

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Cesta k širšímu využívání elektrických vozidel

(průzkumné stanovisko na žádost belgického předsednictví)

(2011/C 44/08)

Zpravodaj: pan OSBORN

Dne 9. února 2010 se belgické předsednictví Rady Evropské unie, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodlo konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor k tématu

Cesta k širšímu využívání elektrických vozidel (průzkumné stanovisko).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 1. června 2010.

Na 464. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 14. a 15. července 2010 (jednání dne 14. července), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 155 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Shrnutí a doporučení

1.1 EHSV rozhodně podporuje úsilí Evropy zaměřené na širší využívání elektrických vozidel a zejména elektrických aut. Tato otázka je naléhavá, a to jak z hlediska přispění ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, tak kvůli snížení závislosti Evropy na stále méně bezpečném dovozu ropy.

1.2 EHSV podporuje všechny kroky, které Komise navrhuje ve svém nedávném sdělení o čistých a energeticky účinných vozidlech. Doporučuje také Evropské unii a členským státům několik dalších činností.

1.3 Co se týče technologie, EHSV doporučuje řadu priorit orientovaných na výzkum a vývoj, zrychlení klíčových standardizačních programů, rozšíření existujících relevantních kvalifikací a programů odborné přípravy a na řízení a zmírňování změn ve struktuře pracovních míst v automobilovém odvětví a přidružených odvětvích.

1.4 EHSV zdůrazňuje, že přechod na elektrická vozidla může přinést snížení emisí skleníkových plynů pouze tehdy, když bude elektrická energie pro samotné vozidlo pocházet ze zdrojů s nízkými či nulovými emisemi uhlíku. Proto musí být přechod na elektrická vozidla provázen souběžným dodatečným posunem výroby elektrické energie směrem k nízkouhlíkovým zdrojům.

1.5 Široké využívání elektrických vozidel a značná kapacita, kterou baterie těchto vozidel celkově pro skladování elektrické energie představují, může hrát významnou roli přispíváním k optimalizaci rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou v systému dodávek elektrické energie, bude-li do řízení sítě a do infrastruktury pro dobíjení pro elektrická vozidla zavedena inteligentní technologie. EHSV konstatuje, že to představuje komplexní oblast, doporučuje však bezodkladně provést studie a projekty, které by se pokusily této možnosti využít jako

významného všeobecně přínosného postupu, prospěšného jak pro odvětví dopravy, tak pro odvětví dodávek elektrické energie.

1.6 Rychlý přechod na elektrická vozidla v odvětví automobilů bude vyžadovat značné koordinované úsilí ze strany automobilového průmyslu, nových poskytovatelů infrastruktury pro dobíjení a veřejného odvětví, které bude regulovat, stanovovat normy, dodávat pobídky a poskytovat odbornou přípravu, a také ze strany veřejnosti jakožto inteligentních, zainteresovaných a přitom náročných spotřebitelů této nové technologie. EHSV vyzývá Evropskou unii a její členské státy, aby vyvinuly velké společné úsilí při šíření a podpoře tohoto zásadního přechodu všemi dostupnými prostředky a zajistily, aby Evropa v tomto klíčovém odvětví nezůstala pozadu za rychle se vyvíjející zahraniční konkurencí.

2. Všeobecné poznámky

2.1 Odvětví dopravy jako celek dosud každým rokem vykazuje pokračující nárůst emisí CO₂, a to i přes postupné zlepšování norem účinnosti ve všech druzích dopravy. Má-li doprava přiměřeně přispět ke snížení emisí uhlíku, k němuž se Evropa do roku 2050 zavázala, nebude postupné zlepšování energetické účinnosti v každém druhu dopravy stačit.

2.2 Silniční doprava je závislá na tom, že snižování emisí uhlíku u spalovacích motorů má své zásadní fyzikální meze. Od určitého bodu budou další zlepšení vyžadovat zásadní transformační přechod na nové zdroje energie s nízkými či nulovými emisemi uhlíku.

