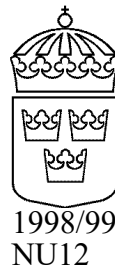


Näringsutskottets betänkande

1998/99:NU12

Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel



Ärendet

I detta betänkande behandlas fem motioner från den allmänna motionstiden med yrkanden om utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel.

Sammanfattning

Utskottet avstyrker samtliga motioner i betänkandet. I allt väsentligt vill dock utskottet ansluta sig till de ambitioner som ligger bakom motionärernas förslag i syfte att få till stånd miljöanpassad bildrift. Utskottet välkomnar det nya samverkansprogrammet mellan staten och den svenska bilindustrin, vilket syftar till god miljö och ökad tillväxt. Enligt utskottets uppfattning finns det anledning att särskilt uppmärksamma underleverantörerna till bilföretagen, inte minst när det gäller utbildning och kompetensförsörjning. Beträffande bil- och bränslefrågor i samband med transportpolitik respektive skattepolitik hänvisar utskottet till att det är trafikutskottet respektive skatteutskottet som behandlar dessa frågor.

Motionerna

1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) såvitt gäller yrkandena att riksdagen

16. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den miljövänliga bilen,

20. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en redogörelse för den inhemska bilproduktionens villkor med relevanta jämförelsetal,

44. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning för att sänka produktionskostnaderna för biobaserade drivmedel, som till exempel etanol baserad på cellulosahaltiga råvaror,

45. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning för att sänka fordonens bränsleförbrukning.

1998/99:MJ605 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) såvitt gäller yrkandena att riksdagen

2. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning för att sänka produktionskostnaderna för biobaserade drivmedel,

3. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning för att sänka fordonens bränsleförbrukning,

4. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av fortsatta och förstärkta forskningsinsatser för utvecklandet av drivsystem för fordon som baseras på vätgas,

5. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att underlätta introduktionen av vätgas som drivmedel inom befintliga regelverk,

6. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en kompletterande utredning om vätgas som alternativbränsle,

1998/99:N235 av Carina Hägg och Martin Nilsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att involvera de små underleverantörerna i arbetet med att utveckla miljövänliga bilar.

1998/99:N302 av Barbro Johansson m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen

1. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att reglerna för vätgas som alternativt drivmedel bör belysas,

2. hos regeringen begär att en utredning om stimulansbidrag eller skatte regler som gynnar framtagning av alternativa drivmedel, såsom vätgas, kommer till stånd.

1998/99:N317 av Marianne Jönsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatt utveckling och stöd av biobaserade drivmedel.

Utskottet

Motionerna

I motion 1998/99:N235 (s) sägs att en dialog mellan regeringen och den svenska bilindustrin samt en satsning på ekologiskt ansvar utgör en positiv och samtidigt nödvändig utveckling i en tid då den svenska bilindustrin upplever stora utmaningar. Personalen hos de svenska fordonstillverkarna och deras underleverantörer uppgår till ca 185 000 personer. Motionärerna känner oro för de små underleverantörerna till bilindustrin. Den utveckling som pågår innebär att en bil inte längre består av ett antal komponenter utan av moduler, som köps in av storskaliga företag helt nära slutmonteringsfabriken. Därför framhåller motionärerna vikten av att de små leverantörerna involveras i arbetet med att utveckla miljövänliga bilar, t.ex. genom nätverk.

Regering och riksdag har uttalat att utsläppen av koldioxid måste minska, men detta är svårt så länge bilarna drivs med fossila bränslen, anför det i motion 1998/99:N317 (s). Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) biodrivmedelsprogram avslutades år 1997. Emellertid bör verksamheten med forskning, utveckling och demonstration av fordon med drivmedel som ren etanol, blandbränsle och biogas fortsätta inom KFB:s ram, sägs det. Medelsbehovet uppgår enligt motionären till samma belopp som ursprungligen anslogs till programmet, dvs. 30 miljoner kronor per år.

Miljöbilen måste bli en självklarhet i framtidens samhälle, anser motionärerna bakom motion 1998/99:T223 (kd). Ett realistiskt mål enligt motionärerna är en bränsleförbrukning på ca 0,3 liter per mil för en stor familjebil. Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) och Försvarets forskningsanstalt (FOA), som förfogar över spjutspetsteknik på området, bör ges direktiv att utvärdera vilka möjligheter till tekniköverföring som finns. Därefter bör ett samarbetsprojekt med fordonsindustrin inledas.

Den inhemska bilproduktionen är av största vikt, anser motionärerna vidare. Regeringen borde därför inom ramen för budgetpropositionen redovisa den inhemska bilproduktionens villkor jämfört med andra länders produktion. Relevanta jämförelsetal rörande kostnadsläge, marknadsfaktorer och andra konkurrensfaktorer bör tas fram och redovisas.

Motionärerna anser att forskning för att sänka produktionskostnaderna för biobaserade drivmedel bör prioriteras. Ett exempel är etanol baserad på cellulosahaltiga råvaror. Tillsammans med övrig produktion av biobränslen skulle denna produktion vara särskilt väl anpassad till svenska förhållanden. Forskningen för att sänka fordonens bränsleförbrukning bör vara högt prioriterad. Bilindustrins åtagande att sänka bränsleförbrukningen med 25 % till år 2005 är ett steg på väg, men målsättningen är att nå fram till konkurrenskraftiga motorer med en bränsleförbrukning på 0,3 liter per mil.

