

## Motion till riksdagen 2008/09:N441

av **Ulf Holm m.fl. (mp)**

# Miljöforskning för fordonsindustri

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda det statliga stödet till miljöforskning för fordonsindustrin.

## Motivering

I Dagens Nyheter kunde man nyligen, den 4 oktober 2008, läsa:

Svenska bilar har varit för långsamma med att anpassa sig till de nya miljökrav som ställs, tycker näringsminister Maud Olofsson. I ett krismöte med svenska biltillverkare på bilmässan i Paris utlovade hon 450 miljoner kronor om året till fordonsforskning.

Det var inte första gången. En dryg månad tidigare, den 28 augusti 2008, kunde man i Göteborgsposten läsa om ett nytt Trollhättepaket:

Näringsminister Maud Olofsson lovar att det kommer att bli ett nytt Trollhättepaket för bilindustrin de kommande fyra åren – – – 2009 och fyra år framåt satsar staten 4,6 miljarder kronor på de så kallade strategiska områdena inom forskning och innovation – det vill säga teknik, miljö och medicin. De senaste tre åren har fordonsindustrin fått 450 miljoner kronor per år från staten – – – Det blir minst lika mycket pengar de kommande fyra åren.

Det var inte heller första gången. Programmet för fordonsforskning (PFF) etablerades redan 1994 med det uttalade syftet att underlätta samverkan mellan fordonsindustrin och berörda myndigheter. En del av programmet är Fordonsforskningsprogrammet (ffp). Dess syfte anges vara att stärka den internationella konkurrenskraften hos den svenska fordonsindustrin. Detta sker genom att stöd lämnas till fordonsteknisk forskning på utvalda områden. Prioriterade områden är säkerhet, miljö och kostnad/kvalitet.

Fel! Okänt namn på

År 2000 inrättades samverkansprogrammet Gröna Bilen 1. Dess mål var enligt Vinnovas hemsida ”att genom forskning och utveckling få fram mer miljöanpassad fordonsteknik som kan byggas in i framtida produkter och ge dessa bättre miljöegenskaper och därmed konkurrenskraft”. Programperioden var 2000–2007 och statens bidrag var 545 miljoner kronor.

Gröna Bilen 1 har följts av Gröna Bilen 2. Programmets syfte är enligt Vinnovas hemsida ”att främja utvecklingen i Sverige av mer miljöanpassad teknik så att den svenska fordonsindustrins tillväxt och konkurrenskraft på sikt främjas”.

Det verkar vara ett mönster att när fordonstillverkning hotas eller läggs ner satsar staten på miljöforskning. Ett syfte kan antas vara att rädda kvar jobben inom produktionen. Det underförstådda budskapet är att forskning säkrar jobbets framtid. Med facit i hand kan man konstatera att det inte blivit så. Visserligen kan det vara så, att tillverkningen hade minskat ännu mer utan stödet. Det skulle i så fall behöva utvärderas. I värsta fall har det statliga stödet enbart subventionerat vissa multinationella biltillverkares utvecklingskostnader och lett till några jobb i Sverige för forskare och ingenjörer.

Frågan är om inte en mer krävande miljöpolitik från statens sida hade betytt mer för miljöanpassningen av produkterna och tryggare jobb.

Uppenbart är, hur som helst, att trots omfattande statliga satsningar på forskning om fordon och miljö, så har de svenska biltillverkarna varit långsamma med att anpassa sig till miljökraven, vilket också näringsministern kunnat konstatera. Frågan är varför. Varför leder inte miljöforskningen till att det tillverkas mer miljöanpassade bilar i Sverige? Sådan tillverkning hade ju kunnat öka chanserna för att tillverkningen också fortsätter här. Vilka brister eller bromsklossar finns inom det statliga stödsystemet, forskningen, företagen? Behövs tydligare krav på att forskningen i högre utsträckning blir produktinriktad? Behövs krav på att forskningsresultat faktiskt tillämpas i produktutvecklingen?

Regeringen bör utreda de statliga stöden utifrån varför det inte lett till mer miljöanpassade produkter och tryggare jobb i tillverkningsindustrin i Sverige och hur stödformerna kan förbättras.

Stockholm den 7 oktober 2008

*Ulf Holm (mp)*

*Tina Ehn (mp)*

*Peter Rådberg (mp)*