

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 28.4.2010
COM(2010)186 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА
И ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ**

**Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийноефективни превозни
средства**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ

Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

1. ЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯТА

В резултат на направените през последните 15 години съществени инвестиции в изследователска и развойна дейност европейската автомобилна промишленост е световен лидер в разработването на незамърсяващи и енергийно ефективни технологии, основаващи се на двигатели с вътрешно горене. Тя представлява също така конкурентоспособен и новаторски европейски промишлен отрасъл от изключително важно значение, който оказва подкрепа на широк кръг от свързани с него отрасли.

С настоящото съобщение се създава стратегия за насърчаване на разработването и навлизането на незамърсяващи и енергийно ефективни („екологични“) тежко- (автобуси и товарни автомобили)¹ и лекотоварни превозни средства (автомобили и микробуси)², както и на дву- и триколесни моторни превозни средства и на четириколки³. Понастоящем транспортът е в основата на около една четвърт от емисиите на CO₂ в ЕС, като има и съществена роля за влошеното качество на въздуха (прахови частици, NO_x, HC и CO) и свързаните с това здравословни проблеми, по-специално в градските зони.

Вероятно двигателите с вътрешно горене ще продължат да бъдат основните пътни превозни средства в краткосрочна и средносрочна перспектива. Занапред обаче все по-важна роля ще играят алтернативните горива и технологии за задвижване. Екологичните превозни средства оказват много слабо въздействие върху околната среда през своя жизнен цикъл: те използват електрическа енергия от източници с ниски въглеродни емисии, имат много ниски емисии на замърсители на въздуха и шумови емисии, и могат лесно да се рециклират.

Екологичните превозни средства, в това число и задвижваните чрез електрическа енергия, водород, биогаз и смеси с високо съдържание на течни биогорива, биха допринесли значително за постигането на приоритетите на стратегията „Европа 2020“⁴ за развиване на икономика, основаваща се на знания и иновации (интелигентен растеж), и насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите (устойчив растеж). Стратегията е жизненоважна част от включената в „Европа 2020“ водеща инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, с която се цели насърчаване на новите технологии за модернизиране на

¹ Превозни средства от категории M2, M3 и N2, N3, съгласно определението в Директива 2007/46/ЕО.

² Превозни средства от категории M1 и N1, съгласно определението в Директива 2007/46/ЕО.

³ Превозни средства от категория L, съгласно определението в Директива 2002/24/ЕО.

⁴ COM(2010) 2020, 3.3.2010 г.

транспортния сектор и за премахване на обвързаността му с въглеродните емисии, като по този начин да се допринесе за повишаване на конкурентоспособността. Следователно една от целите на водещата инициатива е да се окаже подкрепа за екологичните превозни средства чрез насърчаване на изследователската дейност, определяне на общи стандарти и развитие на необходимата инфраструктура за „преминаване към икономика с ниски въглеродни емисии, която използва по ефективен начин всички ресурси“⁵.

Според предвижданията, до 2030 г. автомобилният парк като цяло ще нарасне от 800 милиона на 1,6 милиарда превозни средства⁶. Това удвояване на общия автомобилен парк налага качествена промяна в технологично отношение, за да бъде осигурена устойчива мобилност в дългосрочен план с оглед на постигането на целта за изграждане на невъглероден транспортен сектор. Следователно стратегията следва да способства за това европейската промишленост да бъде световен лидер в разработването на алтернативни технологии за задвижване. Общите тенденции към постигане на устойчив транспорт показват, че европейската автомобилна промишленост може да запази своята конкурентоспособност единствено заемайки водеща позиция в екологичните технологии. Това изисква постепенна промяна на сегашното положение. Един нов промишлен подход, основан на незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, ще насърчи конкурентоспособността на европейската промишленост, ще създаде нови работни места както в автомобилния, така и в останалите отрасли по веригата за снабдяване, и ще подпомогне процесите на реструктуриране. Следователно настоящата инициатива надгражда европейската инициатива за екологични автомобили, подета през ноември 2008 г. като част от Европейския план за икономическо възстановяване⁷.

Разработването на авангардни общи стандарти за безопасност, екологичност и техническа съвместимост ще допринесе също така за пълноценното функциониране на вътрешния пазар и ще осигури на всички заинтересовани страни сигурност по отношение на планирането.

Освен това понастоящем световните конкуренти на ЕС както на американския, така и на азиатския континент, също инвестират в научноизследователска дейност в областта на технологиите, свързани с ниски въглеродни емисии, и поставят началото на целеви програми за преминаване към автомобилен транспорт с ниски въглеродни емисии. Те предприемат стъпки за бързо разработване на стандарти за алтернативните технологии. За да запази своята конкурентоспособност и да гарантира позициите си в екологичните технологии, ЕС трябва да създаде правилната нормативна уредба за авангардните продукти, които ще бъдат необходими в световен план.

Настоящата стратегия се основава на съществуващата стратегия от 2007 г. за намаляване на емисиите на CO₂ от пътническите леки автомобили и лекотоварните търговски автомобили⁸, и допълва продължаващите и планираните дейности по изграждане на невъглероден транспортен сектор и намаляване на въздействието на

⁵ COM(2010) 2020, 3.3.2010 г., стр. 14.

⁶ Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации — Световен форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства (UNECE-WP.29): неофициален документ GRPE-58-02.

⁷ COM(2008) 800, 26.11.2008 г.

⁸ COM(2007) 19, 7.2.2007 г.

транспорта върху околната среда. Въпреки че обхватът ѝ е ограничен до автомобилния транспорт и до пътните превозни средства в средносрочна перспектива, тя е в подкрепа на целта за намаляване на въглеродните емисии с 80—95 % до 2050 г. Технологичните новости в екологичните технологии за задвижване на автомобилите могат и следва да окажат влияние върху морския, въздушния, тежкотоварния, градския и градския железопътен транспорт.

2. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ, НАСОЧЕН КЪМ ЕКОЛОГИЧНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

С настоящата стратегия се цели да се предостави подходяща и технологично неутрална рамка за политика в областта на незамърсяващите и енергийноефективни превозни средства. Необходимо е да се работи едновременно в две посоки: насърчаване на незамърсяващите и енергийноефективни превозни средства, основаващи се на традиционните двигатели с вътрешно горене, и способстване на внедряването на авангардни технологии в превозни средства със свръхниски въглеродни емисии. Разглеждат се следните системи за задвижване:

- Алтернативните горива за двигатели с вътрешно горене, които да заместят бензина или дизеловото гориво и които включват течните биогорива и газообразните горива (в това число ВНГ (втечен нефтен газ), съгъстен природен газ (СПГ) и биогаз). Те разполагат с потенциал за намаляване на въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда чрез намаляване на емисиите на CO₂ и на замърсители. Използването обаче на алтернативни горива, различни от биогоривата, изисква промени в двигателите с вътрешно горене, наличие на специална бордова система за съхранение на горивото и на достатъчно развита мрежа за зареждане с гориво. Течните биогорива, като етанол и биодизел, могат да се смесват до определена степен с традиционни течни горива и да се използват в съществуващите двигатели с вътрешно горене. Използването на смеси с високо съдържание на биогорива обаче изисква промяна на горивната уредба и на двигателя на превозното средство. Газообразните горива могат да бъдат използвани в изменени двигатели с вътрешно горене и да бъдат съхранявани в превозното средство в специални бордови горивни резервоари. При превозните средства със смесено гориво (flex-fuel) могат да се използват редица вече съществуващи горива. За да се постигне очакваното намаление на въздействието върху околната среда в сравнение с традиционните бензини и дизелови горива, се изисква постигане на устойчиво производство на алтернативните горива. Следва да продължи и работата за по-нататъшно подобряване на качеството на традиционните бензини и дизелови горива.
- Електрическите превозни средства се задвижват с електродвигател и се зареждат с електрическа енергия. Енергията се натрупва в акумулаторни батерии или други алтернативни бордови системи за съхранение. Електрическите превозни средства може в близко бъдеще да останат само пазарна ниша, но се очаква впоследствие продажбите им да нараснат, успоредно с усъвършенстването на използваните при акумулаторните батерии технологии. По отношение на задвижваните с акумулаторна батерия електрически автомобили проучванията предвиждат пазарният дял на продажбите на нови автомобили да бъде в размер на 1—2 % през 2020 г., а

през 2030 г. да нарасне на 11—30 %. Съгласно предвижданията през 2020 г. пазарният дял на хибридните превозни средства с възможност за включване към електрическа мрежа ще бъде в размер на 2 %, като се очаква да достигне размер от 5 % до 20 % до 2030 г.⁹ Основен фактор за навлизането на електрическите автомобили на масовия потребителски пазар е тяхната достъпност. За да може пазарният им дял да нарасне, ще е необходимо съществено снижаване на потребителските цени чрез технологично усъвършенстване и икономия от мащаба. Технологията на електрическите автомобили разполага със значителен потенциал за радикално справяне с редица предизвикателства, стоящи пред Европейския съюз, като глобалното затопляне, зависимостта от изкопаемите горива, локалното замърсяване на въздуха и натрупването на енергия от възобновяеми източници в акумулаторните батерии на превозните средства чрез интелигентните електрически мрежи. Изцяло електрическите превозни средства изглеждат са най-обещаващи от гледна точка на използването в градски условия, като се има предвид относително ограничената автономност, която акумулаторните батерии предоставят, и потенциално по-доброто съотношение между разходи и печалби при изграждане на инфраструктура за зареждане първоначално в градовете. Именно в градските зони намалението на емисиите на замърсители и на шумовите емисии води до най-големи социални ползи, в това число и ползи по отношение на здравето.

- Превозните средства с водородни горивни елементи също могат да допринесат за опазването на околната среда по начин, сходен с приноса на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства. Те също разполагат с електродвигатели, но електрическата енергия се получава на борда на превозното средство от водородно гориво чрез горивни елементи, при които единственият остатъчен продукт е водна пара. Поради това разработването и внедряването на превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, и на такива с водородни горивни елементи са взаимно допълващи се процеси, тъй като много от компонентите на електрозадвижването на тези превозни средства са сходни.

Стратегията се основава на провежданите съществуващи мерки и **определя действията в средносрочен и дългосрочен план**. С действията ще се гарантира, че — едновременно с реализирането на ползи от гледна точка на целите на политиката по околната среда и енергийната политика посредством новите технологии за задвижване — се предотвратява ситуация, при която постиганият в новите технологии напредък се неутрализира поради намаляване на подобренията в традиционните превозни средства или поради повишено търсене на по-неефективни превозни средства. Стратегията ще използва полезното взаимодействие между усъвършенстването на двигателите с вътрешно горене и въвеждането на технологии, свързани със свърхниски въглеродни емисии. Тя ще способства за появата и разпространението на авангардни технологии, които, в съчетание с предложенията, които ще бъдат представени в подготвяната Бяла книга за европейската транспортна политика, се очаква да допринесат съществено за постигане на по-устойчива мобилност.

⁹ IHS - Global Insight: проучване *Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicles*.

Понастоящем в областта на електрическата мобилност не съществува европейска нормативна уредба. Поради това, за да се гарантира технологичната неутралност в практиката, в раздел 2.7. вниманието се насочва към необходимите действията, чрез които да се осигури равностойна регулаторна уредба, която да позволи създаването на благоприятни за тази технология условия.

При конкретни посочени в стратегията и разработвани в рамките на дадена политика инициативи ще трябва да се вземе предвид оценка на екологичното и социално-икономическото въздействие. Действията на равнището на ЕС ще допълнят предприетите на национално и на регионално равнище действия и, в съответствие с принципа на субсидиарност, ще се насочат към областите с ясно изразена добавена европейска стойност.

2.1. Правна уредба

ЕС изготви амбициозна стратегия за намаляване на емисиите на CO₂ от пътните транспортни средства¹⁰ и в това отношение вече много е постигнато. С Регламент (ЕО) № 443/2009 за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили се изисква до 2015 г. да бъде напълно постигнато ниво на средна емисия от 130 g CO₂/km за нови леки пътнически автомобили. Промислеността ще трябва да инвестира дори още повече в технологии за намаляване на емисиите, в това число в интелигентни системи за управление на трафика, и допълнително да подобри ефективността на двигателите.

Освен това понастоящем в Съвета и Парламента се обсъжда предложение на Комисията¹¹ за намаляване на емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства (микробуси). В него се предлага от 2016 г. нивото на средните емисии за парка от всички нови микробуси да бъде 175 g/km.

ЕС намали и емисиите на замърсители, като прахови частици и NO_x, като определи още по-строги норми. Граничните стойности, определени с нормите Евро 6¹² (за автомобили и микробуси) и ЕВРО VI (за тежкотоварни превозни средства), ще започнат да се прилагат от 2014 г.

Въпреки че господството на бензиновите и дизеловите двигатели ще намалява с приближаването към 2020 г., тяхното отрицателно въздействие върху околната среда трябва да се намалява чрез всички налични средства.

Комисията:

- ще предложи през 2010 г. регламент относно изискванията за одобрение на типа за дву- и триколесни моторни превозни средства и за четириколки (превозни средства от категория L), с които ще бъдат установени норми за емисии, а мерките ще бъдат приведени в съответствие или доразработени, за да бъдат взети предвид новите технологии;

¹⁰ Регламент (ЕО) № 443/2009 (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).

¹¹ COM(2009) 593, 28.10.2009 г.

¹² Регламент (ЕО) № 715/2007 (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

- ще подготви в срок до 2011 г. мерките за прилагане на Регламент (ЕО) № 443/2009: подробни правила относно мониторинга и отчитането на данни; подробни правила относно заявлението за дерогация по отношение на целите за специфични емисии на CO₂ за малки обеми и тясно специализирани производители; подробни правила относно процедурата за одобряване на иновативни технологии (екологични иновации); подробни правила относно методите за събиране на таксите за извънредно количество емисии;
- ще предложи подробни правила относно маркетинга на „екологичната допълнителност“ на превозните средства, за да не допусне използването на подвеждащи претенции за грижа за околната среда;
- ще представи в срок до 2011 г. предложение за намаляване на въздействието на мобилните климатични системи върху потреблението на гориво;

- ще изготви в най-кратки срокове списък от мерки с екологичен принос в рамките на „цялостния подход“ и ще определи следващите стъпки за насърчаване на тези мерки, в това число чрез регулаторни средства;
- ще представи в срок до края на 2011 г. предложение за изменение на Директива 70/157/ЕИО¹³ с оглед намаляване на шумовите емисии от превозните средства;
- Ще гарантира, че емисиите на CO₂ и на замърсители са намалени при реални условия на шофиране, като предложи най-късно до 2013 г. преразгледан изпитвателен цикъл за измерване на емисии, разработен от ИКЕ на ООН¹⁴, в това число и методология за отчитане на иновативните технологии; също така в срок до 2012 г. ще разработи ясна процедура за измерване на емисиите в реални условия, разглеждайки възможността за използване на преносими системи за измерване на емисиите;
- ще предложи стратегия, насочена към потреблението на гориво и емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства;
- ще насърчи допълнителните мерки, които биха могли да допринесат за намаляване на емисиите на CO₂ и на замърсители от автомобилния транспорт — като екошофирането, интелигентните транспортни системи (ИТС), включително бордовите технологии и приложенията, произтичащи от системата „Галилео“, мерките относно инфраструктурата, както и управлението на градския транспорт;
- ще следи за прилагането на установените общностни критерии по отношение на биогоривата, а също така ще насърчава разработването на авангардни нивсковъглеродни горива, на устойчиви биогорива и на двигатели, при които използването на тези горива е възможно от технологична гледна точка.

¹³ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 16.

¹⁴ При липса на напредък обаче се запазва възможността за приемане на едностранно законодателство в рамките на ЕС.

2.2. Подкрепа за научноизследователската и иновационната дейност в областта на екологичните технологии

Независимо от технологичния напредък в последно време електрическите превозни средства, превозните средства с водородни горивни елементи и техните компоненти са все още скъпи. За да се снижат разходите и да се усъвършенстват електрическите и водородните превозни средства, що се отнася до автономността и удобството при шофиране, е необходим допълнителен напредък в областта на изследванията и технологията, в това число в изследванията относно съвместните системи от превозни средства, при които се използват технологии за комуникация между отделните превозни средства, както и между превозните средства и инфраструктурната мрежа. Трябва да бъдат направени проучвания по отношение на нови материали, които да бъдат използвани при акумулаторните батерии и за съхраняване на водород при превозните средства с горивни елементи, както и по отношение на алтернативни технологии за зареждане и съхранение на електрическа енергия. Изследователската и демонстрационната дейност в рамките на електрификацията на транспорта се финансира по европейската инициатива за екологични автомобили, докато съвместното предприятие „Горивни клетки и водород“ подкрепя изследователския и технологичния напредък в областта на превозните средства с горивни елементи и инфраструктурата.

Комисията:

- ще гарантира, че европейската научноизследователска дейност ще бъде все така насочена към горивата, свързани с ниски въглеродни емисии, и незамърсяващия и енергийноэффективен транспорт, в това число към усъвършенстването на традиционните двигатели, към електрозадвижването, включително и алтернативните технологии за използване на акумулаторни батерии и на водород, при използване на безвъзмездно предоставени средства, ориентирани към тематични области с ясно изразена добавена стойност на равнището на ЕС;
- ще опрости и рационализира административните правила за получаване на безвъзмездни средства от ЕС за научноизследователска дейност;
- ще предложи през 2011 г. дългосрочна изследователска стратегия в рамките на стратегическия план за транспортните технологии и на съобщението относно незамърсяващите транспортни системи;
- ще проучи съвместно с Европейската инвестиционна банка възможностите за продължаване на подкрепата за научноизследователски и иновационни проекти с цел насърчаване на незамърсяващите и енергийноэффективни автомобилни продукти и оказване на подкрепа за трансформирането на промишлеността.

2.3. Навлизане на пазара и информиране на потребителите

Евентуалното „екологизиране“ на европейския автомобилен парк ще бъде успешно само ако потребителите направят реален избор да купуват незамърсяващи и енергийноэффективни превозни средства. Вследствие обаче на използваната при тях авангардна технология, екологичните превозни средства са все още значително по-скъпи в сравнение с традиционните. Поради тази причина важни елементи в подкрепа на навлизането на пазара са ангажирането на потребителите и мерките за насърчаване на търсенето. Такива мерки трябва да бъдат въведени в подходящия момент, да бъдат

добре насочени, недискриминационни и ограничени по отношение на своята продължителност и бюджет.

Повечето държави-членки въведоха системи за данъчно облагане на превозните средства на базата на емисиите на CO₂, без да осъществяват координация помежду си, докато други държави-членки приеха или възнамеряват да приемат специални схеми с насърчителни мерки, повечето от тях — финансови, за да насочат потребителите към избор на електрически превозни средства. Схемите се различават съществено и по принцип действието им е изолирано, тъй като съществуващите данъци върху горивата не отчитат нивото на емисии на CO₂, отделяни след влизането в експлоатация на превозните средства. Налице са опасения, че съществените разлики в тези насърчителни мерки в различните държави-членки ще неутрализират ползите, като това може да окаже отрицателно въздействие върху функционирането на вътрешния пазар.

Най-обещаващите зони за развитие на новите превозни средства с относително ограничена автономност са градовете и градските зони. Намаляването на емисиите на замърсители е по-важно в гъсто населените градски зони, а, както бе отчетено в Плана за действие за градска мобилност¹⁵, енергийноэффективните технологии допринасят най-много за енергоспестяване и намаляване на емисиите на CO₂ в условията на градския трафик, за който са характерни честото спиране и потегляне. Поради това местните и регионалните власти биха могли да играят важна роля като възлагащи органи, възползвайки се оптимално от правилата за възлагане на обществени поръчки, за да ускорят налагането на пазара. Това би представлявало и важен стимул за иновации.

С Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства¹⁶, с която се цели намаляване на емисиите на газове с парников ефект и подобряване на качеството на въздуха (по-конкретно в градовете), от публичните органи се изисква да отчитат енергийните аспекти и въздействието върху околната среда, свързани с функционирането на превозните средства през целия им експлоатационен живот. Това дава конкурентно предимство на екологичните превозни средства и осигурява силна подкрепа за масовото им въвеждане на пазара.

За да бъдат приети екологичните превозни средства като действителна алтернатива на традиционните превозни средства от страна на потребителите, е необходимо те да бъдат добре информирани относно възможностите, преимуществата и практическите аспекти на природосъобразната мобилност — задача, чието изпълнение основно зависи от промишлеността. Също така потребителите би следвало да разполагат със средства, с които да сравнят тези технологии с традиционните превозни средства.

Комисията:

- ще представи през 2010 г. насоки относно финансовите стимули за потребителите да купуват екологични превозни средства, ще поощрява координирането на приеманите от държавите-членки мерки във връзка с пазарното търсене, ще гарантира, че произтичащите ползи за промишлеността не са в нарушение на съществуващите правила за държавни помощи;

¹⁵ COM(2009) 490, 30.9.2009 г.

¹⁶ ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5.

- ще работи върху преразглеждането на директивата за енергийното данъчно облагане, за да подобри стимулите за по-ефективното използване на традиционните горива и постепенното преминаване към алтернативни горива с ниски въглеродни емисии;
- ще предприема действия, за да осигури по-добра координация и да подобри цялостната ефективност на предприеманите от държавите-членки мерки в областта на данъчното облагане на превозните средства за насърчаване на екологичните превозни средства;
- ще наблюдава прилагането на Директива 2009/33/ЕО;
- ще стартира научноизследователски проект, чрез който изцяло да се запознае с очакванията на потребителите и моделите им на поведение при пазаруване, и ще изпробва различни информационни инструменти, за да сравни незамърсяващите и енергийно ефективни автомобили и традиционните превозни средства;
- ще представи предложение за изменение на Директива 1999/94/ЕО¹⁷ относно етикетирането на автомобилите;
- ще стартира през 2011 г. демонстрационен проект за „електромобилност“ на територията на целия ЕС в рамките на европейската инициатива за екологични автомобили, за да оцени поведението на потребителите и моделите им на употребяване на превозните средства, и да спомогне за осведомеността на потребителите относно всички видове електроенергийни технологии, както и за да тества новостите в сферата на стандартизацията на електрическите превозни средства; бъдещите инициативи от този тип може да бъдат насочени специално към онези градски зони, в които се наблюдава трайно надвишаване на нормите за качество на въздуха.

2.4. Глобални аспекти

Промишлеността на ЕС оперира на световните пазари и има много международни партньори. За по-добра глобална бизнес среда и повече бизнес възможности за европейската промишленост се нуждаем от по-голяма отвореност и равнопоставени условия на конкуренция на най-важните автомобилни пазари. Отворените световни пазари представляват важен източник на по-висока производителност, растеж и възможност за създаване на работни места. Предоставянето на достъп до световните пазари означава както намаляване на митата, така и премахване на ненужните ограничителни технически правила. Когато това е възможно, следва да се търси сближаване на правните уредби с нашите основни търговски партньори, както и да се прилага амбициозен подход по отношение на достъпа до техните пазари.

Масштабното производство на електрически превозни средства и превозни средства с водородни горивни елементи ще изисква влагането на суровини, различни от необходимите за традиционните превозни средства. По отношение на някои от тези материали съществува недостиг, като те са съсредоточени в малък брой географски райони; такива са редкоземните елементи, използвани при производството на акумулаторни батерии, и благородните метали, използвани при горивните елементи.

¹⁷ ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16.

Следва да бъде гарантиран честният и открит достъп до тези суровини, за да не може евентуален недостиг да се окаже пречка пред конкурентоспособността на промишлеността на ЕС.

Комисията:

- ще се ангажира с дейности по стандартизация на международно ниво и диалог с основните ни търговски партньори във връзка с правната уредба и ще предоставя техническа помощ на държавите извън ЕС с цел насърчаване на търговията и недопускане на въвеждането на мерки, нарушаващи пазара на екологичните превозни средства.
- ще продължи да предприема инициативи за сътрудничество в областта на правната уредба с цел насърчаване на нейното хармонизиране на глобално равнище с държавите, които не са договарящи страни в рамките на ИКЕ на ООН;
- ще подкрепя достъпа до дефицитни суровини посредством Инициативата за суровините¹⁸.

2.5. Заетост

Планирането и доброто управление на реструктурирането, както и предвиждането на уменията и квалификацията, необходими за проектиране и производство на превозни средства, при които се използват новаторски технологии, са от съществено значение, за да разполагат европейските производители на превозни средства с работна ръка с подходящи умения. Тези умения в момента се срещат рядко. Заинтересованите страни от социалната сфера наскоро излязоха с декларация в рамките на Партньорството за автомобилната промишленост, призоваваща за учредяването на паневропейска обсерватория.

Комисията:

- въз основа на декларацията, представена от Партньорството за автомобилната промишленост, ще учреди Европейски съвет по отрасловите умения, имащ за цел създаването на мрежа на националните обсерватории на държавите-членки;
- ще насочи, считано от 2011 г., използването на средствата от Европейския социален фонд към насърчаване на преквалификацията и повишаването на квалификацията.

2.6. Междинен преглед на законодателството относно емисиите на CO₂

Комисията:

- ще преразгледа до 2013 г. Регламент (ЕО) № 443/2009, проучвайки условията за достигане на целта за 2020 г. за постигане на емисии от 95 g/km за леки пътнически автомобили и дългосрочната (до 2030 г.) перспектива, като същевременно се опира на опита, придобит от изпълнението на краткосрочните цели;

¹⁸ COM(2008) 699, 4.11.2008 г.

- ще преразгледа в срок, който трябва да бъде определен от законодателя, условията за постигане на дългосрочната цел за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварни автомобили (микробуси)¹⁹.

Една от целите на междинния преглед ще бъде да се даде сигурността на автомобилната промишленост по отношение на планирането във връзка с дългосрочната цел. Всички нови стандарти за емисии на CO₂ следва да бъдат основани на цялостния потенциал на различните технологични решения, тъй като наличието на амбициозни цели по отношение на емисиите е от решаващо значение за стимулиране на иновациите в дългосрочен план; при създаването на стандартите също така ще се взема под внимание техният принос за постигането на необходимото в транспортния сектор общо ниво на намаляването на емисиите на газове с парников ефект. Една от приоритетните цели през този период ще бъде да се гарантира, че нито един механизъм за подкрепа на превозните средства със свръхниски емисии няма да отслаби стимулите за намаляване на емисиите от съществуващия парк от традиционни превозни средства с двигатели с вътрешно горене.

2.7. Специални дейности по отношение на електрическите превозни средства

1. Пускане на пазара

Беше разширен обхватът на одобрението на типа за пътни превозни средства²⁰, за да бъдат включени всички системи на задвижване с цел премахване на потенциални законодателни пречки и гарантиране, че превозните средства с алтернативни технологии за задвижване са поне толкова безопасни, колкото традиционните превозни средства. Поради това вече бяха установени общи правила относно превозните средства, задвижвани с водород, с газ и с биогорива²¹. Нужни са общи изисквания и по отношение на електрическите превозни средства, което би допринесло за правната сигурност за автомобилната промишленост и за защитата на потребителите.

Комисията, работейки съвместно с международните партньори в рамките на ИКЕ на ООН:

- ще предложи през 2010 г. изисквания за електробезопасност за одобрение на типа за превозни средства;
- ще преразгледа до 2011 г. другите изисквания за одобрение на типа, включени в Директива 2007/46/ЕО;
- ще преразгледа до 2012 г. изискванията за безопасност при сблъсък и ще прецени дали безшумното функциониране на тези превозни средства представлява потенциална опасност за уязвимите участници в пътното движение.

2. Стандартизация

¹⁹ В предложението на Комисията се предвижда цел от 135g/km през 2020 г. (COM(2009) 593, 28.10.2009 г.).

²⁰ Уредено от Директива 2007/46/ЕО на Комисията (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

²¹ Регламент (ЕО) № 79/2009 (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 32); Правила № 67 и 110 на ИКЕ на ООН; Директива 2009/30/ЕО ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 88.

Наличието на общи стандарти следва да позволи всички електрически превозни средства да бъдат зареждани и да се свързват с електрическата мрежа навсякъде в ЕС и с всички видове зарядни устройства. Инвестирането в електрически зарядни станции, основани на различни стандарти, следва да бъде избягвано, доколкото това е възможно. Проблемите със съвместимостта, които не позволяват на шофьорите да зареждат своите електрическите превозни средства на която и да е станция, биха могли да подкопаят доверието на потребителите в тази технология.

Вече е възможно бавното зареждане на превозни средства от съществуващите електрически контакти. Все пак бързото зареждане чрез високо напрежение, обществените зарядни станции и необходимостта да се осигури връзка между превозното средство и електрическата мрежа изискват специални щепсели и контакти, които трябва да бъдат стандартизирани на европейско равнище, за да се гарантира техническата им съвместимост. Бързото приемане на европейски стандарт би подобрило конкурентоспособността на европейската промишленост в световен мащаб, позволявайки ѝ да бъде пионер в областта. В стандарта трябва да се вземе под внимание извършваната понастоящем работа в рамките на международните органи по стандартизация.

Комисията:

- ще възложи през 2010 г. в рамките на Директива 98/34/ЕО²² мандат на европейските органи по стандартизация да разработят до 2011 г. стандартизирани електрически съединители за зареждане, които да осигурят техническата съвместимост и връзката между електрическата станция за доставка на електрическа енергия и зарядното устройство на електрическото превозно средство, да разгледат въпросите, свързани с рисковете за безопасността и електромагнитната съвместимост, и да проучат т.нар. интелигентно зареждане (възможността ползвателите да използват електрическа енергия извън най-натоварените часове);
- ще набележи метод за прилагане на посочения стандарт, така че технически съвместимите електрически съединители да бъдат възприети от всички действащи лица в отрасъла, в това число производителите на превозни средства, доставчиците на електрическа енергия и операторите на мрежи за електроразпределение;
- непрекъснато ще следи новостите в технологиите и пазарите в световен мащаб и при необходимост ще актуализира европейските стандарти.

3. *Инфраструктура*

С навлизането на електрическите превозни средства на пазара потребителите може да започнат да ги зареждат от съществуващите електрически точки за захранване. Ще трябва обаче да бъдат предоставени на разположение обществено достъпни зарядни станции, за да бъдат посрещнати нуждите на потребителите от зареждане на акумулаторните батерии. Наличието на подходяща мрежа за зареждане с електрическа енергия ще изисква значителни инвестиции и определяне на стандарти за безопасност, техническа съвместимост и заплащане. Необходимо е се направи оценка дали е налице полезно взаимодействие между увеличаването на капацитета за нуждите на

²² ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37.

електрическите превозни средства и превозните средства, задвижвани с водород, и тяхната връзка с източниците на електрическа енергия с ниски въглеродни емисии.

Комисията:

- ще поеме водеща роля в работата съвместно с държавите-членки на национално и регионално равнище за доизграждането на инфраструктурата за презареждане с електрическа енергия и гориво в ЕС;
- ще проучи заедно с Европейската инвестиционна банка възможностите за предоставяне на финансиране с цел насърчаване на инвестициите за доразвиване на инфраструктурата и услугите за екологичните превозни средства.

4. Енергия, производство и разпределение на електрическа енергия

Въздействието на екологичните превозни средства, използващи алтернативни технологии, трябва да бъде подложено на задълбочена оценка и сравнено с въздействието на традиционните превозни средства, като се използва подход, основан на жизнения цикъл. Този подход разглежда въздействието на емисиите от източника на гориво до потребителя („well-to-wheel“ подход)²³, в това число емисиите от производството на електрическа енергия, както и въздействието върху околната среда вследствие на производството на превозното средство и на унищожаването му в края на жизнения цикъл.

Очаква се електрифицирането на транспорта да доведе до нарастване на общото търсене на електрическа енергия, макар и то да бъде плавно, тъй като навлизането на електрическите превозни средства на пазара ще става постепенно²⁴. Допълнителното търсене обаче, особено ако превозните средства биват зареждани в пикови часове, би могло да доведе до необходимост от инсталиране на допълнителни мощности за производство на електрическа енергия, евентуално с високи емисии на въглерод. Този риск може да бъде намален, ако презареждаемите превозни средства са напълно интегрирани в електрическата мрежа посредством въвеждането на интелигентни електрически мрежи, интелигентно отчитане и подходящи стимули за потребителите, както и с помощта на други бизнес модели, като например чрез замяна на акумулаторните батерии. Пълното интегриране ще позволи използването на акумулаторните батерии за изграждане на капацитет за вторично съхранение на излишъка от производството на енергия от възобновяеми източници.

Това означава например приспособяване на съществуващата електроразпределителна мрежа и разработване на интелигентни електрически мрежи и протоколи за връзка между превозното средство и мрежата, което би позволило времето на зареждане да

²³ Въздействието на емисиите от източника на гориво до потребителя („well-to-wheel“ или WTW) представлява сумата от въздействието от производството на гориво (от източника до резервоара, „well-to-tank“) и въздействието от употребата на превозното средство (от резервоара до потребителя). WTW е важен елемент от въздействието на целия жизнен цикъл на превозното средство, което включва също така въздействието върху околната среда от производството и унищожаването на превозното средство.

²⁴ Европейски тематичен център за въздуха и изменението на климата: Въздействие върху околната среда и върху пазара на електрическа енергия от мащабно навлизане на електрическите автомобили в Европа (Environmental impacts and impact on the electricity market of a large scale introduction of electric cars in Europe), стр. 97.

бъде автоматично програмирано така, че да съвпада с ненатоварените часове или с моментите, в които има излишък на електрическа енергия от възобновяеми източници, като се отчита въздействието върху цената.

Промишлените инициативи на Европейския стратегически план за енергийните технологии (плана SET) ще играят важна роля в тези насоки на развитие. Европейската инициатива за електроенергийните мрежи планира по-специално развитието на електрифицирането на транспорта, а Европейската промишлена инициатива за биоенергия има за цел доразвиване на технологиите за производство на модерни видове биогорива при спазване на критериите за устойчивост, определени в Директивата относно енергията от възобновяеми източници.

Комисията:

- ще определи и сравни въздействието върху околната среда и емисиите на въглерод от различните видове превозни средства (с двигатели с вътрешно горене, електрически, задвижвани с газ или водород) с помощта на подход, основан на жизнения цикъл.
- ще оцени дали популяризирането на електрическите превозни средства води до допълнително доставяне на електрическа енергия с ниски въглеродни емисии посредством насърчаването на енергийни източници с ниски въглеродни емисии, за да се гарантира, че използваната от електрическите превозни средства електрическа енергия не е в ущърб на електрическата енергия с ниски въглеродни емисии, която вече се очаква с оглед на изпълнението на изискванията на изискванията на Директивата относно енергията от възобновяеми източници²⁵;
- ще оцени въздействието от повишените изисквания по отношение на електрическата енергия с ниски въглеродни емисии върху електроснабдителната система и върху електрическата мрежа.

5. Рециклиране и транспортиране на акумулаторните батерии

Интензивното използване на акумулаторни батерии от електрическите превозни средства носи своите екологични последици. По същия начин използването на водородни горивни елементи ще създаде нови проблеми като например рециклирането на катализаторите от платина. Високата степен на рециклиране е обоснована също така предвид недостига и високата цена на някои от суровините.

Когато вече не могат да бъдат използвани в превозни средства, защото капацитетът им за натрупване на електрическа енергия е намалал, акумулаторните батерии биха могли да се използват за други цели, например за стационарно натрупване на електрическа енергия в домовете. Ще бъдат разгледани разпоредби и схеми за такова „вторично използване“.

Понастоящем с Директивата относно превоза на опасни товари²⁶ се ограничава количеството готови за използване акумулаторни батерии, което може да бъде

²⁵ Директивата относно енергията от възобновяеми източници, Директива 2009/28/ЕО, (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16).

²⁶ Директива 2008/68/ЕО ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

транспортирано. Високите транспортни разходи, произтичащи от това ограничение, допринасят за високата цена на акумулаторните батерии за превозни средства.

Комисията:

- ще проучи какви промени биха били необходими в съществуващото законодателство по отношение на рециклирането на акумулаторни батерии и излезли от употреба моторни превозни средства, за да бъдат отчетени новите условия на пазара;
- ще насърчава европейските изследователски програми за рециклиране и повторна употреба на акумулаторни батерии;
- ще проучи възможностите за промяна на правилата относно транспортирането на акумулаторни батерии, след като извърши внимателна оценка на разходите и потенциалните рискове.

3. УПРАВЛЕНИЕ

С настоящото съобщение се създава стратегия в подкрепа на създаването на незамърсяваща и енергийноефективна транспортна система в ЕС, която ще допринесе за постигането на целите на „Европа 2020“, като увеличи капацитета на Европа да произвежда интелигентни и устойчиви продукти в един ключов отрасъл.

Действията в набелязаните в настоящата стратегия области изискват висока степен на координация между всички имащи отношение сфери на създаване на политики (промишленост, транспорт, енергетика, търговия, действия в областта на климата и околна среда, заетост, здравеопазване и потребители, научни изследвания) и всеотдайност от страна на всички действащи лица, за може да бъде изградена устойчива транспортна система на ЕС с конкурентна промишлена основа. Това предизвикателство изисква непрекъснат диалог между заинтересованите страни и действащите лица, които не са си сътрудничили непременно преди това — автомобилната промишленост (производители и доставчици на превозни средства), доставчиците на електрическа енергия, газовите дружества, предприятията, управляващи електропреносната мрежа, производителите на електрически компоненти, органите по стандартизация и научните организации, както и ЕС, органите на национално и регионално равнище, общините и потребителите.

Освен това редица държави-членки на ЕС вече са стартирали национални програми за популяризиране на електрическата мобилност. Комисията отчита достойнствата на тези програми, които подготвят отрано пазара за технологията и запознават потребителите с нея. При все това, ако липсва координация на подходите, би могло да се стигне до раздробеност на вътрешния пазар на ЕС и той рискува да изгуби конкурентите си предимства при тази технология.

Комисията:

- ще предложи повторно свикване на групата на високо равнище CARS 21 с преразгледан мандат и по-широко участие на заинтересованите страни, по-специално що се отнася до премахването на пречките пред навлизането алтернативните технологии на пазара;

- ще приложи в действие стратегията за намаляване на емисиите на CO₂ от пътните превозни средства в рамките на Европейската програма по изменението на климата (ЕПИК);
- ще координира отблизо обмена на работни материали между ЕПИК и CARS 21;
- ще гарантира включването на настоящата стратегия в цялостната транспортна политика на ЕС посредством бъдещата Бяла книга за европейската транспортна политика;
- ще осигури координация и сътрудничество с държавите-членки при действията по настоящата стратегия, по-специално за защита на вътрешния пазар, за избягване на разпокъсването на усилията, за достигане на критична маса за промишлеността и за наблюдение и обсъждане на новостите на национално равнище.

Предимствата, които носи една стратегия на ЕС, са очевидни: тя обединява множество инициативи и действия и създава платформа за координиране на усилията на европейско, национално и регионално равнище, като също така се грижи за правилното функциониране на вътрешния пазар. Инициативата спомага за по-добро регулиране, като определя насоки за политиките в дългосрочен план и повишава сигурността за стопанските субекти.

За да се гарантира успешното прилагане на стратегията, тя ще бъде преразгледана през 2014 г., за да се отчете постигнатият напредък, да се оценят промените в пазара и в технологиите, и да се препоръчат бъдещи действия.