

Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Calea spre utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice”

(aviz exploratoriu la solicitarea Președinției belgiene)

(2011/C 44/08)

Raportor: **dl OSBORN**

La 9 februarie 2010, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Președinția belgiană a UE a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European pe tema

„Calea spre utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice” (aviz exploratoriu).

Secțiunea pentru transporturi, energie și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 1 iunie 2010.

În cea de-a 464-a sesiune plenară, care a avut loc la 14 și 15 iulie 2010 (ședința din 14 iulie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 155 voturi pentru, 2 voturi împotriva și 4 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE sprijină ferm pașii făcuți în Europa către utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice (VE), în special a automobilelor de acest tip. Este o sarcină urgentă, atât pentru a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor, cât și pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol, din ce în ce mai puțin sigure.

1.2 CESE sprijină toate acțiunile propuse de Comisie în recenta sa comunicare privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. De asemenea, Comitetul recomandă Uniunii Europene și statelor membre să întreprindă o serie de acțiuni suplimentare.

1.3 În materie de tehnologie, CESE recomandă o serie de priorități în ceea ce privește cercetarea și dezvoltarea, accelerarea principalelor programe de standardizare, extinderea programelor de calificare și de formare din domeniu, precum și gestionarea și facilitarea schimbărilor care afectează modelul de ocupare a forței de muncă în sectorul automobilelor și în sectoarele sale conexe.

1.4 CESE subliniază că prin trecerea la VE nu se poate obține o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră decât dacă energia electrică necesară vehiculelor provine, la rândul ei, din surse cu emisii scăzute sau cu zero emisii de CO₂. Din acest motiv, trecerea la VE trebuie să fie însoțită de o altă evoluție, paralelă – și anume orientarea către o producție de energie electrică cu emisii scăzute de CO₂.

1.5 Utilizarea pe scară largă a VE și capacitatea considerabilă de stocare a energiei electrice pe care o oferă ansamblul bateriilor acestora ar putea sprijini semnificativ optimizarea echilibrului dintre cerere și ofertă în cadrul sistemului de furnizare a energiei electrice, cu condiția introducerii unor tehnologii inteligente la nivelul gestionării rețelei și al infrastructurii de reîncărcare a VE. CESE recunoaște că este o sarcină complexă, însă recomandă să se realizeze urgent studii și proiecte pentru a se încerca transformarea acestei posibilități într-o oportunitate reciproc avantajoasă, atât pentru sectorul transporturilor, cât și pentru sectorul furnizării de energie electrică.

1.6 O trecere rapidă la folosirea VE în sectorul automobilelor presupune eforturi concertate considerabile din partea industriei automobilelor, a noilor furnizori de infrastructură de reîncărcare, a sectorului public ca instanță de reglementare, organism de standardizare, sursă de stimulente și de acțiuni educative, precum și din partea cetățenilor, în calitatea lor de consumatori inteligenți, interesați, dar și exigenți în raport cu această nouă tehnologie. CESE îndeamnă Uniunea Europeană și statele sale membre să inițieze un efort colectiv considerabil pentru a promova și a sprijini această tranziție vitală prin toate mijloacele de care dispun și să se asigure că Europa nu este depășită de concurența străină, care se dezvoltă rapid în acest sector esențial.

2. Observații generale

2.1 În ansamblul sectorului transporturilor se constată în continuare creșteri ale emisiilor de CO₂, tot mai mari de la an la an, în ciuda îmbunătățirii treptate a standardelor de eficiență pentru toate tipurile de transport. Pentru ca transporturile să poată contribui corespunzător la concretizarea angajamentului Europei privind reducerea emisiilor de CO₂ până în 2050, nu ne putem baza doar pe creșterea progresivă a eficienței fiecărui tip de transport.

2.2 În cazul transportului rutier, există limite fizice fundamentale până la care se poate îmbunătăți performanța motorului cu ardere internă în ceea ce privește emisiile de CO₂. La un moment dat, creșterea performanței va necesita o schimbare radicală – trecerea la noi surse de energie, cu emisii scăzute sau cu zero emisii de CO₂.

2.3 Printre diferitele căi de a atinge acest obiectiv, cea mai promițătoare pare a fi tranziția rapidă în sectorul transportului privat, prin intermediul hibridilor, la vehiculele complet electrice (VE), cât mai curând posibil.

2.4 Există mai multe motive pentru a accelera la maximum acest proces:

- reducerea cât mai din timp a emisiilor de CO₂ va aduce rezultate mai bune în ceea ce privește atenuarea efectelor schimbărilor climatice, evitându-se, pe viitor, măsurile de adaptare costisitoare;
- în etapele inițiale ale tranziției, vor exista costuri preliminare substanțiale, atât pentru sectorul privat (producătorii de motoare, de baterii, furnizorii de infrastructură etc.), cât și pentru sectorul public (cercetare și dezvoltare, infrastructură, stimulente financiare etc.); cu cât mai repede va avea loc schimbarea, cu atât mai curând vor aduce profit investițiile;
- consumatorii sunt din ce în ce mai interesați de vehiculele cu emisii scăzute sau cu zero emisii de CO₂, care ar putea reprezenta pentru Europa și statele membre o ocazie unică de a deveni promotorii unei tranziții care ar putea deveni populară dacă va fi gestionată corect, cu condiția ca noile vehicule să corespundă standardelor în materie de siguranță, exploatare ușoară, performanță, fiabilitate, design și preț ale concurenților tradiționali din domeniu;
- principalii concurenți (SUA, Japonia, China și alții) fac deja investiții majore în domeniul VE și ar putea obține un avans uriaș și avantaje concurențiale substanțiale, dacă Europa nu va acționa la fel de repede;
- dacă Europa acționează suficient de rapid pentru promovarea producerii de VE pe continent, precum și a schimbărilor aferente în materie de furnizare de energie electrică și de rețele, extinderea acestor sectoare ar putea fi un motor important al creșterii economice, al creării de locuri de muncă și al creșterii exporturilor la nivel european. În schimb, orice întârziere în această tranziție poate șubrezii serios economia europeană.