2.3 Mezi různými možnostmi, jak toho dosáhnout, se jako nejslibnější jeví prvotní přechod v odvětví soukromých vozidel, přes hybridní vozy na plně elektrická vozidla, a to co nejdříve.

2.4 Pro co nejrychlejší přechod existuje několik důvodů:

- Dojde-li ke snížení emisí uhlíku dříve, spíše než později, bude dosaženo lepších výsledků při zmírňování změny klimatu a předejde se nákladným adaptačním opatření v budoucnosti.
- Rané fáze přechodu si vyžádají značné vstupní náklady jak pro soukromý sektor (výrobce motorů, baterií, poskytovatele infrastruktury atd.), tak pro veřejný sektor (výzkum a vývoj, infrastrukturu, stimulační platby atd.). Čím rychleji změna proběhne, tím dříve vykáží investice ekonomickou návratnost.
- Mezi spotřebiteli roste zájem o vozidla s nízkými či nulovými emisemi uhlíku, jež by mohla představovat jedinečnou příležitost Evropy a jejích členských států stát se průkopníkem procesu, který by mohl být pozitivně vnímaným přechodem, vezme-li se situace za správný konec a budou-li nová vozidla splňovat náležité normy bezpečnosti, pohodlí, výkonu, spolehlivosti, designu a ceny tradičních rivalů.
- Velcí konkurenti (USA, Japonsko, Čína a další) již rozsáhle investují do oblasti elektrických vozidel, a mohli by získat obrovský náskok a konkurenční výhodu, pokud Evropa nezareaguje stejně rychle.
- Zareaguje-li Evropa dostatečně rychle a podpoří-li rozvoj elektrických vozidel v Evropě spolu se souvisejícími změnami ve zdrojích energie a distribuční soustavě, může se rozvoj těchto odvětví stát mocným motorem hospodářského růstu, tvorby pracovních míst a znamenat pro Evropu rozšíření vývozu. Váhavý přechod by naopak mohl evropské hospodářství výrazně oslábit.

2.5 Za těchto okolností EHSV vítá intenzivní činnost, která nyní probíhá v Komisi, Radě a členských státech a jejímž cílem je podpořit a zrychlit přechod na elektrická vozidla. Doporučuje provádět další činnost na evropské úrovni ve třech hlavních oblastech:

- další podpoře technologického přechodu prostřednictvím výzkumu a vývoje, zaváděcích programů, vzdělávání a odborné přípravy;
- podpoře nutného paralelního vývoje v odvětví elektrické energie, včetně rozvoje energie z obnovitelných zdrojů, rozvoje distribuční sítě a infrastruktury, standardizace kompatibility mezi elektrickými vozidly a dodávkami elektřiny;
- podpoře transformace trhu pomocí vhodných pobídek s cílem zajistit, aby poptávka držela krok s transformací nabídky vozidel.

3. Podpora technologického přechodu

3.1 Výzkum a vývoj

3.1.1 Je potřeba vyvinout velké úsilí ke splnění cíle 3 % určených na výzkum a vývoj a věnovat větší část programů podpoře přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku. EHSV oceňuje fakt, že v nové strategii Evropa 2020 se všeobecně přikládá význam podpoře snah ve výzkumu a vývoji a klade se v ní zvláštní důraz na podporu přechodu na ekologičtější hospodářství, včetně přechodu na nízkouhlíková a elektrická vozidla. Zvláštní pozornost je třeba věnovat:

- dalšímu zlepšení technologie baterií s cílem zvýšit dojezd elektrických vozidel a zlepšit robustnost a odolnost zvolených systémů za jakéhokoliv počasí a podmínek jízdy;
- alternativním metodám řízení dobíjení s cílem optimalizovat metody, jež budou případně vybrány ke standardizaci;
- způsobům, jak provázat rozvoj elektrických vozidel s rozvojem energie z obnovitelných či nízkouhlíkových zdrojů elektrické energie;
- možnostem využití inteligentního měření a transformaci distribuční soustavy, aby umožňovala dobíjet baterie v optimálních hodinách z hlediska vyrovnávání zátěže elektrické sítě;
- globální dodávce materiálů, jež budou zapotřebí pro masivní expanzi baterií, zejména lithia a vzácných zemin, a všem krokům, které by bylo možné podniknout pro zvýšení či lepší zabezpečení zdrojů dodávek či k jejich náhradě jinými, snáze dostupnými materiály;
- krokům, jež je třeba již od počátku podniknout na podporu maximálního opětovného využití materiálů z vozidel a baterií na konci životního cyklu.

3.1.2 Zvláštní pozornost musí být věnována demonstračním projektům a dalším zaváděcím programům. Zkušenosti s technologickými platformami pro energetiku je nutné rozšířit a rozpracovat do proaktivních programů s cílem uvést na trh hybridní elektrická vozidla s možností napojení na elektrickou síť (plug-in) a plně elektrická vozidla a potřebnou podpůrnou infrastrukturu. Demonstrační projekty v jednotlivých městech a regionech, jež jsou ochotné se zapojit do pilotních projektů (které již v několika evropských městech a regionech odstartovaly), by měly být aktivně podporovány a doplněny vhodnými pobídkami. Je třeba rozšířit program CIVITAS.

3.1.3 EHSV se obává, že současná technologie baterií je silně závislá na surovinách (lithium a vzácné zeminy), jež momentálně pochází převážně nebo výhradně z Číny. Naléhavě proto žádá, aby byl proveden urychlený výzkum a geologický průzkum, umožňující nalézt alternativní zdroje dodávek takových surovin, a aby byla podpořena jejich recyklace všude tam, kde je to možné.

3.2 Stanovení norem

3.2.1 Regulační normy na požadavky minimální energetické účinnosti pro výrobky a služby by měly hrát klíčovou úlohu. EU již stanovila normy pro emise CO₂ z vozidel s časovými harmonogramy na další zlepšení, která budou v budoucnu závazná. Je však třeba tyto programy rozšířit a stanovit ambicióznější krátkodobé a dlouhodobé cíle.

3.2.2 Nyní platné limity emisí stanovené pro rok 2015 umožňují získat velmi výhodný úvěr pro nízkouhlíková nebo elektrická vozidla. To na evropské výrobce působí jako významná pobídka, aby urychlili rozvoj první generace elektrických vozidel a uvedli je na trh. Zároveň to však snižuje jejich motivaci k hledání dalších zlepšení u zbývajících vozidel poháněných fosilními palivy. Při příští revizi by možná mohl být určen samostatný konkrétní cíl pro rozvoj vozového parku na elektrický pohon. Současně je však také třeba od výrobců vyžadovat, aby i nadále zlepšovali vlastnosti z hlediska emisí CO₂ u vozidel na benzínový a naftový pohon, která budou nevyhnutelně tvořit většinu vozového parku v příštích 20 letech.

3.2.3 Je věcí zásadní důležitosti vyvíjet i nadále tlak na evropský průmysl, aby patřil mezi světovou špičku v oblasti elektrických vozidel a udržel si tak pevnou konkurenční pozici v období, kdy se celosvětový trh vyvíjí tímto směrem. Probíhá intenzivní hospodářská soutěž mezi jednotlivými průmyslovými subjekty v odvětví motorů, baterií a dodávek energie s cílem vyvinout co nejlepší technologie za co nejnižší ceny. Tato soutěž je sama o sobě silným motorem inovací, a neměla by být potlačována.

3.2.4 Na druhé straně bude EU jednoznačně muset podporovat určité rané prvky standardizace, aby zajistila bezpečnost, spolehlivost a kompatibilitu, zejména v podpůrné infrastruktuře pro dobíjení elektrických vozidel a napojení na elektrickou síť a rovněž v požadavcích na výkonnost a konfiguraci souborů baterií. Protože s vozidly (s novými i použitými) se čile obchoduje i mezi Evropou a zbytkem světa, měla by se EU aktivně zapojit také do práce na tvorbě celosvětových standardů v této oblasti, aby byla zajištěna kompatibilita technologií pro elektrická vozidla ve světovém měřítku.

