

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ökad spridning av elfordon
(förberedande yttrande på begäran av det belgiska ordförandeskapet)**

(2011/C 44/08)

Föredragande: **Frederic Adrian OSBORN**

Den 9 februari 2010 beslutade det belgiska EU-ordförandeskapet att i enlighet med artikel 304 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”För ökad spridning av elfordon” (förberedande yttrande).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 1 juni 2010.

Vid sin 464:e plenarsession den 14–15 juli 2010. (sammanträdet den 14 juli) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 155 röster för, 2 röster emot och 4 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK ger sitt fulla stöd till initiativ inom Europa som avser att öka spridningen av elfordon, framför allt elbilar. Detta är en angelägen fråga, både för att elfordonen bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn och för att de minskar Europas beroende av den alltmer osäkra importen av olja.

1.2 EESK stöder alla de åtgärder som kommissionen nyligen föreslog i sitt meddelande om rena och energieffektiva fordon. Kommittén rekommenderar också att EU och medlemsstaterna vidtar ytterligare ett antal åtgärder.

1.3 På tekniksidan rekommenderar EESK ett antal prioriteringar i fråga om forskning och utveckling, för att påskynda centrala standardiseringsprogram, utvidga relevanta program för yrkeskunnande och utbildning samt hantera och mildra förändringarna i sysselsättningsmönstret i bilindustrin och närliggande sektorer.

1.4 EESK betonar att övergången till elfordon bara kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser om elektriciteten för fordonen också kommer från källor med låga eller inga utsläpp av koldioxid. Övergången till elfordon måste därför gå hand i hand med en parallell övergång till låga koldioxidutsläpp inom elproduktionen.

1.5 Den utbredda användningen av elfordon och den stora kapacitet som deras batterier tillsammans har för lagring av elektricitet skulle kunna spela en betydande roll och bidra till att optimera balansen mellan utbud och efterfrågan i eldistributionen, om man inför intelligent teknik i förvaltningen av nätet och i infrastrukturen för uppladdning av elfordon. EESK inser att detta kan vara komplicerat att organisera, men anser att man snarast bör genomföra studier och projekt för att försöka omvandla denna möjlighet till en sammanhängande ”win-win”-situation för både transportsektorn och eldistributionssektorn.

1.6 En snabb övergång till elfordon inom bilindustrin kräver stora gemensamma ansträngningar från bilindustrins sida, från de nya aktörer som tillhandahåller uppladdningsinfrastruktur, från den offentliga sektorn, som utövar tillsyn, fastställer normer, skapar incitament och utbildar, och från allmänheten i egenskap av intelligenta och engagerade men krävande konsumenter av den nya tekniken. EESK uppmanar EU och medlemsstaterna att göra en omfattande gemensam insats för att främja och stödja denna viktiga övergång med alla medel som står i deras makt och att se till att Europa inte hamnar på efterkälken i förhållande till den snabbt växande konkurrensen inom denna viktiga sektor från länder utanför EU.

2. Allmänna synpunkter

2.1 I transportsektorn som helhet fortsätter koldioxidutsläppen att öka år efter år trots att effektivitetsnormerna för alla transportslag gradvis förbättras. För att transportsektorn i tillräcklig utsträckning ska kunna bidra till de koldioxidminskningar som Europa förbundit sig att uppnå senast 2050 räcker det inte att man förlitar sig på allt större effektivitetsbesparingar inom varje transportslag.

2.2 När det gäller vägtransporterna finns det grundläggande fysiska begränsningar för hur mycket koldioxidutsläppen från förbränningsmotorerna kan minskas. En dag kommer nya förbättringar att kräva en grundläggande övergång till nya kraftkällor med låga eller inga koldioxidutsläpp.

2.3 Detta kan uppnås på olika sätt. Bland de olika möjligheterna förefaller att vara en snabb övergång inom privatbilismen vara det bästa alternativet, där man via hybrider så snart som möjligt övergår till rent elektriska fordon.

2.4 Det finns flera anledningar till att man bör agera så snabbt som möjligt:

- Ju tidigare vi minskar koldioxidutsläppen, desto större avkastning ger arbetet med att mildra klimatförändringarna. Dessutom undviker vi dyra anpassningsåtgärder i framtiden.
- Initialkostnaderna kommer att vara stora för både den privata sektorn (motortillverkare, batteritillverkare, tillhandahållare av infrastruktur m.m.) och den offentliga sektorn (forskning och utveckling, infrastruktur, incitamentsersättningar m.m.) i de tidiga faserna av övergången. Ju snabbare förändringen sker, desto snabbare kommer investeringarna att ge ekonomisk avkastning.
- Det finns ett växande intresse bland konsumenterna för fordon med låga eller inga koldioxidutsläpp och detta skulle kunna utgöra ett gyllene tillfälle för EU och dess medlemsstater att agera pionjärer i vad som skulle kunna bli en allmän övergång om den hanteras rätt, förutsatt att de nya fordonen kan uppfylla samma krav på säkerhet, bekvämlighet, prestanda, tillförlitlighet, formgivning och pris som deras traditionella rivaler.
- De stora konkurrenterna (USA, Japan, Kina m.fl.) har redan börjat med stora investeringar i elfordon, och skulle kunna få ett enormt försprång och en konkurrensfördel om Europa inte agerar lika snabbt.
- Om Europa agerar tillräckligt snabbt och stimulerar utvecklingen av elfordon i Europa och de förändringar som denna kräver inom energiförsörjning och energinät, skulle expansionen inom dessa sektorer kunna bli en avgörande drivkraft för ekonomisk tillväxt, nya arbetstillfällen och ökad export i Europa. Omvänt skulle en eftersläpning i övergången allvarligt kunna försvaga den europeiska ekonomin.

2.5 Mot denna bakgrund välkomnar EESK den intensiva aktivitet som pågår inom kommissionen, rådet och medlemsstaterna för att stödja och påskynda övergången till elfordon. EESK rekommenderar ytterligare europeiska åtgärder under tre huvudrubriker:

- Fortsatt stöd till den tekniska övergången genom forskning och utveckling, program för spridning av teknik samt utbildning.
- Stöd till den parallella utveckling som krävs inom elsektorn. Det handlar bland annat om att bygga ut den förnybara energin, utveckla näten och infrastrukturen och standardisera gränssnittet mellan elfordon och elförsörjning.
- Stöd till omvandling av marknaden med lämpliga incitament så att efterfrågan utvecklas i takt med utbudet av fordon.

3. Stöd till den tekniska övergången

3.1 Forskning och utveckling

3.1.1 En storsatsning behövs för att öka insatserna inom forskning och utveckling i riktning mot målet om 3 % och

för att en större del av programmen ska ägnas åt stöd för övergången till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp. Kommittén ställer sig positiv till att ökade insatser inom forskning och utveckling tillmätts så stor betydelse i den nya Europa 2020-strategin och att stödet till en övergång till en grönare ekonomi tillmätts särskild vikt. Denna övergång innebär också en övergång till fordon med låga koldioxidutsläpp och elfordon. Särskild hänsyn måste tas till följande:

- Ytterligare förbättringar inom batteriteknologin så att elfordonens räckvidd förlängs och systemen blir mer robusta och smidiga under alla väder- och körförhållanden.
- Alternativa metoder för uppladdning så att de metoder som slutligen väljs ut för standardisering optimeras.
- Sätt att koppla den ökade spridningen av elfordon till ökad användning av förnybara energikällor eller energikällor med låga koldioxidutsläpp.
- Sätt att använda smart mätning och ett omstrukturerat nät så att batterierna kan laddas om vid bästa möjliga tillfälle i syfte att uppnå en balanserad elförbrukning.
- Det globala utbudet av de tillverkningsmaterial som kommer att behövas för att tillmötesgå den massiva ökningen av efterfrågan på batterier, framför allt litium och sällsynta jordarter, och eventuella åtgärder som skulle kunna vidtas för att antingen öka källorna eller göra dem säkrare eller för att byta ut dem mot mer lättillgängliga råvaror.
- Åtgärder som borde vidtas redan i början för att stimulera största möjliga återanvändning av material från uttjänta fordon och batterier.

3.1.2 Demonstrationsprojekt och andra teknikspridningsprogram måste ägnas särskild uppmärksamhet. Vi måste utvidga våra erfarenheter av energiteknikplattformar och omsätta dem i proaktiva teknikspridningsprogram för lansering av laddhybrider och rena elbilar och den infrastruktur de behöver. Man bör aktivt och med lämpliga incitament uppmuntra demonstrationsprojekt i enskilda städer och regioner som är beredda att delta i pilotprojekt (något som redan inletts i en del europeiska städer och regioner). Civitas-programmet måste utvidgas.

3.1.3 EESK ser ett problem med att den aktuella batteritekniken är starkt beroende av material (litium och sällsynta jordartsmetaller) som i nuläget produceras huvudsakligen eller enbart i Kina. Vi uppmanar till snabba forskningsinsatser och geologiska undersökningar i syfte att identifiera alternativa försörjningskällor för sådana material och uppmuntra återvinning av dessa material när detta är möjligt.

3.2 Fastställande av standarder

3.2.1 Det är viktigt med regleringsstandarder för produkter och tjänster när det gäller kraven på viss energieffektivitet. EU har redan infört standarder för koldioxidutsläppen från bilar, med tidsplaner för ytterligare förbättringar i framtiden. Dessa program måste dock bli ännu mer omfattande och få mer ambitiösa mål på kort och lång sikt.

3.2.2 Gällande utsläppsgränser, som fastställts för (2015), gör det möjligt att behandla fordon med låga koldioxidutsläpp och elfordon på ett mycket fördelaktigt sätt. Detta är ett viktigt incitament för europeiska tillverkare att påskynda utvecklingen och lanseringen av den första generationens rena elbilar. Detta minskar dock samtidigt deras incitament att söka efter nya möjligheter att förbättra de bilar som fortfarande drivs med fossila bränslen. Vid nästa översyn skulle man kanske kunna fastställa ett separat mål för en ökning av den elektriska fordonsparken. Man borde dock också kräva av tillverkarna att de fortsätter att minska koldioxidutsläppen från sina bensin- och dieseldrivna fordon. Dessa kommer oundvikligen att utgöra den största delen av fordonsparken under de närmaste 20 åren.

3.2.3 Det är viktigt att man inte minskar trycket på den europeiska industrin, så att den även i fortsättningen kan vara världsledande i fråga om elfordon och behålla en stark konkurrensposition i takt med att hela världsmarknaden rör sig i denna riktning. Det råder hård konkurrens mellan branschens aktörer inom motorindustri, batteriindustri och energiförsörjning när det handlar om att utveckla bästa möjliga teknik till konkurrenskraftiga priser. Denna konkurrens är i sig en stark drivkraft bakom innovation och bör därför inte hindras.

3.2.4 Å andra sidan står det klart att EU kommer att behöva stimulera viss standardisering i ett tidigt skede, för säkerhetens, tillförlitlighetens och kompatibilitetens skull, framför allt när det gäller basinfrastruktur för uppladdning av elfordon och energitillförsel för plug in-bilar men också när det gäller krav i fråga om batteriernas effekt och konfigurering. Eftersom det också förekommer en omfattande handel med (nya och begagnade) bilar mellan Europa och övriga världen, bör även EU delta aktivt i arbetet med att upprätta globala standarder i dessa frågor, för att säkerställa enhetlig teknik för elektriska fordon världen över.

3.3 Utbildning, yrkesutbildning och teknisk utbildning

3.3.1 En övergång till en bilindustri där elfordonen dominerar kommer att förändra sysselsättningsmönstren inom sektorn. Om vi vill behålla produktionen och arbetstillfällena inom den europeiska bilindustrin och en stark export är det viktigt att man gör tidiga investeringar i den europeiska produktionskapaciteten för elfordon och skapar möjligheter till utbildning och vidareutbildning i de nya färdigheter som kommer att behövas

inom alla industrins sektorer (formgivning, produktion, distribution, försäljning, underhåll, bortskaffande m.m.).

3.3.2 EESK ställer sig helt och hållet bakom kommissionens förslag att återlansera högnivågruppen CARS 21 med ett utökat deltagande från de berörda aktörernas sida för att ta itu med hindren för den nya teknikens spridning på marknaden. EESK anser att detta bör innefatta en specifik arbetsgrupp för sociala frågor och att man omedelbart borde vidta åtgärder för att utveckla och ändra inriktningen på sektorns utbildningsstrukturer, så att de tillgodoser de behov av färdigheter som elfordontechniken skapar.

4. Parallell omvandling av elförsörjningen och kopplingar till minskade koldioxidutsläpp inom elförsörjningen

4.1 Övergången till elfordon kommer att medföra en kraftigt ökad efterfrågan på elektricitet – till en början inte så stor men i slutändan avsevärd. Om man tillgodoser denna ökade efterfrågan på elektricitet genom att bygga fler koleldade kraftverk av det gamla slaget kommer inte detta att innebära någon vinst om man ser till produktionen av koldioxid. Koldioxidutsläppen skulle helt enkelt komma från kraftverken i stället för från bilarna. Det är därför viktigt att ökningen i antalet elbilar går hand i hand med ett ökat inslag av kraftförsörjning med låga eller inga koldioxidutsläpp.

4.2 Programmen för att öka andelen förnybar energi måste trappas upp i takt med elbilarnas ökade behov av elektricitet. Detta krav borde tas med vid nästa översyn av målen för en ökad andel förnybar energi.

4.3 Man börjar dock skönja möjligheten till ett mer sofistikerat komplementärt förhållande mellan den ökning av den totala batterikapaciteten som behövs för elfordonen och det ökade inslaget av förnybara källor i elförsörjningen.

4.4 Ett stort problem när man ska öka de förnybara källornas andel är variationerna i tillförseln av vind, solenergi, tidvattnet m.m. För att kunna hantera de olika svängningarna i efterfrågan på elektricitet kommer man förmodligen att behöva utveckla möjligheterna att lagra energi. Batterierna kommer endast att behövas i bilarna under den begränsade tid som man faktiskt kör dem. Däremellan måste de laddas upp, men skulle också kunna användas som reservenergikällor i nätet när de förnybara källorna är otillräckliga. Detta innebär dock överväldigande tekniska och logistiska problem. Allteftersom ett intelligent sammanlänkat nät utvecklas kommer detta dock att bli ett mer realistiskt alternativ. EESK uppmanar kommissionen att snarast initiera nödvändiga studier och se till att den uppladdningsstruktur som utvecklas för elfordonen redan från början görs tillräckligt smart för att denna komplementaritet med utbudet av förnybar energi ska kunna uppnås.

4.5 Utvecklingen av infrastruktur för uppladdning eller utbyte av batterier kommer att kräva stora investeringar. Det måste byggas en mängd anläggningar för uppladdning, t.ex. vid parkeringsplatser, i människors hem, på arbetsplatser, hos återförsäljare, i verkstäder, på andra offentliga samlingsplatser och på gatorna. Den offentliga sektorn måste skapa bestämmelser för att se till att de som investerar i infrastrukturen kan försäkra sig om en rimlig avkastning samtidigt som alltför höga priser undviks. EESK anser att kommissionen snarast borde inleda studier om lämpliga bestämmelser som kan uppmuntra de investeringar som krävs i infrastruktur. Mot denna bakgrund noterar och stöder kommittén slutsatserna från mötet i rådet (konkurrenskraft) den 26 maj, där man efterlyser en snabb utformning av europeiska standarder för ökad marknadspenetration av sådana fordon.

5. Konsumenterna och marknaden

5.1 Den europeiska allmänheten börjar bli alltmer medveten om att tidsåldern då alla hade tillgång till billig olja börjar närma sig sitt slut. Medborgarna börjar bli medvetna om att det i många delar av världen blir allt svårare att hitta och utvinna olja och att konkurrensen blir allt större om det som finns i tillväxtekonomierna. Trots viss skepsis ökar medvetenheten om att vi måste minska koldioxidutsläppen för att undvika skadliga klimatförändringar och om att transportsektorn måste dra sitt strå till stacken för att detta mål ska uppnås. Regeringarna i de olika medlemsstaterna har i olika utsträckning lagt ytterligare tyngd bakom dessa budskap genom att beskatta oljeprodukter, genom att differentiera beskattningen av fordon så att mindre fordon med lägre koldioxidutsläpp gynnas framför bensinlukare och i en del fall genom att köpa in hybridfordon och prototyper till elfordon till sin egen bilpark.

5.2 Denna allmänna medvetenhet har på senare år lett till en viss övergång på marknaden. Det har skett en stor förskjutning i konsumenternas preferenser mot mindre fordon med låga koldioxidutsläpp, bort från större modeller med stora utsläpp. Det har uppstått en viss efterfrågan på de hybrider som hittills lanserats, framför allt i de fall där medlemsstaterna stimulerat detta genom skatteincitament. Rent generellt tenderar konsumenterna ändå att vara försiktiga när det gäller nya innovationer inom denna sektor, och de kommer förmodligen att behöva uppmuntran och incitament för att beslutsamt ta steget mot nästa generation av laddhybrider och rena elfordon när dessa blir tillgängliga.

5.3 Tillverkarna och oljeindustrin har också varit försiktiga när det gäller potentialen för en övergång till elfordon. De måste bli övertygade om det oundvikliga i denna utveckling och om EU:s politiska beslutsamhet att driva och påskynda denna övergång så att de satsar massiva resurser och sakkunskaper för att åstadkomma denna förändring och sälja den till konsumenten. EU och dess medlemsstater måste göra det glasklart för sina industrier att denna övergång är nödvändig och

brådskande. De får inte heller lyssna på några av de långsammare företagens "ensidiga argument" för att sänka takten på den allmänna utvecklingen. Detta skulle bara leda till att branschen som helhet tas över av företag i andra delar av världen som agerar snabbare och till en varaktig förlust av marknadsandelar och inflytande i utvecklingen av standarder över hela världen.

5.4 För att lyckas med övergången till nästa skede och bygga upp förtroendet och efterfrågan hos konsumenterna finns det flera krav från konsumenternas sida. Dessa kan sammanfattas under följande huvudrubriker – säkerhet, tillförlitlighet, prestanda och formgivning, räckvidd och flexibilitet, lätthet att ladda upp, pris och kostnader i samband med användning. (Det finns också viss oro för att elfordon kan vara farligt tystgående på vägarna – om detta är fallet kan ökad bullernivå komma att bli obligatorisk för att fotgängare och andra trafikanter ska ges en ljudsignal om annalkande fordon.)

5.5 Det är viktigt att elfordonen är minst lika säkra som de konventionella fordonen (både vid normal körning och vid olycksfall), både i objektiva statistiska mätningar och i människors föreställningar. Uppladdningsanordningarna, framför allt de som är offentligt tillgängliga, måste också skyddas mot åverkan och fusk. Dessa kriterier borde tas med i alla säkerhetsbestämmelser för de elektriska fordonen.

5.6 Man måste kunna förlita sig på elfordonen – alltid och under alla väderförhållanden. Om batterierna lätt laddas ur och om prestanda eller räckvidd markant försämras vid vissa väderförhållanden blir allmänheten lätt besviken. Man borde skapa normer för hållbarhet och tillförlitlighet i bestämmelserna.

5.7 Elfordonens prestanda bör minst motsvara prestandan hos en mellanstor familjebil, eftersom det är denna sorts bil som de flesta invånare känner till. På samma sätt är det viktigt att elfordonen inte är mindre intressanta för allmänheten än de bästa fordonen med förbränningsmotorer med avseende på formgivning och konfigurering. Detta är naturligtvis en utmaning för branschen, och det kommer kanske inte att behövas lagstiftning om branschen själv har rätt motivation (och vid behov incitament) att påskynda förändringen.

5.8 Räckvidden hänger nära samman med uppladdningsmöjligheterna. Om uppladdningen i ett garage eller på en uppladdningsstation tar flera timmar, förväntar sig konsumenterna förmodligen en stor räckvidd efter varje uppladdning. Det kan mycket väl hända att de flesta människor bara färdas begränsade sträckor under en vanlig arbetsdag. De vill vid behov dock också ha möjlighet att färdas längre sträckor utan att behöva göra uppehåll i flera timmar för uppladdning. Batterierna kommer ibland att laddas ur när bilen inte befinner sig vid ett uppladdningsställe. Man måste utveckla faciliteter för nöduppladdning eller batteribyte på vägarna.

5.9 Det verkar som om en teknisk möjlighet till snabbare uppladdning håller på att utvecklas. Om man inte lyckas minska uppladdningstiden till någonting i stil med den tid det tar att fylla en bensintank kommer människor som har bråttom dock att bli otåliga. Ur vår synvinkel borde tillverkarna rikta in sig på att så snabbt som möjligt öka den möjliga räckvidden till 300 km om de vill få en marknad att tala om. Insatserna inom forskning och utveckling borde framför allt riktas in på detta mål.

5.10 Om det inte verkar möjligt att uppnå en sådan räckvidd på några år, anser EESK att man bör ägna närmare uppmärksamhet åt att komplettera uppladdningsfaciliteterna med möjligheter att snabbt byta ut hela batterienheten vid en verkstad (eller vid väggkanten i nödsituationer) på två eller tre minuter. EESK har uppfattningen att en del tidiga försöksprojekt på detta område håller på att utvecklas. För att stimulera utvecklingen av infrastrukturen för detta slags batteriutbyte anser EESK att kommissionen i ett tidigt stadium bör uppmärksamma möjligheten att uppnå en tidig standardisering av konfigurationen och egenkaperna hos batterisatser och hur de lätt och behändigt kan tas bort och bytas ut. Batteriutbyte skulle också underlättas om batterienheten hyrs från ett serviceföretag som genomför utbytet, i stället för att batteriet ska köpas. Ett sådant arrangemang skulle sänka initialkostnaden för elfordon, men ett regelverk kan komma att krävas för att säkerställa att rimliga priser och tillförlitliga driftstandarder upprätthålls av serviceföretagen.

5.11 I de fall där uppladdning ska användas är det viktigt att detta snabbt blir möjligt i ett omfattande nät av uppladdningsstationer. Utöver faciliteterna i hemmen kommer det att behövas uppladdningsstationer på parkeringar (offentliga och privata, arbetsplatser, detaljhandel m.m.) och vid parkeringsplatser på gatan. För att göra detta program hanterbart kan det hända att man bör fokusera på specifika geografiska områden i de tidiga lanseringsförsöken. Det kan vara nyttigt med pilotprogram i olika omgivningar (bl.a. öar, större städer och deras omgivningar, mindre stadsmiljöer och landsbygdsområden), så att man kan identifiera vad som krävs för driftsstöd och infrastrukturstöd. På alla de platser där elfordon lanseras är det viktigt att det redan från början finns ett lämpligt nät av uppladdningsfaciliteter. Konsumenterna kommer snabbt att vända sig mot den nya tekniken om de inte känner att det finns ett stöd i form av lättillgängliga faciliteter för uppladdning och byte av batterier från och med dag 1.

5.12 De kommunala, lokala och regionala myndigheterna har en viktig roll att spela när det handlar om att främja spridningen av elfordon i respektive områden. De kan hjälpa till att lokalisera lämpliga platser för uppladdning och byte av batterier. De skulle kunna ge förmånsbehandling åt elfordon vid parkering eller i separata filer. De skulle kunna spela en viktig roll när det handlar om att göra reklam för och stimulera övergången

till elfordon. De skulle också kunna ge stimulans genom att använda elfordon vid transport av funktionshindrade, vid gaturenhållning osv., eftersom detta ofta är korta transporter inom myndighetens område.

5.13 Priset och kostnaderna i samband med användningen spelar naturligtvis en viktig roll. Den övergång till blyfri bensin som skett i många länder är ett kraftfullt exempel. Under viss tid motsatte sig konsumenterna denna förändring. Så snart regeringarna började använda skatteskillnader till förmån för blyfri bensin försvann dock motståndet och övergången gick snabbt.

5.14 För att uppmuntra användningen av elfordon kommer det på samma sätt att bli nödvändigt att åtminstone undanröja de kostnadsfördelar som bensinfordonen kan ha genom lämpliga system med differentierade skattesatser. Man måste sannolikt också gynna elfordonen under de första åren så att marknaden kommer i gång. I princip borde elfordonen vara billigare i drift eftersom elmotorn är mycket mer effektiv. Naturligtvis kommer mycket att bero på hur elpriserna är strukturerade och på om uppladdning av batterier kan integreras i ett intelligent system för balanserad elförbrukning till ett förmånligt pris. EESK anser att man bör göra tidiga ekonomiska studier av de olika möjligheter som finns för detta. Eftersom övergången till elfordon är ett stort steg att ta för en konsument kan det behövas starka incitament, framför allt under övergångens första år (t.ex. genom en stor skattefördel vid köp av elfordon jämfört med fordon med förbränningsmotorer).

5.15 Utöver prisincitamenten måste regeringar och lokala myndigheter utforska andra slags incitament som kan stimulera en övergång, bl.a. reserverade vägar eller zoner och förmånlig parkering för elfordon. Elfordonen kommer helt klart att förorsaka mindre föroreningar än de fordon som har förbränningsmotorer. Vissa modeller skulle till och med kunna bidra till att minska trafikstockningarna (t.ex. mindre elfordon för särskilda ändamål).

5.16 Utöver de åtgärder som vidtas för att elfordon ska kunna saluföras till konkurrenskraftiga priser kommer det att bli viktigt att vidta åtgärder för att öka konsumenternas insikt om vilka koldioxidavtryck deras transportbeslut leder till och i vilken utsträckning de förbättrar sitt koldioxidavtryck genom att byta till elfordon.

5.17 Sådan information borde också grunda sig på en fullständig livscykelanalys av vilka effekter konsumenternas bilar och andra transportsätt har. Även om man ser till hela livscykeln är beslutet att byta till elbil förmodligen dock ett av de största som en enskild individ kan fatta för att minska sitt koldioxidavtryck. Konsumenterna måste dock få rätt information för att kunna göra en korrekt bedömning.

5.18 Till en början kommer det förmodligen att vara lättare att ta sig in i vissa marknadssektorer än i andra. Med tanke på dagens begränsade räckvidd och uppladdningstiderna kommer elfordonen åtminstone till en början att lämpa sig mer för korta resor inom städer och lokalt än för längre resor. På samma sätt kommer det att vara lättare att tillhandahålla uppladdningsfaciliteter i hem där det finns garage eller åtminstone privata parkeringsplatser. De tidiga marknadsföringsinsatserna kommer därför förmodligen att riktas in på hushåll som har sådana faciliteter, som kan tänka sig att köpa ett elfordon som en andra (mindre) bil för att använda den lokalt medan de har kvar en större bil med förbränningsmotor eller en hybridbil för längre resor med större last. Även för sådan användning antyder dock just påbörjad forskning att begränsad körsträcka och lång laddningstid inverkar negativt på spridningen. För att undvika att elfordon begränsas till några få och små nischmarknader, är det därför viktigt att man redan från början har en långtidsvision om en mer fullständig övergång som gör elfordonen till ett attraktivt alternativ för alla användare och för alla resor.

5.19 Program för offentlig upphandling kan vara ett mycket kraftfullt verktyg för att driva fram bättre standarder i centrala branscher. Den offentliga sektorn är en viktig köpare av bilar och andra fordon, och det som den offentliga sektorn gör kan också inverka på andras köpbeslut. Det är därför viktigt att regeringar och andra organ inom den offentliga sektorn, inklusive de lokala och regionala myndigheterna i hela Europa, gör tidiga åtaganden att köpa elbilar och andra fordon och på så sätt ger marknaden för dessa fordon ett tidigt uppsving så att produktionsvolymerna snabbt närmar sig den kritiska massan för ekonomiskt lönsam produktion. EU-institutionerna skulle kunna bana väg med sina egna köpbeslut och inleda diskussio-

ner och initiativ över hela Europa för att främja tidig användning av elfordon. Politiska ledare och andra framstående offentliga personer skulle kunna sprida budskapet genom att själva börja använda elfordon på ett tidigt stadium.

5.20 Man räknar med att nästan 50 % av de bilar som köps i Europa köps i system som företagen antingen driver eller stöder för sina anställda. Det vore bra om man genom lämplig skattedifferentiering kunde skapa incitament för företagen att i sina system ge företräde åt bilar med låga koldioxidutsläpp eller rena elbilar.

6. Andra fordon och transportformer

6.1 I detta yttrande har vi framför allt talat om privata personbilar och de steg som Europa måste ta för att påskynda övergången till elbilar i framtiden. Detta är det lättaste tillvägagångssättet att minska transportsektorns koldioxidutsläpp.

6.2 Möjligheterna till elektrifiering upphör dock naturligtvis inte där. De politiska beslutsfattarna och industrin måste vara på det klara med möjligheterna till fortsatt elektrifiering inom hela spektrumet av mark- och havstransporter, bl.a. mycket små enpersonsfordon, större kollektivtrafikfordon, järnvägar, spårvagnar och trådbussar, och inom hela godstransportområdet. Allteftersom elektrifieringen av transportsystemet fortgår kan det dessutom uppstå ytterligare nya rörlighetsmönster som underlättas av elkraftens olika egenskaper, batteriteknik och intelligenta system för nät- och trafikhantering. Även här uppmanar EESK kommissionen och de politiska beslutsfattarna att vara uppmärksamma på de bästa idéer som behöver uppmuntras.

Bryssel den 14 juli 2010

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Mario SEPI