

Programbeskrivning för programmet

Demonstrationsprogram för elfordon

2011-2017

Beslutsdatum
2013-05-13

Innehåll

1	Sammanfattning	3
	Programmets inriktning	4
1.1	Vision.....	4
1.2	Syfte.....	4
1.3	Mål.....	5
1.4	Framgångskriterier.....	5
1.5	Forsknings, utvecklings- och teknikområden.....	6
1.6	Energirelevans.....	9
1.7	Samhälls- och näringslivsrelevans.....	9
1.8	Miljöaspekter.....	9
1.9	Projektgenomförare/projektdeltagare.....	11
1.10	Avnämare/intressenter.....	11
1.11	Arbetsätt.....	11
2	Bakgrund	13
3	Genomförande	14
3.1	Tidplan.....	14
3.2	Budget och kostnadsplan.....	14
3.3	Ansökningskriterier och hantering av ansökningar.....	14
3.4	Programråd/programstyrelse.....	15
3.5	Kommunikationsplan och resultatspridning.....	16
3.6	Syntes.....	16
3.7	Utvärdering.....	16
4	Avgränsningar	17
4.1	Andra anknytande program inom Energimyndigheten.....	17
4.2	Andra anknytande aktörer.....	18
4.3	Internationell samverkan.....	18
5	Ytterligare information	20

1 Sammanfattning

Regeringen beskriver behovet av ett demonstrationsprogram för elfordon i budgeten för 2011, område 21. Regeringen skriver bl a: ” att införa ett demonstrationsprogram för elbilar och laddhybridfordon under perioden 2011 till och med 2014 i syfte att underlätta en storskalig marknadsintroduktion av dessa fordon” samt ” ett framtida scenario med ett stort antal laddningsplatser för eldrivna fordon innebär helt nya konsument- och teknikkraav.

För att möjlig göra en ökad marknad för elfordon är det av vikt att utbyggnad av infrastrukturen hanteras så optimalt som möjligt för att undvika framtidaflaskhalsar.”

Programmets insatser syftar till, i första hand, att ur ett användarperspektiv identifiera barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden.

Parallellt med detta program finns flertalet andra insatser för t ex fordonsutveckling i samverkan med fordonsindustrin i Sverige.

Demonstrationsprogrammet för elfordon hade ursprungligen en omfattning av 50 Mkr per år under fyra år med start första halvåret 2011 och slut efter första halvåret 2015. Efter beslut om förlängning fattat den 13 maj 2013 kommer programmet emellertid att löpa fram till och med 2017-12-31 och omfatta ytterligare 85 miljoner kronor, alltså totalt 285 miljoner kronor.

Programmets inriktning

1.1 Vision

Riksdagens mål om fossiloberoende transportsektor till år 2030 innebär en fundamental omställning av transportsektorn och kommer att beröra samhället och många branscher på olika plan. Det program som föreslås tar sin utgångspunkt från riksdagens mål om en fossiloberoende transportsektor 2030. Den övergripande visionen med programmet är att:

Satsningarna ska underlätta elektrifieringen av fordonsflottan inom alla fordonssegment i Sverige. Programmets ska öka kunskapen om hur en ändamålsenlig infrastruktur kan utformas för att effektivisera transportsystemet och ge så många eldrivna mil som möjligt på bekostnad av fossildrivna mil.

1.2 Syfte

Programmets insatser syftar till, i första hand, att ur ett användarperspektiv identifiera och om möjligt undanröja barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden. Genom olika typer av forskningsinsatser baserade i verklig miljö kan erfarenheter dras av såväl fordonsanvändning som olika typer av beteenden.

Infrastrukturförsök i tillräcklig skala ger den kombinerade effekten av verklighetsbaserade testmiljöer för kombinationen fordon och laddmiljöer såväl som en bas för erfarenheter av mjukare frågor runt elfordon. Just dessa beteendemässiga erfarenheter är svåra att nå via de relaterade, men mer tekniskt fokuserade programmen som t ex, FFI (Fordonstrategisk Forskning och Innovation) och Energieffektiva vägfordon.

Ett flertal system för elektrifiering av fordon existerar redan idag och ytterligare initiativ till lösningar är på väg varför det är av stor vikt att undersöka vilka system som ger högst total energieffektivitet. Det är även relevant att för dessa olika system i verklig miljö undersöka potentialer och svårigheter som kan komma att uppstå vid större implementering.

Spridning av kunskaper av de slag som nämns ovan är viktiga för att en acceptans och beredskap för elfordon i samhället skall uppstå och därför har även insatser på detta område relevans för programmet.

1.3 Mål

Programmet mål:

Det grundläggande målet för programmet är att skapa och förmedla den kunskap som behövs för att förstå vilka metoder, vilken teknik och vilka incitament som praktiskt kan användas i Sverige för att underlätta en storskalig elfordonsintroduktion genom att:

Demonstrera laddningsbara fordon och laddinfrastruktur i syfte att främja en elektrifiering av fordonsflottan.

Effektivt identifiera och om möjligt undanröja barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden.

Upprätta oberoende informationskanal om såväl forskningsrön från programmet som allmänt intressanta frågeställningar kring elektrifiering av fordonsflottan

Programmet kompletterar andra satsningar på området inom myndigheten som t ex FFI (Fordonsstrategisk Forskning och Innovation) och Energieffektiva Vägfordon. Demonstrationsprogram för Elfordon har emellertid ett användarperspektiv som utgångspunkt där beteenden, marknader och kunskapsspridning är drivande för tekniska krav eller önskemål.

1.4 Framgångskriterier

Programmets framgångskriterier som kan stärka och bekräfta gjorda insatser:

- Produktion av information som kan komma att användas som underlag för beslut om styrmedelsinsatser som i sin tur gynnar introduktionen av elfordon och stödjande infrastruktur på den svenska marknaden.

- Antal nya metoder och instrument för att främja eldrift som demonstrerats i programmet
- Energieffektiviseringspotential baserat på projektens resultat.
- Antal laddningsmiljöer som har testats inom ramen för programmet.
- Antal metoder som utvecklats som motiverar elfordonsanvändare att välja eldrift.
- Kunskap som genererats om fungerande affärsmodeller och incitament för lönsamhet i eldrift.
- Antal företagsetableringar som programmets aktiviteter lett till.
- Kunskap om den totala energieffektiviteten hos olika laddningssystem som kan bli aktuella för den svenska marknaden.
- Sammanfattning av projektresultat som görs tillgängligt för forskning och kunskapsspridning.
- Kommunikationsinsatser som ger ökad kunskap som ger underlag för beslut om investeringar i elfordon.
- Samverkan och informationsutbyte mellan projekt i programmet men även med parallella program hos myndigheten och andra nationella och internationella insatser.
- Antal artiklar i nationell och internationell press.
- Antal föredrag vid nationella och internationella konferenser.

1.5 Forsknings, utvecklings- och teknikområden

Programområdet kommer att kunna inrymma bland annat följande forsknings-, utvecklings- och teknikområden:

- Analyser kring hur marknaden för hur olika typer av elfordon kan komma att utvecklas och hur det kan påverka framtidsvisioner
- Kartläggning av flaskhalsar för att identifiera åtgärder som kan underlätta introduktionen av eldrivna fordon.
- Bedömningar av strategiska frågor om var fordonstyperna kan komma att ge gynnsammast möjliga effekter med olika formulerade målsättningar och måttetal.
- Nya användningsområden, affärsmodeller för elfordon som kan påskynda en elfordonsintroduktion
- Analyser kring konsekvenser av elberoende transporter
- Analyser av miljökonsekvenser av elfordon i olika miljöer

Kostnadseffektiva laddningssystem för elfordon.

- Programmet har ett tydligt fokus på själva laddningsinfrastrukturen avseende både långsam och snabb laddning av fordon.
- En målsättning inom programmet är att testa integrerade system, (helt eller delvis) där det ingår att utvärdera såväl fordon som laddningsteknik, systemegenskaper, beteenden och affärsmodeller.
- Kortare demonstrationsprojekt kommer att prioriteras med syfte att utvärdera funktioner/beteenden m.m. och att vi lär oss i tidigt skede.
- Analyser och demonstrationer av olika tekniska lösningar, samt bedöma och ta fram nya standarder för laddningstekniker samt systemaspekter rörande IT-baserade laddsystem (Smart Charge, V2G etc.)

Integrerade fordons/laddningsinfrastruktur projekt

- Fokus för programmet är att i första hand stödja koncentrerade demonstrationsområden med tydlig inriktning för varje område. ex transportslag, laddningslösningar, klimat, städer, glesbygd, målgrupp (privat-personer, bilpooler, företag, taxi, hyrbilar, distribution, kommuner, kollektivtrafik mm) i syfte att också kunna

ha jämförelseobjekt. Även multipla frågeställningar kan besvaras i varje område definieras i ansökan. Demonstrationsområden bör så långt som möjligt kopplas samman med forskningsinsatser.

- Demonstrationsområden kommer att prioriteras utifrån redan gjorda satsningar för att kunna bygga vidare på den kunskap som redan finns, områdena ska ses som kärnor som utvecklas. Det finns annars risk för alltför stor splittring och öar av projekt som inte kan dra nytta av varandra.
- Utveckling av test och demonstrationer av olika affärsmodeller kopplade till elektromobilitet.
- Demonstrationsprojekten kan med fördel innehålla olika typer av fordon för att skapa kunskap om hur behovet av laddning skiljer sig åt. Attityder, behov av laddning och beteende ska kartläggas för att se om det finns skillnader mellan olika användargrupper.
- Huvudfokus ligger på rena elfordon och laddhybrider men fähjulingar, tex elcyklar bedöms globalt ha stor potential. Medverkan av tunga fordon, från distributionsbilar till tunga lastbilar i olika demonstrationsprojekt, omfattas av programmet eftersom laddningsbehovet kan se annorlunda ut för dessa.
- Ett "hela resan-perspektiv" är viktigt att ha i de projekt som ska få stöd. För att eldrift i hela eller delar av resan ska vara möjlig måste viktiga laddpunkter identifieras, pendelparkeringar, parkeringshus, cykelställ med laddningsmöjligheter vid hållplatser mm.

Beteendefrågor avseende körbeteende och laddningsmönster under varierande förhållanden.

- Fordonsanvändarna skall stå i fokus. Uppföljning av hur deras förväntningar stämmer överens med de upplevelser man har i av fordonet i verkligheten? Vilka flaskhalsar finns som kan hindra en bred introduktion av laddningsbara fordon? Hur används elfordonen efter ett tag, hur påverkar det förarnas attityder? Vilka konsekvenser får elfordonsinnehavet på framtida transportmönster?
- Analyser och praktisk demonstration av olika incitamentsmodeller (även lokala) i stor eller liten skala, som kan ge viktig kunskap för framtida främjande av elfordonsintroduktion.
- Trafiksäkerhet i relation till elfordon måste vara en bärande tanke, kopplat till nollvisionen om trafikskador.

- FUD kan också omfatta klimateffekter på räckvidden för eldrift och olika lösningar för att värma/kyla kupén utan att använda bilens batteri.

Förutom de nämnda områdena kan programmet också ge stöd till syntesarbeten och olika omvärldsanalyser i syfte att stärka den tekniska forskningen och styra inriktningen på programmets framtida innehåll.

1.6 Energirelevans

I transportsektorn omvandlas bensin och diesel motsvarande ca 85 TWh årligen, vilket är mer än 17 % av den slutliga energianvändningen i Sverige. Transporterna i Sverige svarar för över 40 % av de totala koldioxidutsläppen. Trenden för transportarbetet är ökande, i både ett kortsiktigt och ett mer långsiktigt perspektiv. Vi bör därför effektivisera fordonen för att kunna åstadkomma en minskning av energianvändning och utsläpp av koldioxid inom denna sektor. Elektrifiering i olika former är i detta sammanhang en nyckelteknik som tillmäts stor potential både vad gäller effektiviseringspotential och möjligheter till bred tillämpning med stora volymer fordon.

1.7 Samhälls- och näringslivsrelevans

Sveriges fordonsindustri och elkraftindustri svarar för en betydande del av den svenska varuexporten. Som arbetsgivare sysselsätter dessa industrier allt fler i avancerade, högteknologiska produktionsanläggningar och inom forskning och utveckling vid sina kompetenscentra. Kompetensen inom området elektrifiering är stor inom svensk industri och det finns betydande synergier att vänta i en sammanlänkning av de två områdena el och transporter inför framtiden.

1.8 Miljöaspekter

Programmet bidrar till att uppfylla följande svenska miljö kvalitetsmål:

Begränsad klimatpåverkan – halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.

Frisk luft – luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Bara naturlig försurning – de försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader.

Ingen övergödning – halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningarna för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

God bebyggd miljö - Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

En introduktion av batterifordon och laddhybrider i olika former för transporter innebär miljövinster i flera led. Det kanske mest uppenbara är frånvaron av direkta emissioner från de framförda fordonen vid jämförelsen med fossilt drivna motsvarigheter. Denna vinst är dock i någon mån skenbar eftersom emissionerna endast flyttats till en annan plats. Istället för lokala emissioner har man flyttat dessa till källan för elkraftproduktionen. Normalt sker sådan centralt producerad el med bättre verkningsgrad än när det transporterande fordonet självt förbränner till exempel fossil olja. Dessutom sker i dagsläget ofta centraliserad elkraftproduktion med förnybar råvara i någon form.

Den andra aspekten av introduktionen av eldrivna fordon är effektivitetsvinsten. I dagsläget har även de allra bästa fossildrivna transportmedlen en verkningsgrad på högst 35 % relaterat till energiinnehållet i drivmedlet. Enkla åtgärder via elektrifiering kan höja detta med tiotals procent. Denna effektivisering ger i sin tur effekter i termer av minskad miljöpåverkan i många led.

Distribution av elektrisk kraft är förhållandevis enkel via det existerande kraftnätet och kan därmed sänka miljöpåverkande transporter av fossila drivmedel.

Fordons och batteritillverkning och utvinning av råvaror för elfordon kan för vissa typer av batterikemier utgöra ett problem men med de kemier som för dagen är

aktuella kommer detta inte, och särskilt ställt i relation till påverkan av fossil olja, att utgöra något större problem.

1.9 Projektgenomförare/projektdeltagare

Projektens fokus är användarperspektiv varför de enskilda demonstrationsaktiviteterna sannolikt kommer att genomföras lokalt i samverkan mellan företag och offentliga instanser. Utvärderingsinsatserna kommer däremot sannolikt att utföras av forskningsorganisationer och konsulter.

1.10 Avnämare/intressenter

Avnämare till programmets resultat är lokala, regionala och nationella myndigheter, organisationer och företag som har för avsikt att på olika sätt planera, främja och investera i eldrift i transportsektorn. Avnämare är också nuvarande och framtida svenska företag med kompetens inom området laddning, laddinfrastruktur och laddningsbara fordon.

Det är betydelsefullt att programmet bidrar till att bygga upp svensk näringslivskompetens på laddnings- och elfordonsområdet.

1.11 Arbetsätt

Programmet leds av Energimyndigheten som till sin hjälp har ett programråd vilket granskar inkomna ansökningar till programmet. Programrådet är sammansatt av företrädare för industri, högskola, organisationer och samhällsfunktioner som exempelvis kommuner och regioner med erfarenheter och intresse för området.

Rekommendationer från programrådet är vägledande för Energimyndighetens vidare beslut om eventuellt stöd för projekt inom programmets ram.

Programmet hämtar i huvudsak in förslag till projekt genom utlysningar vilka kan innehålla vidare riktlinjer för områden man i en viss fas anser extra viktiga att stödja eller utveckla.

Sökanden kan ges möjlighet att söka medel för teknisk förstudie inom ramen för programmet, för att sedan skicka in en fullständig ansökan.

Energimyndigheten avser att prioritera projekt med breda ansatser och kommer i vissa fall kunna föreslå att sökande eventuellt går samman i större projekt.

Mätdatainsamling från fordon/användare som kommer att ske i demonstrationsprogram ska i möjligaste mån göras öppen och tillgänglig för vidare analyser och forskning. Data från demonstrationsprojekt skall sparas i en nationell databas. Användning och samordning ska ske på det sätt som Energimyndigheten anvisar.

Utvärdering ska göras inom programmet i slutet av programperioden för att få bild av dess effekter och därmed kunna dra slutsatser om fungerande verktyg för att nå en infrastruktur för eldrift.

2 Bakgrund

Kraven på transportsektorn, när det gäller energianvändning och utsläpp av hälso-, miljö- och klimatpåverkande ämnen har skärpts och kommer att skärpas ytterligare i framtiden. Speciellt fokus riktas mot CO₂ som den största bidragande faktorn till global uppvärmning.

För att uppnå kraftiga minskningar av CO₂ från transportsektorn kommer det krävs en kombination av nedanstående åtgärder:

- Energieffektivare fordon
- Ökad användning av förnybara drivmedel, t.ex. el och olika biodrivmedel
- Minskning av totala antalet transporter

De ökade kraven på transportsystemet innebär att bilindustrin måste satsa stora resurser på förbättring av etablerad teknik, utveckling av nya typer av fordon och drivsystem samt anpassning av motorer till nya typer av bränslen. En av de tekniker som antas ha störst potential är elektrifieringen av fordonssidan. För att samhället ska klara utmaningarna och relativt snabbt kunna implementera en elektrifierad fordonsflotta i framtiden krävs kunskapsuppbyggnad runt elektrifieringen av fordon och denna tekniks förutsättningar och begränsningar.

I februari 2009 fick Energimyndigheten i uppdrag av näringsdepartementet att analysera kunskapsläget avseende marknaden för elfordon och laddhybrider. Detta resulterade i rapporten KAMEL (Kunskapsläget Angående Marknaden för Elfordon och Laddhybrider) som publicerades i maj 2009.

Rapporten innehöll en stark rekommendation att avsätta medel för demonstrationssatsningar för att förbättra kunskapsläget vad avser förutsättningarna för denna typ av fordon i samhället framöver. Slutsatsen om den nödvändiga omfattningen av ett sådant program drogs utgående från de satsningar som tidigare gjorts under nittioalet.

3 Genomförande

3.1 Tidplan

Programmet pågår 2011-05-01 – 2017-12-31.

3.2 Budget och kostnadsplan

Programmet finansieras i sin helhet av Energimyndigheten. Samfinansiering krävs i de ingående delprojekten. Mer information om grader av krävd merfinansiering finns i följande förordning:

- Förordning (2008:761) "om statligt stöd till forskning och utveckling samt innovation inom energiområdet" är den förordning som styr tilldelning av medel till sökanden.

Budgetramen för programmet uppgår till 285 miljoner kronor, fördelade årsvis enligt nedan:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Demonstrationsprogram för elfordon	25 mkr	50 mkr	50 mkr	40 mkr	40 mkr	40 mkr	40 mkr

3.3 Ansökningskriterier och hantering av ansökningar

Programmet fördelar huvuddelen av sina medel genom utlysningar löpande under programperioden. Beroende på resultat av projekt kan utlysningar ha olika fokus. Programmets programråd kan komma att komplettera de genom utlysningen inkomna förslagen genom att föreslå att vissa verksamheter koordineras. Programmet är öppet för ansökningar om teknisk förstudie i syfte att ta fram ett mer djupgående projektförslag.

Programmet kan använda ett skissförfarande. Inkomna skisser och ansökningar bereds av programansvarig och granskas sedan av ett programråd. Programrådets uppgift är att värdera skisser och ansökningar utifrån kriterier som Energimyndigheten formulerat i denna programbeskrivning.

Det viktigaste kriteriet vid bedömning av ett projekt är dess överensstämmelse med programmets vision och övergripande mål sammanvägt med:

- Projektets relevans och kvalitet (bakgrund, problemanalys, metodik för genomförande).
- Hur projektet underlättar en storskalig introduktion av elfordon. Vilken potential bedöms finnas inom området, projektets generaliserbarhet.
- Hur det kan samverka med andra befintliga, planerade eller tänkta satsningar?
- Vem ses som mottagare av resultaten? Hur involveras de i arbetet?
- Plan för resultatspridning.
- Möjligheter för affärsutveckling och kommersialisering?
- Hur energieffektiv demonstrationslösningen antas bli.
- Nyttor från projektet ska redovisas i form av ex.vis. uppbyggd demomiljö, ökad kunskap, effektiviserade kWh, minskad klimatpåverkan, beteendeförändringar etc.
- Samverkan med industri och/eller högskola?
- Projektledarens och övriga personals meriter
- Projektets kostnader och samfinansiering

Dessa bedömningar vägs och resulterar i ett förslag till beslut från programrådet till Energimyndigheten som sedan tar det formella beslutet. Programrådet ska också vara myndigheten behjälplig med råd i övriga frågor som rör elfordons- och laddningsområdet. Energimyndigheten svarar för programmets administration såsom utskick, projektuppföljning, rapportering och utvärdering.

3.4 Programråd/programstyrelse

Till programmet ska knytas ett programråd. Rådet kommer att bestå av representanter från industri, offentliga myndigheter, organisationer forskningsfinansiärer och andra avnämare. Vid bedömningen av projektansökningar kan även forskningshöjd och kvalitet komma att granskas av andra opartiska bedömare. Energimyndigheten eftersträvar en jämn könsfördelning och etnisk mångfald. Detta kommer särskilt att beaktas vid tillsättningen av programrådet.

3.5 Kommunikationsplan och resultatspridning

Syftet med rapportering och resultatspridning är att se till att projektresultaten sprids vidare till samhällets aktörer och industrin där de kan utnyttjas för att bygga ut en effektiv laddinfrastruktur och introducera eldrivna fordon.

Programkonferenser kommer att arrangeras för att sprida resultat från programmet. Utlysningarna ska också förtydliga kravet på informationsspridning genom att begära kommunikationsplaner för de projekt som ska beviljas medel. En kommunikationsplan för programmet som helhet kommer att utarbetas.

3.6 Syntes

Syntesarbetet kommer att utföras löpande under programperioden. Uppgifter som kommer att ingå i syntesarbetet är följande:

- En sammanfattning och en tolkning ska göras av verksamhetens resultat samt förändringar i omvärlden som påverkar förutsättningarna för programmet
- Att ta fram underlag för att kunna prioritera insatsområden för nya utlysningar.
- Uppskatta möjliga potentialer för framtagna resultat

3.7 Utvärdering

Under programperioden planeras en utvärdering för att bedöma om programmet har rätt inriktning och ger avnämare nytta. Utvärderingen ska tillsammans med det syntesarbete som också görs visa hur de miljöer som fått medel fungerar och ge underlag för inriktning av utlysningar.

En större utvärdering av hela programmet kommer att göras i slutet av programperioden för att få en samlad bild av resultatet.

4 Avgränsningar

Stöd inom programmet kan enbart ges till projekt som riktas till - fordon som kan laddas eller drivas med el, laddinfrastruktur för dessa fordon och frågeställningar kopplat till dessa områden. Eftersom stora insatser har gjorts för elfordon (både 90-talets program och redan beslutat av Energimyndighetens avdelning Främjande samt programmet Fordonsstrategisk Forskning och Innovation, FFI) därför målsättningen med detta program att utvärdera olika typer av elfordon och den laddningsinfrastruktur som de kan behöva. För rena elbilar är huvudinsatsen att utvärdera olika former av laddinfrastruktur inklusive snabbare, induktiva eller smarta laddningsformer. För tunga fordon kan både laddhybrider och rena elfordon vara aktuella att ge demonstrationsstöd. Programmet omfattar även fähjulingar som drivs av eller har stöd av en elmotor.

4.1 Andra anknytande program inom Energimyndigheten

Energimyndigheten hel- eller delfinansierar följande satsningar med anknytning till programmet.

Centrumbildningar

Energimyndigheten delfinansierar för närvarande följande centrumbildningar med anknytning till programmet;

- Svenskt Hybridfordons Centrum (SHC), Chalmers tekniska högskola, 10 Mkr årligen från Energimyndigheten.

Inom dessa grupper försöker man bygga upp en världsunik forskningskompetens inom ett visst specifikt område. Projekten är mer industrinära än inom programmet Energieffektiva vägfordon, då industrin står för minst 1/3 av medlen inom dessa centrumbildningar.

Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI)

Energimyndigheten finansierar delprogrammet Energi & Miljö inom samarbetsprogrammet Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI). FFI är ett samarbete mellan staten (genom Energimyndigheten, Vinnova och Vägverket)

och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena Klimat & Miljö samt Säkerhet. Programmet omfattar ca 450 Mkr årligen i statliga medel varav drygt 40 % inom delprogrammet Energi & Miljö. Programmets totala omfattning är över en miljard kr årligen då projekten i genomsnitt måste ha minst 50 % motfinansiering.

Energieffektiva vägfordon

Programmet Energieffektiva vägfordon skall vara sammanhållande för Energimyndighetens akademiska forskningsprojekt inom området vägfordon. Det innefattar el-, elhybrid-, laddhybrid och andra hybridfordon inkl. bränslecellsfordon, fordon med energieffektiva förbränningsmotorer för förnybara och fossila bränslen, samt aerodynamik, tillämpning av lättviktslik som annan teknik för att minimera fordonens energianvändning

Energieffektivisering av transportsektorn

Energimyndighetens avdelning för Främjande administrerar två program kring Energieffektivisering av transportsektorn, mellan 2010-2012, om 35 miljoner vardera. Det ena är ett forskningsprogram och det andra är ett demonstrationsprogram. Syftet är att stödja projekt som kan bidra till en effektivare energianvändning i transportsektorn genom att underlätta för bättre utnyttjande av transportsystemet och överflyttning till energieffektivare transportslag.

4.2 Andra anknyttande aktörer

Vinnova och Trafikverket via Fordonsstrategisk Forskning och Innovation, se punkt 5.2 ovan.

Transportstyrelsen, Elsäkerhetsverket och Energimarknadsinspektionen via regelverk

4.3 Internationell samverkan

International Energy Agency (IEA)

Inom transportområdet deltar Energimyndigheten i följande IEA-Implementing agreements med undergrupper.

- Advanced fuel cells Hybrid and electric vehicle
- Energy conservation and emission reduction in combustion
- Production and utilization of hydrogen

EU

- Energimyndigheten delfinansierar ett flertal EU-projekt. Det finns också möjlighet att söka planeringsbidrag för EU-projekt hos Energimyndigheten. Ett av de aktuella programmen är EU:s sjunde ramprogram för forskning, utveckling och demonstration liksom Interreg-program och Intelligent Energy Europe.

5 Ytterligare information

För ytterligare information, kontakta

Magnus Henke Tel: 016-544 21 03 eller
Kristina Birath Tel: 016-544 22 09,
Energimyndigheten.

E-post:
magnus.henke@energimyndigheten.se eller
kristina.birath@energimyndigheten.se