I motion 1998/99: MJ605 (kd) framhålls att det är angeläget med forskning om hur man skall kunna förverkliga målet att minst hälften av alla bilar år 2010 drivs med annat än fossila bränslen. Motionärerna anser att samhället bör prioritera forskning som kan leda till sänkta produktionskostnader för biobaserade drivmedel som till exempel etanol baserad på cellulosahaltiga råvaror. Forskningen för att sänka fordonens bränsleförbrukning bör vara högt prioriterad. Målet är en bränsleförbrukning på 0,3 liter per mil, vilket verksamt skulle bidra till att sänka koldioxidutsläppen.

Ett område med stor forskningspotential enligt motionärerna är vätgasdrivna bilar. Vätgas kan användas som bilbränsle på flera sätt, nämligen dels i en förbränningsmotor, dels genom att omvandla vätgas till elenergi i bränsleceller som i sin tur driver elmotorer i fordonet. Den stora utmaningen enligt motionärerna ligger i att lagra vätgasen i bilen på ett säkert sätt. Mot bakgrund av att lösningar snarast måste komma fram för att minska koldioxidutsläppen är det angeläget att forskningen och utvecklingsarbetet kring vätgasdrivna fordon får en mer framskjuten plats i forskarsamhället, hävdar motionärerna. Regelverken måste utformas på ett sådant sätt att möjligheterna kan tillvaratas. Eftersom Alternativbränsleutredningen (SOU 1996:184) underlät att studera förutsättningarna för vätgas bör den nu i efterskott kompletteras med en genomgång av läget för vätgasen och dess möjliga utvecklingspotential. Enligt motionärerna är det angeläget att regeringen aktivt verkar för introduktionen av vätgastekniken.

Vätgasdrivna personbilar är ur miljösynpunkt ett mycket bra alternativ till fossilbränsle, är budskapet i motion 1998/99:N302 (mp). De svenska tillverkarna bör inte förlora marknadsandelar genom att inte ligga steget före eller jämsides med övriga stora biltillverkare i världen. Att erbjuda bilar som drivs på förnyelsebara energislag kommer enligt motionärerna att bli en konkurrens fördel. Därför bör en översyn göras av Statens energimyndighets regler

för stöd till utveckling av vätgasfordon. Vidare menar motionärerna att framtagning av alternativa drivmedel, såsom vätgas, bör gynnas genom ekonomiska stimulanser.

Vissa kompletterande uppgifter

Tidigare riksdagsbehandling

Näringsutskottet behandlade i mars 1998 motioner på bil- och drivmedelsområdet, som delvis var likartade med de här aktuella motionerna. Utskottet anförde i betänkande 1997/98:NU8 att utskottet i allt väsentligt anslöt sig till de ambitioner som låg bakom motionärernas förslag om insatser för att få till stånd en ökad användning av alternativa bränslen. I betänkandet beskrevs bl.a. det omfattande utvecklingsarbete som från statens sida administreras av Statens energimyndighet och NUTEK m.fl. Det nämndes att ett stort antal projekt genomförs i samarbete med industrin. Utskottet avvisade därför den kritik som i motionerna riktats mot att bl.a. statens ansträngningar på det energitekniska området var otillräckliga jämfört med internationella förhållanden. I fråga om vätgasen ansåg utskottet att bara en bred internationell samverkan, kanske organiserad i nätverk mellan universitet och industriföretag, förmår tillhandahålla de nödvändiga och avgörande resurserna för att kunna realisera vätgasens potential i ny förbränningsteknik och i bränsleceller. Här kommer t.ex. det europeiska forskningsarbetet i EU:s femte ramprogram att ha stor betydelse, nämnde utskottet. Vad gäller alternativa drivmedel i övrigt – t.ex. metanol, etanol och biogas – hänvisade näringsutskottet till att dessa frågeställningar skulle komma att behandlas i de trafik- och miljöpolitiska propositionerna som regeringen hade aviserat till våren 1998.

Riksdagen behandlade senare under våren 1998 den transportpolitiska propositionen och ställde sig därvid bakom att det övergripande målet bör vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10). Transportsystemets energiförsörjning på lång sikt måste grundas på förnybar energi, anförde trafikutskottet.

Trafikutskottet och skatteutskottet har nyligen i betänkanden behandlat frågor i samband med fordonsbränslen.

Trafikutskottet konstaterade att den nya transportpolitikens utgångspunkter väl överensstämmer med syftet bakom de motionsyrkanden som väckts om att fossila bränslen successivt skall fasas ut och ersättas av förnybara bränslen (1998/99:TU8 s. 23). Regeringen skall årligen i samband med budgetpropositionen redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen uppfyllts, erinrade trafikutskottet om och förutsatte att även insatserna för att utveckla och introducera mer miljövänliga bränslen skall ingå i denna redovisning. I en reservation (v, kd, c, fp) uppmanades regeringen att för riksdagen redovisa en strategi för hur fossila bränslen successivt kan fasas ut och ersättas med förnybara bränslen.

