

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Virzība uz elektrotransportlīdzekļu plašāku ieviešanu"

(izpētes atzinums pēc prezidentvalsts Beļģijas pieprasījuma)

(2011/C 44/08)

Ziņotājs: **OSBORN kgs**

ES prezidentvalsts Beļģija saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pantu 2010. gada 9. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Virzība uz elektrotransportlīdzekļu plašāku ieviešanu" (izpētes atzinums).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2010. gada 1. jūnijā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 464. plenārajā sesijā, kas notika 2010. gada 14. un 15. jūlijā (14. jūlija sēdē), ar 155 balsīm par, 2 balsīm pret un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Kopsavilkums un ieteikumi

1.1. EESK stingri atbalsta Eiropā vērojamās tendences ceļā uz elektrotransportlīdzekļu (ET), īpaši vieglo elektrisko automobiļu, plašāku ieviešanu. Tas ir jādara steidzami, jo šādi iespējams samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas transporta nozarē un samazināt Eiropas atkarību no aizvien nedrošākā naftas importa.

1.2. EESK atbalsta visus pasākumus, ko Komisija ierosinājusi savā nesenojā paziņojumā par "tīriem" un energoefektīviem transportlīdzekļiem. Komiteja iesaka Eiropas Savienībai un dalībvalstīm īstenot arī dažus papildu pasākumus.

1.3. Pievēršoties tehnoloģiju aspektam, EESK iesaka noteikt vairākas prioritātes pētniecības un attīstības jomā, lai paātrinātu nozīmīgākās standartizācijas programmas, izplatītu attiecīgās prasmes un sekmētu attiecīgās apmācības programmas, pārvaldītu izmaiņas nodarbinātības veidos vieglo automobiļu nozarē un ar to saistītās nozarēs, kā arī mazinātu šo pārmaiņu sekas.

1.4. EESK uzsver, ka pārejas uz ET rezultātā siltumnīcefekta gāzu emisijas var samazināt tikai tad, ja šajos transportlīdzekļos izmantojamo elektrību iegūst no avotiem, kas rada zemas vai nulles līmeņa oglekļa emisijas. Tāpēc vienlaikus ar pāreju uz ET jānodrošina arī pāreja uz elektrības ražošanu ar zemām oglekļa emisijām.

1.5. ET plašai izmantošanai un iespējai to akumulatoros uzglabāt ievērojamu elektrības daudzumu varētu būt liela nozīme, lai elektrības piegādes sistēmā nodrošinātu piedāvājuma un pieprasījuma optimālu līdzsvaru, ja energosistēmas pārvaldībā un ET uzlādēšanas infrastruktūrā ieviests jaunas tehnoloģijas. EESK atzīst, ka tas būs sarežģīti, tomēr iesaka steidzami veikt pētījumus un īstenot projektus, lai mēģinātu realizēt šo iespēju praksē un ieguvēji būtu gan transporta, gan elektrības piegādes nozares.

1.6. Lai vieglo automobiļu nozarē ātri pārietu uz ET, ievērojamas un kopīgas pūles būs jāpieliek gan automobiļu nozarei, uzlādēšanas infrastruktūras jauniem nodrošinātājiem un publiskajam sektoram kā regulējuma izstrādātājiem, standartu noteicējiem, stimulu radītājiem un izglītotājiem, gan sabiedrībai kā izglītotam, iesaistītam un vienlaikus prasīgam jauno tehnoloģiju izmantotājam. EESK aicina Eiropas Savienību un dalībvalstis steidzami īstenot kopējus pasākumus, lai ar visiem iespējamiem līdzekļiem veicinātu un atbalstītu šo izšķirošo pāreju un nodrošinātu, ka Eiropa neatpaliek no ātri augošās citu valstu konkurences šajā ļoti svarīgajā nozarē.

2. Vispārīgas piezīmes

2.1. Neraugoties uz aizvien augstākajiem visu transporta veidu efektivitātes standartiem, transporta nozarē kopumā ar katru gadu nemitīgi palielinās CO₂ emisijas. Lai transports atbilstoši sekmētu oglekļa apjoma samazināšanu, ko Eiropa apņēmusies īstenot līdz 2050. gadam, nevarēs paļauties vienīgi uz efektivitātes papildu ietaupījumiem katrā transporta veidā.

2.2. Autotransportam ir fundamentālas fiziskas robežas, līdz kurām iespējams uzlabot iekšdedzes dzinēja darbības rādītājus oglekļa emisiju jomā. Kādā brīdī tālāku uzlabojumu veikšanai būs vajadzīga būtiska pāreja uz jauniem enerģijas avotiem ar zema vai nulles līmeņa oglekļa emisijām.

