

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Για μια ευρύτερη υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων»**(διερευνητική γνωμοδότηση κατόπιν αιτήσεως της βελγικής Προεδρίας)**

(2011/C 44/08)

Εισηγητής: **ο κ. OSBORN**

Στις 9 Φεβρουαρίου 2010 η βελγική Προεδρία της ΕΕ αποφάσισε να ζητήσει, σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα

Για μια ευρύτερη υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων (διερευνητική γνωμοδότηση).

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του την 1η Ιουνίου 2010.

Κατά την 464η σύνοδο ολομέλειάς της της 14ης και 15ης Ιουλίου 2010 (συνεδρίαση της 14ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 155 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 4 αποχές.

1. Σύνοψη και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά κάθε κίνηση στην Ευρώπη που αποβλέπει στην ευρύτερη υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων (ΗΟ) και ιδίως των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Η ανάγκη αυτή προβάλλει επιτακτική, ως συμβολή στη μείωση τόσο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών όσο και της εξάρτησης της Ευρώπης από τις ολόενα και λιγότερο εξασφαλισμένες εισαγωγές πετρελαίου.

1.2 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει όλες τις δράσεις που προτείνονται από την Επιτροπή στην πρόσφατη ανακοίνωσή της για τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα. Συνιστά, επίσης, να αναληφθούν αρκετές άλλες δράσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της.

1.3 Από τεχνολογικής πλευράς η ΕΟΚΕ συνιστά μια σειρά προτεραιοτήτων για την Ε&Α, για την επιτάχυνση των βασικών προγραμμάτων τυποποίησης, την επέκταση των προγραμμάτων για την απόκτηση σχετικών δεξιοτήτων και κατάρτισης, καθώς και για τη διαχείριση και τη διευκόλυνση των αλλαγών ως προς τη διάρθρωση της απασχόλησης στον τομέα των αυτοκινήτων και στους συναφείς τομείς.

1.4 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι η μετάβαση στα ΗΟ μπορεί να προκαλέσει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μόνον εάν η ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιούν αυτά τα οχήματα προέρχεται από πηγές με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Συνεπώς, η μετάβαση στα ΗΟ πρέπει να συνοδευθεί από παράλληλη στροφή της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας προς την κατεύθυνση των χαμηλών εκπομπών CO₂.

1.5 Η ευρεία χρήση των ΗΟ και η σημαντική ικανότητα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας που αντιπροσωπεύουν συνολικά οι μπαταρίες τους μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια για τη βελτιστοποίηση της ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στο πλαίσιο του συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, εάν εισαχθεί έξυπνη τεχνολογία στη διαχείριση του δικτύου και στην υποδομή επαναφόρτισης των ΗΟ. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η οργάνωση ενός τέτοιου εγχειρήματος θα είναι πολύπλοκη· όμως, συνιστά επείγοντως την εκπόνηση μελετών και την εκτέλεση έργων σε μια προσπάθεια να μετατραπεί αυτή η δυνατότητα σε σημαντική ευκαιρία που θα αποβεί επωφελής τόσο

για τον τομέα των μεταφορών όσο και για τον τομέα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

1.6 Για την ταχεία μετάβαση στα ΗΟ στον τομέα των αυτοκινήτων θα χρειαστούν μείζονες και συντονισμένες προσπάθειες από πλευράς της αυτοκινητοβιομηχανίας, των νέων φορέων παροχής υποδομών επαναφόρτισης, του δημόσιου τομέα ως ρυθμιστικής αρχής, φορέα καθορισμού προτύπων, φορέα παροχής κινήτρων και εκπαίδευσης, και του κοινού ως ευφυούς, ενδιαφερόμενου, αλλά απαιτητικού καταναλωτή της νέας τεχνολογίας. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της να ξεκινήσουν μια μεγάλη συλλογική προσπάθεια για να προωθήσουν και να υποστηρίξουν αυτή την κρίσιμη μετάβαση με όλα τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους και να διασφαλίσουν ότι η Ευρώπη δεν υστερεί στον ταχέως αναπτυσσόμενο ξένο ανταγωνισμό στον βασικό αυτό τομέα.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1 Ο τομέας των μεταφορών στο σύνολό του εξακολουθεί να σημειώνει ολόενα και περισσότερες εκπομπές CO₂ από έτος σε έτος, παρά τη σταδιακή βελτίωση των προδιαγραφών αποδοτικότητας σε όλους τους τύπους μεταφορών. Προκειμένου οι μεταφορές να συμβάλουν επαρκώς στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, την οποία η Ευρώπη έχει δεσμευθεί να υλοποιήσει έως το 2050, δεν αρκεί να βασιστούν στην οριακή εξοικονόμηση ενέργειας σε κάθε τρόπο μεταφοράς.

2.2 Στις οδικές μεταφορές υφίστανται ουσιαστικά υλικής φύσεως όρια ως προς τον βαθμό δυνατής βελτίωσης των επιδόσεων του κινητήρα εσωτερικής καύσης όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Κάποια στιγμή, για να επιτευχθούν περαιτέρω βελτιώσεις, θα χρειαστεί ριζική αλλαγή και στροφή προς νέες ενεργειακές πηγές με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

2.3 Μεταξύ των διαφόρων δυνατοτήτων για την επίτευξη αυτού του στόχου, τις καλύτερες προοπτικές φαίνεται να έχει μια ταχεία μετατροπή του τομέα των ιδιωτικών οχημάτων, με στροφή από τα υβριδικά στα πλήρως ηλεκτρικά οχήματα (ΗΟ) το ταχύτερο δυνατόν.