Skatteutskottet ansåg att en fortsatt introduktion av biobränslen för fordonsdrift är angelägen. Introduktionen bör dock – som regeringen anfört – av

samhällsekonomiska och statsfinansiella skäl ske i den takt som är möjlig och lämplig, sades det i skatteutskottets betänkande (1998/99:SkU13 s. 17). I reservationer (m; kd; c) framfördes olika krav på lättnader i beskattningen av miljöanpassade bränslen.

Miljö- och jordbruksutskottet har i sitt betänkande 1998/99:MJU6 från mars 1999 behandlat en proposition om svenska miljömål (prop. 1997/98:145). I propositionen (s. 281) gör regeringen bedömningen att en fortsatt introduktion av biobränslen för fordonsdrift är angelägen men bör ske i den takt som är möjlig och lämplig. Användning av etanol, såväl i ren form som för inblandning i bensin eller dieselolja, och av biogas bör stödjas. Vidare nämns i propositionen att en särskild utredare har fått i uppdrag att lämna ett förslag till ett samverkansprojekt, som skall bidra till att främja en kostnads-effektiv utveckling av produktion, distribution och användning av biogas för fordonsdrift. Skattenedsättning för pilotprojekt bör fortsättningsvis ges för vissa alternativa drivmedel, främst enligt de riktlinjer som redovisats i 1998 års budgetproposition.

Miljö- och jordbruksutskottet understryker i det nämnda betänkandet (s. 122) att trafiken är en av de främsta orsakerna till många av dagens miljöproblem. Enligt miljö- och jordbruksutskottet föreligger en betydande samstämmighet mellan å ena sidan vad riksdagen och regeringen uttalat när det gäller inriktningen av transportsystemets energiförsörjning och å andra sidan synpunkterna i de behandlade motionerna om att det är angeläget att fossila bränslen successivt fasas ut och att arbetet drivs vidare mot att introducera förnybara bränslen. Miljö- och jordbruksutskottet förutsatte att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till åtgärder för att skynda på introduktionen av förnybara fordonsbränslen. I en reservation (c) anfördes att en nollvision bör införas för fossila bränslen.

För budgetåret 1999 har riksdagen (prop. 1998/99:1, bet. 1998/99:NU3) inom utgiftsområde 21 Energi anvisat 398 miljoner kronor för energiforskning. Anslaget disponeras för bidrag till stöd för forskning och utveckling på energiområdet. Kommunikationsforskningsberedningen, Statens energimyndighet och vissa forskningsråd disponerar delar av anslaget. Inom utgiftsområdet anslogs vidare 230 miljoner kronor för introduktion av ny energiteknik. Anslaget disponeras för att främja utvecklingen av teknik baserad på förnybara energislag och effektiv energianvändning i industriella processer i försöks- eller fullskaleanläggningar.

EU

I slutet av år 1998 enades miljöministrarna i EU om en gemensam ståndpunkt kring ett direktiv (direktivförslag KOM(98)489) om en konsumentupplysning till blivande bilägare. För att dessa skall kunna välja den mest miljövänliga bilen skall de få information om bilens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Enligt den nya regeln skall alla nya bilar på ett försäljningsställe vara försedda med en väl synlig bränsleekonomimärkning – uppgifter om bilens bränsleförbrukning och de genomsnittliga koldioxidutsläppen. Dessutom måste även annonsering för en bil innehålla denna information.

Enligt EU (Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG) skall alla nya fordon med dieselmotor och alla lätta bilar med bensinmotor ha ett avgastypgodkännande. För övriga alternativ saknas i dag bestämmelser om typgodkännande för avgasutsläpp. Inom EU pågår ett arbete som syftar till s.k. bränsleneutrala avgaskrav. I det tidigare nämnda betänkandet från miljö- och jordbruksutskottet framhåller detta utskott, med instämmande i regeringens uppfattning, att Sverige bör vara pådrivande i detta arbete, bl.a. när det gäller att utvidga kraven till att gälla även alternativa drivmedel (bet. 1998/99: MJU6 s. 123).

När det gäller åtgärder för att genom energieffektivisering minska koldioxidutsläppen från nya bilar har EU:s miljöministrar vid ett möte i juni 1996 enats om ett mål om minskad bränsleförbrukning hos nya bilar till i genomsnitt 0,5 liter per mil för bensindrivna bilar och 0,45 liter per mil för dieseldrivna bilar till i första hand år 2005. I oktober 1998 enades EU:s miljöministrar om att anta den europeiska biltillverkarföreningens (ACEA) åtagande om att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar (KOM/98/495). Det innebär en minskning med i genomsnitt 25 % till år 2008 jämfört med år 1995. Koldioxidutsläppen från nya personbilar skall i genomsnitt minska till 140 g per km till år 2008, vilket motsvarar en bränsleförbrukning på 0,57 liter per mil. (Bilföretagen i Sverige hade redan tidigare gjort ett frivilligt åtagande av samma slag.)

Vidare kan det erinras om EU:s femte ramprogram för forskning och utveckling, som trädde i kraft den 1 januari 1999. Ramprogrammet består av fyra tematiska program, nämligen Livskvalitet och förvaltning av levande resurser, Informationssamhället, Konkurrenskraftig och hållbar tillväxt samt Energi, miljö och hållbar utveckling. Forskning som avser landtransporter – bil, buss, lastbil och järnväg – blev högt prioriterad och fick i rådets beslut betydligt mer utrymme än i kommissionens ursprungliga förslag.

Kommunikationsforskningsberedningen

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) har till uppgift att planera, initiera, stödja och samordna övergripande kommunikationspolitiskt motiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet (FUD). KFB skall också svara för information och dokumentation inom forskningsområdet.

Konkret arbetar KFB med att utveckla, demonstrera och utvärdera de nya tekniker som på sikt kan komma att ersätta de systemlösningar som nu finns inom området fordon och drivmedel. KFB finansierar forskning både kring vilka möjligheter det finns att införa de nya alternativen och vilka effekter man kan uppnå med de olika nya teknikerna. KFB:s el- och hybridfordonsprogram löper t.o.m. år 2000 och syftar till att ge svar på frågan om möjligheten att introducera el- och hybridfordon. För att också få konkreta erfarenheter inriktas programmet till stor del på praktiska, fullskaliga demonstrationer. Därtill utförs utvärderingar samt forskning och studier kring villkoren för en storskalig introduktion av el- och hybridfordon.

Programmet för biobaserade drivmedel, som avslutades i december 1997, har bl.a. avsett drift och utveckling av fordon och motorer samt anpassning

och distribution av drivmedel. Erfarenheterna av båda dessa program är enligt KFB att det inte är fråga om att välja en gång för alla bland några få alternativ utan en process på minst tio år under vilken olika tekniker och drivmedel kommer att utvecklas och vägas mot varandra.

Enligt riksdagens beslut (prop. 1998/99:1, bet. 1998/99:TU1) kommer KFB (fr.o.m. år 1999) att få sitt ramanslag utökat med 20 miljoner kronor per år. Syftet med utökningen är att möjliggöra fortsatta insatser i form av systemdemonstrationer av miljöanpassade transporter, forskning om förut-sättningarna att ställa om transporter och kommunikationer till en bättre hushållning med energi- och naturresurser samt uppföljning av erfarenheter-na från de pilotprojekt som KFB medfinansierar.

KFB verkar också för en internationalisering av den svenska kommunikationsforskningen. Huvudsatsningen ligger på det direkta FUD-samarbetet, där EU-projekten utgör den stora delen. KFB har engagerat sig i EU:s transport- och telematikforskning och har bl.a. beslutat om nationell kompletteringsfi-nansiering av ett 40-tal projekt.

Till KFB har knutits ett vetenskapligt råd, där välrenommerade personer från olika länder ingår. Rådet skall bistå KFB med råd och synpunkter på forskningens internationella anknytning och uppföljning av forskningens kvalitet.

Statens energimyndighet

Energimyndigheten har (med start i NUTEK) bedrivit teknikupphandlingar för el- och elhybridfordon. De teknikupphandlingar som genomförts har resulterat i att ca 150 Renault Clio Electrique och 90 Citroën Berling Elec-trique nu finns i Sverige. Under det senaste året har priset minskat på dessa fordon och de är i dag bara ca 10–20 % dyrare i inköp jämfört med motsva-rande bensindrivna fordon. Eftersom köparen hyr batteriet i stället för att köpa det, uppstår inte stora kostnader för köparen om batteriet havererar.

Inom projektet Miljöanpassat kontor har riktlinjer för miljöanpassad upp-handling av fordon, bränslen, hyrbilar, godstransporter, budtjänster, service och underhåll av fordon tagits fram i samarbete mellan Energimyndigheten, Tjänstemännens Centralorganisation och Naturskyddsföreningen. Flera stora upphandlare, bl.a. Telia AB, använder i dag detta material.

Enligt Energimyndighetens verksamhetsplanering pågår eller initieras föl-jande projekt under år 1999.

- Ett inslag i 1997 års energipolitiska beslut (prop. 1996/97:84, bet. 1996/97:NU12) var att forsknings- och utvecklingsinsatserna intensifieras för att sänka produktionskostnaderna för etanol baserad på skogsråvara. För detta ändamål beslutades att 210 miljoner kronor skulle anvisas under en sjuårsperiod, dvs. en årlig budget på 30 miljoner kronor under åren 1998–2004.
- El- och hybridfordon. Målet är att nå ett långsiktigt hållbart transportsy-stem. Inriktningen är bl.a. att höja den totala verkningsgraden i fordonets elektriska drivsystem och att sänka kostnaderna för delsystem och kompo-nenter. Programmets totala budget uppgår till 24 miljoner kronor under pe-rioden juli 1996–juni 1999.

