

SL

SL

SL



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 28.4.2010
COM(2010)186 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Evropska strategija za čista in energetska učinkovita vozila

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Evropska strategija za čista in energetska učinkovita vozila

(Besedilo velja za EGP)

1. CILJI STRATEGIJE

Evropska avtomobilska industrija je vodilna v svetu v razvoju čistih in energetska učinkovitih tehnologij, zasnovanih na motorjih z notranjim izgorevanjem, saj je v zadnjih 15 letih veliko vlagala v raziskave in razvoj. Je tudi ena bistvenih evropskih panog, je konkurenčna, inovativna in podpira širok izbor sorodnih panog.

V tem sporočilu je predstavljena strategija za spodbujanje razvoja ter uporabe čistih in energetska učinkovitih („zelenih“) težkih (avtobusov in tovornjakov)¹ in lahkih tovornih vozil (osebni avtomobilov in kombijev)² ter dvo-, tri- in štirikolesnih motornih vozil³. Trenutno promet ustvarja približno četrtno emisij CO₂ v EU, v veliki meri pa je odgovoren tudi za zmanjšano kakovost zunanjega zraka (trdni delci, NO_x, HC in CO) ter za povzročanje s tem povezanih zdravstvenih težav, zlasti v mestnih območjih.

Kratko- in srednjeročno bodo motorji z notranjim izgorevanjem verjetno ohranili prevladujoči položaj v proizvodnji vozil. Vendar bodo v prihodnosti vse pomembnejša alternativna goriva in pogonske tehnologije. Zelena vozila imajo v celotni življenjski dobi zelo majhen vpliv na okolje. Uporabljajo nizkoogljične vire energije, njihove emisije onesnaževal zraka in hrupa so zelo nizke, poleg tega jih je preprosto reciklirati.

Zelena vozila, vključno z vozili na elektriko, vodik, bioplin in mešanice z visoko vsebnostjo tekočih biogoriv, lahko odločilno prispevajo k izpolnitvi prednostnih nalog strategije Evropa 2020⁴, tj. k razvoju gospodarstva, ki temelji na znanju in inovacijah (pametna rast), ter k spodbujanju konkurenčnejšega in bolj zelenega gospodarstva, ki gospodarneje izkorišča vire (trajnostna rast). Ta strategija je bistven del vodilne pobude „Evropa, gospodarna z viri“ iz strategije Evropa 2020, katere namen je spodbujanje razvoja novih tehnologij, ki bodo omogočile uvedbo posodobitev v prometni sektor in zmanjšanje emisij CO₂ v njem, s čimer se bo povečala njegova konkurenčnost. Med cilji vodilne pobude je torej promocija „zelenih“ vozil s spodbujanjem raziskav, določanjem skupnih standardov in razvojem potrebne infrastrukturne opore „prehodu v nizkoogljično gospodarstvo, ki vse vire gospodarno izkorišča“⁵.

¹ Vozila kategorij M2, M3, N2 in N3, kot so opredeljena v Direktivi 2007/46/ES.

² Vozila kategorij M1 in N1, kot so opredeljena v Direktivi 2007/46/ES.

³ Vozila kategorije L, kot so opredeljena v Direktivi 2002/24/ES.

⁴ COM(2010) 2020, 3.3.2010.

⁵ COM(2010) 2020, 3.3.2010, str. 14.

Število vozil v svetu se bo po napovedih do leta 2030 povečalo z 800 milijonov na 1,6 milijarde⁶. Zaradi te podvojitve svetovnega voznega parka je treba postopno spremeniti tehnologijo, da bo dolgoročno mogoče zagotoviti trajnostno mobilnost in pri tem izpolnili cilj zmanjšanja emisij CO₂ v prometu. Strategija bi zato morala evropski industriji zavzeti vodilni položaj v svetu v razvoju alternativnih pogonskih tehnologij. Svetovna usmeritev k trajnostnemu prometu kaže, da lahko ostane konkurenčna le, če odigra vodilno vlogo v razvoju zelenih tehnologij. Za to je potreben postopen premik iz današnjega položaja. Evropska industrija bo morala torej izbrati nov pristop, ki bo zasnovan na čistih in energetsko učinkovitih vozilih, kar bo spodbudilo njeno konkurenčnost, omogočilo oblikovanje novih delovnih mest v avtomobilski industriji in drugih sektorjih v dobavni verigi ter zagotovilo dovolj podpore za prestrukturiranje. Zato je ta pobuda nadaljevanje evropske pobude za zelene avtomobile, ki se je začela izvajati novembra 2008 kot del evropskega načrta za oživitve gospodarstva⁷.

Z razvojem skupnih naprednih standardov varnosti, okoljske učinkovitosti in interoperabilnosti bo mogoče zagotoviti, da bo notranji trg še naprej neovirano deloval ter bodo zainteresirane strani lahko z večjo gotovostjo načrtovale svojo prihodnost.

Poleg tega globalni konkurenti EU na ameriški in azijski celine prav tako vlagajo v raziskave nizkoogljicnih tehnologij ter izvajajo namenske programe za prehod na cestni promet z nizkimi emisijami CO₂. Pospešeno razvijajo standarde za alternativne tehnologije. Da bi evropska avtomobilska industrija ostala konkurenčna in utrdila položaj svetovne voditeljice na področju zelenih tehnologij, mora EU pripraviti ustrezen okvir za napredne proizvode, ki jih bodo potrebovali po vsem svetu.

Strategija temelji na obstoječi strategiji iz leta 2007 za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil⁸ ter dopolnjuje obstoječe in načrtovane ukrepe za promet z nizkimi emisijami CO₂ in zmanjšanje okoljskega vpliva teh vozil. Čeprav je poudarek strategije na cestnem prometu, cestnih vozilih in srednjeročni perspektivi, pa podpira cilj zmanjšanja emisij CO₂ za 80 do 95 odstotkov do leta 2050. Tehnološki napredek pri zelenih tehnologijah avtomobilskega pogona je mogoče, in bi bilo treba, prenesti na pomorski, zračni, mestni in lahki železniški promet ter na težka tovorna vozila.

2. AKCIJSKI NAČRT ZA ZELENA VOZILA

Namen te strategije je oblikovati ustrezen in tehnološko nevtralen okvir politike za čista in energetsko učinkovita vozila. Hkrati je treba spodbujati razvoj čistih in energetsko učinkovitih vozil, zasnovanih na običajnih motorjih z notranjim izgorevanjem, in omogočiti uporabo prodornih tehnologij v vozilih z izjemno nizkimi emisijami CO₂. Obravnavajo se naslednji načini pogona:

- alternativna goriva, ki bi nadomestila bencinsko ali dizelsko gorivo v motorjih z notranjim izgorevanjem, vključno s tekočimi biogorivi in plinastimi pogonskimi gorivi (kot so utekočinjeni naftni plin (LPG), stisnjeni zemeljski plin (CNG) in bioplín). Z uporabo teh goriv bi bilo mogoče zmanjšati okoljski vpliv cestnega

⁶ Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo – Svetovni forum za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (UNECE-WP.29): neuradni dokument GRPE-58-02.

⁷ COM(2008) 800, 26.11.2008.

⁸ COM(2007) 19, 7.2.2007.

prometa, saj bi se tako zmanjšala količina emisij CO₂ in drugih onesnaževal. Vendar uporaba alternativnih goriv, razen biogoriv, zahteva prilagoditev motorjev z notranjim izgorevanjem, poseben sistem za shranjevanje goriva v vozilu in dovolj razširjeno polnilno omrežje. Tekoča biogoriva, kot sta etanol in biodizel, je mogoče mešati z običajnimi tekočimi gorivi in te mešanice do določenega razmerja uporabljati v obstoječih motorjih z notranjim izgorevanjem. Za mešanice z večjo vsebnostjo biogoriva pa je treba prilagoditi gorivni sistem in motor vozila. Plinasta goriva se lahko uporabljajo v prilagojenih motorjih z notranjim izgorevanjem in v vozilu hranijo v posebnih rezervoarjih za gorivo. Za uporabo v vozilih s prilagodljivim tipom goriva je že na voljo več različnih goriv. Da bi se doseglo pričakovano zmanjšanje okoljskega vpliva v primerjavi z običajnimi bencinskimi in dizelskimi gorivi, mora biti proizvodnja alternativnih goriv zdržna. Prizadevanja za nadaljnje izboljšanje kakovosti običajnih bencinskih in dizelskih goriv se morajo nadaljevati.

- Električna vozila poganja elektromotor, napajajo pa se z elektriko. Energija se shranjuje v akumulatorjih ali drugih alternativnih sistemih za shranjevanje v vozilu. Električna vozila bodo v bližnji prihodnosti morda ostala del specializiranega trga, vendar je pričakovati, da se bo njihova prodaja z izboljšanjem tehnologij akumulatorjev razmahnila. Študije napovedujejo, da se bo tržni delež prodaje električnih akumulatorskih vozil med novimi vozili povzpел z enega do dveh odstotkov v letu 2020 na 11 do 30 odstotkov v letu 2030. Za hibridna vozila, ki se polnijo prek električne vtičnice, je napovedan delež dveh odstotkov za leto 2020 in 5 do 20 odstotkov do leta 2030⁹. Pri uvedbi električnih vozil na uveljavljeni potrošniški trg je odločilna njihova cenovna dostopnost. Cene za končnega uporabnika se bodo morale s tehnološkimi izboljšavami in ekonomijami obsega precej znižati, da se bo tržni delež teh vozil povečal. Tehnologija električnih vozil ima velik potencial za konkretno reševanje številnih izzivov, s katerimi se spopada Evropska unija, kot so globalno segrevanje ozračja, odvisnost od fosilnih goriv, lokalno onesnaževanje zraka in shranjevanje energije iz obnovljivih virov v akumulatorjih vozil prek pametnih omrežij. Izključno električna vozila so najbolj obetavna za uporabo v mestih, saj akumulator zagotavlja sorazmerno omejen doseg, razmerje med stroški in koristmi pa je potencialno ugodnejše za prednostno postavitve polnilne infrastrukture v mestih. Poleg tega so družbene in zdravstvene koristi nizkih emisij onesnaževal zraka in hrupa v mestih največje.
- Vozila na vodikove gorivne celice so lahko enako koristna okolju kot električna akumulatorska vozila. Prav tako jih poganja elektromotor, vendar se elektrika proizvaja v vozilu iz vodikovega goriva z gorivnimi celicami, pri čemer se sprošča zgolj vodna para. Razvoj in uporaba akumulatorskih vozil ter vozil na vodikove gorivne celice se torej vzajemno dopolnjujeta, saj imajo vozila skupnih veliko podobnih komponent električnega pogona.

Strategija se opira na obstoječe ukrepe, ki se že izvajajo, in **določa srednje- do dolgoročne ukrepe**. Z ukrepi se ne bodo zgolj unovčile koristi novih pogonskih tehnologij pri doseganju ciljev okoljevarstvene in energetske politike, temveč bodo ti tudi preprečili, da bi napredek v

⁹ Inštitut za višje študije – Global Insight: študija *Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicles* (Električna akumulatorska vozila in hibridna vozila z možnostjo priklopa na omrežje).

novih tehnologijah izničil zmanjšane izboljšave običajnih vozil ali povečano povpraševanje po manj učinkovitih vozilih. Pri tem bo strategija uporabila sinergije izboljševanja motorjev z notranjim izgorevanjem in uvajanja tehnologij z izjemno nizkimi emisijami CO₂. S strategijo se spodbujata tudi razvoj in širjenje prodornih tehnologij, za katere je mogoče pričakovati, da bodo skupaj s predlogi, ki bodo pripravljene v okviru prihodnje bele knjige o evropski prometni politiki, precej prispevale k bolj trajnostni mobilnosti.

Za zdaj še ni evropskega okvira za električno mobilnost. Zato se za zagotovitev tehnološke nevtralnosti v praksi oddelek 2.7 osredotoča na ukrepe, ki so potrebni za oblikovanje enakovrednega zakonodajnega okvira, ki bo omogočal to tehnologijo.

Pri specifičnih pobudah politik iz strategije bo treba upoštevati oceno okoljskega, ekonomskega in socialnega učinka. Ukrepi na ravni EU bodo dopolnjevali nacionalne in regionalne ukrepe, poudarek pa bo na področjih z jasno evropsko dodano vrednostjo, skladno z načelom subsidiarnosti.

2.1. Zakonodajni okvir

EU je opredelila daljnosežno strategijo za zmanjšanje emisij CO₂ iz cestnih vozil¹⁰ in veliko je bilo že uresničenega. Uredba (ES) št. 443/2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile zahteva, da se do leta 2015 v celoti izpolni cilj zmanjšanja povprečnih emisij CO₂ novega voznega parka osebnih avtomobilov na 130 g/km. Industrija bo morala še več vlagati v tehnologije za zmanjševanje emisij, med drugim tudi v tehnologije inteligentnega upravljanja prometa, ter še izboljšati izkoristek motorjev.

Poleg tega Svet in Parlament trenutno obravnavata predlog Komisije¹¹ za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (kombijev). Povprečne emisije CO₂ za vozni park novih lahkih tovornih vozil naj bi se z letom 2016 zmanjšale na 175 g/km.

EU je prav tako zmanjšala emisije onesnaževal, kot so trdni delci in NO_x, in sicer z določitvijo še strožjih standardov. Omejitve emisij Euro 6¹² za osebne avtomobile in kombije ter Euro VI za težka tovorna vozila se bodo začele uporabljati leta 2014.

Čeprav bodo bencinski in dizelski motorji z notranjim izgorevanjem v obdobju do leta 2020 manj prevladujoči, je treba storiti vse, kar je mogoče, da bi zmanjšali njihov negativni vpliv na okolje.

Komisija bo:

- v letu 2010 predlagala uredbo o zahtevah za homologacijo dvo-, tri- in štirikolesnih motornih vozil (vozila kategorije L), ki bo določila standarde emisijskih vrednosti in prilagodila ali razvila ukrepe, pri katerih se bodo upoštevale nove tehnologije;
- do leta 2011 pripravila ukrepe za izvajanje Uredbe (ES) št. 443/2009, in sicer podrobna pravila za spremljanje in nadzorovanje ter posredovanje podatkov; podrobna pravila za uporabo odstopanj od specifičnih ciljev za emisije CO₂ za manjše in specializirane

¹⁰ Uredba (ES) št. 443/2009 (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

¹¹ COM(2009) 593, 28.10.2009.

¹² Uredba (ES) št. 715/2007 (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

proizvajalce; podrobna postopkovna pravila za potrjevanje inovativnih tehnologij (ekoloških inovacij); podrobna pravila o metodah za zbiranje premij za presežne emisije;

- predlagala podrobna pravila za trženje „zelenih dodatnosti“ vozil, da bi preprečila zavajajoče okoljske trditve;
- do leta 2011 predložila predlog za zmanjšanje vpliva porabe goriva v mobilnih klimatskih napravah;

- v najkrajšem možnem času, pripravila popis ukrepov v korist okolju, ki so del „celostnega pristopa“, in opredelila nadaljnje ukrepanje, med drugim z regulativnimi mehanizmi, da bi spodbudila tovrstne ukrepe;
- do konca leta 2011 predložila predlog za spremembo Direktive 70/157/EGS¹³ za zmanjšanje emisij hrupa iz vozil;
- zagotovila, da bodo emisije CO₂ in drugih onesnaževal zmanjšane v dejanskih vozniških pogojih, in sicer tako, da bo najpozneje do leta 2013 predlagala revidirani preskusni cikel za merjenje emisij, ki bo razvit v okviru UN/ECE¹⁴ in bo vključeval metodologijo za upoštevanje inovativnih tehnologij; in do leta 2012 razvila zanesljiv postopek za merjenje dejanskih emisij ter pri tem upoštevala uporabo prenosnih naprav za merjenje emisij;
- predlagala strategijo, ki bo obravnavala porabo goriva in emisije CO₂ iz težkih tovornih vozil;
- spodbujala dodatne ukrepe, ki bi lahko nadalje zmanjšali emisije CO₂ in drugih onesnaževal iz cestnega prometa, kot so ekološka vožnja, inteligentni prometni sistemi, vključno z vgradnimi tehnologijami in aplikacijami, ki izvirajo iz programa Galileo, infrastrukturni ukrepi in upravljanje mestnega prometa;
- poskrbela za izvajanje trajnostnih meril Unije za biogoriva in spodbujala razvoj naprednih goriv z nizko vsebnostjo ogljika in trajnostnih biogoriv ter tehnologije motorjev, v katerih se bodo lahko uporabljala ta goriva.

2.2. Podpora raziskavam in inovacijam na področju zelenih tehnologij

Električna vozila in vozila na vodikove gorivne celice ter njihovi sestavni deli so še vedno dragi, kljub nedavnemu tehnološkemu napredku. Treba je nadaljevati z že začetimi raziskavami in razvojem tehnologije, da bi se vozila na elektriko in vodik pocenila ter bi se podaljšal njihov doseg in izboljšale njihove vozne lastnosti, vključno z raziskavami sistemov „sodelovanja“ vozil, ki uporabljajo komunikacijski tehnologiji komunikacije med vozili (vehicle-to-vehicle) in komunikacije med vozili in infrastrukturo (vehicle-to-infrastructure). Treba je raziskati nove materiale za uporabo v akumulatorjih in za shranjevanje vodika v vozilih na gorivne celice, pa tudi alternativne tehnologije za polnjenje in shranjevanje energije. Prek evropske pobude za zelene avtomobile se financirajo raziskave in predstavitve električnega pogona v prometu, medtem ko skupno podjetje za gorivne celice in vodik

¹³ UL L 42, 23.2.1970, str. 16.

¹⁴ Toda, če napredka v kratkem ne bo, je mogoča enostranska zakonodajna ureditev v EU.

financira raziskave in razvoj tehnologije za vozila na vodikove gorivne celice ter ustrezno podporno infrastrukturo.

Komisija bo:

- zagotovila, da bo poudarek evropskih raziskav še naprej na nizkoogljičnih gorivih ter čistem in energetsko učinkovitem prometu, vključno z izboljšavami običajnih motorjev ter električnega pogona, med drugim alternativnih tehnologij akumulatorjev, in vodikove tehnologije, ter da bodo nepovratna sredstva namenjena področjem z jasno dodano vrednostjo na ravni EU;
- poenostavila in racionalizirala upravne predpise za pridobitev subvencij EU za raziskave;
- v letu 2011 v strateškem načrtu za tehnologijo prometa in v sporočilu o čistih prometnih sistemih predlagala dolgoročno raziskovalno strategijo;
- skupaj z Evropsko investicijsko banko proučila možnosti nadaljnje podpore raziskavam in projektom inovacij za spodbujanje čistih in energetsko učinkovitih avtomobilskih izdelkov ter s tem prispevala k preoblikovanju avtomobilske industrije.

2.3. Uveljavitev na trgu in obveščanje potrošnikov

Uvajanje zelenih vozil v evropski vozni park bo uspešno le, če se bodo potrošniki resnično odločali za nakup čistih in energetsko učinkovitih vozil. Zelena vozila so zaradi napredne tehnologije trenutno še vedno precej dražja od običajnih vozil. Zato je za spodbujanje njihovega uveljavljanja na trgu pomembno vključiti potrošnike in na strani povpraševanja zagotoviti spodbude. Slednje je treba uvajati pravočasno, biti morajo namenske in nediskriminacijske, njihovo trajanje in obseg pa morata biti omejena.

Večina držav članic je po svoje uvedla obdavčitev motornih vozil glede na količino emisij CO₂, druge pa so sprejele specifične spodbujevalne sheme, ki so večinoma finančne, ali pa o tem razmišljajo, da bi tako spodbudile potrošnike k odločitvi za električna vozila. Uvedene sheme se med seboj zelo razlikujejo in na splošno niso usklajene, saj obstoječe obdavčitve goriv ob začetku uporabe vozil ne upoštevajo njihove učinkovitosti glede emisij CO₂. Vendar obstaja nevarnost, da bi velike razlike med tovrstnimi spodbudami v posameznih državah članicah prevladale nad koristmi, kar bi lahko škodovalo delovanju notranjega trga.

Mesta in mestna območja so najbolj ugodna za razvoj novih vozil z sorazmerno omejenim dosegom. Zmanjševanje emisij onesnaževal zraka je najpomembnejše v gosto naseljenih mestnih območjih. Energetsko učinkovite tehnologije omogočajo največje prihranke energije ter največje zmanjšanje emisij CO₂ v mestnem prometu s pogostim ustavljanjem in speljevanjem, kot potrjuje tudi akcijski načrt o mobilnosti v mestih¹⁵. Lokalni in regionalni organi bi zato lahko pomembno prispevali kot naročniki, tako da bi javna naročila smotrno uporabljali za hitrejše uveljavljanje na trgu. To bi prav tako pomembno spodbudilo inovacije.

Direktiva 2009/33/ES¹⁶ o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, katere namen je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje kakovosti zraka (zlasti v mestih), določa, da morajo javni organi upoštevati energetske in okoljske vplive, povezane z

¹⁵ COM(2009) 490, 30.9.2009.

¹⁶ UL L 120, 15.5.2009, str. 5.

delovanjem vozil med njihovo življenjsko dobo. To zelenim vozilom zagotavlja konkurenčno prednost in močno podporo njihovemu obsežnemu uvajanju na trgu.

Da bi potrošniki sprejeli zelena vozila kot resnično alternativo običajnim vozilom, morajo biti dobro obveščeni o priložnostih, prednostih in praktičnih vidikih zelene mobilnosti, za kar je v največji meri odgovorna avtomobilska industrija. Potrošniki morajo imeti na voljo tudi orodja za primerjavo teh tehnologij z običajnimi vozili.

Komisija bo:

- v letu 2010 predstavila smernice o finančnih spodbudah za potrošnike pri nakupu zelenih vozil, spodbudila usklajevanje ukrepov na strani povpraševanja, ki so jih sprejele države članice, in zagotovila, da bodo vse koristi za industrijo skladne z obstoječimi pravili o državni pomoči;
- pripravila revizijo direktive o obdavčitvi energije, da bi smotrneje spodbujala učinkovito uporabo običajnih goriv in postopno uveljavitev alternativnih nizkoogljičnih goriv;
- poskrbela za več usklajevanja med državami članicami in izboljšanje splošne učinkovitosti ukrepanja na področju obdavčitve motornih vozil za promocijo zelenih vozil;
- spremljala izvajanje Direktive 2009/33/ES;
- začela izvajati raziskovalni projekt, da bi dodobra razumela pričakovanja potrošnikov in njihove nakupovalne navade ter preskusila različna informacijska orodja za primerjavo med čistimi in energetske učinkovitimi avtomobili ter običajnimi vozili;
- predložila predlog za spremembo Direktive 1999/94/ES¹⁷ o označevanju avtomobilov;
- leta 2011 začela vseevropski projekt predstavitve elektromobilnosti v okviru evropske pobude za zelene avtomobile, da bi ocenila vedenje potrošnikov in vzorce uporabe ter ozavestila uporabnike o vseh vrstah električne tehnologije in tudi preskusila novosti na področju standardizacije za električna vozila; nadaljnje tovrstne pobude se lahko omejijo na tista mesta območja z dolgotrajnimi prekoračitvami mejnih vrednosti za kakovost zraka.

2.4. Globalne težave

Avtomobilska industrija EU je dejavna na svetovnih trgih in ima številna globalna zaveznitva. Če želimo izboljšati globalno poslovno okolje in evropski industriji zagotoviti poslovne priložnosti, morajo biti najpomembnejši avtomobilski trgi bolj odprti, udeležencem pa zagotovljeni enaki konkurenčni pogoji. Odprti svetovni trgi so pomemben vir spodbujanja produktivnosti, gospodarske rasti in odpiranja delovnih mest. Dostop do globalnih trgov zahteva znižanje cen in odpravo nepotrebnih omejevalnih tehničnih predpisov. Prizadevati bi si morali za zblíževanje regulative z našimi poglavitnimi trgovinskimi partnerji, pa tudi za ambiciozen dostop do trga.

Velikoserijska proizvodnja vozil na elektriko in vodikove gorivne celice bo zahtevala uporabo drugačnih surovin kot proizvodnja običajnih vozil. Nekaterih vrst teh materialov primanjkuje,

¹⁷ UL L 12, 18.1.2000, str. 16.

več jih imajo le v redkih geografskih območjih. Med njimi so redke zemeljske kovine za akumulatorje in žlahtne kovine za gorivne celice. Treba bi bilo zagotoviti pošten in prost dostop do teh materialov, da njihovo morebitno pomanjkanje ne bi oviralo konkurenčnosti evropske industrije.

Komisija bo:

- dejavno sodelovala pri mednarodni standardizaciji in v pogovorih o zakonodajnih vprašanjih z našimi glavnimi trgovinskimi partnericami ter državam, ki niso članice EU, zagotavljala tehnično pomoč, da bi tako spodbudila trgovino in preprečila uveljavitev predpisov za zelena vozila, ki bi lahko izkrivljali trg;
- še naprej sprejemala pobude za regulativno sodelovanje, da bi spodbujala usklajevanje predpisov na svetovni ravni z državami, ki niso pogodbenice pri UN/ECE;
- podpirala dostop do materiala, ki ga primanjkuje, s pomočjo pobude za surovine¹⁸.

2.5. Zaposlovanje

Da bi se evropskim proizvajalcem vozil zagotovila ustrezno kvalificirana delovna sila, je treba načrtovati in upravljati prestrukturiranje ter predvideti, katere sposobnosti in kvalifikacije zahtevata razvoj in proizvodnja inovativnih vozil. Trenutno ustrezno usposobljene delovne sile primanjkuje. Socialni akterji so nedavno v okviru avtomobilskega partnerstva v izjavi pozvali k vzpostavitvi vseevropske opazovalne skupine.

Komisija bo:

- na podlagi izjave avtomobilskega partnerstva oblikovala evropski svet sektorskih kvalifikacij z namenom vzpostavitve omrežja nacionalnih opazovalnih skupin držav članic;
- opredelila namensko porabo sredstev Evropskega socialnega sklada od leta 2011, da bi spodbudila prekvalificiranje in izpopolnjevanje.

2.6. Vmesni pregled zakonodaje o emisijah CO₂

Komisija bo:

- do leta 2013 pregledala Uredbo (ES) št. 443/2009, pri čemer bo proučila načine doseganja cilja za leto 2020, in sicer zmanjšanje emisij CO₂ na 95 g/km za osebne avtomobile, ter dolgoročnih ciljev (do leta 2030) na podlagi izkušenj z izvajanjem kratkoročnih ciljev;
- pregledala načine doseganja dolgoročnega cilja za zmanjševanje emisij CO₂ za lahka tovorna vozila (kombije) do datuma, ki ga bo določil zakonodajalec¹⁹.

Eden ciljev vmesnega pregleda bo avtomobilski industriji zagotoviti dolgoročno gotovost načrtovanja. Vsi novi standardi glede emisij CO₂ morajo temeljiti na polnem potencialu različnih tehnoloških možnosti, saj bodo daljnosežni cilji glede emisij bistveni pri

¹⁸ COM(2008) 699, 4.11.2008.

¹⁹ Komisija v svojem predlogu predvideva zmanjšanje emisij CO₂ na 135 g/km do leta 2020 (COM(2009) 593, 28.10.2009).

dolgoročnem spodbujanju inovacij. V standardih se bo upošteval prispevek teh tehnologij k doseganju celotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, ki se zahtevajo od prometnega sektorja. Prednostni cilj v tem obdobju bo zagotoviti, da podporni mehanizmi za vozila z izjemno nizkimi emisijami ne bodo oslabili spodbud za zmanjšanje emisij iz obstoječega voznega parka običajnih vozil z motorji z notranjim izgorevanjem.

2.7. Specifični ukrepi za električna vozila

1. Dajanje v promet

Homologacija cestnih vozil²⁰ je bila razširjena na vse pogonske sisteme, da bi se tako odpravile morebitne regulativne ovire in se zagotovilo, da so vozila na alternativni pogon vsaj tako varna kot običajna vozila. Zato so bila že določena skupna pravila za vozila s pogonom na vodik, plin in biogoriva²¹. Pripraviti je treba tudi skupne zahteve za električna vozila, ki bodo industriji dale večjo pravno varnost in zaščitile potrošnike.

Komisija bo v sodelovanju z mednarodnimi partnerji pri UN/ECE:

- leta 2010 predlagala zahteve glede električne varnosti za homologacijo vozil;
- do leta 2011 pregledala druge zahteve za homologacijo, ki jih obravnava Direktiva 2007/46/ES;
- do leta 2012 pregledala zahteve glede varnosti pri trčenju in preučila, ali tiho delovanje teh vozil lahko ogroža izpostavljene uporabnike cest.

2. Standardizacija

Skupni standardi bi morali omogočati napajanje vseh električnih vozil in njihovo povezovanje z elektroenergetskim omrežjem po vsej EU ter tudi z vsemi vrstami polnilnikov. Če je mogoče, se je treba izogniti naložbam v električne napajalne postaje, ki temeljijo na različnih standardih. Težave zaradi nezdružljivosti, ki bi voznikom onemogočala napajanje vozila na kateri koli električni napajalni postaji, bi lahko omajale zaupanje potrošnikov v tehnologijo električnih vozil.

Počasno napajanje vozila iz obstoječe električne vtičnice je že mogoče. Vendar pa sta za hitro napajanje pri visoki napetosti, javne napajalne postaje in potrebe po zagotovitvi povezave med vozilom in elektroenergetskim omrežjem potrebna namenski vtič in vtičnica, ki morata biti zaradi zagotavljanja interoperabilnosti standardizirana po vsej EU. Hitro sprejetje evropskega standarda bi okrepilo globalno konkurenčnost evropske industrije, saj bi ta tako prevzela pobudo na tem področju. Pri pripravi standarda je treba upoštevati delo, ki ga že opravljajo mednarodni organi za standardizacijo.

Komisija bo:

²⁰ Urejeno z Direktivo 2007/46/ES (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

²¹ Uredba Komisije (ES) št. 79/2009 (UL L 35, 4.2.2009, str. 32), pravilnika UN/ECE št. 67 in 110; Direktiva 2009/30/ES, UL L 140, 5.6.2009, str. 88.

- v letu 2010 v okviru Direktive 98/34/ES²² pooblastila evropske organe za standardizacijo, da do leta 2011 razvijejo standardiziran vmesnik za napajanje, da se zagotovi interoperabilnost ter povezljivost med postajami za oskrbo z električno energijo in polnilniki električnih vozil, da se obravnavajo varnostna tveganja in vprašanja elektromagnetne združljivosti in se prouči možnosti pametnega polnjenja (možnost, da uporabniki izkoristijo uporabo elektrike v času nižje tarife);
- poiskala način za izvedbo navedenega standarda, da bi vsi akterji v industriji sprejeli interoperabilni vmesnik, tudi proizvajalci vozil, ponudniki električne energije in operaterji distribucijskih omrežij za električno energijo;
- stalno spremljala globalne spremembe v tehnologiji in na trgu, da bi po potrebi posodobila evropske standarde.

3. *Infrastruktura*

Ob vstopu električnih vozil na trg jih lahko potrošniki začnejo napajati na obstoječih napajalnih napravah. Vendar bo treba zagotoviti javno dostopne napajalne postaje, ki bodo potrošnikom omogočile napajanje akumulatorjev. V vzpostavitev ustreznega električnega napajalnega omrežja bo treba vložiti veliko sredstev, treba pa bo tudi opredeliti standarde glede varnosti, interoperabilnosti in plačil. Treba je tudi raziskati morebitne sinergijske učinke okrepitve zmogljivosti za vozila na elektriko in vodik in njihovega povezovanja z nizkoogljicnimi viri električne energije.

Komisija bo:

- prevzela vodilno vlogo pri sodelovanju z državami članicami na nacionalni in regionalni ravni pri okrepitvi infrastrukture za napajanje in polnjenje v EU;
- skupaj z Evropsko investicijsko banko proučila možnosti financiranja za spodbuditev naložb v okrepitev infrastrukture in podpornih storitev za zelena vozila.

4. *Energija, proizvodnja in distribucija električne energije*

Vpliv zelenih vozil z alternativnimi tehnologijami je treba temeljito oceniti in ga primerjati z vplivom, ki ga imajo običajna vozila, in sicer na podlagi ovrednotenja življenjske dobe. Pri takšnem pristopu se upošteva končna pretvorba energije (emisije „od izvora do vozila“)²³, vključno z emisijami ob proizvodnji elektrike ter okoljskimi vplivi zaradi proizvodnje in uničenja vozila.

Pri prehodu na električni pogon v prometu je pričakovati veliko povečanje povpraševanja po elektriki, čeprav to ne bo nenadno, saj se bodo električna vozila postopno uvajala na trg²⁴. Vendar bi lahko dodatno povpraševanje, zlasti če bo napajanje vozil potekalo v konicah,

²² UL L 204, 21.7.1998, str. 37.

²³ Vpliv „od izvora do vozila“ (well-to-wheel ali WTW) pomeni vsoto vplivov proizvodnje goriva (od izvora do rezervoarja ali well-to-tank) in vpliva uporabe vozila (od rezervoarja do vozila ali tank-to-wheel). WTW je pomemben element vpliva v celotni življenjski dobi vozila, katerega del je tudi okoljski vpliv proizvodnje in uničenja vozila.

²⁴ Evropski tematski center za zrak in podnebne spremembe: Okoljski vplivi in učinek množičnega uvajanja električnih avtomobilov na trg z električno energijo v Evropi, str. 97.

lahko ustvarilo potrebe po namestitvi dodatnih zmogljivosti proizvodnje elektrike, pri katerih se potencialno sproščajo velike količine ogljikovega dioksida. Tveganje je mogoče zmanjšati, če so akumulatorska vozila v celoti integrirana v elektroenergetsko omrežje z vzpostavitvijo pametnih omrežij, inteligentnih sistemov merjenja porabe ter z uvedbo ustreznih potrošniških spodbud in drugih poslovnih modelov, kot je izmenjava akumulatorjev. S popolno integracijo bi se lahko akumulatorji iz električnih vozil uporabljali tudi kot sekundarne zmogljivosti za skladiščenje presežne proizvodnje energije iz obnovljivih virov.

To pomeni na primer prilagajanje obstoječega distribucijskega omrežja za električno energijo ter razvoj pametnih omrežij in komunikacijskih protokolov med vozili in omrežjem, kar bi omogočilo samodejno časovno usklajevanje polnjenja s termini nižje tarife ali s termini začasnih presežkov elektrike iz obnovljivih virov, pri čemer je treba upoštevati učinek na ceno.

Panožne pobude v okviru evropskega strateškega načrta za energetska tehnologijo (načrt SET) bodo pomembne pri tem razvoju. Prehod na električni pogon v prometu je predviden zlasti v pobudi za elektroenergetsko omrežje, medtem ko evropska industrijska pobuda za bioenergijo v ospredje postavlja nadaljnji razvoj tehnologij za proizvodnjo naprednih biogoriv, pri čemer upošteva trajnostna merila iz direktive o obnovljivih virih energije.

Komisija bo:

- na podlagi ovrednotenja življenjske dobe določila in primerjala okoljski in ogljični odtis vozil (vozila z motorji z notranjim izgorevanjem, s pogonom na elektriko, plin in vodik);
- ocenila, ali spodbujanje električnih vozil vodi v dodatno proizvodnjo elektrike iz nizkoogljičnih virov s spodbujanjem uporabe nizkoogljičnih virov energije, da se zagotovi, da elektrika, ki se uporablja v električnih vozilih, ne bi ogrožala elektrike iz nizkoogljičnih virov, katere proizvodnja je del izpolnjevanja zahtev direktive o obnovljivih virih energije²⁵;
- ocenila vpliv povečane obremenitve dobavnega sistema in omrežja zaradi povečanega povpraševanja po nizkoogljičnih virih električne energije.

5. *Recikliranje in prevoz akumulatorjev*

Tudi sama intenzivna uporaba akumulatorjev v električnih vozilih vpliva na okolje. Podobno bodo vodikove gorivne celice povzročile nove težave, na primer z recikliranjem platinastih katalizatorjev. Visoko stopnjo recikliranja utemeljujeta tudi redkost nekaterih surovin in njihova cena.

Po tem, ko akumulatorji zaradi izgube zmogljivosti shranjevanja energije za uporabo v vozilih niso več primerni, bi se lahko uporabljali drugod, na primer za shranjevanje energije v domovih. Razmisliti bo treba o določbah in shemah za to „sekundarno uporabo“.

²⁵ Direktiva o obnovljivih virih energije, Direktiva 2009/28/ES, UL L 140, 5.6.2009, str. 16.

Količino operativnih akumulatorjev, ki jih je mogoče prepeljati, trenutno omejuje direktiva o prevozu nevarnega blaga²⁶. Visoki stroški prevoza se zato prištevajo visokim stroškom avtomobilskih akumulatorjev.

Komisija bo:

- razmislila o morebitnih spremembah obstoječe zakonodaje v zvezi z recikliranjem akumulatorjev in koncem življenjske dobe vozil, da bi jih prilagodila novim tržnim razmeram;
- spodbujala evropske raziskovalne programe za recikliranje in ponovno uporabo akumulatorjev;
- pregledala možnost spremembe predpisov o prevozu akumulatorjev, potem ko bo skrbno ocenila s tem povezane stroške in potencialno tveganje.

3. UPRAVLJANJE

V tem sporočilu je predstavljena strategija za podporo uvedbi čistega in energetsko učinkovitega prometnega sistema v EU, ki bo prispevala k izpolnjevanju ciljev strategije Evropa 2020, in sicer z okrepitevijo sposobnosti Evrope za proizvodnjo pametnih in trajnostnih izdelkov v enem od ključnih sektorjev.

Za ukrepanje na področjih, ki jih obravnava ta strategija, je potrebno obsežno usklajevanje med vsemi zadevnimi področji politik (industrija, promet, energetika, trgovina, boj proti podnebnim spremembam in okolje, zaposlovanje, zdravje in potrošniška politika ter raziskave) in vsemi zainteresiranimi stranmi, da bi pripravili vse, kar je potrebno, da lahko EU vzpostavi trajnostni prometni sistem na konkurenčni industrijski osnovi. Za to je potreben stalen dialog med interesnimi skupinami in zainteresiranimi stranmi, ki doslej morda še niso sodelovale, na primer med avtomobilsko industrijo (proizvajalci in dobavitelji vozil), ponudniki električne energije, plinskimi družbami, upravljavci omrežij, proizvajalci električnih komponent, znanstveni organi in organi za standardizacijo ter EU, nacionalnimi in regionalnimi organi, občinami in potrošniki.

Poleg tega so mnoge države članice EU začele izvajati nacionalne programe za promocijo električne mobilnosti. Komisija priznava dobre strani teh programov, ki trg in potrošnike že zgodaj ozaveščajo o tehnologiji. Vendar lahko neuskladen pristop povzroči razdrobljenost notranjega trga EU, kar bi lahko ogrozilo njegovo konkurenčno prednost pri tej tehnologiji.

Komisija bo:

- predlagala obnovitev skupine na visoki ravni CARS 21 s pregledanimi nalogami in obsežnejšo udeležbo zainteresiranih strani, zlasti da bi skupaj odpravili ovire pri uveljavitvi alternativnih tehnologij na trgu;
- izvajala strategijo za zmanjšanje emisij CO₂ iz cestnih vozil v okviru evropskega programa za podnebne spremembe (ECCP);

²⁶ Direktiva 2008/68/ES, UL L 260, 30.9.2008, str. 13.

- natančno usklajevala delo programa ECCP in skupine CARS 21;
- s prihodnjo belo knjigo o evropski prometni politiki zagotovila vključitev te strategije v celovito prometno politiko EU;
- zagotovila usklajevanje in sodelovanje z državami članicami glede ukrepov iz te strategije, zlasti za zaščito notranjega trga, preprečitev razdrobitve prizadevanj, oblikovanje zadostne kritične industrijske mase in dogovarjanje o nacionalnem razvoju ter njegovo spremljanje.

Dodana vrednost strategije na ravni EU je jasna. Z njo je mogoče združiti več pobud in ukrepov ter oblikovati osnovo za usklajevanje prizadevanj evropskih, nacionalnih in regionalnih akterjev ter zagotavljanje pravilnega delovanja notranjega trga. Pobuda spodbuja boljšo pripravo zakonodaje, saj opredeljuje dolgoročno usmeritev politike in poslovnim subjektom zagotavlja večjo varnost.

Da bi se strategija uspešno izvajala, je v letu 2014 predviden njen pregled, ki bo zajemal pregled napredka, oceno sprememb trga in tehnologij ter priporočila za nadaljnje ukrepanje.