2.4 Διάφοροι λόγοι επιβάλλουν να κινηθούμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα:

- Η μείωση των εκπομπών CO₂ όσο το δυνατόν νωρίτερα θα επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα για τον μετριασμό της αλλαγής του κλίματος και την αποφυγή δαπανηρών μέτρων προσαρμογής στο μέλλον.
- Θα υπάρξει σημαντικό αρχικό κόστος τόσο για τον ιδιωτικό τομέα (κατασκευαστές κινητήρων, κατασκευαστές συσσωρευτών, πάροχοι υποδομών κλπ.) όσο και για τον δημόσιο (E&A, υποδομές, χρηματικά κίνητρα κλπ.) στα πρώτα στάδια της μετάβασης και όσο ταχύτερα μπορεί να εφαρμοστεί η αλλαγή τόσο ταχύτερα θα αποδώσουν οικονομικά οι επενδύσεις.
- Υπάρχει ολοένα και μεγαλύτερο ενδιαφέρον μεταξύ των καταναλωτών για οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών CO₂, κάτι που θα μπορούσε να αποτελέσει μια λαμπρή ευκαιρία για την Ευρώπη και τα κράτη μέλη της να πρωτοστατήσουν σε μια μετάβαση η οποία μπορεί να αποβεί δημοφιλής, αν τύχει σωστής διαχείρισης και εφόσον τα νέα οχήματα μπορούν να επιτύχουν τα πρότυπα ασφάλειας, άνεσης, επιδόσεων, αξιοπιστίας, σχεδιασμού και τιμής των παραδοσιακών τους ανταγωνιστών.
- Οι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές (ΗΠΑ, Ιαπωνία, Κίνα και άλλοι) ήδη πραγματοποιούν σημαντικές επενδύσεις στον τομέα των ΗΟ και ενδέχεται να κερδίσουν τεράστιο προβάδισμα και να διαθέτουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εάν η Ευρώπη δεν κινηθεί εξίσου γρήγορα.
- Εάν η Ευρώπη κινηθεί αρκετά γρήγορα για την προαγωγή της ανάπτυξης ΗΟ στην Ευρώπη, παράλληλα με αλλαγές στον εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια και στο δίκτυο ηλεκτροδότησης, η επέκταση αυτών των τομέων μπορεί να αποδειχθεί σημαντική κινητήριος δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη, τη δημιουργία απασχόλησης και την αύξηση των εξαγωγών για την Ευρώπη. Αντιθέτως, εάν μείνει πίσω σε αυτήν τη μετάβαση, είναι πιθανή η έντονη αποδυνάμωση της ευρωπαϊκής οικονομίας.

2.5 Με αυτά τα δεδομένα, η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την έντονη δραστηριότητα που παρατηρείται επί του παρόντος στην Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη για την υποστήριξη και επιτάχυνση της μετάβασης στα ΗΟ. Συνιστά δε να αναλάβει η Ευρώπη περαιτέρω δράση σε τρεις βασικούς τομείς:

- Περαιτέρω υποστήριξη της τεχνολογικής μετάβασης μέσω E&A, προγραμμάτων εφαρμογής, εκπαίδευσης και κατάρτισης.
- Υποστήριξη της αναγκαίας παράλληλης ανάπτυξης του τομέα της ηλεκτροπαραγωγής, συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της ανάπτυξης δικτύων και υποδομών, και της τυποποίησης της διεπαφής μεταξύ ΗΟ και παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.
- Υποστήριξη της αλλαγής της αγοράς με τα κατάλληλα κίνητρα ώστε να διασφαλισθεί ότι η ζήτηση ανταποκρίνεται στην αλλαγή της προσφοράς οχημάτων.

3. Στήριξη της τεχνολογικής μετάβασης

3.1 Έρευνα και ανάπτυξη

3.1.1 Απαιτείται καταβολή σημαντικής προσπάθειας για την εντατικοποίηση της E&A προς την επίτευξη του στόχου του 3 %

και αφιέρωση περισσότερων προγραμμάτων στην υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλότερης έντασης άνθρακα. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει τη σημασία που αποδίδεται στη διεύρυνση των προσαρτημάτων E&A στη νέα στρατηγική για το 2020, καθώς και την ιδιαίτερη σημασία που αποδίδεται στην υποστήριξη της μετάβασης προς μια πιο «πράσινη» οικονομία, περιλαμβανομένης της μετάβασης σε οχήματα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και σε ηλεκτρικά οχήματα. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα εξής:

- Περαιτέρω βελτίωση της τεχνολογίας των συσσωρευτών, ώστε να επεκταθεί η αυτονομία των ΗΟ και να βελτιωθεί η ευρωστία και η ανθεκτικότητα των συστημάτων που θα επιλεγθούν για όλες τις καιρικές και οδηγικές συνθήκες.
- Εναλλακτικές μέθοδοι διαχείρισης της επαναφόρτισης για τη βελτιστοποίηση των μεθόδων που τελικά θα επιλεγούν για τυποποίηση.
- Τρόποι σύνδεσης της διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων με τη διάδοση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ή των πηγών χαμηλών εκπομπών CO₂ για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.
- Τρόποι χρήσης της ευφυούς μέτρησης και ενός εκ νέου σχεδιασμένου δικτύου εφοδιασμού, ώστε να επιτρέπεται στους συσσωρευτές να επαναφορτίζονται όποτε κρίνεται βέλτιστο για την εξισορρόπηση του ηλεκτρικού φορτίου.
- Παγκόσμια προσφορά των υλικών που είναι απαραίτητα για τη μαζική διάδοση των συσσωρευτών, κυρίως του λιθίου και των σπάνιων γαιών, και κάθε μέτρο που θα μπορούσε να ληφθεί για την αύξηση ή τη μεγαλύτερη διασφάλιση των πηγών εφοδιασμού ή την υποκατάστασή τους με άλλα, ευρύτερα διαθέσιμα υλικά.
- Μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν εξ αρχής για την πρόωξη της μέγιστης επαναχρησιμοποίησης των υλικών από οχήματα και συσσωρευτές στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

3.1.2 Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα σχέδια επίδειξης και άλλα προγράμματα εφαρμογής. Η πείρα που έχει αποκομισθεί από τις πλατφόρμες για τις ενεργειακές τεχνολογίες πρέπει να διευρυνθεί και να εξελιχθεί σε προορατικά προγράμματα εφαρμογής για την ελεγχόμενη εξάπλωση εμβυσματούμενων υβριδικών και πλήρως ηλεκτρικών αυτοκινήτων και την υποστήριξη της υποδομής που αυτά θα χρειαστούν. Θα πρέπει δε να ενθαρρύνονται με την παροχή κατάλληλων κινήτρων τα σχέδια επίδειξης σε μεμονωμένες πόλεις και περιφέρειες που είναι διατεθειμένες να προχωρήσουν ως πιλοτικές πρωτοβουλίες (και έχουν, εξάλλου, ήδη ξεκινήσει σε ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις και περιφέρειες). Το πρόγραμμα CIVITAS πρέπει να επεκταθεί.