- Kompetenscentrum–Förbränningsmotorteknik (Combustion Engine Research Center, CERC). Målet är att minska förbränningsmotorers miljöpåverkan och bränsleförbrukning. Budgeten uppgår till 69 miljoner kronor för perioden juli 1997– juni 2000.
- Grundläggande förbränning och energiomvandling (planerat).
- Vepsilon (planerat). Energimyndigheten har tillsammans med Programrådet för fordonsforskning och SAAB Automobile beslutat genomföra ett forskningsprogram kring ottomotorer med variabel kompression (=Vepsilon). Målet är att öka verkningsgraden, minska utsläppen och öka bränsleeffektiviteten hos förbränningsmotorer med hjälp av teknik för variabel kompression.
- Samverkan med fordonsindustri (planerat).
- Bränslecellsbaserade drivsystem för fordon och farkoster (planerat).
- Drivmedel som vätgas, biogas m.m. (planerat).

Vidare deltar Sverige genom Energimyndigheten i olika internationella program inom ramen för International Energy Agency (IEA). Bland annat finns projekten Hybrid Electric Vehicles och Advanced Motor Fuels. Även på området vätgas i bränsleceller har Sverige viss forskning knuten till IEA-samarbetet.

Närings- och teknikutvecklingsverket

Närings- och teknikutvecklingsverkets (NUTEK) tidigare verksamhet på energiområdet har i huvudsak överförs till Energimyndigheten den 1 januari 1998.

Forskningsinsatserna inom fordonsforskningsprogrammet syftar till att stärka den internationella konkurrenskraften hos den svenska fordonsindustrin. Programmet avser främst säkerhets-, tillförlitlighets-, miljö- och energi-egenskaper hos fordonsindustrins produkter. Bakgrunden är att staten, fordonsindustrin (underleverantörerna representeras av Svenska Fordons Komponent Gruppen) och de fyra myndigheterna KFB, Statens naturvårdsverk, Vägverket och NUTEK ingick ett avtal i april 1994 om ett fordonstekniskt program. Efter sitt bildande deltar även Energimyndigheten i detta arbete. Programmet omfattade 60 miljoner kronor per år, vilket finansierats till lika del av staten och industrin. I maj 1997 förlängdes avtalet på samma villkor med ytterligare fem år, dvs. det kommer att pågå till utgången av år 2001. För forskningsprogrammets genomförande svarar ett självständigt programråd, som administreras av NUTEK. Programrådets andra uppgift är att verka för samråd och samverkan avseende den forskningsverksamhet inom det fordonstekniska området som de i programmet medverkande myndigheterna självständigt ansvarar för.

Den internationella konkurrenskraften skall stärkas genom att fordonsteknisk forskning på utvalda områden stöds så att det skapas dels en kompetens- och rekryteringsbas på högsta nivå, dels forskningsresultat som kan användas av de medverkande företagen. Därigenom ökar möjligheten för fordonsindustrin och dess underleverantörer att utvecklas i Sverige, påpekar NUTEK.

I april 1998 beslutade regeringen att tillsätta en utredning (särskild utredare: f.d. generaldirektören Svante Englund) med uppdrag att lämna ett förslag på ett projekt som skall bidra till att främja en kostnadseffektiv utveckling av produktion, distribution och användning av biogas för fordonsdrift.

I mars 1999 avlämnade utredaren betänkandet Biogas som fordonsbränsle (SOU 1998:157). Sammanfattningsvis har utredningen kommit fram till att konkurrenssituationen för biogas i förhållande till andra fordonsbränslen, främst bensin/diesel, är sådan att biogas som fordonsbränsle inte under överskådlig tid generellt kan förväntas bli ett realistiskt alternativ.

Biogas från avloppsreningsverk kan enligt utredaren konkurrera med samtliga bränslen inom uppvärmningssektorn och, om förädlings- och distributionskostnaden är tillräckligt låg, även med bensin. Endast under mycket gynnsamma förutsättningar – t.ex. orter med en avloppsreningsanläggning som har att ta vara på en stor mängd avlopp och/eller stora mängder industriavfall, som anläggningen kan ta betalt för att ta emot – kan det tänkas bli ekonomiskt realistiskt att framställa biogas för fordonsdrift. Tillgången på råvaror i övrigt är för närvarande alltför begränsad eller kostsam att hämta in till biogasanläggningarna.

Beträffande kunderna är utredningen av den uppfattningen att det finns tillräckligt många presumtiva kunder som är villiga att acceptera något högre kostnader och minskad bekvämlighet för att äga och köra en biogasbil, förutsatt att leveranssäkerheten när det gäller biogas är minst lika god som för bensin och diesel. Den minskade bekvämligheten består av minskad rörlighet, färre tankstationer och minskat last- och bagageutrymme.

Det är framför allt kostnaderna för rening, transport och distribution samt kostnaderna för leveranssäkerhet som inte kan täckas av de intäkter som användning av biogas för fordonsdrift ger, säger utredningen. De höga fasta kostnaderna i distributionsledet kräver stora volymer – enligt utredningens beräkningar ca 40 GWh – för att få ned enhetskostnaden. Befintlig stadsgas- eller naturgasledning skulle kunna sänka kostnaderna, men detta är en fråga som bör utredas vidare.

Få anläggningar kan påräkna intäkter som täcker verksamhetens rörliga kostnader. Därför måste permanenta driftunderskott täckas huvudsakligen med kommunala medel. Om biogasen skall introduceras som ett fordonsbränsle skulle det krävas ett långsiktigt och varaktigt tillskott av skattemedel, som går utöver den konkurrensfördel som befrielse från energi- och miljöskatter ger.

Enligt utredningen kan biogas som fordonsbränsle tänkas komma till användning på vissa orter som ett "nischbränsle" främst för tunga lokala/kommunala dieseldrivna fordonsflottor som bussar, distributionsbilar, arbetsfordon och andra fordon som används inom ett begränsat geografiskt område. Där är också de största miljövinsterna att hämta. Tre orter har av utredningen bedömts som lämpliga för ett samverkansprojekt, nämligen Stockholm, Göteborg och Linköping. Den närmare uppläggningsplaneringen av projektet, inklusive kostnaderna för det, bör fastställas i överläggningar mellan staten och respektive kommun, anser utredningen. (Särskilda yttranden till

Vätgas som drivmedel för bilar

Utvecklingen av vätgas och bränsleceller för fordonsdrift befinner sig fortfarande på forsknings- och teknikutvecklingsstadiet. Viss information antyder dock att den forskning som bedrivits i bl.a. Förenta staterna börjar ge resultat. Det är i första hand de stora bilföretagen som finansierar och bedriver utvecklingsarbetet. Mercedes och Toyota presenterade bilmodeller med bränsleceller redan hösten 1997. Även Opel har visat upp en bilmodell med bränsleceller. Det kan nämnas att företagen Daimler/Chrysler, Ford och det kanadensiska företaget Ballard, som utvecklar bränsleceller, har startat ett samarbete för att utveckla bränslecellsfordon. Vidare har General Motors och Toyota nyligen offentliggjort att de skall samarbeta när det gäller den tekniska utvecklingen av el-, hybrid- och bränslecellsbilar.

I ett två år långt fälttest i Vancouver och Chicago körs bussar, som utrustats av Ballard med vätgastankar på taket. I pressmeddelanden har informerats om att ett demonstrationsprojekt med bränslecellsdrivna personbilar och bussar kommer att startas i Kalifornien. Ett 50-tal bränslecellsfordon beräknas komma ut i drift under åren 2000–2003. Deltagare i projektet är, förutom Ballard, delstaten Kalifornien, bilföretagen Daimler/Chrysler och Ford samt två energiföretag.

I början av år 1999 meddelades att ett isländskt konsortium – Vistorka (Ecoenergy Ltd) – har gått in i ett joint-venture med Daimler/Chrysler, Norsk Hydro och Royal Dutch/Shell för att utveckla bränsleceller och vätgasdrivning. Även Islands universitet är med i satsningen. Enligt pressmeddelandet kan busstrafiken i Reykjavik bli först med bränslecellsfordon. Slutmålet är att ställa om både offentlig och privat trafik (inklusive fiskerfartyg) på Island. Projektet kommer också att omfatta satsningar på effektiv produktion, lagring och distribution av vätgas och väterika energibärare. Överenskommelsen undertecknades av företagen i närvaro av den isländske miljöministern. En arbetsplan väntas enligt uppgift kunna redovisas i juni 1999.

Även i Sverige pågår forsknings- och utvecklingsarbete inom vätgasområdet. Dels pågår forskning inom de olika universiteten och tekniska högskolorna, dels pågår ett program inom ramen för MISTRA (Stiftelsen för Miljöstrategisk forskning). MISTRA:s program Batterier och bränsleceller för en bättre miljö finansieras av MISTRA och svensk industri (Ericsson, Volvo m.fl.). Budgeten för perioden 1997–2001 uppgår till 54 miljoner kronor från MISTRA och 40 miljoner kronor från näringslivet. Användningsområdet är bl.a. fordon. Enligt årsrapporten för år 1998 för detta program är det viktigt att en helhetssyn läggs på de ingående forskningsprojekten. Efter MISTRA-programmets slut bör det enligt årsrapporten finnas en möjlighet att testa ett bränslecellssystem. Den svenska forskningen har en unik bredd, från övergripande miljö- och systemstudier och praktiska komponentkaraktiseringar på användarnivå till "molekylskrädderi" på grundläggande vetenskaplig nivå. Bredden har bl.a. den fördelen att den ökar intresset från industrin, vilket är

ett mål med programmet, sägs det i årsrapporten. Huvuddelen av MISTRA:s forskningsprogram utförs på universitet och högskolor.

I årsrapporten nämns också att det inom MISTRA-programmet genomförs s.k. livscykelanalyser för att få en helhetsbedömning av bränslecellen, dvs. analyser av vad som händer vid tillverkning, drift och skrotning.

Ytterligare satsningar på bränslecellssystem är föreslagna inom ramen för statens och bilindustrins samverkansprojekt, vilket redovisas i det följande.

Samverkansprogram mellan staten och svensk bilindustri

Statsminister Göran Persson sade i sin regeringsförklaring den 6 oktober 1998 att en breddad samverkan mellan politik och näringsliv för omställning till hållbar utveckling skulle stärka landet. I ett första steg vill regeringen tillsammans med svensk bilindustri utarbeta ett program för att utveckla miljövänliga bilar. Bilens revolution skall kombineras med ekologiskt ansvar, enligt statsministern.