3.3 Vzdělávání, profesní a technická příprava

3.3.1 Přechod k automobilovému průmyslu s dominantním postavením elektrických vozidel přinese změny ve struktuře pracovních míst v tomto odvětví. Má-li evropský automobilový průmysl zachovat výrobu a pracovní místa a udržet silný vývoz, je nutné včas investovat do evropské kapacity výroby elektrických vozidel a zahájit příslušnou odbornou přípravu a rekvalifikace na nové dovednosti, jež budou zapotřebí ve všech odvětvích tohoto průmyslu (koncepti, výrobě, distribuci, prodeji, likvidaci atd.).

3.3.2 EHSV jednoznačně podporuje návrh Komise obnovit fungování skupiny na vysoké úrovni CARS 21 s širším zastoupením zainteresovaných stran, jež by se zabývala odstraněním překážek bránících pronikání nových technologií na trh. EHSV doporučuje, aby její součástí byla pracovní skupina pro specifické sociální otázky a aby byla okamžitě přijata opatření orientovaná na rozvoj a přeměrování struktur poskytujících odvětvové vzdělávání a odbornou přípravu s cílem pokrýt vznikající potřebu kvalifikací souvisejících s technologií elektrických vozidel.

4. Paralelní transformace dodávek elektrické energie a propojení s dekarbonizací dodávek elektrické energie

4.1 Přechod na elektrická vozidla přinese významný nárůst poptávky po dodávkách energie, zpočátku nepříliš velký, ale v konečném důsledku výrazný. Pokud by byla tato dodatečná poptávka po energii kryta budováním dalších uhelných elektráren zastaralého typu, nebyl by přínos z hlediska produkce CO₂ žádný. Emise CO₂ by se pouze přenesly z aut na elektrárny. Je tedy zásadní, aby rozvoj elektrických vozidel šel ruku v ruce s dalším rozvojem dodávek energie s nízkými či nulovými emisemi uhlíku.

4.2 Programy pro rozvoj energie z obnovitelných zdrojů je třeba zintenzivnit souběžně se zvýšenou poptávkou energie pro elektrická vozidla. Tento požadavek by měl být součástí příštího přezkumu cílů pro šíření energie z obnovitelných zdrojů.

4.3 Začíná se rýsovat možnost důmyslnější komplementarity mezi rozvojem celkové kapacity baterií potřebné pro elektrická vozidla a nárůstem podílu dodávek elektrické energie z obnovitelných zdrojů.

4.4 Hlavní problém pro rozvoj energie z obnovitelných zdrojů představuje nepravidelnost dodávek větrné, sluneční, slapové a další energie. K jejich sladění s odlišně kolísavými schémata poptávky po elektrické energii bude pravděpodobně zapotřebí rozvíjet možnosti skladování energie. Autobaterie budou ve vozech potřebné pouze po omezenou dobu, kdy lidé skutečně řídí. Mezi těmito časovými úseky bude třeba je dobít, ale potenciálně by také mohly sloužit jako rezervní zdroje energie, které dodají další zásoby energie do sítě v okamžiku, kdy výroba energie z obnovitelných zdrojů nestačí. Toto sladění zahrnuje ohromné technické a logistické problémy. S rozvojem inteligentní propojené distribuční soustavy se však tato možnost stane proveditelnější. EHSV vyzývá Komisi, aby rychle přistoupila k nutným studiím a zajistila, že infrastruktura pro dobíjení vyvíjená pro elektrická vozidla bude od počátku dostatečně inteligentní k dosažení této komplementarity s dodávkou energie z obnovitelných zdrojů.

4.5 Rozvoj infrastruktury pro dobíjení a/nebo výměnu baterií si vyžadá rozsáhlé investice. Dobíjecí zařízení bude třeba nainstalovat a učinit běžně dostupná např. na parkovištích a v parkovacích prostorách, v obydlích občanů, na pracovištích, u obchodů, autoservisů, na dalších místech veřejného života a na ulicích. Veřejný sektor však bude muset vytvořit regulační rámec, jenž zajistí, aby investoři do infrastruktury mohli dosáhnout přiměřené návratnosti, a současně zabrání nepřiměřeným cenám. EHSV doporučuje, aby Komise provedla naléhavé studie vhodných regulačních rámců, které dají podnět k nezbytným investicím do infrastruktury. Výbor v tomto smyslu podporuje závěry Rady ve složení pro konkurenceschopnost z 26. května, které vyzývají k rychlému zavedení evropských standardů pro elektrická vozidla, které urychlí jejich nástup.