3.1.3 Η ΕΟΚΕ ανησυχεί για τη μεγάλη σήμερα εξάρτηση της τεχνολογίας των συσσωρευτών από υλικά (λίθιο και μέταλλα σπάνιων γαιών) που παράγονται κυρίως ή αποκλειστικά στην Κίνα. Ζητά επειγόντως τη διεξαγωγή γεωλογικών ερευνών για την εξεύρεση εναλλακτικών πηγών προμήθειας των υλικών αυτών και την προώθηση της ανακύκλωσής τους, όπου είναι δυνατόν.

3.2 Θέσπιση προτύπων

3.2.1 Βασικός είναι ο ρόλος των ρυθμιστικών προτύπων για τις ελάχιστες απαιτήσεις ενεργειακής αποδοτικότητας των προϊόντων και των υπηρεσιών. Η ΕΕ έχει ήδη θεσπίσει πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα και έχουν τεθεί χρονοδιαγράμματα για τις περαιτέρω βελτιώσεις οι οποίες θα ζητηθούν στο μέλλον. Εντούτοις, τα προγράμματα αυτά θα πρέπει να καταστούν πιο περιεκτικά και να θέτουν πιο φιλόδοξους βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους.

3.2.2 Τα υφιστάμενα όρια εκπομπών που έχουν θεσπισθεί για το 2015 προβλέπουν μία πρόσθετη πίστωση για τα ηλεκτρικά οχήματα ή τα οχήματα με χαμηλές εκπομπές CO₂, γεγονός που λειτουργεί ως σημαντικό κίνητρο για να επιταχύνουν οι ευρωπαίοι κατασκευαστές την εξέλιξη και σταδιακή εξάπλωση της πρώτης γενιάς πλήρως ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Εντούτοις, παράλληλα μειώνεται το κίνητρο προς τους κατασκευαστές να βελτιώσουν περαιτέρω τα υφιστάμενα αυτοκίνητα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα. Στην επόμενη αναθεώρηση θα μπορούσε ίσως να τεθεί συγκεκριμένος στόχος για την επέκταση του στόλου οχημάτων που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια, ενώ παράλληλα οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποχρεωθούν να συνεχίσουν να βελτιώνουν τις επιδόσεις ως προς τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων τους που κινούνται με βενζίνη ή ντίζελ, καθώς θα εξακολουθούν να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου οχημάτων για τα επόμενα 20 έτη.

3.2.3 Έχει ουσιαστική σημασία να ωθείται συνεχώς η ευρωπαϊκή βιομηχανία ούτως ώστε να καταλάβει ηγετική θέση παγκοσμίως σε θέματα ΗΟ, με σκοπό να διατηρήσει ισχυρή ανταγωνιστική θέση, καθώς το σύνολο της παγκόσμιας αγοράς κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση. Υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των σημαντικών παραγόντων στην αυτοκινητοβιομηχανία, τη βιομηχανία συσσωρευτών και τη βιομηχανία παροχής ενέργειας για την ανάπτυξη των βέλτιστων τεχνολογιών στις πλέον ανταγωνιστικές τιμές. Ο εν λόγω ανταγωνισμός αποτελεί από μόνος του ισχυρή κινητήρια δύναμη για την καινοτομία και πρέπει να διεξάγεται χωρίς προσκόμματα.

3.2.4 Από την άλλη πλευρά, είναι σαφές ότι η ΕΕ οφείλει να προαγάγει ορισμένα πρώτα στοιχεία τυποποίησης, ώστε να διασφαλιστεί ασφάλεια, αξιοπιστία και συμβατότητα ιδιαίτερα στον τομέα της υποστηρικτικής υποδομής για την επαναφόρτιση των ΗΟ και τις εγκαταστάσεις επαναφόρτισης, καθώς και ως προς τις ενεργειακές απαιτήσεις και τη συνδεσιμότητα των διατάξεων συσσωρευτών. Δεδομένου ότι τα (νέα και μεταχειρισμένα) αυτοκίνητα αποτελούν, σε μεγάλο βαθμό, αντικείμενο εμπορίας μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου, η ΕΕ πρέπει επίσης να συμμετάσχει ενεργά στις εργασίες εκπόνησης διεθνών προτύπων για τα θέματα αυτά ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα της τεχνολογίας ΗΟ σε παγκόσμια κλίμακα.

3.3 Εκπαίδευση, επαγγελματική και τεχνική κατάρτιση

3.3.1 Η μετάβαση σε μια αυτοκινητοβιομηχανία που κυριαρχείται από ΗΟ θα επιφέρει αλλαγές στα πρότυπα απασχόλησης του κλάδου. Εάν θέλουμε να διατηρηθούν η παραγωγή και οι θέσεις εργασίας στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, καθώς και σημαντικές εξαγωγικές επιδόσεις, είναι σημαντικό να γίνουν το νωρίτερο επενδύσεις στην ευρωπαϊκή ικανότητα παραγωγής ΗΟ και να ληφθεί μέριμνα για την παροχή της αντίστοιχης κατάρτισης και επανакατάρτισης στις νέες δεξιότητες που θα χρειαστούν σε όλους τους

τομείς της βιομηχανίας (σχεδιασμός, παραγωγή, διανομή, πώληση, συντήρηση, απόρριψη κλπ.).

3.3.2 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει με θέρμη την πρόταση της Επιτροπής να τεθεί εκ νέου σε ενέργεια η ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21, με εκτεταμένη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και σκοπό την αντιμετώπιση των φραγμών που εμποδίζουν την αγορά να υιοθετήσει τις νέες τεχνολογίες. Η ΕΟΚΕ συνιστά να περιλαμβάνει η ομάδα μια ειδική σε κοινωνικά ζητήματα ομάδα εργασίας και να ληφθούν άμεσα μέτρα για την ανάπτυξη και τον αναπροσανατολισμό των τομακών δομών κατάρτισης και εκπαίδευσης για την κάλυψη των αναδυόμενων αναγκών σε δεξιότητες που προκύπτουν από την τεχνολογία ΗΟ.

4. Παράλληλη αλλαγή του εφοδιασμού σε ηλεκτρική ενέργεια και σύνδεσμοι με την απαλλαγή της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από τον άνθρακα

4.1 Η στροφή προς τα ΗΟ θα συνεπάγεται σημαντική αύξηση της ζήτησης για ηλεκτρική ενέργεια – αρχικά όχι πολύ μεγάλη μεν, αλλά τελικά σημαντική. Εάν αυτή η επιπλέον ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας καλυφθεί με την κατασκευή παραδοσιακών σταθμών παραγωγής ενέργειας παλαιού τύπου που χρησιμοποιούν την καύση άνθρακα, δεν θα υπάρξει κέρδος ως προς την παραγωγή CO₂. Οι εκπομπές CO₂ θα μεταφερθούν από τα αυτοκίνητα στους σταθμούς παραγωγής ενέργειας. Για τον λόγο αυτόν, είναι ουσιαστικής σημασίας η διάδοση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων να πραγματοποιηθεί παράλληλα με την περαιτέρω διάδοση της ηλεκτροπαραγωγής χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

4.2 Τα προγράμματα διάδοσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας πρέπει να επιταχυνθούν εκ παραλλήλου με την αυξανόμενη ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Η απαίτηση αυτή πρέπει να περιληφθεί στην επόμενη αναθεώρηση των στόχων για την επέκταση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

4.3 Έχει αρχίσει να εμφανίζεται μια πιο πολύπλοκη συμπληρωματικότητα μεταξύ της επέκτασης της συνολικής χωρητικότητας της μπαταρίας που απαιτείται για τα ηλεκτρικά οχήματα και της αύξησης του μεριδίου της ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

4.4 Ένα μείζον πρόβλημα για τη διάδοση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας είναι η διαλειπτικότητα του εφοδιασμού με αιολική, ηλιακή, παλιρροιακή ενέργεια κλπ. Προκειμένου να καλυφθεί η κυμαινόμενη διάρθρωση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας, πιθανότατα να πρέπει να διευρυνθούν τα μέσα αποθήκευσης ενέργειας. Οι συσσωρευτές αυτοκινήτων θα είναι απαραίτητοι στα αυτοκίνητα μόνο για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα κατά το οποίο χρησιμοποιούνται τα οχήματα. Στο μεσοδιάστημα θα πρέπει να επαναφορτίζονται, αλλά και να χρησιμεύουν ενδεχομένως ως αποθεματικές πηγές ενέργειας για επιπλέον αποθεματικά για το δίκτυο όταν ο εφοδιασμός από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μειώνεται. Τα τεχνικά και εφοδιαστικά προβλήματα για την υλοποίηση αυτού του συνδυασμού είναι τεράστια. Εντούτοις, καθώς θα αναπτύσσεται ένα ευφές διασυνδεδεμένο δίκτυο, τούτο θα γίνεται περισσότερο εφικτό. Η ΕΟΚΕ προτρέπει την Επιτροπή να διεξαγάγει άμεσα τις αναγκαίες συναφείς μελέτες και να διασφαλίσει ότι η υποδομή επαναφόρτισης που αναπτύσσεται για τα ΗΟ είναι εξ αρχής αρκετά ευφυής για να καταστήσει δυνατή αυτήν τη συμπληρωματικότητα με τις ανανεώσιμες πηγές ενεργειακού εφοδιασμού.

4.5 Η ανάπτυξη των υποδομών για την επαναφόρτιση ή/και την αντικατάσταση των συσσωρευτών προϋποθέτει σημαντικές επενδύσεις. Θα πρέπει να εξασφαλισθεί ότι υπάρχουν αρκετές εγκαταστάσεις επαναφόρτισης, ιδίως σε χώρους στάθμευσης, οικίες, χώρους εργασίας, καταστήματα λιανικής, ιδιωτικούς χώρους ενοικίασης θέσεων στάθμευσης, σε άλλους δημόσιους χώρους συνάθροισης και στους δρόμους. Ο δημόσιος τομέας θα πρέπει να θεσπίσει θεσμικό πλαίσιο που θα διασφαλίζει ότι αυτοί που θα αναλάβουν τις επενδύσεις σε υποδομές μπορούν να εξασφαλίσουν εύλογη απόδοση, αποτρέποντας παράλληλα τις υπερβολικά υψηλές τιμές. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να μελετήσει επειγόντως τα κατάλληλα ρυθμιστικά πλαίσια που θα ενθαρρύνουν τις αναγκαίες επενδύσεις σε υποδομές. Στο πλαίσιο αυτό επικροτεί τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Ανταγωνιστικότητας της 26ης Μαΐου, στα οποία ζητείται η ταχεία ανάπτυξη ευρωπαϊκού προτύπου για τα ηλεκτρικά οχήματα ούτως ώστε να επιταχυνθεί η διάδοσή τους.

5. Οι καταναλωτές και η αγορά

5.1 Το ευρωπαϊκό κοινό συνειδητοποιεί ολοένα και περισσότερο ότι η εποχή που βασιζόμασταν στη γενική διαθεσιμότητα φθηνού πετρελαίου πλησιάζει στο τέλος της. Αντιλαμβάνεται ότι το πετρέλαιο καθίσταται ολοένα και πιο δυσεύρετο και εξορύσσεται ολοένα και πιο δύσκολα σε διάφορα μέρη του κόσμου, και ότι ο ανταγωνισμός των αναδυόμενων οικονομιών για τα διαθέσιμα αποθέματα γίνεται όλο και πιο έντονος. Παρά τον σχετικό σκεπτικισμό, γίνεται συνεχώς σαφέστερο ότι θα πρέπει να μειωθούν οι εκπομπές CO₂, προκειμένου να αποφευχθεί η επιβλαβής αλλαγή του κλίματος, και ότι ο τομέας των μεταφορών θα πρέπει να διαδραματίσει κάποιον ρόλο στην επίτευξη αυτού του στόχου. Οι κυβερνήσεις των κρατών μελών έχουν, σε διαφορετικό βαθμό ή καθεμία, ενισχύσει περαιτέρω αυτά τα μηνύματα με τη φορολόγηση των πετρελαϊκών προϊόντων, τη διαφοροποίηση της φορολογίας οχημάτων ώστε να ευνοούνται τα μικρότερα οχήματα με χαμηλότερες εκπομπές CO₂ έναντι των πετρελαιοβόρων οχημάτων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, με την απόκτηση υβριδικών και πρωτότυπων ηλεκτρικών αυτοκινήτων για τον στόλο τους.

5.2 Συνεπεία αυτής της ευρύτερης συνειδητοποίησης έχει σημειωθεί μια ορισμένη στροφή στην αγορά τα τελευταία χρόνια. Οι καταναλωτές τείνουν να δείχνουν αισθητή προτίμηση για μικρότερα οχήματα χαμηλότερων εκπομπών CO₂ και να απομακρύνονται από τα μεγαλύτερα μοντέλα υψηλών εκπομπών. Παρατηρήθηκε ορισμένη ζήτηση για τα υβριδικά οχήματα που έχουν παρουσιαστεί στην αγορά μέχρι στιγμής, ιδίως στις περιπτώσεις που τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει φορολογικά κίνητρα. Σε γενικές γραμμές, ωστόσο, οι καταναλωτές είναι συχνά κάπως επιφυλακτικοί όσον αφορά τις νέες καινοτομίες στον τομέα αυτό και θα χρειαστούν πιθανώς διαβεβαιώσεις και κίνητρα για να προχωρήσουν αποφασιστικά προς την επόμενη γενιά των εμβυσματούμενων υβριδικών και όλων των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς θα καθίστανται διαθέσιμα.

5.3 Οι κατασκευαστές και η βιομηχανία πετρελαίου τήρησαν ομοίως επιφυλακτική στάση σχετικά με τις δυνατότητες μετάβασης στα ΗΟ. Θα πρέπει να πεισθούν για το αναπόφευκτο αυτής της κίνησης, καθώς και για την πολιτική βούληση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να την κατευθύνει και να την επιταχύνει· μόνον έτσι θα αφιερώσουν όλους τους πόρους και την εμπειρογνωσία τους στην πραγματοποίηση αυτής της αλλαγής και θα τη θέσουν προς πώληση στους καταναλωτές. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της πρέπει να καταστήσουν σαφέστατη την αναγκαιότητα και τον επείγοντα χαρακτήρα αυτής της μετάβασης στις βιομηχανίες τους και να αγνοήσουν τα

ειδικά αιτήματα ορισμένων από τις πιο βραδυκίνητες επιχειρήσεις για επιβράδυνση της γενικής προόδου, πράγμα που θα είχε ως μοναδικό αποτέλεσμα να κερδίσουν το προβάδισμα πιο δυναμικές επιχειρήσεις σε άλλα μέρη του κόσμου, καθώς και τη μόνιμη απώλεια μεριδίου αγοράς και επιρροής στην εξέλιξη των προτύπων σε παγκόσμιο επίπεδο.

5.4 Προκειμένου να μεταβούμε επιτυχώς στο επόμενο στάδιο, να αποκτήσουμε την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και να τροφοδοτήσουμε τη ζήτηση, πρέπει να ικανοποιήσουμε ποικίλες απαιτήσεις των καταναλωτών που εύκολα συνοψίζονται στα εξής: ασφάλεια, αξιοπιστία, επιδόσεις και σχεδιασμός, αυτονομία και ευελιξία, εύκολη επαναφόρτιση, τιμή αγοράς και κόστος χρήσης. (Εκφράζεται επίσης η ανησυχία ότι τα ηλεκτρικά οχήματα πιθανόν να είναι υπερβολικά αδύρμβα στους δρόμους ώστε να αποβούν επικίνδυνα. Για να μην συμβεί αυτό, πρέπει ενδεχομένως να καθοριστούν κάποια στοιχειώδη πρόσθετα επίπεδα θορύβου, ούτως ώστε να προειδοποιούνται με ηχητικό σήμα οι πεζοί και οι άλλοι χρήστες των οδών ότι πλησιάζει ένα όχημα.)

5.5 Έχει πρωταρχική σημασία να καταστούν τα ΗΟ τουλάχιστον εξίσου ασφαλή με τα συμβατικά οχήματα (κατά την κανονική οδήγηση και σε περίπτωση ατυχήματος), τόσο στις αντικειμενικές στατιστικές μετρήσεις όσο και στην αντίληψη που έχει το κοινό για την ασφάλειά τους. Οι διατάξεις επαναφόρτισης, ειδικά οι δημόσιες εγκαταστάσεις επαναφόρτισης, θα πρέπει να προστατεύονται από παραποιήσεις και απάτες. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να ενσωματωθούν σε όλες τις ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας που πρέπει να εφαρμοστούν στα ηλεκτρικά οχήματα.

5.6 Τα ΗΟ θα πρέπει να είναι αξιόπιστα πάντοτε και με οιοσδήποτε καιρικές συνθήκες. Εάν οι συσσωρευτές αποφορτίζονται εύκολα ή εάν ορισμένες καιρικές συνθήκες μειώνουν τις επιδόσεις ή τις επηρεάζουν αισθητά, το κοινό θα απογοητευτεί γρήγορα. Καλό θα ήταν να ενταχθούν στο ρυθμιστικό πλαίσιο πρότυπα διάρκειας και αξιοπιστίας.

5.7 Τα ΗΟ θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον ισάξιες επιδόσεις με ένα μεσαίο οικογενειακό αυτοκίνητο, εφόσον αυτά είναι τα αυτοκίνητα που γνωρίζει ο περισσότερος κόσμος. Ομοίως, έχει μεγάλη σημασία να είναι το σχέδιο και η διαμόρφωση των ΗΟ εξίσου ελκυστικά για το κοινό όπως τα καλύτερα οχήματα εσωτερικής καύσεως (ΟΕΚ). Αυτό θα είναι φυσικά μια πρόκληση για τη βιομηχανία, και δεν θα χρειαστεί ρυθμιστική δράση, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχονται στη βιομηχανία σωστά κίνητρα (και, ενδεχομένως, μέτρα) ώστε να επιθυμεί την επιτάχυνση της αλλαγής.

5.8 Η αυτονομία σχετίζεται στενά με τις επιλογές επαναφόρτισης. Εάν η επαναφόρτιση χρειάζεται αρκετές ώρες σε έναν χώρο στάθμευσης ή σε ένα σημείο επαναφόρτισης στον δρόμο, οι καταναλωτές πιθανότατα θα επιθυμούν μεγάλη αυτονομία χρήσης μετά από κάθε επαναφόρτιση. Μπορεί οι περισσότεροι άνθρωποι να διανύουν σχετικά μικρές αποστάσεις κατά τη διάρκεια μιας κανονικής εργασιακής ημέρας, θα θελήσουν όμως να έχουν μεγαλύτερη αυτονομία σε περίπτωση που πρέπει να ταξιδέψουν πιο μακριά, χωρίς να περιμένουν ώρες μέχρι να επαναφορτιστεί ο συσσωρευτής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Οι μπαταρίες μπορεί να αποφορτιστούν τελείως ορισμένες φορές όταν το αυτοκίνητο δεν βρίσκεται κοντά σε σημείο επαναφόρτισης. Θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθούν καθ' οδόν συστήματα επαναφόρτισης έκτακτης ανάγκης ή αντικατάστασης μπαταρίας.

5.9 Η ταχύτερη επαναφόρτιση φαίνεται ότι καθίσταται εφικτή από τεχνικής άποψης. Εάν όμως ο χρόνος επαναφόρτισης δεν μειωθεί σε περίπου τον χρόνο που απαιτείται για να γεμίσει ένα ντεπόζιτο με βενζίνη, οι πολυάσχολοι θα ανυπομονούν. Κατά την άποψή μας, οι κατασκευαστές θα πρέπει να στοχεύσουν στην αύξηση της διαθέσιμης αυτονομίας το ταχύτερο δυνατόν στα 300 χλμ. εάν θέλουν να εξασφαλίσουν ευμεγέθη αγορά. Οι προσπάθειες στον τομέα της E & A θα πρέπει να επικεντρωθούν κυρίως στο στόχο αυτό.

5.10 Εφόσον δεν είναι πιθανό να επιτευχθεί παρόμοια αυτονομία κατά τα επόμενα χρόνια, η ΕΟΚΕ συνιστά να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη συμπλήρωση της εμπυσατούμενης επαναφόρτισης με εγκαταστάσεις ταχείας αντικατάστασης ολόκληρου του συσσωρευτή σε ιδιωτικούς χώρους ενοικίασης θέσεων στάθμευσης (ή σε ειδικά σημεία καθ' οδόν) σε δύο ή τρία λεπτά. Η ΕΟΚΕ γνωρίζει ότι επί του παρόντος διεξάγονται ορισμένες δοκιμές προς αυτή την κατεύθυνση. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη υποδομών για αλλαγή μπαταρίας με τον τρόπο αυτό, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να εξετάσει με προσοχή τη δυνατότητα να επιτευχθεί έγκαιρη τυποποίηση της διάταξης και των χαρακτηριστικών των μπαταριών και του τρόπου για την σωστή αφαίρεση και αντικατάστασή τους. Η αλλαγή των μπαταριών θα μπορούσε να διευκολυνθεί περαιτέρω εάν, αντί να αγοραστούν μια και καλή, μισθώνονταν από μια εταιρία παροχής υπηρεσιών που θα διαπραγματευόταν τους όρους αντικατάστασής τους. Οι διαπραγματεύσεις αυτές θα μειώναν το αρχικό κόστος των ΗΟ. Ωστόσο, πιθανόν να είναι απαραίτητη η θέσπιση ρυθμιστικού πλαισίου για να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω εταιρίες θα διατηρήσουν τις τιμές σε δίκαια επίπεδα και σωστά πρότυπα λειτουργίας.

5.11 Εκεί όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί η επαναφόρτιση, έχει πρωταρχική σημασία να καταστεί ταχέως διαθέσιμη σε ευρύ δίκτυο σημείων επαναφόρτισης. Επιπλέον των εγκαταστάσεων στις ιδιωτικές οικίες, σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να βρίσκονται σε όλους τους χώρους στάθμευσης (δημόσιους και ιδιωτικούς, στους χώρους εργασίας, σε καταστήματα λιανικής κλπ.) και σε όλες τις λωρίδες στάθμευσης στους δρόμους. Προκειμένου αυτό το πρόγραμμα να καταστεί διαχειρίσιμο, ενδεχομένως οι προσπάθειες έγκαιρης εισαγωγής του να πρέπει να εστιάσουν σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Ίσως να ήταν χρήσιμο να διεξαχθούν πιλοτικά προγράμματα σε διάφορα περιβάλλοντα όπως νησιά, μεγάλες πόλεις και η ενδοχώρα τους, μικρότερα αστικά μορφώματα, αγροτικές περιοχές κλπ., ώστε να διαπιστωθεί ποιες είναι οι σημαντικότερες λεπτομέρειες για τη λειτουργία και την υποστήριξη υποδομών. Οποδήποτε εισαχθεί η χρήση ΗΟ είναι απαραίτητο να υπάρχει εξ αρχής επαρκές δίκτυο εγκαταστάσεων επαναφόρτισης. Οι καταναλωτές θα στραφούν γρήγορα εναντίον της νέας τεχνολογίας εάν δεν έχουν την εντύπωση ότι υποστηρίζεται κατάλληλα από ευρέως διαθέσιμες εγκαταστάσεις για την επαναφόρτιση και την αλλαγή της μπαταρίας από την πρώτη ημέρα.

5.12 Οι δημοτικές, οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές θα διαδραματίσουν ζωτικό ρόλο στην προώθηση της υιοθέτησης των ΗΟ στις περιοχές τους. Μπορούν να βοηθήσουν στον εντοπισμό κατάλληλων χώρων για την επαναφόρτιση της μπαταρίας και τις εγκαταστάσεις αλλαγής. Θα μπορούσαν να επιφυλάξουν προνομιακή μεταχείριση στα ΗΟ όσον αφορά τη στάθμευση ή τη χρησιμοποίηση αποκλειστικών λωρίδων. Θα μπορούσαν να διαδραματί-

σουν σημαντικό ρόλο στην προβολή και την ενθάρρυνση της μετάβασης σε ΗΟ. Θα μπορούσαν επίσης να προωθήσουν τη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων για τη μεταφορά ατόμων με δυσκολίες κινητικότητας, τον καθαρισμό των δρόμων κλπ. καθώς πρόκειται συνήθως για μετακινήσεις μικρών αποστάσεων εντός της περιοχής δικαιοδοσίας τους.

5.13 Η τιμή κατά την αγορά και το κόστος χρήσης οπωσδήποτε θα είναι σημαντικοί παράγοντες. Η μετάβαση από τη μολυβδούχο στην αμόλυβδη βενζίνη σε πολλές χώρες αποδείχθηκε εύγλωττο παράδειγμα. Για ορισμένο διάστημα οι καταναλωτές αντιστάθηκαν σε αυτήν την αλλαγή. Όταν όμως οι κυβερνήσεις τόλμησαν να χρησιμοποιήσουν διαφορετική φορολόγηση υπέρ της αμόλυβδης βενζίνης, η αντίσταση κάμφθηκε και η μετάβαση πραγματοποιήθηκε δυναμικά και γρήγορα.

5.14 Κατ' αναλογία, για να προωθηθεί η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων, θα χρειαστεί τουλάχιστον να εξαλειφθεί κάθε κοστολογικό πλεονέκτημα των πετρελαιοκίνητων οχημάτων με την εφαρμογή του κατάλληλου φορολογικού καθεστώτος και ενδεχομένως με την προτιμιακή χρήση ΗΟ τα πρώτα χρόνια ώστε να αρχίσει να κινείται η αγορά. Καταρχήν, τα ΗΟ θα πρέπει να είναι οικονομικότερα στη λειτουργία λόγω της κατά πολύ υψηλότερης αποδοτικότητας του ηλεκτρικού κινητήρα. Βεβαίως, πολλά θα εξαρτηθούν από τη διάρθρωση της τιμολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας και από το εάν η επαναφόρτιση των συσσωρευτών μπορεί να ενταχθεί σε ένα ευφύες σύστημα για την εξισορρόπηση των φορτίων σε προτιμιακό τιμολογιακό καθεστώς. Η ΕΟΚΕ ζητεί την έγκαιρη εκπόνηση οικονομικών μελετών για τις διάφορες συναφείς δυνατότητες. Δεδομένου ότι η μετάβαση σε ένα ΗΟ αποτελεί μεγάλο βήμα για τον καταναλωτή μπορεί να χρειαστεί η παροχή σημαντικών κινήτρων, ιδίως στα πρώτα χρόνια της μετάβασης (π.χ. μεγάλη διαφορά φόρου επί της αγοράς που να ευνοεί τα ΗΟ έναντι των οχημάτων εσωτερικής καύσεως).

5.15 Εκτός από το κίνητρο της τιμής, οι κυβερνήσεις και οι τοπικές αρχές θα πρέπει να διερευνήσουν και άλλες μορφές πρωτοβουλίας που θα μπορούσαν να συμβάλουν στη μετάβαση, όπως αποκλειστικές διαδρομές ή ζώνες και ευνοϊκό καθεστώς στάθμευσης για τα ΗΟ. Τα ΗΟ θα είναι σαφώς λιγότερο ρυπογόνα από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης και ορισμένες εκδόσεις τους ενδεχομένως να μπορούν να συμβάλουν και στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (π.χ. μικρότερα ΗΟ για συγκεκριμένες χρήσεις).

5.16 Εκτός από τις ενέργειες για τη διασφάλιση της εμπορίας των ΗΟ σε ανταγωνιστικές τιμές, πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για την καλύτερη κατανόηση εκ μέρους των καταναλωτών του αποτυπώματος άνθρακα των μεταφορικών επιλογών τους και του βαθμού στον οποίο θα βελτιώσουν το αποτύπωμα άνθρακα εάν στραφούν στα ΗΟ.

5.17 Αυτές οι πληροφορίες θα πρέπει να βασίζονται σε ανάλυση του αντικτύπου του πλήρους κύκλου ζωής των οχημάτων τους και άλλων τρόπων μεταφοράς. Ακόμη και όταν λαμβάνεται υπόψη ο πλήρης κύκλος ζωής όμως, είναι πιθανό η στροφή προς ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο να είναι μία από τις σημαντικότερες αποφάσεις του ατόμου για τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Πρέπει να υπάρχει σωστή ενημέρωση για την ορθή αξιολόγηση αυτής της κίνησης.

5.18 Σε ορισμένους τομείς της αγοράς ενδεχομένως να είναι πιο εύκολο να γίνει μια πρώτη διείσδυση. Δεδομένων των υφιστάμενων περιορισμών στην αυτονομία και στους χρόνους επαναφόρτισης, τα ΗΟ αρχικά θα ενδείκνυται περισσότερο για αστικές ή τοπικές μετακινήσεις και λιγότερο για μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων. Παρομοίως, οι διατάξεις εμπυσμάτωσης θα είναι πιο εύκολο να εγκατασταθούν σε σπίτια με γκαράζ ή έστω με ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Οι πρώτες προσπάθειες εμπορικής προώθησης αναμένεται να απευθύνονται κυρίως σε νοικοκυριά που διαθέτουν αυτές τις υποδομές, που εξετάζουν το ενδεχόμενο να αποκτήσουν ηλεκτρικό όχημα ως δεύτερο (μικρότερο) ελαφρύ αυτοκίνητο για τοπική χρήση, διατηρώντας ένα μεγαλύτερο όχημα με κινητήρα εσωτερικής καύσης ή ένα υβριδικό για τις μεγαλύτερες αποστάσεις με μεγαλύτερο φορτίο. Αλλά ακόμη και για αυτές τις χρήσεις, οι έρευνες καταδεικνύουν ότι η εξάπλωση των ΗΟ μπορεί να είναι μικρή λόγω της περιορισμένης αυτονομίας και της μεγάλης διάρκειας επαναφόρτισης. Επομένως, προκειμένου τα ΗΟ να μην περιοριστούν σε ένα πολύ μικρό τμήμα της αγοράς, είναι σημαντικό να έχουμε ήδη εξ αρχής ένα πιο μακροπρόθεσμο όραμα για μια πιο ολοκληρωμένη μετάβαση, που θα καταστήσει τα ηλεκτρικά οχήματα ελκυστική επιλογή για όλους τους χρήστες και όλες τις μετακινήσεις.

5.19 Τα προγράμματα δημόσιων συμβάσεων μπορεί να αποβούν εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο για την προώθηση της βελτίωσης των προτύπων σε καιρίους κλάδους της βιομηχανίας. Ο δημόσιος τομέας είναι σημαντικός αγοραστής αυτοκινήτων και άλλων οχημάτων και το παράδειγμα που δίνει ο δημόσιος τομέας μπορεί να επηρεάσει περαιτέρω τις αγοραστικές αποφάσεις άλλων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό οι κυβερνήσεις και άλλοι δημόσιοι φορείς, περιλαμβανομένων των περιφερειακών και τοπικών αρχών σε ολόκληρη την Ευρώπη, να δεσμευθούν εξ αρχής ότι θα αγοράσουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα και άλλα οχήματα, ώστε να δοθεί εξαρχής ώθηση στην αγορά αυτών των οχημάτων και ο όγκος παραγωγής να προχωρήσει ταχύτατα προς την κρίσιμη μάζα που προϋποθέτει η οικονομική παραγωγή. Τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορούσαν να ηγηθούν της προσπάθειας με τις δικές τους αποφάσεις αγορών και να ξεκινήσουν πανευρωπαϊκές συζητήσεις

και πρωτοβουλίες για την προαγωγή της έγκαιρης υιοθέτησης ηλεκτρικών οχημάτων. Οι πολιτικοί ηγέτες και άλλες εξέχουσες δημόσιες προσωπικότητες θα μπορούσαν να διαδώσουν το μήνυμα εάν αρχίσουν έγκαιρα να χρησιμοποιούν οι ίδιοι ηλεκτρικά οχήματα.

5.20 Εκτιμάται ότι περίπου το (50 %) των αγορών οχημάτων στην Ευρώπη πραγματοποιούνται στο πλαίσιο προγραμμάτων που διαχειρίζονται ή ενισχύονται από εταιρείες για τους υπαλλήλους τους. Καλό θα ήταν να δοθούν κίνητρα σε επιχειρήσεις ώστε να προτιμούν αυτοκίνητα χαμηλών εκπομπών CO₂ ή πλήρως ηλεκτρικών στο πλαίσιο των προγραμμάτων τους, με τη χρήση των κατάλληλων φορολογικών διαφοροποιήσεων.

6. Άλλα οχήματα και μέσα μεταφοράς

6.1 Στην παρούσα γνωμοδότηση εστίασαμε κυρίως στα επιβατηγά οχήματα ιδιωτικής χρήσης και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σήμερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο ώστε να επιταχυνθεί η μετάβαση προς τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων στο μέλλον. Πρόκειται για τον ευκολότερο προς επίτευξη στόχο μεταξύ των στόχων για απαλλαγή των μεταφορών από τις εκπομπές CO₂.

6.2 Βέβαια, οι προοπτικές για την ηλεκτροκίνηση δεν εξαντλούνται εδώ. Οι αρμόδιοι για τη χάραξη πολιτικής και η βιομηχανία θα πρέπει να γνωρίζουν τις δυνατότητες για περαιτέρω μετάβαση στην ηλεκτρική ενέργεια στο σύνολο των επίγειων και θαλάσσιων μεταφορών, περιλαμβανομένων των πολύ μικρών ατομικών οχημάτων, των μεγαλύτερων οχημάτων δημόσιας χρήσης, των σιδηροδρόμων, των τροχιοδρόμων (τραμ) και των ηλεκτροκίνητων λεωφορείων (τρόλεϊ), καθώς και στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, καθώς η μετάβαση των συστημάτων μεταφορών στην ηλεκτρική ενέργεια επεκτείνεται περαιτέρω, ενδέχεται να εμφανιστούν νέα πρότυπα κινητικότητας που ευνοούνται από τα διαφορετικά χαρακτηριστικά της ηλεκτρικής ενέργειας, της τεχνολογίας συσσωρευτών, των ευφώνων δικτύων και της διαχείρισης κυκλοφορίας. Και σε αυτό το σημείο η ΕΟΚΕ προτρέπει την Επιτροπή και τους αρμόδιους για τη χάραξη πολιτικής να είναι σε επαγρύπνηση για τις καλύτερες ιδέες που θα χρειαστούν υποστήριξη.

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2010.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI