



Utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel

Sammanfattning

Samtliga elva motioner som tar upp frågor om alternativa drivmedel m.m. avstyrks av utskottet, främst med hänsyn till det omfattande forsknings- och utvecklingsarbete som pågår såväl inom EU:s ram som nationellt. I allt väsentligt vill dock utskottet ansluta sig till de ambitioner som ligger bakom motionärernas förslag i syfte att få till stånd en mer miljöanpassad fordonsdrift. Med de kunskaper som finns i dag är det inte möjligt att peka ut de bästa lösningarna när det gäller framtidens drivmedel och bilmotorer; samtliga bränslen bör därför analyseras i regeringens fortsatta beredningsarbete. Utskottet understryker att bedömningen av miljömässiga och ekonomiska konsekvenser av drivmedlen inte bara bör innefatta bränslet som sådant utan också hur bränslet produceras och vad det produceras av.

I en reservation (m, kd, fp) framhålls att miljöstyrningen vad gäller skatter, avgifter och övrigt regelverk som påverkar valet av fordonsbränslen och miljövänlig teknik behöver förbättras. Målsättningen bör vara att på tio år radikalt minska användningen av fossila bränslen, hävdas det i en reservation (c). En översyn bör göras av stöd, regelverk och skatter när det gäller vätgas som alternativt drivmedel, sägs det i en reservation (mp).

Med hänsyn till de planerade utvärderingsinsatserna avstyrker utskottet ett motionsyrkande om ytterligare krav på resultatredovisning inom samverkansprogrammet mellan staten och fordonsindustrin. I en reservation (v, mp) begärs att regeringen redan i budgetpropositionen för år 2003 lämnar en delrapportering av resultaten.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Utskottets överväganden	5
Inledning.....	5
Alternativa drivmedel m.m.....	5
Motionerna	5
Vissa kompletterande uppgifter.....	7
Tidigare riksdagsbehandling m.m.....	7
Ett nytt stödsystem för att främja förnybar elproduktion.....	12
Europeiska unionen	13
Myndigheternas arbete.....	16
Etanol som drivmedel för bilar; pilotanläggning i Örnsköldsvik.....	17
Vätgas som drivmedel för bilar	19
Utskottets ställningstagande	20
Samverkansavtalet mellan svenska staten och fordonsindustrin.....	21
Motionen	21
Vissa kompletterande uppgifter.....	22
Utskottets ställningstagande	23
Reservationer.....	24
1. Alternativa drivmedel m.m. (m, kd, fp).....	24
2. Alternativa drivmedel m.m. (c)	25
3. Alternativa drivmedel m.m. (mp)	26
4. Samverkansprogrammet mellan staten och fordonsindustrin (v, mp)	28
Särskilt yttrande.....	29
Alternativa drivmedel m.m. (v)	29
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag.....	30

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Alternativa drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:Sk776 yrkande 5, 2000/01:T215 yrkande 10, 2000/01:N281, 2000/01:N284, 2000/01:N343, 2000/01:N353, 2001/02:K426 yrkande 29, 2001/02:MJ337 yrkandena 13–15, 2001/02:MJ423 yrkande 12, 2001/02:N27 yrkande 15 och 2001/02:N220.

Reservation 1 (m, kd, fp)

Reservation 2 (c)

Reservation 3 (mp)

2. Samverkansprogrammet mellan staten och fordonsindustrin

Riksdagen avslår motion 2000/01:Sk776 yrkande 6.

Reservation 4 (v, mp)

Stockholm den 9 april 2002

På näringsutskottets vägnar

Per Westerberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Per Westerberg (m), Barbro Andersson Öhrn (s), Sylvia Lindgren (s), Lennart Beijer (v), Göran Hägglund (kd), Karin Falkmer (m), Nils-Göran Holmqvist (s), Ola Karlsson (m), Marie Granlund (s), Inger Strömbom (kd), Ola Sundell (m), Ingegerd Saarinen (mp), Åke Sandström (c), Eva Flyborg (fp), Anne Ludvigsson (s), Christina Pettersson (s) och Lennart Värmbö (v).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas

dels sex motioner från allmänna motionstiden 2000/01,

dels fyra motioner från allmänna motionstiden 2001/02,

dels en motion som väckts med anledning av proposition 2001/02:4 om en politik för tillväxt och livskraft i hela landet.

Utskottets överväganden

Inledning

Utskottet behandlade våren 1999 ett antal motionsyrkanden om utveckling av nya bilmotorer och alternativa drivmedel i sitt betänkande 1998/99:NU12. Året därpå togs likartade frågor upp i utskottets budgetbetänkande 1999/2000:NU3 om utgiftsområde 21 Energi (s. 19). Motsvarande motioner från de allmänna motionstiderna åren 2000 och 2001 samt en motion som väckts med anledning av proposition 2001/02:4 rörande regional utvecklingspolitik, sammanlagt elva motioner, tas upp i det följande.

Alternativa drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör med hänvisning till pågående forsknings- och utvecklingsarbeten m.m. avslå motionsyrkanden med krav på särskilda lösningar i fråga om alternativa drivmedel m.m. *Jämför reservationerna 1 (m, kd, fp), 2 (c) och 3 (mp).*

Motionerna

I motion 2000/01:N284 (s) föreslås att en pilot- och forskningsanläggning etableras i Örnsköldsvik för framställning av etanol baserad på skogsråvara. Örnsköldsvik är den lämpligaste orten för etablering av en pilotanläggning för produktion av etanol som bränsle, anser motionärerna. Vidare föreslås att regeringen utarbetar en långsiktig strategi för utveckling av bioalkoholer.

Fördelarna med vätgas som drivmedel är att den är ogiftig och att den finns i obegränsad mängd, är budskapet i motion 2000/01:N353 (s). Nackdelarna är att den är reaktiv och dyr att framställa, transportera och lagra på ett ekonomiskt försvarbart sätt. Enligt motionärerna har de som arbetar med att utveckla gasanvändning stora problem med infrastruktur, regelverk och marknad. För att snabba på utvecklingen behövs politiskt stöd för förnybara energikällor.

I Vänsterpartiets motion 2000/01:Sk776 föreslås att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag till s.k. gröna certifikat för introduktion av förnybara drivmedel för såväl privat som yrkesmässig fordonstrafik. På detta sätt kvoterar de förnybara alternativen in på marknaden.

I Kristdemokraternas motion 2001/02:K426 framhålls att EU-länderna gemensamt bör främja övergången till bränslen utan kolutsläpp, t.ex. bränsle baserat på biomassa, vattenkraft, sol- och vindenergi. Enligt motionärerna kan dessa bränslen få utgöra ett särskilt undantag från alla konsumtionsavgifter, energi- och klimatskatter över hela EU. Andra tänkbara åtgärder är att undan-

röja existerande lagstiftningshinder, vidta stimulansåtgärder som uppmuntrar till effektivare kraftverk och främjande av forskningen.

Enligt motionärerna i motion 2001/02:MJ423 (kd) bör en introduktion av biobränsle ske genom låginblandning av alkohol och genom att utveckla nya motorer som kan drivas med ren alkohol. Eftersom det inte står klart vilket energialternativ som är bäst ur effektivitets- och miljösynpunkt, understryker motionärerna vikten av att bränsleforskningen fortsätter. I motionen framhålls att ett tydligt mål bör vara att minst hälften av alla bilar drivs med annat än fossilt bränsle år 2010.

Enligt vad Centerpartiet anför i motion 2001/02:MJ337 bör ett tioårsprogram utarbetas för att introducera miljöriktiga bränslen. Målsättningen bör vara att på tio år halvera användningen av fossila bränslen som olja, bensin och diesel genom kraftfulla satsningar på etanol, vätgas, el och bränsleceller. I motionen framhålls vidare att det bör ställas tydliga krav på drivmedelsförsäljare att kunna tillhandahålla biodrivmedel på samtliga större försäljningsställen till år 2005. Motionärerna anser även att Sverige bör sätta som mål att senast år 2005 minst 10 % av de nyförsålda fordonen skall vara nollemissionsfordon.

I partimotion 2001/02:N27 (c) framhålls att den skattebefrielse som finns för alternativa drivmedel måste permanentas och att en ökad satsning på pilotanläggningar för produktion av alternativa drivmedel måste komma till stånd. Den produktion av alkoholbaserade drivmedel som i dag sker är till stor del baserad på spannmål. Att använda spillrester från skogsbruket för denna typ av drivmedel innebär dock goda möjligheter enligt motionärerna. Regeringen bör ta initiativ till att utforma ett samlat program för produktion av alternativa drivmedel från såväl spannmål som skogsråvara, anføres det.

Enligt vad som sägs i motion 2000/01:N281 (c) är etanol ett koldioxidneutralt bränsle som med fördel kan ersätta eller komplettera användningen av fossila bränslen, t.ex. inom trafiksektorn. I motionen förordas att Roma Etanol AB utnämns till pilotprojekt och erhåller en tidsbegränsad skattebefrielse för koldioxidskatt och energiskatt på samma villkor som det pågående pilotprojektet i Norrköping.

I motion 2000/01:T215 (fp) förordas att regeringen ges i uppdrag att närmare informera sig om det isländska vätgasprojektet. Den isländska regeringen skall tillsammans med oljebolaget Shell och biltillverkaren Daimler Chrysler undersöka möjligheterna att till låga kostnader framställa vätgas. Denna skall sedan användas som drivmedel för fordon och fiskeflotta. Möjligheten att Sverige går in som delfinansier inom ramen för det nordiska samarbetet bör undersökas, anser motionären.

I motionerna 2000/01:N343 (mp) och 2001/02:N220 (mp) är budskapet att regeringen bör ges i uppdrag att göra en översyn över reglerna för stöd till utveckling av vätgasfordon och klargöra vad det är som hindrar denna utveckling. Vidare föreslår motionären att stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av ett alternativt drivmedel, såsom vätgas, bör utredas.

Vissa kompletterande uppgifter

Tidigare riksdagsbehandling m.m.

Miljö- och jordbruksutskottet har behandlat motionskrav som liknar de som ovan beskrivits, bl.a. krav på alternativa bränslen och på nollemissionsfordon, halvering av fossila bränslen på tio år, tillhandahållande av biodrivmedel på samtliga större försäljningsställen till år 2005 och att Sverige på EU-nivå bör driva frågan om möjligheter till högre inblandning än 5 % etanol i drivmedel. I betänkande 2000/01:MJU16 från maj 2001 säger miljö- och jordbruksutskottet följande (s. 17):

Utskottet vill inledningsvis hänvisa till att regeringen vidtagit och planerar att vidta åtgärder på ett flertal områden för att minska användningen av fossila bränslen och motverka problemen med föroreningar från transporter och drivmedel. Det framgår t.ex. av ett interpellationssvar av miljöministern den 25 januari 2001 att regeringen avser att utarbeta en strategi för utveckling och introduktion av alternativa bränslen på kort och lång sikt. Regeringen har ingått ett avtal om ett sexårigt samverkansprogram med bilindustrin om forskning och utveckling av miljövänligare bilar. I skattelagstiftningen underlättas introduktionen av el- och hybridbilar genom en femårig befrielse från fordonsskatt. Biogas är skattebefriat genom att Sverige erhållit ett s.k. 8.4-undantag från mineraloljedirektivet (direktiv 92/81/EEG). I en interpellationsdebatt den 24 april 2001 underströk miljöministern att det finns ett stort behov av forskning, utveckling och demonstration för att sänka kostnaderna för alternativa drivmedel och för att öka effektiviteten i tillverkningsprocesserna. Detta görs bl.a. inom ramen för det energipolitiska programmet. Målet är att före programperiodens slut år 2004 demonstrera etanolframställning från cellulosaråvara i pilotskala. Av interpellationssvaren framgår också att regeringen aktivt driver frågor om mer miljövänliga drivmedel inom EU – bl.a. inriktas arbetet på att nästa revidering av det s.k. Auto/Oil-direktivet (direktiv 98/70/EG) skall innebära möjligheter till högre inblandning av etanol i bensin, inom ramen för vad som är tekniskt acceptabelt. I proposition 2000/01:65 om en kemikaliestrategi för giftfri miljö anförs att regeringen inom EU kommer att verka för fortsatta förändringar av sammansättningen av bränslen. Regeringen avser att uppdra åt Naturvårdsverket att tillsammans med Kemikalieinspektionen och Energimyndigheten utreda frågan om förändringar av användningen och sammansättningen av petroleumbaserade bränslen i syfte att få fram underlag för fortsatt agerande inom EU och nationellt.

När det gäller yrkandena om distribution och tillgänglighet av alternativa bränslen vill utskottet nämna att drivmedel som t.ex. etanol, biogas och rapsmetylester är tillgängliga på ett stort antal bensinstationer, i några fall med ganska jämn spridning över hela landet. Om riksdagen genom t.ex. lagstiftning skulle ålägga de berörda företagen att tillhandahålla biobränslen på ett antal försäljningsställen i landet måste det enligt utskottets mening också innebära att riksdagen ger anvisningar om vilken typ av biobränslen som skall finnas tillgänglig och i vilken utsträckning detta skall ske. För närvarande saknas tillräckligt underlag för sådana ställningstaganden. Utskottet hänvisar härvidlag till vad som anförts ovan om regeringens arbete med en strategi för alternativa bränslen.

Enligt mineraloljedirektivet får medlemsstater i vissa fall tillämpa regler om skattebefrielse eller nedsatta skattesatser. Det finns två alternativa vägar att medge skattenedsättning. Det första alternativet är att använda sig av mineraloljedirektivets bestämmelser om pilotprojekt som återfinns i lagen om skatt på energi. Det andra är möjligheten till s.k. 8.4-undantag enligt samma EG-direktiv. Enligt vad utskottet erfarit har dessa bestämmelser utnyttjats i mycket liten utsträckning av Sverige. I vårpropositionen (prop. 2000/01:100 s. 142) anförts bl.a. att den fortsatta analysen får visa vilket förfarande som kan anses vara mest lämpligt att använda för beviljandet av skattenedsättning för alternativa drivmedel.

Från Miljödepartementet har upplysts att man i Regeringskansliet har börjat utarbeta en strategi för beviljande av sådana s.k. pilotprojektdispenser.

— — —

Utskottet tar avslutningsvis upp de motioner som berör gällande bestämmelser i bilagorna 1 och 2 till miljöbalken såvitt avser miljöklasser för bensin och diesellojla. I detta avseende har utskottet inhämtat uppgifter i samband med en utfrågning med representanter för Naturvårdsverket och Oroboros AB. Det kan konstateras att kravspecifikationerna för t.ex. diesellojla i olika miljöklasser innehåller ett antal krav som har en tydligt miljömässig relevans. Det har däremot ifrågasatts om vissa andra specifikationer har sådan relevans, t.ex. de som avser kokpunktsintervall och densitet. Utskottet föreslår att regeringen utan dröjsmål genomför en översyn av miljöklassningen av bensin och diesellojla och kriterierna för de olika miljöklasserna. Översynen bör inriktas på ett system som ej missgynnar utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel. I den mån gällande bestämmelser inom EU motverkar en sådan utveckling förutsätter utskottet att regeringen verkar för en förändring av detta regelverk.

Miljö- och jordbruksutskottet föreslog enhälligt i detta betänkande ett tillkännagivande till regeringen att gällande bestämmelser om miljöklassningen av vissa drivmedel skulle ses över utan dröjsmål. Kriterierna för miljöklassning borde enligt miljö- och jordbruksutskottet utformas så att de inte missgynnar mer miljövänliga bränslen.

Regeringen beslöt i april 2001 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Enligt direktiven (dir. 2001:12) skall översynen framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. En särskild uppgift för Vägtrafikskatteutredningen är att klarlägga om det är möjligt att få låga utsläpp genom att införa ekonomiska incitament i fordonskatten för tunga fordon. Även från trafiken med lätta fordon bör miljöpåverkan minska. Företrädesvis bör en analys göras av möjligheten att differentiera skatten med hänsyn till ett fordon utsläpp av avgaser, särskilt utsläpp av koldioxid, varvid även bilarnas transportkapacitet skall beaktas. Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 31 december 2003 (efter beslut om förlängd tid).

Det kan vidare erinras om att riksdagen ställt sig bakom regeringens förslag i propositionen om svenska miljömål, delmål och åtgärdsstrategier (prop. 2000/01:130, bet. 2001/02:MJU3), bl.a. i fråga om målet Frisk luft. Enligt

miljö- och jordbruksutskottet är det av stor vikt att konsekvenserna av samtliga de åtgärder som vidtas på detta område bevakas i samband med den kommande uppföljningen och utvärderingen av miljömålen.

I budgetpropositionen för år 2002 (prop. 2001/02:1 finansplanen s. 201) redovisas att regeringen ser det som angeläget att stimulera fortsatt introduktion av alternativa drivmedel. Vidare presenterar regeringen en strategi för skattenedsättning i fråga om sådana drivmedel. Sedan inträdet i EU beskattas alternativa drivmedel i Sverige i enlighet med det s.k. mineraloljedirektivet (direktiv 92/81/EEG). Med dagens skattebestämmelser tas full energi- och koldioxidskatt ut även för alternativa drivmedel, såvida inte undantag avseende pilotprojekt kan tillämpas. Strategin innefattar att skattelättnader ges i form av dels en energi- och koldioxidskattebefrielse för pilotprojektdispenser i enskilda fall, dels en generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel med stöd av ett s.k. 8.4-beslut (se ytterligare information om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor i avsnittet om EU). En ekonomisk ram för skattestrategin har lagts fast. För pilotprojekt avsätts 150 miljoner kronor per kalenderår. Intäktsbortfallet för en generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel beräknas till ca 750 miljoner kronor per år. Strategin skall följas upp och utvärderas.

Dessutom har regeringen – i enlighet med information i budgetpropositionen för år 2002 – gjort bedömningen att det av miljöskäl är motiverat att öka användningen av alkylatbensin i tvåtaktsmotorer. En skattesänkning skulle kunna användas som styrmedel, ansåg regeringen. Det uppdrogs därför åt Naturvårdsverket att undersöka de tekniska förutsättningarna för och de miljömässiga effekterna av en sådan skattesänkning. Naturvårdsverket redovisade uppdraget i januari 2002; därefter har remissbehandling påbörjats.

Skatteutskottet behandlade under hösten 2001 regeringens förslag om ytterligare nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar och tillstyrkte detta (prop. 2001/02:45, bet. 2001/02:SkU12). Skatteutskottet delade regeringens bedömning att det är angeläget att introduktionen av miljöbilar underlättas ytterligare så att beståndet av miljöanpassade bilar kan öka på sikt. Skatteutskottet motiverade ställningstagandet på följande sätt:

Som regeringen anför har elbilarna en påtagligt bättre miljöprestanda än andra fordonstyper som tillverkas i dag. Även elhybridbilarna, dvs. sådana bilar som har dubbla drivsystem genom en kombination av elmotor och bensinmotor, kostar betydligt mer i inköp än konventionella bilar men bidrar till en oftast rejäl sänkning av energiåtgången jämfört med motsvarande bensindrivna bilar. Regeringens förslag för el- och elhybridbilar innebär därför en justering nedåt till 60 % av förmånsvärdet för närmast jämförbara bil utan sådan miljövänlig driftteknik.

När det gäller de bilar som drivs av alkohol eller annan gas än gasol varierar prisskillnaden gentemot konventionella bilar. Vissa bilar, exempelvis de nya etanoldrivna personbilarna, kostar obetydligt mer än motsvarande bensindrivna modell. För andra, såsom naturgasbilarna, kan prisskillnaden däremot röra sig om tiotusentals kronor. Dessa fordon kan också köras på två olika drivmedel – bensin och det mer miljöanpassade drivmedlet. Föraren kan dessutom i praktiken välja att enbart köra på bensin även om praktiska begränsningar finns t.ex. i form av mindre ben-

sintankar på gasbilarna. För denna grupp av miljöbilar föreslås en justering ned till 80 % av förmånsvärdet för den jämförbara bilen.

De föreslagna stimulanserna innebär en förhållandevis kraftig förändring av förmånsbeskattningen av de aktuella bilarna. De nya reglerna har därför tidsbegränsats, och regeringen har för avsikt att noggrant följa tillämpningen av reglerna och det resultat som de ger. En utvärdering av regelförändringen skall också genomföras och vara klar före respektive tillämpningsperiods utgång.

Den nya lagen trädde i kraft den 1 januari 2002.

Hösten 2001 behandlade miljö- och jordbruksutskottet en proposition om avgasrening m.m. (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6). Propositionen tillstyrktes med vissa följdändringar i lagstiftningen och samtliga motionsyrkanden avstyrktes. Bakgrunden till regeringsförslaget om motorfordons avgasrening och motorbränslen var främst behovet att anpassa den svenska lagstiftningen om bilavgaser till de nya EG-rättsliga regler som numera gäller på området. De tidigare reglerna i miljöbalken om motorbränslens indelning i miljöklasser och förbud mot saluförande av sådana bränslen som inte uppfyller baskraven inom EU överfördes till den nya lagen. Dessa regler ändrades inte i sak. Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, som även innehåller regler om tygodkännandeförfarandet, trädde i kraft den 1 januari 2002. Enligt vad som sägs i propositionen avser regeringen att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket att se över miljöklasssystemet för bensin och dieselolja så att utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel inte missgynnas. Eftersom systemet med miljöklasser är kopplat till skattelagstiftningen föreslog utskottet följdändringar i fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1994:1776) om skatt på energi.

I riksdagens frågestund den 21 februari 2002 ställde Ingegerd Saarinen (mp) en fråga till statsrådet Lena Sommestad angående miljövänliga drivmedel (prot. 2001/02:73). Frågan gällde den översyn av miljöklassningen av bensin och diesel som riksdagen gett regeringen i uppdrag att genomföra. Uppdraget handlade om att ta fram ett system som inte missgynnar utvecklingen av mer miljövänliga drivmedel, påminde frågeställaren. Trots att tre kvarts år har förflutit sedan riksdagsbeslutet har översynen ännu inte påbörjats, påtalades det.

Enligt ett regeringsbeslut den 27 mars 2002 uppdrog regeringen åt Naturvårdsverket att efter samråd med andra berörda analysera möjligheterna att komplettera nuvarande bestämmelser om miljöklassning av bränslen. Naturvårdsverket skall utreda om det är möjligt att genomföra förändringar som innebär att alternativa bränslen, som sammantaget har lika goda egenskaper som bränslen i miljöklass 1, inte missgynnas i förhållande till konventionella bränslen. Representanter för små och medelstora företag skall ges möjlighet att delta i samrådet. Uppdraget skall redovisas för regeringen senast den 29 april 2003.

Utsläpp av koldioxid regleras inte i EU:s bilavgasdirektiv eller i de svenska bilavgasreglerna, men arbete pågår inom EU i syfte att minska utsläppen av koldioxid, redovisas det i miljö- och jordbruksutskottets betän-

kande 2001/02:MJU6. Regeringens uppdrag till Naturvårdsverket att utreda hur parametern koldioxid skall beaktas har redovisats för regeringen den 25 juni 2001 (dnr M2001/2928/Mk). Denna rapport har därefter överlämnats till den tidigare nämnda Vägtrafikskatteutredningen.

I december 2001 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att granska och utvärdera 1997 års långsiktiga energipolitiska program och analysera behovet av förändringar (dir. 2001:122). Vidare skall utredaren lämna förslag till riktlinjer inför den planeringsperiod som inleds år 2003 och redovisa insatser som skall leda till en långsiktigt hållbar energiförsörjning. Uppdraget skall vara avslutat senast den 1 februari 2003.

I riksdagens frågestund den 6 december 2001 ställde Ingegerd Saarinen (mp) en fråga till miljöminister Kjell Larsson i anslutning till kommissionens förslag till nya direktiv som skall stimulera till mer biodrivmedel för fordonsdrift (se följande avsnitt om EU). Enligt frågeställaren bör ett nytt synsätt tillämpas som innebär att målet är koldioxidneutrala drivmedel, där utgångspunkten är att de samlade utsläppen av växthusgaser från hela produktionskedjan för drivmedlet är så låga som möjligt. Frågan gällde hur miljöministern verkar för att EU:s syn skall närma sig den svenska synen. Miljöministern framhöll att koldioxidneutralitet är intressant och att drivmedel utan koldioxidutsläpp definitionsmässigt bör vara befriade från koldioxidskatt (prot. 2001/02:42).

Även skatteutskottets nyligen justerade betänkande om punktskatter (bet. 2001/02:SkU17) är av intresse. Skatteutskottet delar motionärernas syn när det gäller vikten av att Sverige håller en fortsatt hög ambitionsnivå i fråga om begränsning av koldioxidutsläppen. Sverige har valt att ligga långt framme när det gäller beskattning av koldioxidutsläpp och tar på detta sätt ett särskilt ansvar för de globala miljöproblem och de risker som utsläppen av växthusgaser ger upphov till. Ett viktigt inslag i denna strategi är att Sverige på ett aktivt sätt söker förmå andra länder att följa efter och införa motsvarande ekonomiska styrmedel, säger skatteutskottet.

I det nämnda betänkandet behandlades olika skattefrågor i samband med alternativa drivmedel. Det erinras bl.a. om att regeringen avser att se över den närmare innebörden av vilka produkter som ryms inom begreppet koldioxidneutrala drivmedel samt hur skattebefrielsen för sådana drivmedel bör utformas i skattelagstiftningen. Skatteutskottet understryker att skattenedsättningar bara bör komma i fråga för alternativa drivmedel som innebär miljömässiga vinster. Den bedömningen bör innefatta inte bara bränslet som sådant utan även hur bränslet produceras och vad det produceras av. Vidare erinrar skatteutskottet om att regeringen i flera fall beviljat skattenedsättningar för etanolproduktion inom ramen för pilotprojektdispenser (se vidare avsnittet om EU). Motionsönskemålen att även en större etanolblandning än 5 volymprocent bör vara tillåten bemöter skatteutskottet med information om att regeringen har agerat i fråga om etanolblandning och i de ännu pågående förhandlingarna inom Auto/Oil-programmet föreslagit att gränsvärdet för

inblandning av etanol i bensin skall höjas. Frågan om ökad etanolinblandning i bensin är således aktualiserad i Regeringskansliet.

I miljö- och jordbruksutskottets betänkande om Sveriges klimatstrategi från februari 2002 (bet. 2001/02:MJU10) ansluter sig detta utskott till regeringens bedömning att en viktig åtgärd för att begränsa trafiksektorns klimatpåverkan är en politik som främjar introduktion och ökad användning av alternativa drivmedel (prop. 2001/02:55). Bland annat redovisas utvecklingen med förmånsvärden på ”miljöbilar”, nya typer av styrmedel i form av s.k. gröna certifikat samt regeringens strategi för alternativa drivmedel med skattenedsättning och pilotprojektdispenser.

Vidare bör redovisas det samverkansavtal mellan staten och fordonstillverkarna som träffades år 2000 kring utveckling av mer miljöanpassade fordon (det s.k. gröna-bilen-projektet). 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. Samverkansprogrammets totalbudget uppgår till 1 820 miljoner kronor, varav staten står för högst 500 miljoner kronor och resterande medel skjuts till från industrin. Programmet löper t.o.m. år 2005. Tyngdpunkten i programmet ligger på förbättring av motorer och framdrivningssystem där förbättringar ger en direkt miljöeffekt. För en mer detaljerad redovisning av samverkansprogrammet hänvisas till avsnittet Samverkansavtalet mellan staten och fordonsindustrin.

Näringsminister Björn Rosengren besvarade den 27 mars 2002 en fråga (fr. 2001/02:934) från Johnny Gylling (kd) angående satsning på alternativa drivmedel. Enligt näringsministern är transportsektorn en viktig del av energisystemet och står för en väsentlig del av Sveriges koldioxidutsläpp. Utvecklingen av alternativa drivmedel kan bidra till att minska klimatpåverkande utsläpp. Näringsministern informerade om att regeringens målsättning är att ge stöd till flera olika former av forsknings- och utvecklingsprojekt parallellt för att på så vis i ett senare skede kunna utvärdera vilka bränslen som bör användas i framtiden. I budgetpropositionen för år 2002 lade regeringen fram en strategi för skattenedsättningar för alternativa drivmedel. Skattestrategin kan börja tillämpas år 2003, redovisade näringsministern. För närvarande pågår ett arbete inom Regeringskansliet med att utforma kriterier för vad som skall gälla för den nya skattestrategin.

Ett nytt stödsystem för att främja förnybar elproduktion

Hösten 2001 lade Elcertifikatutredningen fram sitt slutbetänkande Handel med elcertifikat (SOU 2001:77). Utredningen har föreslagit ett nytt marknadsbaserat stödsystem för att främja förnybar elproduktion. Betänkandet har remissbehandlats. Frågan ingår i den energipolitiska proposition (prop. 2001/02:143 om samverkan för en trygg, effektiv och miljövänlig energiförsörjning) som lämnats till riksdagen den 21 mars 2002. Det nya stödsystemet innebär att ett kvotbaserat certifikatsystem för att främja elproduktion från förnybara energikällor införs den 1 januari 2003. Systemet bygger på att

producenter av sådan el tilldelas elcertifikat av staten och att det föreligger en kvotplikt, dvs. en skyldighet för elleverantörer och elförbrukare att inge elcertifikat till staten i förhållande till den mängd el de förbrukat eller försålt. Om plikten inte fullgörs skall en sanktionsavgift betalas till staten. El som produceras med hjälp av vindkraft, solenergi, geotermisk energi, vattenkraft, vågenergi och biobränsle föreslås berättiga till elcertifikat. Systemet innebär i sig konkurrensneutralitet när det gäller stöd till förnybar elproduktion.

I proposition 2001/02:55 om Sveriges klimatstrategi (s. 87) informeras om att regeringen avser – när ställning tagits till gröna certifikat för el – att utreda om ett sådant system även kan vara tillämpligt för alternativa drivmedel och hur detta i så fall kan utformas. Miljö- och jordbruksutskottet uttalar i sitt betänkande 2001/02:MJU10 att utskottet delar regeringens uppfattning att ett system med gröna certifikat för alternativa drivmedel skulle kunna vara en effektiv metod för att främja alternativa drivmedel.

Europeiska unionen

Kommissionen och rådet har sedan år 1985 uppmuntrat utvecklingen av förnybara energikällor för fordonsdrift. I grönboken om en europeisk strategi för trygg energiförsörjning (KOM/2000/709) föreslås målet att samtliga ersättningsbränslen skall nå en andel på 20 % av den totala energianvändningen år 2020. Enligt kommissionen kommer målet knappast att kunna uppfyllas utan åtgärder på skatteområdet för att främja ersättningsbränslena, regler om att oljeföretagen måste distribuera dem och frivilliga avtal med industrin.

I slutet av år 1998 enades miljöministrarna i EU om en gemensam ståndpunkt kring ett förslag om konsumentupplysning till blivande bilägare. I Europaparlamentets och rådets direktiv på området (1999/94/EG) slås det fast att information har en avgörande betydelse för hur marknadskrafterna fungerar. Om konsumenterna får relevant och jämförbar information om personbilarnas bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kan detta bidra till att bränslesnåla bilar som släpper ut mindre koldioxid i större utsträckning väljs. Vidare kan tillverkarna uppmuntras att vidta åtgärder för att minska bränsleförbrukningen för de bilar som de tillverkar. Enligt de nya reglerna skall alla nya bilar på ett försäljningsställe vara försedda med en väl synlig märkning med uppgifter om bilens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp enligt standardiserade mätmetoder. Dessutom måste även annonsering för en bil innehålla denna information. Vidare enades EU:s miljöministrar år 1998 om att anta den europeiska biltillverkarföreningens (Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles, ACEA) åtagande om att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar (Rekommendation 1999/125/EG). Även japanska och sydkoreanska biltillverkare har senare anslutit sig till åtagandet.

I slutet av år 1999 utfärdade kommissionen direktiv (1999/102/EG) om anpassning till den tekniska utvecklingen när det gällde rådets direktiv (70/220/EEG) om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon. Bland annat tas förfarandet för provning av utsläpp upp med hänsyn till att området har omfattats av snabb teknisk utveckling och att nya erfarenheter

har vunnits. Som redovisats i det föregående har EG-direktivet lett till ett lagförslag om avgasrening m.m., vilket har behandlats av miljö- och jordbruksutskottet (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6). I regeringens proposition (s. 24) redovisas ett antal direktiv med betydelse för avgasområdet.

När det gäller bilar finns ramdirektivet 70/156/EEG, vilket har ändrats vid flera tillfällen, bl.a. i samband med krav på tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Direktivet bygger på att det skall finnas en typgodkännandemyndighet i varje medlemsland som ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande av en fordonstyp, ett system m.m. Avgaskraven för lätta och tunga bilar regleras i tre olika särdirektiv (70/220/EEG för personbilar och lätta lastbilar, 88/77/EEG och 72/306/EEG som gäller dieselmotorer).

Från den 1 januari 2000 gäller Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG om åtgärder om luftföroreningar genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EG. Direktivet innebär att EU:s obligatoriska avgaskrav för lätta fordon skärps enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007. Vid en första tidpunkt gäller de skärpta kraven för nya modeller som typgodkänns; vid en senare tidpunkt gäller de nya kraven för samliga bilar som registreras, försäljs eller tas i bruk.

Beslut har även fattats inom EU om nya krav för motorer i tunga fordon som gäller för tiden efter år 2000. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG skärps kraven för dieselmotorer i tunga fordon vid tre tidpunkter, nämligen den 1 oktober åren 2001, 2006 och 2009.

Även när det gäller kvaliteten på bränsle har det på gemenskapsnivå antagits harmoniserande regler. Som en del av det s.k. Auto/Oil-programmet antogs år 1998 Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Bränslen som inte uppfyller kraven får inte saluföras, vilket innebar att försäljning av blyad bensin förbjöds inom gemenskapen från den 1 januari 2000 (med vissa undantag). Från år 2005 införs en ytterligare skärpning av kvalitetskraven. När det gäller etanolblandning kan högst 5 volymprocent blandas in i bensin om bensinen skall kunna uppfylla specifikationen. I ett ändringsförslag, KOM/2001/241, till det ovan nämnda direktivet har viss ytterligare skärpning föreslagits bl.a. i syfte att ytterligare minska svavelhalten i bensin och diesel. Svavelfritt bränsle skall enligt förslaget börja införas senast år 2005 i samtliga medlemsstater och bli obligatoriskt från år 2011. I en faktapromemoria från Regeringskansliet, 2001/02: FPM17, redovisas att utgångspunkten för den svenska positionen är att införandet av renare bränslen skall utgå från vad som behövs för att utnyttja den fulla potentialen hos ren och energieffektiv teknik. Mot den bakgrunden anser regeringen att införandet av svavelfria bränslen till vägfordon bör tidigareläggas till år 2008. Därutöver bör Sverige enligt regeringen verka för en ändring så att den högsta tillåtna inblandningen av etanol i bensin kan höjas från 5 till 10 %. I december 2001 antogs en gemensam standpunkt i frågan. Sverige fick delvis gehör för att datum för införandet av

lågsvavliga bränslen skall flyttas fram; rådet kunde enas om en tidigareläggning till år 2009. Däremot fick inte Sverige stöd för sin linje om en ändring så att den högsta tillåtna halten för etanol i bensin skulle kunna höjas till 10 %. Enligt uppgift från Miljödepartementet beräknas direktivet antas i höst.

Kommissionens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar vilar på tre pelare: dels finns ett åtagande från europeiska, japanska och sydkoreanska biltillverkare att nå fram till 140 g/km i koldioxidutsläpp (mot dagens ca 170 g/km) till åren 2008/2009, dels skall utvecklingen främjas genom adekvat konsumentupplysning till bilköparna och dels har kommissionen beställt en studie för att illustrera hur bränsleekonomin skulle kunna främjas genom skatteåtgärder.

Vad gäller punktskatter beslutade medlemsstaterna enhälligt år 1992 att gemenskapssystemet för beskattning av mineraloljor skulle baseras på de två direktiven om harmonisering av punktskatter, 92/81/EEG, och en tillnärmning av punktskattesatser, 92/82/EEG, för mineraloljor. I dessa direktiv fastställdes en minimiskattesats för varje mineralolja; i praktiken är dock skattesatserna i medlemsstaterna ofta betydligt högre och varierar mellan länderna. Som också framgått av tidigare avsnitt har medlemsstaterna två möjligheter till åtgärder för skattebefrielse eller nedsatta skattesatser för att gynna biobränslen. Enligt artikel 8.2 d i direktivet får medlemsstaterna helt eller delvis tillämpa regler om skattebefrielse eller nedsatta skattesatser för mineraloljor som under skattekontroll används i fråga om pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter, särskilt när det gäller bränslen från förnybara källor. Tillämpningen av artikel 8.2 d, dvs. bedömningen av vilka projekt som kan anses vara pilotprojekt, har länge varit förhållandevis generös, men har på senare tid skärpts genom en dom i EG-domstolen.

Artikel 8.4 i det nämnda direktivet innebär att rådet genom ett enhälligt beslut på kommissionens förslag får tillåta en medlemsstat att införa ytterligare regler om skattebefrielse eller nedsättning av skatten som motiveras av speciella hänsyn.

I ett meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén (Kom/2001/547), daterat i november 2001, läggs det fram förslag om alternativa bränslen för vägtransport och om åtgärder för att främja användningen av biobränslen. I meddelandet beskrivs att radikala förändringar när det gäller bränsletillgång eller motorteknik inom vägtransporten innebär flera problem. De framtida besluten måste enligt kommissionens mening ge högre prioritet åt en tryggad energiförsörjning, bränslesnålhet och mindre utsläpp av växthusgaser. Kommissionen kan för sin del tänka sig att biobränslen, naturgas och vätgas vart och ett skulle kunna utvecklas till att utgöra 5 % eller mer av den totala bränslemarknaden år 2020. Ett optimistiskt utvecklingsscenario kan se ut på följande sätt.

År	Biobränslen %	Naturgas %	Vätgas %	Totalt %
2005	2			2
2010	6	2		8
2015	7	5	2	14
2020	8	10	5	23

Det sägs i meddelandet beträffande naturgas att siffrorna 2 % år 2010 och 5 % år 2015 är ett optimistiskt scenario grundat på en aktiv politik.

Meddelandet åtföljs av två förslag från kommissionen för att främja användningen av biodrivmedel för transport. Det första förslaget gäller ett direktiv om bindande mål så att en viss andel av all bensin och diesel som säljs i medlemsstaterna skall utgöras av biobränsle. Målet innebär en minsta andel biobränsle om 2 % år 2005 och därefter en successiv ökning till 5,75 % år 2010. Det andra direktivförslaget syftar till att åstadkomma regler inom vilka medlemsstaterna kan tillämpa differentierade skattesatser till förmån för biobränslen. Innebörden är bl.a. att medlemsstaterna under skattekontroll får minska punktskatterna i proportion till den andel biobränsle som ingår i det slutliga bränslet. Särskilt föreslås att medlemsstaterna kan medge skattenedsättning på upp till 50 % för biodrivmedel jämfört med medlemsstatens vanliga punktskatt för motsvarande motorbränsle. För vissa användningar av biodrivmedel inom offentlig trafik föreslås att medlemsstaterna skall kunna medge ytterligare skattenedsättning. Avsikten är att skapa flexibla styrmedel som med hänsyn till subsidiaritetsprincipen kommer att kunna anpassas till varje medlemsstats budgetbegränsningar, lokala förhållanden och val av tekniska lösningar.

Vidare bör – enligt vad som sägs i meddelandet – en officiell kontaktgrupp upprättas, vilken kan ge råd i samband med införandet av alternativa bränslen under de kommande 20 åren.

Härutöver kan det erinras om EU:s femte ramprogram för forskning och utveckling, som pågår under perioden 1998–2002. Ramprogrammet består av fyra tematiska program, nämligen Livskvalitet och förvaltning av levande resurser, Informationssamhället, Konkurrenskraftig och hållbar tillväxt samt Energi, miljö och hållbar utveckling. Inom det sistnämnda programmet nämns bl.a. följande nyckelområden: effektiva och pålitliga bränslecellsystem, hybrid- och elsystem och alternativa drivmedel i samband med transporter.

Myndigheternas arbete

Statens energimyndighets forskningsprogram inom vägtransportområdet, Energisystem i vägfordon, är ett fyraårigt program med start den 1 januari 2000 och slut den 31 december 2003. Total budget för hela programperioden är 105 miljoner kronor. Programmets långsiktiga mål är att nå fram till en teknik som gör det möjligt att reducera den genomsnittliga bränsleförbrukningen i nya personbilar med 50 % och för nya tyngre fordon med 20 % samt

att producera fordon drivna med olika biobaserade alternativa drivmedel till näst intill samma kostnad som fordon drivna med dieselolja och bensin. Programmet skall vara sammanhållande för Energimyndighetens forskningsprojekt inom området vägfordon och omfattar följande områden: traditionella förbränningsmotorer, elmotorer och elhybrider, bränsleceller och systemfrågor för de tre nämnda områdena. Forskning när det gäller anpassning och utveckling av fordon för olika drivmedel sker också inom ramen för programmet. Forskning kring produktion och distribution av drivmedel bedrivs inom andra program inom myndigheten.

Det kan även nämnas att Energimyndigheten, Vägverket, Vinnova och Naturvårdsverket sedan drygt ett år arbetat med att lägga fast en strategi för utveckling av drivmedelsfrågan. Enligt Energimyndigheten kommer strategin att peka på behovet av fortsatt teknisk utveckling och på att utvecklingen av olika drivmedel bör ske parallellt.

I januari 2002 lämnade Energimyndigheten, Vinnova och Vägverket en skrivelse till Näringsdepartementet om introduktion av biodrivmedel på marknaden. I skrivelsen förordade myndighetsgruppen att nuvarande forskningsinsatser på alternativa drivmedel kompletteras med vissa satsningar för att främja ett långsiktigt perspektiv för drivmedel i ett uthålligt transportsystem. Bland annat bör en satsning på syntesgas inledas snarast, etanolproduktion från cellulosa demonstreras och utvärderas samt vissa åtgärder vidtas på kort sikt.

Under år 2002 kommer Energimyndigheten att påbörja ett samverkansprojekt med biogasbranschen angående biogasutvecklingen.

Vinnova har ett program, kallat Transportsektorns energianvändning, som syftar till att fylla viktiga kunskapsluckor på området och att undanröja hindren för kunskapernas spridning och användning. De frågor som ställs är bl.a. följande.

- Hur kan den tekniska utvecklingen inom fordons- och IT-områdena utnyttjas för att åstadkomma nödvändiga omställningar?
- Hur kan val och beteenden hos konsumenter och företag ändras i linje med en hållbar utveckling?
- Hur kan underlaget för politiska beslut om transportsektorns energianvändning förbättras?

Programmet riktar sig till universitet, högskolor, institut och kunskapsföretag med kompetens inom området.

Etanol som drivmedel för bilar; pilotanläggning i Örnsköldsvik

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, då forskningsaktiviteter påbörjades inom Lunds tekniska högskola/Lunds universitet. En andra fas startade i och med tillkomsten av etanolutvecklingsprogrammet, som löpte under perioden 1993–1997 med en totalbudget på 45 miljoner

kronor. Riksdagens energipolitiska beslut i juni 1997 markerar starten av den tredje fasen där totalt 210 miljoner kronor avsattes till ett program för utveckling av etanolproduktion från skogsråvara under sjuårsperioden 1998–2004. Denna satsning utgör en del av den svenska klimatpolitiken.

Som drivmedel kan användas blandningar från s.k. E85 (85 % etanol och 15 % bensin) till 100 % bensin. Under senare delen av 1990-talet har olika projekt med etanolbränsle pågått, bl.a. importerades bränsleflexibla Ford Taurus (FFV = Flexible Fuel Vehicle) på olika platser i Sverige. Totalt byggdes infrastrukturen ut och uppgår nu till ca 50 bensinmackar över i stort sett hela Sverige utom Norrlands inland.

Efter en upphandling som initierats av den numera nedlagda Miljöteknikdelegationen kommer 4 000 bränsleflexibla Ford Focus att levereras runt om i landet med början hösten 2001 fram till mitten av 2003. I en uppföljningsrapport Samordnad upphandling av fordon för drift med blandningar av etanol och bensin (av Charlie Rydén, Stockholm Stads Materialförsörjningsorganisation, MFO AB, 2000-11-20) dras vissa slutsatser av upphandlingsprojektet. Bland annat redovisas ett väsentligt större informationsbehov än vad som från början förutsågs. Vidare var bilindustrins beredskap och intresse för att lämna anbud som svar på den öppna upphandlingen sämre än väntat. Som bidragande orsaker nämns osäkerheten om den totala marknadspotentialen hos bränsleflexibla bilar i kombination med många andra utvecklingsbehov, inklusive sådana med inriktning på andra alternativbränslen än etanol. Fords erbjudande accepterades då prisnivån för det bränsleflexibla utförandet låg i paritet med priset för motsvarande bensinutförande.

I Norrköping har en produktionsanläggning för etanol, producerad från spannmål, etablerats med hjälp av skattenedsättning, baserad på ovan nämnda EU-regler om pilotprojekt. Produktionen på 50 000 m³ används för låginblandning i bensin, som distribueras i Mälardalen och används som vanlig bensin. Skattebortfallet motsvarar ca 150 miljoner kronor för år 2002.

I december 2001 beslutade Statens energimyndighet att bevilja drygt 112 miljoner kronor i stöd för att etablera en pilotanläggning för etanolforskning i Örnköldsvik under perioden 2002–2006. Huvudmannskapet för projektet ligger på Umeå universitet, Luleå tekniska universitet och Mitthögskolan. Energicentrum Norr svarar för upphandling och byggande av anläggningen och därefter daglig drift under den följande forskningsfasen. Förutom Energimyndighetens stöd finansieras projektet genom strukturfondsstöd, bidrag från Energicentrum Norr och lokala företag m.m.

Studier har bedrivits i laboratorieskala under många år, men dessa kunskaper är inte tillräckliga för att utforma en storskalig process för framställning av etanol som bränsle, vilken kan ge ett utbyte och en ekonomi på acceptabel nivå. På den kunskapsnivå som svensk forskning i dag befinner sig behövs enligt Energimyndigheten (Programprojekt, dnr 5314-01-03771, projektnr P20247-1) en pilotanläggning för att studera etanolframställning i en sammanhängande apparatur under kontinuerliga förhållanden.

En årlig lägesrapport med arbetsrapportering, resultat och ekonomisk redovisning skall lämnas till Energimyndigheten.

Vätgas som drivmedel för bilar

Utvecklingen av vätgas och bränsleceller för fordonsdrift befinner sig fortfarande på forsknings-, teknikutvecklings- och provstadiet. Det är i första hand de stora bilföretagen som finansierar och bedriver utvecklingsarbetet. Daimler Chrysler och Toyota presenterade bilmodeller med bränsleceller redan hösten 1997. Senare har även General Motors, Ford m.fl. tillverkare visat upp prototyper med bränsleceller. Bussar, som utrustats av företaget Ballard med vätgastankar på taket, har körts i ett två år långt fälttest i Vancouver och Chicago. Testet har nu avslutats och en mindre prototypserietillverkning har startats av företaget Daimler Chrysler i samarbete med Ballard. Tekniken är ännu inte kommersiellt gångbar.

I början av år 1999 meddelades att ett isländskt konsortium – Vistorka (Ecoenergy Ltd) – gått in i ett jointventure-projekt med Daimler Chrysler, Norsk Hydro och Royal Dutch/Shell för att utveckla bränsleceller och vätgasdrivning. Även Islands universitet nämndes. Överenskommelsen undertecknades av företagen i närvaro av den isländske miljöministern. Projektet leds nu av samriskföretaget Isländsk Ny Energi (Islensk Nyorka) vars chef Jon Björn Skulason har uttalat att vätgasdrivna bussar skall sättas in i linjetrafik i Reykjavik under år 2003. Förhoppningen är också att kunna börja med vätgasdrivna bilar år 2003 och senare med vätgasdrivna fisketrålare. Isländsk Ny Energi ägs till 51 % av företag och statliga organ på Island men också av de tre nämnda företagskoncernerna. Daimler Chrysler skall tillverka bussarna och Shell skall bygga påfyllnadsstationer där vätgas framställs genom elektrolys av vatten. Ett svenskt deltagande – främst som observatör – planeras med Vinnova som aktör.

Inom ramen för ett EU-projekt (projektet Clean Urban Transport for Europe, CUTE) som omfattar nio storstäder i Europa, bl.a. Stockholm, skall bränslecellsbussar prövas. I det femåriga projektet, vilket startade i slutet av år 2001, skall bränslecelltekniken prövas på bussar i vanlig drift. Sammanlagt rör det sig om 27 bussar, tre i varje stad. De olika städerna har valt olika tekniker för vätgasproduktion och tankanläggning. I den första etappen i Stockholm, vilken beräknas pågå i cirka två år, kommer ett tankställe att byggas upp efter det att vederbörliga tillstånd erhållits från myndigheter m.fl. Under slutet av år 2003 kommer bussarna att levereras från Daimler Chrysler. De svenska deltagarna i EU-projektet är Stor-Stockholms Lokaltrafik (SL), Miljöförvaltningen i Stockholm, Birka Energi och bussföretaget Buslink. Inom projektets ram kommer utbildning av chaufförer och annan personal att utvecklas och säkerhetsstandarder att utarbetas. Förutom EU-stöd har projektet fått bidrag från Vinnova och Energimyndigheten.

Vidare pågår – förutom forskning vid universitet och tekniska högskolor – ett forskningsprogram inom ramen för Stiftelsen för Miljöstrategisk forskning (MISTRA) med titeln Batterier och bränsleceller för en bättre miljö. Pro-

grammet startades år 1997 och utvärderas under år 2002 inför beslut om en eventuell andra programfas. MISTRA:s finansiering uppgår till 60 miljoner kronor under den första programfasen (4½ år) och näringslivet bidrar med ca 40 miljoner kronor. Målet är att med hjälp av nyutvecklade material och materialkombinationer samt livscykelanalyser demonstrera laboratorieprototyper av batterier och bränsleceller med konkurrenskraftiga prestanda.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör utskottet följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som tidigare framgått är vissa yrkanden delvis likartade med de bil- och bränslemotioner som miljö- och jordbruksutskottet respektive skatteutskottet behandlat. Dessa utskott hanterar ett antal lagstiftnings- och budgetfrågor på området, medan näringsutskottets ansvarsområde snarast rör energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling.

I allt väsentligt ansluter sig utskottet till de ambitioner som ligger bakom motionärernas förslag i syfte att få till stånd en mer miljöanpassad fordonsdrift. Utskottet har noterat att EG-kommissionen anser att framtida beslut inom detta område bör ge högre prioritet åt en tryggad energiförsörjning, bränslesnålhet och mindre utsläpp av växthusgaser. Som framgått av den tidigare redovisningen pågår det en omfattande forsknings- och utvecklingsverksamhet vad gäller alternativa drivmedel, såväl inom EU:s ram som nationellt genom statligt stöd till olika program och till forskning på universitet och högskolor. Ett stort antal projekt genomförs i samarbete med näringslivet. Med de kunskaper som finns tillgängliga i dag är det inte möjligt att peka ut de miljömässigt och ekonomiskt bästa lösningarna när det gäller framtidens drivmedel och bilmotorer. Utskottet utgår därför ifrån att samtliga bränslen analyseras i regeringens fortsatta beredningsarbete för att uppnå de miljömässigt och ekonomiskt bästa lösningarna inom det energitekniska området. I linje därmed ser utskottet positivt på att systemet med miljöklasser för fordonsbränslen nu ses över. I likhet med skatteutskottet vill utskottet understryka att bedömningen av miljömässiga och ekonomiska konsekvenser av drivmedlen inte bara bör innefatta bränslet som sådant utan också hur bränslet produceras och vad det produceras av.

När det gäller förslaget i motion 2000/01:Sk776 (v) om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om s.k. gröna certifikat för introduktion av förnybara drivmedel har – som redovisats ovan – utvecklingen gått åt det håll som motionärerna förordat. Regeringen avser nämligen, när riksdagen tagit ställning till gröna certifikat för el, att utreda om ett sådant system även kan vara tillämpligt för alternativa drivmedel och hur detta i så fall kan utformas. Som framgått av den tidigare redovisningen har energipropositionen, där ett kvotbaserat certifikatsystem ingår, nyligen överlämnats till riksdagen. Liksom miljö- och jordbruksutskottet anser näringsutskottet att ett system med gröna certifikat för alternativa drivmedel skulle kunna vara en effektiv

metod att främja alternativa drivmedel. Utskottet ställer sig därför positivt till framtida utredningsinsatser.

Det kan vidare konstateras att Sveriges medlemskap i EU ger möjlighet till ökade kunskaper och ökat inflytande i regionen när det gäller miljöfrågor. Som framgått av det föregående gäller att utvecklingen på drivmedelsområdet drivs framåt inom EU:s ram samtidigt som Sverige dels anpassar sin lagstiftning till EU, dels driver egna utvecklingsprogram.

Exempel på sådana utvecklingsprogram är bl.a. det ovan redovisade samverkansprogrammet mellan svenska staten och fordonsindustrin, det s.k. gröna-bilen-projektet, och pilotanläggningen för etanolproduktion i Örnsköldsvik. När det gäller motionsönskemål om lokalisering i samband med eventuell framtida produktion av etanol vill utskottet inte uttala någon uppfattning i frågan om geografisk placering.

Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet angående begränsning av växthusgaser (Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar) kan uppnås. Olika vidtagna och planerade skatteåtgärder har redovisats ovan. Det är också viktigt att notera att trafikrelaterade skatter och undantagen för industrins energi- och koldioxidskatt skall ses över. Utskottet delar motionärernas syn när det gäller vikten av att Sverige håller en fortsatt hög ambitionsnivå i fråga om begränsning av koldioxidutsläppen.

Med hänsyn till den pågående utvecklingen när det gäller forskning och utveckling inom bil- och bränsleområdet, utredningar i olika faser, regeringens beredning samt det pågående samverkansprogrammet mellan regeringen och bilindustrin, finner utskottet inte anledning att närmare gå in på samtliga spörsmål i de olika motionerna. Liksom motionärerna eftersträvar utskottet en 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.

Samverkansavtalet mellan svenska staten och fordonsindustrin

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör med hänvisning till planerade utvärderingsinsatser avslå ett motionsyrkande om ytterligare krav på resultatredovisning inom samverkansprogrammet mellan staten och fordonsindustrin.
Jämför reservation 4 (v, mp).

Motionen

I Vänsterpartiets motion 2000/01:Sk776 redovisas att samverkansprogrammet mellan den svenska staten och fordonstillverkarna har kritiserats för att inte vara tillräckligt koordinerat med de svenska miljömålen. Motionärerna anser

att staten skall ställa krav på konkreta resultat från fordonsindustrin. Förutom miljöeffekter av sådana krav kan de också medverka till att höja den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft gentemot utländska konkurrenter, anför det. Dessa krav bör enligt motionärerna också omfatta fordonsindustrins bidrag till introduktion av förnybara drivmedel.

Vissa kompletterande uppgifter

I april 2000 träffade svenska staten ett avtal med Scania CV AB, Saab Automobile AB, Volvo Personvagnar AB och Volvo Lastvagnar AB om ett samverkansprogram mellan staten och fordonstillverkarna kring utvecklingen av mer miljöanpassade fordon, det s.k. gröna-bilen-projektet. 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. Samverkansprogrammet omfattar:

1. Ett forsknings- och utvecklingsprogram. Målet för detta är att genom forskning och utveckling få fram fordonsteknik som kan byggas in i framtida produkter och ge dessa bättre miljöegenskaper och därigenom bättre konkurrenskraft. Ett delmål är att underleverantörer och andra företag medverkar i projekten.
2. En utbildningsatsning. Målet är att öka antalet högskoleutbildade med kompetens inom fordonsområdet. Kurspaket med fordonsinriktning skall skapas inom grundutbildningen på högskolenivå.
3. Samrådsgrupper. Målet är att skapa fungerande forum för informella diskussioner kring gemensamma frågor, såväl inom samverkansprogrammet som med andra svenska och internationella aktörer. Inledningsvis har två ämnesområden identifierats, nämligen bränslefrågor och utbildningsfrågor relaterade till fordonsindustrin.

Samverkansprogrammets totalbudget uppgår till 1 820 miljoner kronor, varav staten står för högst 500 miljoner kronor och resterande medel skjuts till från industrin. Programmet löper t.o.m. år 2005. Tyngdpunkten i programmet ligger på utveckling av motorer och framdrivningssystem där förbättringar ger en direkt miljöeffekt. Metangasmotorer, avgasrening, bränslecell- och elhybridfordon, ny dieselmotorteknik och avancerade motorkoncept är områden som ingår. Därutöver görs vissa mindre satsningar som indirekt ger effekter på fordonens miljöprestanda såsom t.ex. användning av lättviktsmaterial.

Samverkansprogrammet leds av Programrådet för fordonsforskning (PFF), där staten representeras av Vinnova, Energimyndigheten, Vägverket och Naturvårdsverket. Projekt beslutas i Programrådet efter det att varje projektförslag behandlats i en myndighetsberedning med ovan nämnda myndigheter och den sökande. Programmets kansli ligger hos Vinnova, som formellt ansvarar för programmet.

Enligt avtalet skall PFF en gång årligen organisera en genomgång av erfarenheterna inom samverkansprogrammet, till vilken berörda personer inom

Regeringskansliet och programmet skall inbjudas. Under första halvåret 2003 skall genom PFF:s försorg en oberoende expertgrupp utvärdera hur projekt och tecknade projektavtal stämmer överens med programmets syfte och mål. Senast den 1 juli 2003 skall utvärderingen inlämnas till regeringen. PFF kan till denna utvärdering foga sina egna synpunkter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ställer sig – liksom tidigare – positivt till det pågående samverkansprogrammet mellan svenska staten och fordonsindustrin och anser att detta program är ett viktigt led bland insatserna för att skapa ett långsiktigt uthålligt energisystem. Enligt utskottets uppfattning är programmet av betydelse såväl för forskningen som för utvecklingen av miljövänliga fordon och för konkurrenskraft och tillväxt. Det kan erinras om att samverkansprogrammet vilar på ett avtal mellan staten och fordonsindustrin. Utskottet utgår från att programmet utvärderas enligt planerna. Motionssynpunkten att samverkansprogrammet skall bidra till en introduktion av förnybara drivmedel är i viss utsträckning tillgodosedd genom verksamheten inom de insatsområden, bl.a. bränsle-cell- och elhybridfordon samt utveckling av motorteknik för biogas, som parterna enats om.

Med hänvisning till vad som anförts avstyrks det här aktuella motionsyrkandet.

Reservationer

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

1. Alternativa drivmedel m.m. (punkt 1)

av Per Westerberg (m), Göran Hägglund (kd), Karin Falkmer (m), Ola Karlsson (m), Inger Strömbom (kd), Ola Sundell (m) och Eva Flyborg (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:K426 yrkande 29 och 2001/02:MJ423 yrkande 12 och avslår motionerna 2000/01:Sk776 yrkande 5, 2000/01:T215 yrkande 10, 2000/01:N281, 2000/01:N284, 2000/01:N343, 2000/01:N353, 2001/02:MJ337 yrkandena 13–15, 2001/02:N27 yrkande 15 och 2001/02:N220.

Ställningstagande

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör vi följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som tidigare framgått är vissa yrkanden delvis likartade med de bil- och bränslemotioner som miljö- och jordbruksutskottet respektive skatteutskottet behandlat. Dessa utskott hanterar ett antal lagstiftnings- och budgetfrågor på området, medan näringsutskottets ansvarsområde snarast rör energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling.

Vi ansluter oss till de uppfattningar som framförs i motionerna 2001/02:K426 (kd) och 2001/02:MJ423 (kd) om att EU-länderna bör göra gemensam sak för att utveckla och främja omställningen till drivmedel med låga eller inga koldioxidutsläpp. Det är dock inte möjligt att uttala vilket av de alternativa drivmedlen som blir den bästa lösningen ur miljö- och effektivitetssynpunkt. Därför bör forskningen med kraft drivas vidare, även genom Europagemensamma satsningar. Det handlar om att få med sig hela unionen och kandidatländerna i en gemensam kamp för att hejda växthuseffekten. Det räcker inte att Sverige agerar på egen hand. Även utvecklingen med krav på nollemissionsfordon i Kalifornien bör följas noggrant. Vi vill understryka angelägenheten av att forskning och utveckling snabbas upp på detta område. Det ligger i samhällets intresse att stödja forskningen kring ny teknik och därmed bidra till en miljömässigt hållbar utveckling av transportsektorn.

Det är också viktigt att medborgare och företag får någorlunda likartade villkor för sitt handlande så att exempelvis miljöskadliga verksamheter inte flyttas från ett land till ett annat eller att osunda konkurrensförhållanden gör att sysselsättningen i ett miljömedvetet land slås ut.

När det gäller vilka åtgärder som bör prövas eller vidtas i miljöstyrande syfte är vi mycket kritiska mot det nuvarande regelverket. Vi anser i likhet med företrädarna för Moderata samlingspartiet och Kristdemokraterna i skatteutskottet (bet. 2001/02:SkU12) att miljöstyrningen vad gäller skatter, avgifter och övrigt regelverk som styr valet av fordonsbränslen och miljövänlig teknik behöver förbättras. Det system av skatter och regler som skall styra mot miljövänligare trafik börjar alltmer likna ett lapptäcke. När brister uppmärksammas görs nya tillägg och specialregler som inte hänger ihop med helheten. Följden har blivit ett otydligt regelverk som har stora brister, inte minst när det gäller att effektivt styra mot miljövänligare fordon och bränslen. Vi instämmer därför i att det är angeläget att en total översyn görs av hela det system av skatter, miljöklasser och övriga regler som skall styra mot utveckling och användande av miljövänlig teknik inom vägtrafiken.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Alternativa drivmedel m.m. (punkt 1)

av Åke Sandström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:MJ337 yrkandena 13–15 och 2001/02:N27 yrkande 15 och avslår motionerna 2000/01:Sk776 yrkande 5, 2000/01:T215 yrkande 10, 2000/01:N281, 2000/01:N284, 2000/01:N343, 2000/01:N353, 2001/02:K426 yrkande 29, 2001/02:MJ423 yrkande 12 och 2001/02:N220.

Ställningstagande

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör jag följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som tidigare framgått är vissa yrkanden delvis likartade med de bil- och bränslemotioner som miljö- och jordbruksutskottet respektive skatteutskottet behandlat. Dessa utskott hanterar ett antal lagstiftnings- och budgetfrågor på området, medan näringsutskottets ansvarsområde snarast rör energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling.

Att komma till rätta med trafikens ökande utsläpp måste enligt min mening prioriteras upp. Utvecklingen och produktionen av alternativa drivmedel riskerar emellertid att stanna upp på grund av de tvetydiga signaler som regeringen sänder ut. Centerpartiet har under en följd av år föreslagit en mängd

åtgärder och strategier som skulle kunna hjälpa till att skapa ett mer miljövänligt transportsystem. Tyvärr har riksdagen inte stött dessa förslag.

Det råder en betydande enighet om att koldioxidutsläppen, som dagens fossilbaserade bränslen ger upphov till, måste minskas. Biobaserade drivmedel framhålls i det sammanhanget som ett alternativ. Som anförs i motion 2001/02:N27 (c) bör regeringen ta initiativ till att utforma ett samlat program för produktion av alternativa drivmedel från både spannmål och skogsråvara. Samtidigt vill jag förorda att samtliga bränslen granskas utifrån den totala miljöeffekten och att definitionen av begreppet koldioxidneutral blir tillräckligt omfattande, tydlig och praktiskt tillämpbar.

För att skapa ett ”grönt” transportsystem behövs en kraftfull strategi för att introducera nya och miljövänliga drivmedel; inte minst spelar skattesystemet en viktig roll i detta arbete. För att driva på utvecklingen vill jag dels peka på vikten av kraftigt stöd till forskning och utveckling på detta område, dels påtala behovet av tydliga mål. Jag instämmer i vad som sägs i motion 2001/02:MJ337 (c) om att målsättningen bör vara att på tio år radikalt minska användningen av fossila bränslen som olja, bensin och diesel genom att satsa på t.ex. etanol, vätgas och el. Vidare bör Sverige sätta som mål att senast år 2005 minst 10 % av de nyförsålda fordonen är nollemissionsfordon. Det är också nödvändigt att ställa krav på drivmedelsförsäljarna att de skall kunna tillhandahålla biodrivmedel på samtliga större försäljningsställen fr.o.m. år 2005.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

3. Alternativa drivmedel m.m. (punkt 1)

av Ingegerd Saarinen (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2000/01:N343 och 2001/02:N220 och avslår motionerna 2000/01:Sk776 yrkande 5, 2000/01:T215 yrkande 10, 2000/01:N281, 2000/01:N284, 2000/01:N353, 2001/02:K426 yrkande 29, 2001/02:MJ337 yrkandena 13–15, 2001/02:MJ423 yrkande 12 och 2001/02:N27 yrkande 15.

Ställningstagande

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen gör jag följande bedömning av de här aktuella motionsyrkandena. Som tidigare framgått är vissa yrkanden delvis likartade med de bil- och bränslemotioner som miljö- och jordbruksutskottet respektive skatteutskottet behandlat. Dessa utskott hanterar ett antal lagstiftnings- och budgetfrågor på området, medan näringsutskottets ansvarsområde snarast rör energisituationen i samband med bilismen samt forskning och utveckling.

Jag ansluter mig till uppfattningen i motionerna 2000/01:N343 (mp) och 2001/02:N220 (mp) om att en översyn bör göras av stöd, regelverk och skatter, när det gäller vätgas som alternativt drivmedel. Enligt min uppfattning är vätgasdrift – om vätgasen framställs på ett miljövänligt och energieffektivt sätt – ett ur miljösynpunkt bra alternativ till fossilbränsle. Utvecklingen av förnyelsebara och ur miljösynpunkt bättre drivmedel skall inte försenas genom ett ogenomtänkt regelverk.

EU-länderna bör göra gemensam sak för att utveckla och främja omställningen till drivmedel med goda miljöegenskaper och med låga eller inga koldioxidutsläpp. Det är dock inte möjligt att uttala vilket av de alternativa drivmedlen som blir den bästa lösningen ur miljö- och effektivitetssynpunkt. Därför bör forskningen med kraft drivas vidare, även genom Europagemensamma satsningar. Det handlar om att få med sig hela unionen och kandidatländerna i en gemensam kamp för att hejda växthuseffekten. Det räcker inte att Sverige agerar på egen hand. Även utvecklingen med krav på nollemissionsfordon i Kalifornien bör följas noggrant. Jag vill understryka angelägenheten av att forskning och utveckling snabbas upp på detta område.

Det står helt klart att miljöstyrningen vad gäller skatter, avgifter och övrigt regelverk som styr valet av fordonsbränslen och miljövänlig teknik behöver förbättras.

Skattenedsättningar på drivmedel styrs inom EU av mineraloljedirektivet. Från mineraloljedirektivets bestämmelser finns olika typer av undantag som kan berättiga till skattenedsättningar, t.ex. pilotprojekt (artikel 8.2 d) och undantag för biogas och miljöklassningsregler (artikel 8.4). De möjligheter som länderna har till skattenedsättningar har i Sverige inte använts på bästa möjliga sätt. Mycken berättigad kritik kan riktas både mot miljöanpassningen och konkurrensneutraliteten i de regler och skatter som i Sverige utformats med hjälp av undantagen. Regeringen bör därför göra en totalöversyn över hur undantagen används för att åstadkomma mer miljörelevans och konkurrensneutralitet. Nuvarande regler gynnar stora producenter med rikliga resurser och goda kontakter.

Sverige bör även verka i EU för att mineraloljedirektivet skall ge möjlighet att differentiera skattebelastningen enligt principen om att förorenaren betalar (polluters pay principle). Skattenedsättningar bör således styras av i vilken grad ett drivmedel i ett livscykelperspektiv är koldioxidneutralt och av hur hälso- och miljövänligt i övrigt drivmedlet är i ett livscykelperspektiv.

En analys av drivmedels- och energiområdet sammantaget bör på sikt göras för att klargöra hur en ur resurseffektivitetssynvinkel och miljösynvinkel optimal användning av de totala energiresurserna kan ske.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Samverkansprogrammet mellan staten och fordonsindustrin (punkt 2)

av Lennart Beijer (v), Ingegerd Saarinen (mp) och Lennart Värmbj (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motion 2000/01:Sk776 yrkande 6.

Ställningstagande

Vi instämmer med den syn på samverkansavtalet som redovisas i motion 2000/01:Sk776 (v). Samverkansprogrammet mellan svenska staten och fordonsindustrin skall främja utvecklingen av mer miljöanpassad teknik så att den svenska fordonsindustrins tillväxt och konkurrenskraft på sikt kan bibehållas samtidigt som bilparkens miljöanpassning påskyndas. Det är av största vikt att denna satsning från staten och fordonsindustrin blir framgångsrik. Kontrollstationer är nödvändiga under samverkansprojektets gång för att uppmärksamma eventuella behov av justeringar i insatserna. Regeringen bör därför redan i budgetpropositionen för år 2003 ge en delrapportering av resultaten inom de olika insatsområdena.

Vad vi nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttrande. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

Alternativa drivmedel m.m. (punkt 1)

av Lennart Beijer (v) och Lennart Värmbj (v).

När det gäller frågan om gröna certifikat har utvecklingen gått i den riktning som Vänsterpartiet förordar. Efter samarbete mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Centerpartiet föreslås i den till riksdagen nyligen överlämnade energipolitiska propositionen (prop. 2001/02:143) att ett marknadsbaserat stödsystem för att främja förnybar elproduktion införs. Systemet är avsett att bygga på handel med elcertifikat och föreslås träda i kraft den 1 januari 2003. Det är nu angeläget att gå vidare med s.k. gröna certifikat även i fråga om drivmedel. Certifikathandel för alternativa drivmedel kan komma att spela en viktig roll när det gäller att minska koldioxidutsläppen från biltrafiken.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2000/01

2000/01:Sk776 av Gudrun Schyman m.fl. (v):

5. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om gröna certifikat för introduktion av förnybara drivmedel.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de aviserade förbättringarna i samverkansprogrammet mellan staten och fordonsindustrin skall leda till att regeringen och fordonsindustrin konkret kan redovisa hur programmet bidrar till en introduktion av förnybara drivmedel.

2000/01:T215 av Johan Pehrson (fp):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljön.

2000/01:N281 av Lena Ek och Agne Hansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om pilotprojekt på Gotland rörande etanolproduktion.

2000/01:N284 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablering av en pilotanläggning i Örnsköldsvik för produktion av etanol baserad på skogsråvara samt utarbetande av en långsiktig strategi för utveckling av bioalkoholer.

2000/01:N343 av Barbro Feltzing (mp):

1. Riksdagen begär att regeringen låter göra en översyn av reglerna för stöd till utveckling av vätfordon.
2. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av alternativa drivmedel såsom vätfordon.

2000/01:N353 av Birgitta Ahlqvist och Lennart Klockare (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige skall verka för en snabbare utveckling inom förnybara energikällor.

Motioner från allmänna motionstiden 2001/02

2001/02:K426 av Alf Svensson m.fl. (kd):

29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU bör satsa gemensamt på att utveckla och främja omställningen till bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp.

2001/02:MJ337 av Agne Hansson m.fl. (c):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta fram ett tioårsprogram för att halvera användningen av fossila bränslen.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ställa krav på samtliga större försäljningsställen att till år 2005 tillhandahålla biodrivmedel.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör sätta som mål att senast 2005 skall minst 10 % av de nyförsålda fordonen vara nollemissionsfordon.

2001/02:MJ423 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

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

2001/02:N220 av Barbro Feltzing (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs 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 anförs om att en utredning om stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av alternativa drivmedel, såsom vätgas, kommer till stånd.

Motion med anledning av proposition 2001/02:4

2001/02:N27 av Agne Hansson m.fl. (c):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ till att utforma ett samlat program för produktion av alternativa drivmedel från både spannmål och skogsråvara.