utländska utredningar slår fast att bensin och diesel stegvis måste bytas mot förnybara bränslen. Vätgas som alternativt drivmedel togs inte med i Alternativbränsleutredningen, vilket var en stor brist. Vätgasen som alternativbränsle bör belysas, eftersom beroendet av fossilbränsle måste minskas och därmed också alla utsläpp som skadar värmebalansen på jorden.

## Statens roll

Det svenska kostnadsläget är tillräckligt positivt för att gynna svensk produktion av mer miljömässiga bilar. Staten kan stimulera fram fordon som är mer miljöanpassade än andra. Detta har staten också gjort, med skatterabatter för katalysatorrenade bilar under en övergångsperiod innan katalysatorn blev lagkrav.

Sedan följde miljöklassningen av fordon, som med sina fel och brister ändå är ett styrmedel för att gynna miljömässigt bättre fordon. Olika stimulansåtgärder för elbilar finns också. En översyn bör göras för att se över reglerna för stöd till utveckling av vätgasfordon inom Nutek och klargöra vad det är som hindrar framväxten av vätgasfordon.

Ett stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av ett alternativt drivmedel, såsom vätgas, bör utredas. Lagstiftningen bör ses över så att den inte sätter käppar i hjulet för vätgasfordon.

Stockholm den 2 oktober 2005

*Barbro Feltzing (mp)*