2.3. No dažādām iespējām, lai to panāktu, visdaudzsološākā šķiet savlaicīga pāreja vieglo automobiļu nozarē, pēc iespējas drīzāk pēc hibrīdiem ieviešot pilnībā elektriskus transportlīdzekļus (ET).

2.4. Tas jādara pēc iespējas ātrāk šādu iemeslu dēļ:

- Oglekļa emisiju agrāka, nevis vēlāka samazināšana dos labākus rezultātus klimata pārmaiņu mazināšanā un ļaus izvairīties no dārgiem pielāgošanās pasākumiem nākotnē;
- Pārejas agrīnajos posmos gan privātajam sektoram (motoru ražotāji, akumulatoru izgatavotāji, infrastruktūras nodrošinātāju), gan publiskajam sektoram (pētniecība un izstrāde, infrastruktūra, finansiāli stimuli u.c.) būs jāsedz ievērojamas sākotnējās izmaksas, un jo ātrāk notiks pārmaiņas, jo ātrāk ieguldījumi dos peļņu;
- Patērētāji aizvien vairāk interesējas par zemu vai nulles emisiju transportlīdzekļiem, kas varētu sniegt lielisku iespēju Eiropai un tās dalībvalstīm izvirzīties priekšgalā šajā, iespējams, populārāajā pārejā, ja tiks īstenoti pareizi pasākumi un ar nosacījumu, ka tiks nodrošināta jauno transportlīdzekļu atbilstība tradicionālo sāncensu drošības, ērtības, efektivitātes, uzticamības un dizaina standartiem, kā arī cenai;
- Lielākie konkurenti (ASV, Japāna, Ķīna u.c.) jau veic apjomīgus ieguldījumus ET jomā un varētu iegūt ievērojamas priekšrocības, ja Eiropa nerīkosies tikpat strauji;
- Ja Eiropa rīkosies pietiekami ātri, lai sekmētu ET attīstību Eiropā vienlaikus ar saistītajām pārmaiņām energoapgādes un elektrotīklu sistēmā, minēto nozaru izvēršanās varētu būt Eiropas ekonomikas izaugsmes, darba vietu radīšanas un eksporta palielināšanas nozīmīgs virzītājspēks. Savukārt atpalicība šajā pārejā varētu nopietni vājināt Eiropas ekonomiku.

2.5. Tāpēc EESK atzinīgi vērtē Komisijas, Padomes un dalībvalstu pašlaik gatavotos intensīvos pasākumus, lai atbalstītu un paātrinātu pāreju uz ET. Tā iesaka Eiropai īstenot turpmākus pasākumus šādos trīs pamatvirzienos:

- turpmāks atbalsts tehnoloģiskai pārejai, izmantojot pētniecību un izstrādi, plašas ieviešanas programmas, izglītību un apmācību;
- atbalsts nepieciešamajai paralēlajai elektroenerģijas nozares attīstībai, tostarp atjaunojamu enerģijas avotu plašākai izmantošanai, energotīklu un infrastruktūras attīstībai, kā arī ET un elektroapgādes nozaru mijiedarbības standartizācijai;
- atbalsts tirgus pārveidei, izmantojot attiecīgus stimulus, lai nodrošinātu to, ka pieprasījums neatpaliek no transportlīdzekļu piedāvājuma pārveides.

3. Atbalsts tehnoloģiskajai pārejai

3.1. Pētniecība un izstrāde

3.1.1. Jāveic liels darbs, lai pētniecību un izstrādi palielinātu līdz 3 % mērķim un vairāk programmu līdzekļu novirzītu

pārejas uz zemas oglekļa emisijas ekonomiku atbalstam. EESK atzinīgi vērtē to, ka jaunajā "ES 2020" stratēģijā liela nozīme piešķirta pētniecības un izstrādes vispārējai paplašināšanai un īpaši liela nozīme ir piešķirta tam, lai atbalstītu pāreju uz "zaļāku" ekonomiku, tostarp pāreju uz transportlīdzekļiem ar zemām oglekļa emisijām un elektrotransportlīdzekļiem. Īpaša uzmanība jāpievērš šādiem aspektiem:

- akumulatoru tehnoloģijas tālāka pilnveidošana, lai paplašinātu ET klāstu un uzlabotu visiem klimatiskajiem un braukšanas apstākļiem paredzēto sistēmu ekspluatācijas drošību un izturību;
- alternatīvas metodes uzlādēšanas pārvaldībai, lai pilnveidotu metodes, ko, iespējams, izmantos standartizācijā;
- veidi, kā elektrotransportlīdzekļu lietojuma paplašināšanu saistīt ar atjaunojamu enerģijas avotu vai zemu oglekļa emisiju energoapgādes avotu izmantošanu;
- veidi, kā izmantot "viedus" skaitītājus un pārprojektētu elektrotīklu sistēmu, lai akumulatorus varētu uzlādēt optimālā laikā no elektriskās slodzes līdzsvarošanas aspekta;
- vispārējā apgāde ar materiāliem, īpaši litiju un retzemju metāliem, kas būs vajadzīgi akumulatoru izmantošanas apjomīgai paplašināšanai, un visi pasākumi, kurus varētu veikt, lai pavairotu vai padarītu drošākus piegādes avotus, vai aizstātu minētos metālus ar plašāk pieejamiem materiāliem;
- pasākumi, kas būtu jāveic pašā sākumā, lai sekmētu nolietotiem transportlīdzekļiem un akumulatoru materiālu maksimālu atkārtotu izmantošanu.

3.1.2. Īpaša uzmanība jāpievērš demonstrējumu projektiem un citām izvēršanas programmām. Pieredze, kas gūta saistībā ar energotehnoloģiju platformām, ir jāpapildina un jāiestrādā proaktīvās izvēršanas programmās, kas paredzētas elektrotīklam pieslēdzamu hibrīdauto un elektromobiļu ieviešanai un tiem nepieciešamās infrastruktūras izveidei. Ar piemērotiem stimuliem aktīvi jāveicina demonstrējumu projekti konkrētās pilsētās un reģionos, kas vēlas kļūt par izmēģinātājiem (šādi projekti jau ir uzsākti vairākās Eiropas pilsētās un reģionos). Jāizvērs *CIVITAS* programma.

3.1.3. EESK izsaka bažas par to, ka pašreizējā akumulatoru ražošana lielā mērā ir atkarīga no materiāliem (litija un retzemju metāliem), ko pašlaik ražo galvenokārt vai vienīgi Ķīnā. Komiteja aicina steidzami uzsākt izpēti un ģeodēziskus apsekojumus, lai noteiktu šādu materiālu alternatīvus piegādes avotus un, cik vien iespējams, veicinātu minēto materiālu pārstrādi.

3.2. Standartu noteikšana

3.2.1. Būtiska nozīme ir reglamentējošiem standartiem, ar kuriem nosaka energoefektivitātes obligātās prasības produktiem un pakalpojumiem. ES jau ir noteikusi CO₂ emisijas standartus vieglajiem automobiļiem un termiņus, līdz kuriem jāveic uzlabojumi, kas būs saistoši nākotnē. Tomēr šīs programmas jāpārda aptverošākas un jānosaka vērienīgāki īstermiņa un ilgāka termiņa mērķi.

3.2.2. Pašreizējie emisiju ierobežojumi, kas noteikti 2015. gadam, ir ļoti veicinošs faktors zemu oglekļa emisiju transportlīdzekļu vai elektrotransportlīdzekļu attīstībai. Tas ir nozīmīgs stimuls Eiropas ražotājiem paātrināt to izstrādi un piedāvāt pirmās paaudzes pilnībā elektrisku automobili. Tomēr tas vienlaikus mazinās ražotāju ieinteresētību turpināt uzlabot ar fosilo degvielu darbināmos automobiļus. Nākamajā pārskatīšanas reizē varētu izvirzīt īpašu mērķi palielināt ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu īpatsvaru, vienlaikus ražotājiem uzliekot par pienākumu turpināt samazināt CO₂ emisijas ar benzīnu un dīzeļdegvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kas nākamos 20 gadus vai pat ilgāk neizbēgami veidos autotransporta lielāko daļu.

3.2.3. Ir svarīgi arī turpmāk izdarīt spiedienu uz Eiropas rūpniecības nozari, lai tā būtu viena no vadošajām pasaulē ET jomā un spētu saglabāt konkurētspēju laikā, kad šajā virzienā pārorientēsies visas pasaules tirgus. Rūpniecības procesā iesaistītās puses autotransporta, akumulatoru ražošanas un energoapgādes nozarēs sīvi konkurē par labāku tehnoloģiju izstrādi par visizdevīgākajām cenām. Šāda konkurence pati par sevi ir spēcīgs inovācijas virzītājspēks un tā nebūtu kavējama.

3.2.4. No otras puses, ES neapšaubāmi būs jāveicina daži sākotnējie standartizācijas elementi, lai nodrošinātu drošību, uzticamību un savietojamību, jo īpaši atbalsta infrastruktūrā ET uzlādēšanai un pieslēgšanai pie strāvas, kā arī akumulatoru komplektiem izvirzāmo strāvas prasību un konfigurācijas jomā. Tā kā notiek automobiļu (jaunu un lietotu) intensīva tirdzniecība starp Eiropu un pārējām pasaules daļām, ES būtu aktīvi jāpiedalās arī vispārēju standartu noteikšanā minētajā jomā, lai nodrošinātu ET tehnoloģiju savietojamību globālā mērogā.

3.3. Izglītība, profesionālā un tehniskā apmācība

3.3.1. Pāreja uz vieglo automobiļu rūpniecību, kurā dominē ET, radīs nodarbinātības struktūras izmaiņas nozarē. Lai saglabātu ražošanu un darba vietas Eiropas vieglo automobiļu nozarē un uzturētu tās eksporta spēju, ir būtiski pēc iespējas agrāk veikt ieguldījumus Eiropas ET ražošanas jaudās un nodrošināt atbilstošu apmācību un pār kvalifikāciju uz jaunajām prasmēm, kas būs vajadzīgas visās nozares jomās (dizains, ražošana, izplatīšana, pārdošana, uzturēšana, pārstrāde u.c.).

3.3.2. EESK stingri atbalsta Komisijas priekšlikumu atsākt augsta līmeņa grupas CARS 21 darbu, tajā iesaistot vairāk ieinteresēto pušu, lai novērstu šķēršļus jauno tehnoloģiju laišanaī tirgū. Komiteja iesaka tostarp izveidot arī īpašu darba grupu sociālajos jautājumos un nekavējoties īstenot pasākumus, lai attīstītu un pārorientētu nozares apmācības un izglītības struktūras un tādējādi nodrošinātu jaunu, ar ET tehnoloģijām saistītu prasmju apguvi.

4. Elektroapgādes paralēla pārveide un saistība ar elektroapgādes dekarbonizāciju

4.1. Pāreja uz ET būs saistīta ar nozīmīgu papildu pieprasījumu pēc elektrības, sākumā ne pārāk lielu, bet vēlāk — ievērojamu. Ja minēto papildu pieprasījumu pēc elektroenerģijas apmierinātu, papildus būvējot vecmodīgas, ar oglekļa kurināmas spēkstacijas, ieguvums CO₂ emisiju samazināšanas jomā nebūtu liels. CO₂ emisijas vienkārši pārvietotos no automobiļiem uz spēkstacijām. Tāpēc ir svarīgi, lai elektrisko automobiļu izmantošanas izvērsšana notiktu vienlaikus ar zemas vai nulles līmeņa oglekļa emisijas energoapgādes turpmāku paplašināšanu.

4.2. Programmas, kuru mērķis ir sekmēt atjaunojamu enerģijas avotu plašāku izmantošanu, jāattīsta vienlaikus ar aizvien lielāku elektrības pieprasījumu elektrotransportlīdzekļiem. Šī prasība jāiekļauj nākamajā pārskatā par mērķiem atjaunojamu enerģijas avotu plašākas izmantošanas veicināšanai.

4.3. Starp elektrotransportlīdzekļiem nepieciešamās kopējās akumulatoru jaudas palielināšanu un no atjaunojamiem enerģijas avotiem iegūtās enerģijas daļas pieaugumu sāk rasties sarežģītāka mijiedarbība.

4.4. Nozīmīga problēma, kas kavē atjaunojamu energoresursu plašāku izmantošanu, ir vēja, saules enerģijas, plūdmaiņu utt. neregularitāte. Lai to savietotu ar dažādi svārstīgo elektrības pieprasījumu, iespējams, būs jāpaplašina enerģijas uzglabāšanas līdzekļu izmantošana. Akumulatori automobiļos būs vajadzīgi tikai tajā ierobežotajā laika posmā, kurā cilvēki faktiski brauc. Starplaikos tie būs jāuzlādē, bet tie, iespējams, varētu būt pieejami arī kā enerģijas rezerves avoti, lai ievadītu tīklā papildu rezerves, kad trūkst piegādes no atjaunojamiem enerģijas avotiem. Minētās idejas īstenošanu kavē milzīgas tehniskās un loģistikas problēmas. Taču, tā kā turpina attīstīties "vieds", savstarpēji saistīts tīkls, šī iespēja kļūst ticamāka. EESK aicina Komisiju nekavējoties veikt vajadzīgos pētījumus, un nodrošināt, lai ET vajadzībām izveidotā uzlādēšanas infrastruktūra jau uzreiz būtu orientēta uz nākotni, lai varētu īstenot ideju par ET un atjaunojamu enerģijas avotu savstarpējo papildināmību.

4.5. Akumulatoru uzlādēšanai un/vai nomaiņai nepieciešamās infrastruktūras attīstībā būs vajadzīgi lieli ieguldījumi. Uzlādēšanas iekārtas būs jāierīko cilvēku mājās, darbavietās, mazumtirdzniecības vietās, komerciālās remontdarbnīcās, citās iedzīvotāju pulcēšanās vietās un uz ielas. Publiskajam sektoram būs jāizstrādā tiesiskais regulējums, lai tie, kas veic ieguldījumus infrastruktūrā, varētu gūt pienācīgu peļņu, vienlaikus izvairoties no pārmērīgām cenām. EESK iesaka Komisijai steidzami uzsākt piemērota tiesiskā regulējuma izpēti nolūkā veicināt nepieciešamās investīcijas infrastruktūrā. Tādēļ Komiteja ņem vērā un atbalsta Konkurētspējas padomes 26. maija secinājumus, kuros tā aicina nekavējoties izstrādāt Eiropas standartu elektrotransportlīdzekļiem, lai paātrinātu to ieviešanu.

5. Patērētāji un tirgus.

5.1. Eiropas sabiedrība aizvien vairāk apzinās, ka laiks, kad varēja paļauties uz lētas naftas vispārēju pieejamību, tuvojas beigām. Tā apzinās, ka daudzviet pasaulē atrast un iegūt naftu kļūst aizvien grūtāk un ka saasinās konkurence par resursiem jaunās tirgus ekonomikas valstīs. Neraugoties uz zināmu skeptisku attieksmi, pieaug arī apziņa, ka CO₂ emisijas ir jāsamazina, lai izvairītos no bīstamām klimata pārmaiņām, un ka tādēļ arī transporta nozarei būs jānod savs ieguldījums. Dažādu dalībvalstu valdības atšķirīgā apmērā ir netieši apliecinājušas šo nepieciešamību, uzliekot nodokli naftas produktiem un diferencējot transportlīdzekļu nodokļus, lai sekmētu mazāku transportlīdzekļu ar zemām oglekļa emisijām nevis pārmērīgu degvielas patērētāju izmantošanu, kā arī atsevišķos gadījumos iegādājoties hibrīdautomobiļus un elektrotransportlīdzekļu prototipus savu autoparku vajadzībām.

5.2. Pateicoties šādai vispārējai apziņai, pēdējo gadu laikā tirgū ir notikušas zināmas izmaiņas. Patērētāju izvēle no lieliem modeļiem ar augstām emisijām ir ievērojami mainījusies par labu mazākiem transportlīdzekļiem, kas rada mazāk oglekļa emisiju. Ir bijis zināms pieprasījums pēc jau ieviestajiem hibrīdautomobiļiem, īpaši tajās dalībvalstīs, kas to ir sekmējušas ar fiskālām iniciatīvām. Tomēr kopumā patērētājiem ir piesardzīga attieksme pret inovācijām šajā jomā, un, iespējams, ka viņi būs vēlreiz jāpārlicina un jāmotivē, lai noteiktāk virzītos uz elektrības tīklam pieslēdzamu hibrīdauto nākamo paaudzi un pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem, kad tie būs pieejami.

5.3. Arī ražotāji un naftas rūpniecības nozare ir izrādījuši piesardzīgu attieksmi par iespējām virzīties uz ET. Viņi ir jāpārlicina par šīs tendences neizbēgamību un Eiropas Savienības politisko apņemšanos sekmēt un paātrināt šādu pāreju, lai tie pilnībā izmantotu savus resursus un īpašās zināšanas pārmaiņu īstenošanā un jaunus produktus pārdotu patērētājiem. ES un dalībvalstīm nepieciešamība steidzami īstenot pāreju sīki jāizskaidro rūpniecības nozarei, un nedrīkst pieļaut, ka daži lēnākie uzņēmumi, īpaši aizbildinoties, palēninātu kopējo progresu; pretējā gadījumā nozarē vadību pārņems ātrākie uzņēmumi

citās pasaules daļās un pastāvīgi samazināsies ES tirgus daļa un ietekme uz standartu noteikšanu pasaulē.

5.4. Lai sekmīgi pārietu uz nākamo posmu, iegūtu patērētāju uzticēšanos un nodrošinātu pieprasījumu, ir jāizpilda vairākas patērētāju prasības, kuras var apkopot šādās galvenajās kategorijās: drošums, drošība, uzticamība, tehniskie rādītāji un dizains, brauciena tūlums un elastīgums, uzlādēšanas ērtums, iegādes un lietošanas izmaksas. (Pastāv arī bažas, ka elektriskie transportlīdzekļi uz ceļiem var būt bīstami klusi; tādā gadījumā būtu jāparedz trokšņa līmeņa paaugstināšana, lai gājēji un citi satiksmes dalībnieki varētu sadzirdēt tuvojošos transportlīdzekļi.)

5.5. Izšķirošs faktors būs tas, lai ET būtu vismaz tikpat droši, cik parastie transportlīdzekļi (gan braucot, gan negadījumos), par ko liecinātu gan objektīvi statistiski mērījumi, gan subjektīvā uztvere. Uzlādēšanas ierīces, jo īpaši visas publiski pieejamās uzlādēšanas iekārtas būs jānodrošina pret manipulācijām un krāpšanu. Šis kritērijs būtu jāiekļauj visās regulatīvajās drošības prasībās, kas būs jānosaka attiecībā uz elektrotransportlīdzekļiem.

5.6. ET jābūt uzticamiem viennēr un visos laika apstākļos. Ja akumulatori ātri izlādēšies vai noteiktos laika apstākļos ievērojami samazināsies efektivitāte vai brauciena tūlums, sabiedrība no šiem automobiļiem strauji novērsīsies. Normatīvajā sistēmā varētu būt vēlams iekļaut izturīguma un uzticamības standartus.

5.7. ET tehniskajiem rādītājiem būtu jāatbilst vismaz vidējas klases automašīnu rādītājiem, jo tieši šādi automobiļi ir pazīstami lielākajai sabiedrības daļai. Tāpat būs svarīgi, lai ET dizains un konfigurācija sabiedrībai nebūtu mazāk pievilcīga kā tehniskie rādītāji labākajām automašīnām ar iekšdedzes dzinēju. Tas būs jānodrošina rūpniecībai, un tiesiskais regulējums nebūs nepieciešams, ja rūpniecības nozare pati būs attiecīgi motivēta (un nepieciešamības gadījumā to stimulēs) paātrināt pārmaiņas.

5.8. Brauciena tūlums ir cieši saistīts ar uzlādēšanas nosacījumiem. Ja uzlādēšanai nepieciešamas vairākas stundas garāžā vai uzlādēšanas punktā uz ielas, patērētāji varētu vēlēties, lai pēc katras uzlādēšanas reizes varētu veikt ievērojami tālu braucieni. Var būt, ka lielākā daļa cilvēku parastas darba dienas laikā nobrauc tikai nelielu attālumu, bet viņi gribēs, lai automobilis darbojas ilgāk gadījumā, kad jābrauc tālu, un viņi nevēlēšies šādu pārbraucieni laikā pavadīt vairākas stundas, uzlādējot akumulatoru. Akumulatori dažkārt izlādējas tad, kad automobilis nav sasniedzis uzlādēšanas vietu. Jāattīsta infrastruktūra akumulatoru ārkārtas uzlādēšanai ceļa malā vai nomaiņai.

5.9. Šķiet, ka ātrāka uzlādēšana pamazām kļūst tehniski iespējama. Tomēr, ja uzlādēšanas laiku neizdosies samazināt līdz aptuveni tik ilgam brīdim, kāds vajadzīgs automobiļa degvielas tvertnes uzpildei, aizņemti cilvēki kļūs nepacietīgi. Komiteja uzskata, ka ražotājiem pēc iespējas drīzāk vajadzētu censties palielināt brauciena tālumu līdz 300 km, ja viņi vēlas nodrošināt sev pietiekami lielu tirgus daļu. Pētniecībai un izstrādei īpaši jākoncentrējas uz šo mērķi.

5.10. Ja šādu attālumu neizdosies nodrošināt dažos nākamajos gados, EESK iesaka aktīvi pievērsties tam, lai papildus uzlādēšanai nodrošinātu iespēju komerciālā remontdarbnīcā (vai neatliekamās tehniskās palīdzības punktos ceļa malā) divās vai trijās minūtēs ātri nomainīt visu akumulatoru. EESK atbalsta to, ka uz šī pamata tiek izstrādāti daži agrīni izmēģinājuma projekti. Lai veicinātu infrastruktūru akumulatoru nomainīšanai šādā veidā, EESK iesaka Komisijai agrīnā posmā apsvērt iespēju jau sākumā nodrošināt akumulatoru konfigurācijas un īpašību standartizāciju un izpētīt metodes to ērtai izņemšanai un nomainīšanai. Akumulatoru nomainīšanu veicinātu arī tas, ja akumulators nebūtu jāpērk, bet to varētu iznomāt no tehniskās apkopes uzņēmuma, kas nodarbojas ar akumulatoru nomainīšanu. Tas pazeminātu ET sākotnējo cenu, bet, iespējams, vajadzētu izstrādāt reglamentējošus noteikumus, lai nodrošinātu, ka tehniskās apkopes uzņēmumi saglabā taisnīgas cenas un atbilstošus darbības standartus.

5.11. Vietās, kur jāizmanto uzlādēšana no elektrības tīkla, būs svarīgi to ātri padarīt iespējamu plašā uzlādēšanas punktu tīklā. Papildus ierīcēm iedzīvotāju mājās uzlādēšanas punkti būs jāierīko autostāvvietās, (publiskās un privātās, darba vietās, pie mazumtirdzniecības veikaliem utt.) un stāvlaukumos uz ielas. Lai šī programma būtu pārvaldāma, iespējams, pirmie ieviešanas mēģinājumi jāsāk konkrētās ģeogrāfiskajās zonās. Varētu būt lietderīgi īstenot izmēģinājuma projektus dažādās vidēs, tostarp salās, lielpilsētās un to reģionālajās zonās, mazākās pilsētās, lauku teritorijās u.c., lai noteiktu, kādi svarīgi darbības un infrastruktūras atbalsta pasākumi būtu jāveic. Visur, kur izmēģinās ET, ir būtiski jau sākumā izveidot attiecīgu tīklu ar uzlādēšanas infrastruktūru. Patērētāji ātri pievērsīsies jaunajai tehnoloģijai, ja jau pirmajā dienā redzēs, ka pastāv plašas iespējas akumulatorus uzlādēt un nomainīt.

5.12. Vietējām un reģionālajām pašvaldībām būs īpaši svarīga loma ET izmantošanas veicināšanā savos reģionos. Tās var palīdzēt apzināt attiecīgas vietas, kur ierīkot akumulatoru uzlādēšanas un nomainīšanas infrastruktūru. Tās varētu ET piešķirt preferenciālu statusu stāvvietās vai rezervētās joslās. Pašvaldības varētu sniegt nozīmīgu ieguldījumu pārejas uz ET veicināšanā.

Tās varētu arī motivēt izmantot ET, pārvaldādot cilvēkus, kam ir apgrūtināta pārvietošanās, ielu tīrīšanā u.c., jo daudzi šādi braucieni parasti notiek īsā attālumā attiecīgās pašvaldības teritorijā.

5.13. Izšķiroša nozīme, protams, būs cenai un lietošanas izmaksām. Daudzās valstīs iespējams ir pāreja no svinu saturošas degvielas uz svinu nesaturošu degvielu. Kādu laiku patērētāji pretojās šim pārmaiņam. Tomēr, tiklīdz valdības noteica atšķirīgus nodokļus par labu svinu nesaturošai degvielai, pretestība noplaka, un pārmaiņas notika strauji un netraucēti.

5.14. Lai veicinātu elektrotansporthidzekļu izmantošanu, līdzīgi būs vismaz jālikvidē visas izmaksu priekšrocības ar degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, izmantojot piemērotus diferencētus nodokļu režīmus un, iespējams, nodrošinot ET priekšrocības pirmajos gados, lai aktivizētu tirgu. Principā ET ekspluatācijas izmaksām vajadzētu būt zemākām, jo elektriskais dzinējs ir daudz efektīvāks. Tomēr daudz kas, protams, būs atkarīgs no elektroenerģijas tarifu struktūras un no tā, vai akumulatoru uzlādēšanu var integrēt labi izstrādātā slodzes līdzsvarošanas sistēmā par preferenciālu tarifu. EESK mudina veikt savlaicīgus ekonometriskus pētījumus par dažādām iespējām. Tā kā lēmumu par pāreju uz ET patērētājiem pieņemt nav vienkārši, viņi ir spēcīgi jāstimulē, īpaši pārejas pirmajos gados (piemēram, nosakot lielas atšķirības pirkuma nodokli, ET paredzot priekšrocības salīdzinājumā ar IDT (transportlīdzekļi ar iekšdedzes dzinēju).

5.15. Papildus cenām stimuliem valdībām un pašvaldībām jāizskata citi stimulu veidi, kas varētu sekmēt pāreju, tostarp konkrēti ET paredzēti maršruti vai zonas un privilēģētas stāvvietas. ET noteikti būs mazāk piesārņojoši nekā iekšdedzes dzinēji, un dažas to versijas varētu palīdzēt mazināt sastrēgumus (piemēram, mazāki ET īpašiem mērķiem).

5.16. Papildus pasākumiem, lai nodrošinātu ET laišanu tirgū par konkurētspējīgu cenu, būs svarīgi veikt turpmākus pasākumus, lai uzlabotu patērētāju izpratni par oglekļa dioksīda ietekmi, kad viņi izvēlas transportlīdzekli, un apmēru, kādā viņi samazinās oglekļa dioksīda ietekmi, pārejot uz ET.

5.17. Šāda informācija būtu jāpamato, veicot viņu automobiļu un citu transporta veidu pilna ekspluatācijas cikla ietekmes analīzi. Bet pat tad, ja tiks ņemts vērā pilns ekspluatācijas cikls, iespējams, ka pāreja uz elektrisku automobili būs viens no svarīgākajiem lēmumiem, ko indivīds varēs pieņemt, lai samazinātu paša izraisīto oglekļa dioksīda emisiju. Lai patērētāji to varētu precīzi izvērtēt, viņiem ir vajadzīga attiecīga informācija.

5.18. Dažos tirgus sektoros sākumā būs vieglāk iekļūt nekā citos. Ņemot vērā pašreizējos brauciena tāluma ierobežojumus un uzlādēšanas laiku, ET vismaz sākumā būs vairāk piemēroti īsiem maršrutiem pa pilsētu vai vietējiem pārbraucieniem un mazāk piemēroti tāliem ceļojumiem. Tāpat arī iekārtas, lai pieslēgtos elektrības tīklam, būs vieglāk nodrošināt mājās ar garāžām vai vismaz privātos automobiļu stāvlaukumos. Tāpēc sākotnējā tirgus izpēte un reklāma varētu būt orientējama uz mājsaimniecībām, kurās ir šādas iekārtas un kas var apsvērt elektrotransportlīdzekļa iegādi kā otru (mazāku) pārvietošanās līdzekli vietējai izmantošanai, vienlaikus paturot IDT vai hibridauto tālākiem braucieniem ar lielāku slodzi. Veiktie pētījumi pierāda, ka pat saistībā ar šādu izmantošanu ierobežotais brauciena tālums un uzlādēšanas laika ilgums var ierobežot sākotnējo ieviešanu, tādēļ, lai izvairītos no tā, ka ET ir piesaistīti dažiem mazas nišas tirgiem, būs svarīgi jau sākumā izveidot ilgtermiņa redzējumu par pilnīgāku pāreju, kas elektrotransportlīdzekļus padarīs par pievilcīgu izvēles iespēju visiem lietotājiem un visiem braucieniem.

5.19. Publiskā iepirkuma programmas var būt ļoti ietekmīgs instruments, lai sekmētu standartu paaugstināšanu galvenajās rūpniecības nozarēs. Publiskais sektors ir svarīgs automobiļu un citu transportlīdzekļu pircējs; un publiskā sektora rādītais piemērs var papildus ietekmēt citu pircēju lēmumus. Tāpēc ir svarīgi, lai valdības un pārējās publiskā sektora struktūrvienības, tostarp reģionālās un vietējās pašvaldības visā Eiropā, savlaicīgi apņemtos pirkt elektriskos automobiļus un citus transportlīdzekļus, tādējādi nodrošinot minēto transportlīdzekļu tirgus savlaicīgu paplašināšanos un strauji tuvinot ražošanas apjomus kritiskajai masai, kas nepieciešama ekonomiskai ražošanai. Eiropas Savienības iestādes varētu rādīt priekšzīmi, pieņemot savus lēmumus par iepirkumiem, un varētu arī uzsākt Eiropas mēroga diskusijas un iniciatīvas, lai sekmētu elektrotransportli-

dzeļu izmantošanas uzsākšanu. Politiskie līderi un citi sabiedrībā ievērojami cilvēki varētu izplatīt šīs idejas, pašiem sākot drīzumā izmantot elektrotransportlīdzekļus.

5.20. Tiek lēsts, ka gandrīz 50 % Eiropā pirktu automobiļu tiek iegādāti uzņēmumu darbiniekiem saskaņā ar uzņēmumu pārvaldītām vai atbalstītām sistēmām. Būtu vēlams stimulēt uzņēmumus dot priekšroku automobiļiem ar zemām oglekļa emisijām vai pilnībā elektriskiem automobiļiem, atbilstoši diferencējot nodokļus.

6. Citi transportlīdzekļi un transporta veidi

6.1. Šajā atzinumā Komiteja galvenokārt ir pievērsusies privātajiem pasažieru automobiļiem un pasākumiem, kas Eiropai tagad jāveic, lai paātrinātu pāreju uz elektrisko automobiļu izmantošanu nākotnē. Transporta jomā tā ir vislielākā iespēja samazināt emisijas.

6.2. Bet elektrifikācijas centieni, protams, ar to vēl nebeidzas. Politikas veidotājiem un ražotājiem jāapzinās tālākas elektrifikācijas potenciāls visās sauszemes un jūras transporta jomās — tas jāattiecinā gan uz ļoti maziem, vienvietīgiem transportlīdzekļiem, lielākiem sabiedriskā transporta transportlīdzekļiem, dzelzceļu, tramvajiem un trolejbusiem, gan arī visu kravas transporta jomu. Turklāt līdz ar transporta sistēmas elektrifikācijas paplašināšanos var veidoties jauni mobilitātes modeļi, kurus sekmē elektroenerģijas, akumulatoru tehnoloģiju, elektroapgādes tīklu un satiksmes pārvaldes viedu sistēmu dažādās iezīmes. Arī šajā jomā EESK rosina Komisiju un politikas veidotājus būt uzmanīgiem un nezaudēt modrību un apzināt labākās idejas, kurām vajadzīgs atbalsts.

Briselē, 2010. gada 14. jūlijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs*

Mario SEPI