Regeringsförklaringen på denna punkt har lett till en förstudie, där Regeringskansliet i samråd med fordonsindustrin identifierat samverkansområden. Förstudien tyder enligt Regeringskansliet på att det finns förutsättningar för att utforma ett samverkansprogram som kan få positiv inverkan på såväl miljö som konkurrenskraft och tillväxt. I mars 1999 fattade näringsminister Björn Rosengren beslut om att tillsätta en interdepartemental arbetsgrupp med uppgift att utforma ett förslag till överenskommelse mellan staten och bilindustrin kring utveckling av miljövänligare fordon. Till grund för överenskommelsen skall arbetsgruppen utarbeta förslag till programskrivning. Medel – högst 500 000 kr – disponeras av programrådet för fordonsforskning, via NUTEK, för sekretariatskostnader.

Enligt en promemoria från Regeringskansliet (1999-03-22), vilken är fogad som bilaga till beslutet om en interdepartemental arbetsgrupp, är regeringens ambition att Sverige skall vara ett föregångsland i omställningen till hållbar utveckling. Fordonsindustrin är viktig för svensk sysselsättning och svenska exportinkomster. Kunskap om teknik som kan bidra till en hållbar utveckling är en viktig konkurrensfaktor för bilindustrin, sägs det i promemorian. Eftersom många av världens ledande bilföretag satsar på att skapa konkurrensfördelar genom att tidigt kunna erbjuda bränslesnålare bilar m.m. fordras det särskilda insatser för att skapa förutsättningar för en långsiktigt livskraftig bilindustri i Sverige. Vid ett möte i februari 1999 enades företrädare för Näringsdepartementet och Miljödepartementet samt fordonstillverkarna Scania, Saab Automobile, Volvo Personvagnar och Volvo Lastvagnar/Bussar om att gemensamt arbeta för att skapa ett samverkansprogram kring utveckling av mer miljövänliga fordon. Nästa steg enligt promemorian blir att utarbeta en slutgiltig överenskommelse mellan parterna.

Följande samverkansområden har identifierats och skall undersökas vidare av arbetsgruppen:

- utbildning och kompetensförsörjning,
- avgasefterbehandling (tung fordon),

- avancerad förbränningsmotorteknik (personbilar),
- ICE¹-hybrider (personbilar/tunga fordon),
- HCCI²-förbränning (tunga fordon),
- viktreduktion (personbilar/tunga fordon),
- väginformatik (personbilar/tunga fordon),
- bränslecellssystem (personbilar/tunga fordon),
- avancerad förbränningsmotorteknik (tunga fordon),
- CNG³-/biogas-drivlinor (tunga fordon),
- avancerad transmission (tunga fordon),
- emissionsforskning.

Regeringskansliets arbetsgrupp skall analysera i vilken utsträckning och i så fall hur staten skall medverka finansiellt. Resultatet av arbetsgruppens arbete skall utgöras av ett förslag till programskrivning, där ramarna för programmet utformning, organisation, kostnader och finansiella struktur anges. Efter förhandlingar kommer det slutgiltiga förslaget att stadfästas i form av en överenskommelse mellan staten och fordonstillverkarna. Arbetsgruppens förslag till programskrivning och avtal skall redovisas till regeringen senast den 15 juni 1999. Vidare skall arbetsgruppen bistå Regeringskansliet i arbetet med förhandsanmälningar av projekten till EU-kommissionen.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör utskottet följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som tidigare nämnts är dessa delvis likartade med de bil- och bränslemotioner som utskottet behandlade föregående år. Liksom då ansluter sig utskottet i allt väsentligt till de ambitioner som ligger bakom motionärernas förslag i syfte att få till stånd miljöanpassad bildrift. Det finns, enligt utskottet, anledning att betona angelägenheten av att målmedvetet arbeta vidare mot att introducera miljöanpassade system för bil och bränsle. Det kan i detta sammanhang erinras om att miljö- och jordbruksutskottet nyligen i ett betänkande (bet. 1998/99:MJU6) om miljöpolitiken förutsatte att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till åtgärder för att skynda på introduktionen av förnybara fordonsbränslen. Näringsutskottet instämmer i denna uppfattning.

När det gäller bil- och bränslefrågor i samband med transportpolitik respektive skattepolitik hänvisar utskottet till att det är trafikutskottet respektive skatteutskottet som behandlar sådana frågor.

Utredningen om biogas, vilken redovisats i det föregående, innebär ytterligare information om möjligheterna och svårigheterna med biogas som bilbränsle. Utskottet utgår från att såväl biogas som andra miljöanpassade bränslen analyseras i regeringens fortsatta beredningsarbete för att uppnå de

¹ ICE = Internal Combustion Engine (förbränningsmotor)

² HCCI = Homogenous Charged Compression Ignition (homogen kompressionsförbränning)

³ CNG = Compressed Natural Gas (komprimerad naturgas)

Som vidare framgått av den tidigare redovisningen pågår det en omfattande forsknings- och utvecklingsverksamhet vad gäller alternativa bilbränslen, såväl inom högskolor och universitet som genom statliga program stödda av Energimyndigheten, NUTEK och KFB. Ett stort antal projekt genomförs i samarbete med näringslivet.

Med den information som nu finns om den tekniska utvecklingen på vätgas-/bränslecellsområdet anser utskottet att det hade varit önskvärt att även dessa bränslen hade studerats inom ramen för Alternativbränsleutredningens betänkande (SOU 1996:184). Enligt direktiven, beslutade den 21 juni 1995, avsåg utredningsuppdraget alternativa bränslen av både fossilt och förnybart ursprung som används som s.k. renbränsle eller blandas med diesel eller bensin. Vidare sades det i direktiven att utredaren hade att utgå från (år 1995) kända alternativ under utveckling eller som introducerats i viss utsträckning. Enligt vad utskottet inhämtat låg denna formulering till grund för en diskussion om tolkningen mellan utredningen och Miljödepartementet. Denna diskussion utmynnade i en gemensam tolkning som innebar att utredningen skulle studera de alternativa bränslen som var på gränsen till introduktion på marknaden, medan sådana bränslen som – marknadsmässigt sett – bedömdes ligga mer än tio år framåt i tiden inte togs med av utredningen. Till denna senare kategori fördes vätgas/bränsleceller liksom också el för elfordon. Utredningen begränsade sig till följande alternativa bränslen (drivmedel): metanol, etanol, rapsmetylester, naturgas, biogas och motorgas.

I ett par motioner hävdas uppfattningen att reglerna bör anpassas efter den nya tekniken med vätgas/bränsleceller, så att inte det befintliga regelverket utgör hinder för utvecklingen på detta område. Det kan t.ex. gälla regler om godkännande hos olika myndigheter som Vägverket, Statens naturvårdsverk, Energimyndigheten etc. Enligt utskottets uppfattning kan det förväntas att reglernas anpassning till ny teknik kommer att utformas på EU-nivå. Sverige bör i detta och andra sammanhang verka för att dispensmöjligheterna är sådana att det i praktiken blir lättare att prova och demonstrera nya typer av fordon som drivs med alternativa bränslen och drivsystem.

Utskottet välkomnar det nya samverkansprogrammet mellan staten och den svenska bilindustrin, vilket har redovisats i det föregående. Det syftar till god miljö och ökad tillväxt. Utskottet har vidare noterat att även bränslecellssystem ingår i denna satsning. Enligt information från Regeringskansliet är arbetshypotesen att programmet kommer att pågå under sex år. Ytterligare information kan förväntas senast i budgetpropositionen hösten 1999.

I likhet med vad som sägs i motion 1998/99:N235 (s) anser utskottet att det finns anledning att särskilt uppmärksamma underleverantörerna till bilföretagen med hänsyn till den utvecklingsfas som bilindustrin nu genomgår. Denna utveckling kännetecknas av alltmer förfinad elektronik samt allt högre tekniska och ekonomiska krav på företagen, vilket gör att kompetensfrågorna sätts i fokus. Utskottet ser därför positivt på att underleverantörerna kommer med i det nya samverkansprogrammet mellan regeringen och bilindustrin i egenskap av självständiga företag. Inte minst är samverkan beträffande utbildning och kompetensförsörjning av intresse i detta sammanhang.

Med hänsyn till den pågående utvecklingen när det gäller forskningen på bil- och bränsleområdet, regeringens beredning av Biogasutredningens tidigare redovisade betänkande samt det nyligen initierade samverkansprogrammet mellan regeringen och bilindustrin, finner utskottet inte anledning att närmare gå in på samtliga spörsmål i de olika motionerna. Liksom motionärerna eftersträvar utskottet fortsatt minskning av biltrafikens emissioner och fortsatta ansträngningar att finna miljöpåpassade och ekonomiska lösningar på detta område.

Med hänvisning till vad utskottet anfört avstyrks de här aktuella motionsyrkandena.

Hemställan

Utskottet hemställer

beträffande utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T223 yrkandena 16, 20, 44 och 45, 1998/99:MJ605 yrkandena 2–6, 1998/99:N235, 1998/99:N302 och 1998/99:N317.

Stockholm den 18 maj 1999

På näringsutskottets vägnar

Per Westerberg

I beslutet har deltagit: Per Westerberg (m), Barbro Andersson Öhrn (s), Reynoldh Furustrand (s), Mats Lindberg (s), Lennart Beijer (v), Göran Hägglund (kd), Karin Falkmer (m), Sylvia Lindgren (s), Ola Karlsson (m), Nils-Göran Holmqvist (s), Marie Granlund (s), Gunilla Wahlén (v), Ingegerd Saarinen (mp), Åke Sandström (c), Eva Flyborg (fp), Stefan Hagfeldt (m) och Mikael Oscarsson (kd).

Ärendet	1
Sammanfattning.....	1
Motionerna	1
Utskottet	2
Motionerna.....	2
Vissa kompletterande uppgifter	4
Tidigare riksdagsbehandling	4
EU	5
Kommunikationsforskningsberedningen.....	6
Statens energimyndighet	7
Närings- och teknikutvecklingsverket.....	8
Utredning om biogas	9
Vätgas som drivmedel för bilar	10
Samverkansprogram mellan staten och svensk bilindustri	11
Utskottets ställningstagande.....	12
Hemställan	14