5. Spotřebitelé a trh

5.1 Evropská veřejnost si postupně uvědomuje, že éra všeobecné dostupnosti levné ropy se chýlí ke konci. Lidé si začínají zvykat na skutečnost, že ropu je v mnoha částech světa stále těžší nalézt a získat a že se vyostřuje hospodářská soutěž o dostupnou ropu s rozvíjejícími se ekonomikami. I přes jistou skepsi se zakořeňuje uvědomění, že musíme snížit emise CO₂, aby nedošlo ke změně klimatu s negativním dopadem, a že odvětví dopravy se na dosažení tohoto cíle bude muset podílet. Vlády jednotlivých členských států v různé míře dále umocnily toto poselství zdaněním ropných výrobků, diferencovaným zdaněním vozidel s cílem upřednostnit menší vozidla s nižšími emisemi uhlíku před „žíznivými auty“ a v několika případech nákupem hybridních vozidel a prototypů elektrických vozidel do svých vozových parků.

5.2 V návaznosti na toto obecné uvědomění došlo v posledních letech k určitému posunu na trhu. Spotřebitelé začali výrazně upřednostňovat menší vozidla s nižšími emisemi uhlíku před většími modely s vyššími emisemi. Hybridní vozidla dosud uvedená na trh vyvolala odezvu v podobě určité poptávky, a to zejména v případech, kdy členské státy zavedly stimulační daňové pobídky. Obecně vzato však spotřebitelé k novým inovacím v tomto odvětví přistupují opatrně, a pravděpodobně bude nutné je uklidňovat a stimulovat pobídkami, aby učinili rozhodný krok k nové generaci hybridních elektrických vozidel s možností napojení na elektrickou síť a plně elektrických vozidel, až se stanou dostupnými.

5.3 Výrobci a ropný průmysl se k možnostem přechodu na elektrická vozidla staví podobně zdrženlivě. Je třeba je přesvědčit o nevyhnutelnosti vývoje tímto směrem a o politickém odhodlání Evropské unie tento přechod řídit a urychlit, aby do této změny zapojili veškeré své zdroje a odborné znalosti a dokázali ji prodat spotřebitelům. EU a její členské státy musí svým průmyslovým odvětvím nutnost a naléhavost této změny prezentovat nad slunce jasněji a nedovolit, aby individuální žádosti některých pomalejších podniků zpomalily

celkový pokrok, což by mohlo mít za následek jedině to, že průmyslové odvětví jako celek by se dostalo do skluzu na rychleji se vyvíjejícími podniky v jiných částech světa, a znamenalo by to trvalou ztrátu podílu na trhu a vlivu na vývoj celosvětových norem.

5.4 Pro úspěšný přechod do další fáze a k získání důvěry spotřebitelů a zajištění poptávky je třeba splnit několik požadavků ze strany spotřebitelů, které lze shrnout do následujících bodů: bezpečnost, spolehlivost, výkon a design, dojezd a flexibilita, pohodlné dobíjení, prodejní cena a provozní náklady. (Panuje rovněž určitá obava, že by mohla být elektrická vozidla na silnici nebezpečná svou tichostí. V tom případě by mohla být předepsána jistá hladina minimální dodatečné hluchosti, jež by dávala chodcům a dalším účastníkům silničního provozu určité akustické varování, že se blíží vozidlo.)

5.5 Rozhodující bude, aby elektrická vozidla byla alespoň natolik bezpečná jako konvenční vozidla (jak při běžném řízení, tak v případě nehody), a to jak v objektivních statistických měřeních, tak poskytovaným pocitem bezpečnosti. Systém dobíjení, zejména jakákoli veřejně dostupná dobíjecí zařízení, bude nutné zabezpečit proti falšování a podvodu. Tato kritéria by se měla stát součástí všech regulačních požadavků na bezpečnost, jejichž splnění bude od elektrických vozidel vyžadováno.

5.6 Elektrická vozidla musí být spolehlivá vždy a za každého počasí. Budou-li se baterie snadno vybijet nebo budou-li některé povětrnostní podmínky znatelně snižovat výkon či dojezd, zájem veřejnosti rychle opadne. Bylo by žádoucí zabudovat do regulačního rámce normy pro životnost a spolehlivost.

5.7 Výkon elektrických vozidel by se měl přinejmenším vyrovnat výkonu rodinných aut střední třídy, neboť na tato auta je zvyklá většina obyvatel. Podobně bude důležité, aby díky svému designu a konfiguraci byla elektrická vozidla pro veřejnost neméně atraktivní než nejlepší vozidla se spalovacím motorem. Tento problém bude samozřejmě muset vyřešit automobilový průmysl a nebude vyžadovat regulační zásah pod podmínkou, že samotný průmysl bude řádně motivován (a případně pobídkami stimulován) k urychlení změny.

5.8 Dojezd je přímo závislý na systému dobíjení. Bude-li dobít vyžadovat několikahodinovou zastávku v servisu nebo u dobíjecího zařízení na ulici, budou spotřebitelé pravděpodobně chtít, aby vozidla měla na každé dobítí velký dojezd. Většina lidí možná během normálního pracovního dne překonává skromné vzdálenosti, ale budou požadovat větší rezervu pro příležitosti, kdy musí cestovat dál, a při těchto cestách nebudou chtít být na několik hodin zdržováni dobíjením. Občas dojde k vybití baterií mimo dobíjecí stanoviště. Bude nutné vyvinout zařízení pro nouzové dobíjení na okraji silnice či výměnu baterií.

5.9 Vypadá to, že rychlejší dobíjení se stává technicky možným. Pokud však nebude doba nutná k dobíjení zkrácena na dobu srovnatelnou s natankováním nádrže benzínem, zaneprázdnění lidé budou netrpěliví. Domníváme se, že výrobci by co nejrychleji měli usilovat o zlepšení možného dojezdu na 300km, chtějí-li vytvořit dostatečný trh. Úsilí výzkumu a vývoje by se mělo především zaměřit na tento cíl.

5.10 Takový dojezd pravděpodobně ještě několik let nebude možné zajistit a EHSV doporučuje, aby se věnovala pozornost zejména doplnění systému dobíjení ze sítě o zařízení pro rychlou výměnu celé baterie v servisu (nebo v naléhavém případě u okraje silnice) během dvou či tří minut. EHSV byl informován o tom, že na tomto základě se připravují některé počáteční zkušební projekty. Ve snaze usnadnit rozvoj infrastruktury pro výměnu baterií tímto způsobem EHSV doporučuje, aby Komise neprodleně věnovala pozornost možnosti zajištění včasné standardizace konfigurace a charakteristik souborů baterií a jejich snadnému odpojení a výměně. Výměnu baterií by rovněž usnadnilo, kdyby je servis, který výměnu provádí, spíše pronajímal než přímo prodával. Takový systém by snížil počáteční náklady na elektrické vozidlo, bylo by však zřejmě nutné vytvořit regulační rámec, který by zajistil spravedlivé ceny a dodržování správných provozních postupů ze strany servisů.

5.11 Při využívání dobíjení zapojením do sítě bude zásadní, aby se možnost dobíjení rychle stala dostupnou prostřednictvím rozsáhlé sítě dobíjecích stanovišť. Kromě zařízení v bydlíšti občanů bude třeba vybudovat dobíjecí stanoviště na všech parkovištích (veřejných a soukromých, na pracovištích, u obchodů atd.) a ve všech pouličních parkovacích zónách. Aby byl tento program zvládnutelný, mohly by se první snahy o zavedení tohoto systému zaměřit na specifické geografické oblasti. Mohlo by být užitečné provést pilotní projekty v různých podmínkách včetně ostrovů, velkých měst a jejich regionálních zázemí, menších městských prostředí, venkovských oblastí atd. s cílem zjistit, jaké jsou zásadní podmínky pro provoz a podporu infrastruktury. V každém případě propagace elektrických vozidel je zásadní hned od počátku zajistit vhodnou síť dobíjecích zařízení. Spotřebitelé jsou schopni na novou technologii rychle zanevřít, pokud nebudou cítit, že má dobrou podporu v podobě široce dostupných zařízení pro dobíjení a výměnu baterií, a to od prvního dne zahájení projektu.

5.12 Obecní, místní a regionální orgány budou hrát klíčovou roli v podpoře širšího využívání elektrických vozidel ve svých oblastech. Mohou pomoci s vytipováním vhodných umístění stanovišť pro dobíjení a výměnu baterií. Mohly by elektrická vozidla upřednostňovat při parkování či pro ně vyhradit jízdní pruhy. Mohly by hrát významnou roli při propagaci a podpoře přechodu na elektrická vozidla. Mohly by též podporovat využití elektrických vozidel při přepravě osob se sníženou

pohyblivostí, při čištění ulic apod., neboť mnoho takových cest se uskutečňuje pouze na krátké vzdálenosti v rámci příslušného území.

5.13 Nákupní cena a provozní náklady budou samozřejmě klíčové. Přechod z olovnatého na bezolovnatý benzín v mnoha zemích je působivým příkladem. Spotřebitelé této změně po jistou dobu kladli odpor. Jakmile však vlády využily daňové zvýhodnění ve prospěch bezolovnatého benzínu, odpor se rozplynul a změna proběhla okamžitě a rychle.

5.14 Podobně bude při podpoře zavádění elektrických vozidel nutné alespoň odstranit veškeré cenové výhody klasických vozidel vhodně diferencovanými daňovými režimy a pravděpodobně v počátečních letech elektrická vozidla upřednostnit, aby se trh dal do pohybu. V zásadě by náklady na provoz elektrických vozidel měly být nižší z důvodu mnohem větší účinnosti elektromotoru. Mnohé však samozřejmě bude záležet na struktuře cen elektřiny a na tom, zda lze dobíjení baterií integrovat do inteligentního systému pro vyrovnávání zátěže za preferenční tarify. EHSV vyzývá, aby byly co nejdříve uskutečněny ekonometrické studie různých možných řešení. Vzhledem k tomu, že přechod na elektrická vozidla vyžaduje od spotřebitele, aby učinil významný krok, bude možná nutné jej silně stimulovat pobídkami, zejména v počátečních letech tohoto přechodu (např. velkým daňovým zvýhodněním při nákupu, upřednostňujícím elektrická vozidla oproti vozidlům se spalovacím motorem).

5.15 Kromě cenových pobídek by vlády a místní orgány měly prozkoumat další formy pobídek, které by tomuto přechodu mohly napomoci, včetně tras či zón vyhrazených pro elektrická vozidla a preferenční parkovací infrastruktury. Elektrická vozidla budou jednoznačně způsobovat menší znečištění než vozidla se spalovacím motorem a některé modely se možná také budou podílet na snížení dopravního přetížení (např. menší elektrická vozidla pro specifické účely).

5.16 Kromě činnosti orientované na zajištění uvedení elektrických vozidel na trh za konkurenceschopné ceny bude nutné podniknout další kroky s cílem zlepšit porozumění spotřebitelů ohledně toho, jakou uhlíkovou stopu způsobují jejich rozhodnutí v oblasti dopravy a do jaké míry svou uhlíkovou stopulepší přechodem na elektrická vozidla.

5.17 Tyto informace by měly vycházet z analýzy celoživotního cyklu dopadu jejich aut a dalších druhů dopravy. Avšak i se zohledněním celoživotního cyklu se zdá pravděpodobné, že přechod na elektrické vozidlo bude jedním z největších individuálních rozhodnutí, které bude jedinec moci učinit ke snížení své uhlíkové stopy. Aby mohli tento aspekt náležitě posoudit, potřebují k tomu správné informace.

5.18 Do některých odvětví trhu se pravděpodobně zpočátku bude pronikat snáze než do jiných. Vzhledem ke stávajícím omezením dojezdu a času nutnému k dobíjení budou elektrická vozidla alespoň zpočátku vhodnější pro krátké jízdy po městě či v blízkém okolí a méně vhodná k překonávání delších vzdáleností. Podobně bude snazší nainstalovat dobíjecí zařízení v domech, které mají garáž nebo alespoň soukromé parkoviště. Počáteční marketingové úsilí by tedy mohlo být zaměřeno na domácnosti, které tuto infrastrukturu mají a které by mohly uvažovat o zakoupení elektrického vozidla jako druhého (menšího) vozítka pro využití v místě bydliště a přitom si ponechaly větší vozidlo se spalovacím motorem či hybridní vozidlo na delší cesty s větším nákladem. Průzkumy však naznačují, že i v těchto případech může být omezený dojezd a délka nabíjení překážkou počátečního rozvoje elektrických vozidel. Aby nezůstala odkázána na několik úzce specializovaných oblastí trhu, bude důležité vybudovat od počátku dlouhodobější perspektivu úplnějšího přechodu, jímž se elektrická vozidla stanou atraktivní volbou pro všechny uživatele pro všechny cesty.

5.19 Programy zadávání veřejných zakázek mohou být mimořádně mocným nástrojem pro úsilí o zlepšení norem v klíčových odvětvích průmyslu. Veřejný sektor je významným kupujícím aut a dalších vozidel. Může jít příkladem, což bude mít dodatečný vliv na rozhodnutí o nákupu u ostatních subjektů. Je tedy důležité, aby vlády a další orgány veřejného sektoru včetně místních a regionálních orgánů v celé Evropě brzy přijaly závazky na koupi elektrických aut a dalších vozidel, aby ze začátku podpořil trh těchto vozidel a objem výroby rychle dosáhl kritického objemu pro hospodárnou výrobu. Instituce Evropské unie by mohly jít příkladem ve svých vlastních rozhodnutích o nákupu a mohly by podnítit celoevropské diskuse a iniciativy na podporu rychlého zavedení elektrických

vozidel. Političtí činitelé a další význačné veřejné osobnosti by mohli toto poselství šířit tím, že sami rychle začnou elektrická vozidla využívat.

5.20 Podle odhadů je téměř 50 % aut zakoupených v Evropě kupováno v rámci programů řízených či podporovaných firmami, jež jsou určeny jejich zaměstnancům. Bylo by žádoucí stimulovat firmy, aby ve svých programech pomocí vhodné daňové diferenciacie upřednostňovaly nízkouhlíková či elektrická auta.

6. Další vozidla a druhy dopravy

6.1 V tomto stanovisku se zaměřujeme především na soukromá osobní vozidla a na kroky, které by Evropa měla nyní podniknout ke zrychlení přechodu na využívání elektrických aut v budoucnosti. Jedná se o první krůček na cestě k dekarbonizaci dopravy.

6.2 Tím však samozřejmě nejsou vyčerpány veškeré možnosti využití elektrické energie v dopravě. Političtí činitelé a průmysl musí pohotově reagovat na možnosti dalšího využití elektrických vozidel v celé řadě oblastí pozemní a námořní dopravy, včetně velmi malých jednomístných vozidel, větších vozidel určených k veřejné službě, železnic, tramvají a trolejbusů a celého odvětví nákladní dopravy. S postupným šířením přechodu na elektrický dopravní systém se navíc mohou objevit nová schémata mobility, jež budou využívat různé vlastnosti elektrické energie, technologie baterií a inteligentní síťové systémy a řízení dopravy. I zde EHSV vyzývá Komisi a tvůrce politiky, aby pozorně a ostražitě vyhledávali ty nejlepší myšlenky, které potřebují podporu.

V Bruselu dne 14. července 2010.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI