



Rena och energieffektiva fordon

Näringsdepartementet

2010-06-28

Dokumentbeteckning

KOM (2010) 186

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén En EU-strategi för rena och energieffektiva fordon

Sammanfattning

Kommissionen presenterar en strategi för främjandet av rena och energieffektiva fordon. Strategin bygger på att stimulera dels förbättringar av befintliga förbränningsmotorer och dels utvecklingen av alternativa framdrivningsteknologier.

Regeringen ställer sig positiv till insatser för att främja rena och energieffektiva fordon och hävdar därvid teknikneutralitet och subsidiaritetsprincipen syftande till att möjliggöra specifika satsningar inom ett visst teknikområde samt framhåller vikten av EU:s öppenhet för handel med omvärlden för att stärka EU:s egen konkurrenskraft i den fortsatta utvecklingen.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Gröna fordon förväntas enligt meddelandet bidra i stor utsträckning till prioriteringarna i Europe 2020 – En strategi för sysselsättning och tillväxt. En europeisk strategi för gröna fordon utgör vital del av flaggskeppsinitiativet inom EU2020 – Ett resurseffektivt Europa som söker främja nya teknologier samt modernisera och minska fossilt bränsleberoende inom transportsektorn.

Fram till 2030 förväntas den globala fordonsflottan växa från 800 miljoner till 1,6 miljarder fordon. Meddelandet skall därför stödja europeisk industri att leda övriga världen i användning av alternativa framdrivningsteknologier. Meddelandet framför att detta kräver en ny industriell ansats baserad på rena och energieffektiva fordon som kan lyfta den europeiska industrins konkurrenskraft, tillhandahålla jobb och stödja återhämtning. Initiativet bygger på det europeiska grön bil-initiativet som lanserades som en del av den europeiska återhämtningsplanen i november 2008.

Meddelandet lägger fram en strategi för utveckling och introduktion av rena och energieffektiva tunga (bussar och lastbilar) och lätta fordon (bilar och lätta lastbilar) men också två, tre och fyrhjulingar. Meddelandet framför att gröna fordon har låg påverkan på miljön ur ett livscykelperspektiv. De utnyttjar lågfossila energislag, ger låga utsläpp av luftföroreningar och låg ljudpåverkan och kan lätt återvinnas.

Strategin bygger på den befintliga strategin från 2007 för att reducera CO₂-utsläpp från personbilar och lätta kommersiella fordon och kompletterar pågående och planerade aktiviteter för att minska transportsektorns miljöpåverkan.

2009/10:FPM98

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Regelverk

EU har fastställt en långtgående strategi för att minska koldioxidutsläppen från vägfordon. Med utgångspunkt i direktiv (EG) nr 443/2009 ska de genomsnittliga utsläppen från nya personbilar ha minskat till 130 g CO₂/km senast 2015. Förslagen har också beredskap att möta målsättningar nu under diskussion avseende ett genomsnittligt utsläppstak för alla nya transportfordon om 175 g/km från år 2016.

EU har också minskat utsläppen av föroreningar, t.ex. partiklar och kväveoxider (Nox), genom att fastställa ännu strängare normer. Från och med 2014 kommer Euro 6-normer¹ att gälla för personbilar och transportfordon och Euro VI för tunga fordon.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Lägga fram ett förslag till förordning om krav för typgodkännande av två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga motorcykelfordon (fordonskategori L) under 2010, som anger utsläppsnormer samt anpassar eller utvecklar åtgärder för att beakta ny teknik.
- Utarbeta följande tillämpningsföreskrifter för förordning (EG) nr 443/2009 senast 2011: närmare bestämmelser om övervakning och uppgiftslämning, om tillämpningen av ett undantag från de särskilda målen för koldioxidutsläpp för tillverkare av små volymer och nisch tillverkare, om förfarandet för godkännande av innovativ teknik (miljöinnovation) samt om metoder för uttag av avgifterna för extra utsläpp.
- Föreslå närmare bestämmelser om marknadsföring av fordons miljöfördelar för att undvika vilseledande miljöpåståenden.
- Lägga fram ett förslag om att minska den extra bränsleförbrukningen på grund av mobila luftkonditioneringsystem senast 2011.
- Kartlägga de åtgärder som ger miljöfördelar inom ramen för den samordnade strategin så snart som möjligt samt fastställa vidare åtgärder, inklusive lagstiftning, för att främja sådana åtgärder.
- Lägga fram ett förslag om ändring av direktiv 70/157/EEG² senast i slutet av 2011 för att minska buller från fordon.
- Se till att utsläppen av koldioxid och föroreningar minskar under faktiska körförhållanden genom att senast 2013 föreslå en omarbetad testcykel för utsläppsmätning, inklusive en metod för att beakta innovativ teknik, samt senast 2012 utforma ett tillförlitligt förfarande för att mäta de faktiska utsläppen och då överväga utnyttjande av bärbara mätsystem.
- Föreslå en strategi för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från tunga fordon.
- Främja kompletterande åtgärder som kan bidra till att minska utsläppen av koldioxid och föroreningar från vägtransporter, t.ex. sparsam körning,

¹ Förordning (EG) nr 715/2007 (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

² EGT L 42, 23.2.1970, s. 16.

intelligenta transportsystem, ombordteknik och tillämpningar som bygger på Galileo, infrastrukturåtgärder samt stadstrafikledning.

2009/10:FPM98

- Se till att EU:s hållbarhetskriterier för biobränslen tillämpas samt främja utvecklingen av avancerade koldioxidsnåla biobränslen och hållbara biobränslen samt energiteknik som kan nyttja sådana bränslen.

1.2.2 Stöd till forskning och innovation om miljövänlig teknik

Ytterligare forskning och teknisk utveckling behövs för att sänka kostnaderna och förbättra spännvidd och körbarhet av el- och vätgasdrivna fordon. Nya material måste undersökas för användning i batterier och för lagring av väte för fordon med bränsleceller samt alternativ teknik för laddning och lagring.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Se till att europeisk forskning även fortsättningsvis fokuserar på koldioxidsnåla bränslen och rena och energieffektiva transporter, inklusive förbättring av konventionella motorer, elektrisk framdrivning, alternativ batteriteknik och vätgasteknik, med bidrag som inriktas på områden som ger ett klart mervärde på EU-nivå.
- Förenkla och rationalisera de administrativa reglerna för forskningsstöd från EU.
- Föreslå en långsiktig forskningsstrategi under 2011 i den strategiska planen för transportteknik och i meddelandet om rena transportsystem.
- Tillsammans med Europeiska investeringsbanken undersöka möjligheten till fortsatt stöd till forsknings- och innovationsprojekt för att främja rena och energieffektiva fordonsprodukter för att stödja omvandlingen av industrin.

1.2.3 Marknadsintroduktion och konsumentupplysning

Efterfrågsstyrda incitament -- införda vid rätt tidpunkt och dessutom riktade, ickediskriminerande, tidsbegränsade och begränsade i fråga om budget -- är viktigt för att främja marknadsintroduktionen. För att eldrivna fordon ska kunna accepteras som verkliga alternativ till konventionella fordon måste konsumenterna också vara väl informerade om möjligheterna, fördelarna och de praktiska aspekterna av dessa transportalternativ.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Lägga fram riktlinjer under 2010 om ekonomiska incitament för konsumenterna att köpa miljövänliga fordon, stimulera samordnade åtgärder på efterfrågesidan i medlemsstaterna och se till att alla vinster som kommer företagen till godo följer befintliga regler för statligt stöd.
- Se över direktivet om energiskatter för att skapa bättre incitament för ett effektivt utnyttjande av konventionella bränslen och för en successiv introduktion av alternativa bränslen som ger låga koldioxidutsläpp.
- Vidta åtgärder för att säkerställa ökad samordning och förbättra den sammanlagda effektiviteten i de åtgärder som medlemsstaterna vidtar när det gäller fordonsskatt för att främja miljövänliga fordon.
- Övervaka genomförandet av direktiv 2009/33/EG.
- Starta ett forskningsprojekt för att få fullständiga kunskaper om konsumenternas förväntningar och köpmönster och prova olika möjliga informationsredskap för att jämföra rena och energieffektiva bilar med konventionella fordon.

- Lägga fram ett förslag om ändring av direktiv 1999/94/EG³ när det gäller märkning av bilar.
- Starta ett demonstrationsprojekt på EU-nivå om fordon med elektrisk framdrivning under 2011 inom ramen för EU-initiativet för miljövänliga bilar för att bedöma konsumentbeteende och användningsmönster, öka användarnas kunskaper om alla typer av elteknik samt prova nyheter som rör standardisering av eldrivna fordon. Framtida initiativ av detta slag kan särskilt inriktas på de stadsområden som har luftkvalitetvärden som ständigt överskrider gränserna.

1.2.4 Internationella frågor

Öppna världsmarknader är en viktig förutsättning för produktivitetsvinster, tillväxt och fler arbetstillfällen. Att ge tillträde till de internationella marknaderna innebär att man dels sänker tullarna, dels avskaffar onödigt restriktiva tekniska föreskrifter.

En storskalig tillverkning av elfordon och fordon som drivs med bränsleceller för vätgas innebär behov av nya råmaterial. Några av dessa är bristvaror och koncentrerade till väldigt få geografiska områden. En rättvis och öppen tillgång till sådana material bör säkerställas så att en eventuell brist inte håller tillbaka EU-industrins konkurrenskraft.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Medverka i det internationella standardiseringsarbetet och i diskussioner om regelverket med våra huvudsakliga handelspartner samt ge tekniskt stöd till länder utanför EU med sikte på att främja handeln och undvika regler som snedvrider marknaden för miljövänliga fordon.
- Fortsätta att ta initiativ till samarbete om regelverket för att främja harmoniserade föreskrifter på internationell nivå tillsammans med länder som inte är avtalslutande parter i FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).
- Främja tillgång till bristmaterial genom råvaruinitiativet⁴.

1.2.5 Sysselsättning

Att förutse och hantera omstruktureringen och förutse de kunskaper och färdigheter som behövs för att utforma och tillverka innovativa fordon är av avgörande betydelse för att ge EU:s fordonstillverkare arbetskraft med lämplig kompetens som för tillfället är sällsynt.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- På grundval av uttalandet från partnerskapet på fordonsområdet inrätta ett branschspecifikt europeiskt kompetensråd med sikte på att upprätta ett nätverk mellan medlemsstaternas nationella observationsorgan.
- Från och med 2011 utnyttja medlen från Europeiska socialfonden för att stimulera omskolning och kompetenshöjning.

1.2.6 Halvtidsöversyn av lagstiftningen om koldioxidutsläpp

Halvtidsöversynen ska ge fordonsindustrin planeringssäkerhet när det gäller långsiktiga utsläppsmål, vilka kommer att vara av avgörande betydelse för att driva på innovation på lång sikt.

³ EGT L 12, 18.1.2000, s. 16.

⁴ KOM(2008) 699, 4.11.2008.

- Se över förordning (EG) nr 443/2009 senast 2013 och i samband med detta undersöka hur man i praktiken kan uppnå målet för 2020 på 95 g/km för personbilar och det långsiktiga målet (2030) och samtidigt bygga vidare på erfarenheterna från arbetet med att förverkliga de kortsiktiga målen.
- Se över formerna för att nå det långsiktiga målet att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon (transportbilar) vid den tidpunkt som lagstiftaren beslutar om⁵.

1.2.7 Särskilda åtgärder för eldrivna fordon

1. *Utsläppande på marknaden*

Typgodkännanden av vägfordon⁶ har utvidgats till att omfatta alla framdrivningssystem. Gemensamma bestämmelser har fastställts för vätgas- och gasdrivna fordon och fordon som drivs med biobränslen⁷. Gemensamma krav behövs även för eldrivna fordon för att industrin ska få rättssäkerhet och konsumenterna skyddas.

I det internationella arbetet med berörda parter inom FN:s ekonomiska kommission för Europa kommer kommissionen att:

- under 2010 föreslå elsäkerhetskrav för typgodkännande av fordon,
- senast 2011 se över andra krav på typgodkännande enligt direktiv 2007/46/EG, och
- senast 2012 se över kollisionssäkerhetskraven och överväga om den låga bullernivån från dessa fordon kan vara farlig för oskyddade trafikanter.

2. *Standardisering*

Gemensamma standarder ska möjliggöra att eldrivna fordon kan laddas och anslutas till elnätet överallt i EU. Långsam laddning av fordon från befintliga eluttag är redan möjlig. För snabbbladdning krävs dock särskilda kontakter och uttag, som måste standardiseras på EU-nivå för att kompatibiliteten ska kunna garanteras.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Inom ramen för direktiv 98/34/EG⁸ under 2010 ge de europeiska standardiseringsorganen i uppdrag att före utgången av 2011 utveckla ett standardiserat gränssnitt för laddning som garanterar driftskompatibilitet och möjlighet till anslutning mellan strömförsörjningsplatsen och det eldrivna fordonets laddningsanordning, att överväga säkerhetsrisker och elektromagnetisk kompatibilitet samt att överväga smart laddning (trafikanternas möjlighet att utnyttja el under perioder med låg belastning).
- Välja en metod för att införa denna standard, så att det kompatibla gränssnittet införs av alla aktörer i näringslivet, inklusive fordonstillverkare, elleverantörer och elnätsoperatörerna.

⁵ I kommissionens förslag fastställs målet för 2020 till 135 g/km (KOM(2009) 593, 28.10.2009).

⁶ Enligt direktiv 2007/46/EG (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁷ Förordning (EG) nr 79/2009 (EUT L 35, 4.2.2009, s. 32), UNECE-föreskrifterna nr 67 och 110, direktiv 2009/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88).

⁸ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

- Fortlöpande övervaka den tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen på internationell nivå för att vid behov uppdatera de europeiska standarderna.

2009/10:FPM98

3. *Infrastruktur*

Offentligt tillgängliga laddplatser måste erbjudas för att tillgodose konsumenternas behov av batteriladdning. Ett adekvat nät för laddning kräver fastställande av normer för säkerhet, driftskompatibilitet och betalning.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Inta en ledande ställning i arbetet tillsammans med medlemsstaterna på nationell och regional nivå när det gäller utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning i EU.
- Tillsammans med Europeiska investeringsbanken undersöka hur medel kan ställas till förfogande för att stimulera investeringar i utbyggnad av infrastruktur och tjänster för miljövänliga fordon.

4. *Energi, energiproduktion och energidistribution*

Anpassning av det befintliga elnätet och utveckling av smarta nät och protokoll för kommunikation mellan fordonen och nätet, möjliggör en automatisk och tidsmässigt anpassad laddning vid låg belastning eller tillfälliga överskott på förnybar el, med beaktande av priseffekterna.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Fastställa och jämföra miljö- och koldioxidpåverkan från fordon (förbränningsmotorer, elmotorer, gasdrivna och vätgasdrivna fordon) utifrån ett livscykelperspektiv.
- Bedöma huruvida främjandet av eldrivna fordon leder till ökad elproduktion med låga koldioxidutsläpp genom att man främjar koldioxidsnåla energikällor i syfte att se till att den el som förbrukas av eldrivna fordon inte sker på bekostnad av den koldioxidsnåla el som redan förväntas när kraven i direktivet om energi från förnybara energikällor⁹ uppfylls.
- Utvärdera följderna av strängare krav på koldioxidsnål el för försörjningssystemet och för elnätet.

5. *Återvinning och transport av batterier*

En hög återvinningsandel av batterier är nödvändig dels för att minimera miljöpåverkan och dels på grund av bristen och priset på vissa råmaterial.

Transporter av brukbara batterier begränsas idag av direktivet om transport av farligt gods¹⁰, vilket bidrar till höga kostnader på fordonsbatterier.

Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:

- Överväga vilka ändringar som kan behöva göras i gällande lagstiftning om återvinning av batterier och om uttjänta fordon för anpassning till de nya marknadsförhållandena.
- Främja europeiska forskningsprogram om återvinning och återanvändning av batterier.
- Se över möjligheterna att ändra reglerna för transport av batterier efter en noggrann bedömning av kostnaderna och potentiella risker.

8

⁹ Direktiv 2009/28/EG om energi från förnybara energikällor (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16).

¹⁰ Direktiv 2008/68/EG (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Ingen genomgång av gällande svenska regler och regelpåverkan görs i denna faktagenomgång utan får göras i samband med behandling av respektive delförslag och dess införande. Generellt bedöms eventuell påverkan av regelverk bli av mindre art och till större del i linje med förväntad utveckling av det svenska regelverket.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen anför i meddelandet att den föreslagna strategin med åtgärder bygger på pågående åtgärder. Kommissionen skriver att ekonomiska aspekter får bedömas i varje enskilt fall. En kortare analys i ett budgetekonomiskt perspektiv gör det troligt att skatter på fossila bränslen kommer att minska till förmån för icke fossila energikällor. Utbyggnad av infrastruktur för laddning av el-bilar kommer att verka budgetdrivande.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ställer sig positiv till insatser för att främja rena och energieffektiva fordon och hävdar därvid teknikneutralitet och subsidiaritetsprincipen syftande till att möjliggöra specifika satsningar inom ett visst teknikområde samt framhåller vikten av EU:s öppenhet för handel med omvärlden för att stärka EU:s egen konkurrenskraft i den fortsatta utvecklingen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ett fåtal medlemsstater har argumenterat för en storskalig satsning på elbilar medan några andra medlemsstater inkl Sverige har förordat teknikneutralitet. En medlemsstat har haft större fokus på bränslecellsdrivna bilar och har haft en betydligt mer optimistisk syn vad gäller tidpunkten för en mer omfattande marknadsintroduktion.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkt är okänd utöver vad kommissionen framför i sitt meddelande.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har ej remitterats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

I enlighet med varje enskilt förslag.

En bedömning av miljö-, ekonomiska och sociala konsekvenser måste ingå i alla specifika politiska initiativ som anges i strategin. EU-åtgärderna kommer att komplettera de åtgärder som vidtas på nationell och regional nivå och skall inriktas på de områden som ger ett klart europeiskt mervärde, med beaktande av subsidiaritetsprincipen. Bedömning görs av varje enskilt förslag.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Meddelandet kommer bl.a. att utgöra grund för rådslutsatser på näringspolitikens område med planerat antagande på Konkurrentkraftsrådet den 25 maj 2010. Rådslutsatser antas i enlighet med rådets praxis – Enhälligt.

4.2 Fackuttryck/termer

-