2.5 În acest context, CESE întâmpină cu satisfacție activitatea intensă pe care o desfășoară, în prezent, Comisia, Consiliul și statele membre pentru sprijinirea și accelerarea tranziției către VE și recomandă acțiuni suplimentare legate de trei aspecte principale:

- sprijin suplimentar pentru tranziția tehnologică prin cercetare și dezvoltare, programe de implantare pe teren, educație și formare;
- sprijin pentru dezvoltarea necesară, în paralel, a sectorului energiei electrice, inclusiv dezvoltarea surselor regenerabile, a rețelei și a infrastructurii și standardizarea interfeței dintre VE și sursele de electricitate;
- sprijin pentru transformarea pieței prin acordarea unor stimulente corespunzătoare, astfel încât cererea să se adapteze la modificarea ofertei de autovehicule.

3. Sprijinirea tranziției în materie de tehnologie

3.1 Cercetare și dezvoltare

3.1.1 Este nevoie de un efort major pentru a crește procentul alocat cercetării și dezvoltării până la obiectivul de 3 % și de mai

multe programe destinate sprijinirii tranziției către o economie cu emisii scăzute de CO₂. CESE salută importanța pe care noua strategie Europa 2020 o acordă, în general, eforturilor de extindere a cercetării și dezvoltării și atenția deosebită acordată sprijinirii tranziției către o economie mai ecologică, inclusiv trecerea la automobile electrice și la automobile cu emisii scăzute de CO₂. Trebuie acordată o atenție specială:

- îmbunătățirii continue a tehnologiei de fabricație a bateriilor, astfel încât să facă posibilă o autonomie crescută a VE, precum și creșterii puterii și rezistenței sistemelor alese, indiferent de condițiile atmosferice sau de cele de conducere;
- metodelor alternative de reîncărcare, permițând optimizarea metodelor alese, în final, pentru standardizare;
- modalităților de asociere a extinderii utilizării automobilelor electrice cu dezvoltarea surselor de electricitate regenerabile sau a celor cu emisii scăzute de CO₂;
- modalităților de utilizare a contorizării inteligente și a sistemelor de rețele reconfigurate, pentru a permite reîncărcarea bateriilor la momentul optim din punctul de vedere al echilibrării sarcinilor electrice;
- aprovizionării, la nivel global, cu materialele necesare pentru a extinde masiv utilizarea bateriilor, în special a celor cu litiu și pământuri rare, dar și oricăror acțiuni care ar putea duce fie la înmulțirea, fie la securizarea surselor de aprovizionare sau la înlocuirea materialelor rare cu alte materiale disponibile pe scară mai largă;
- pașilor care trebuie urmați, de la bun început, pentru a promova reutilizarea la maximum a materialelor de la vehiculele și bateriile scoase din uz.

3.1.2 Este necesar să se acorde o atenție specială proiectelor demonstrative și altor programe de implantare pe teren. Experiența platformelor tehnologice pentru energie trebuie extinsă și dezvoltată sub forma unor programe proactive de implantare a tehnologiilor pentru introducerea treptată a autoturismelor reîncărcabile hibride, a vehiculelor complet electrice și a infrastructurii necesare în acest scop. Proiectele demonstrative din orașele și regiunile care doresc să facă parte din experiențe-pilot (care au început deja în unele orașe și regiuni din Europa) trebuie încurajate în mod activ, prin stimulente adecvate. Programul CIVITAS trebuie extins.

3.1.3 CESE este preocupat de faptul că actuala tehnologie de fabricație a bateriilor depinde foarte mult de materiale (litiu și pământuri rare) care sunt produse, în prezent, în special sau exclusiv în China. Comitetul solicită cercetări urgente și prospecțiuni geologice pentru a identifica surse alternative de aprovizionare cu astfel de materiale și pentru a încuraja reciclarea acestora ori de câte ori este posibil.

3.2 Stabilirea standardelor

3.2.1 Standardele de reglementare privind cerințele minime de eficiență energetică pentru produse și servicii joacă un rol crucial. UE a stabilit deja standarde pentru emisiile de CO₂ provenite de la automobile, însoțite de calendare pentru aducerea unor îmbunătățiri ulterioare, care vor deveni obligatorii pe viitor. Aceste programe trebuie totuși să devină și mai cuprinzătoare și să stabilească obiective mai ambițioase pe termen scurt și lung.

3.2.2 Limitele de emisii în vigoare, prevăzute pentru 2015, permit acordarea unui credit de emisii excepțional pentru autovehiculele cu emisii scăzute de CO₂ sau autovehiculele electrice. Această dispoziție reprezintă un stimulent semnificativ pentru producătorii europeni, pentru ca aceștia să dezvolte și să introducă progresiv prima generație de automobile complet electrice. Însă, în același timp, producătorii sunt mai puțin încurajați să aducă îmbunătățiri suplimentare automobilelor care funcționează, încă, pe bază de combustibili fosili. La următoarea revizuire, ar putea fi stabilit un obiectiv specific separat pentru extinderea parcului de automobile care funcționează pe bază de energie electrică; în același timp, producătorii ar trebui obligați să continue creșterea performanțelor în domeniul emisiilor de CO₂ ale autovehiculelor pe bază de benzină sau diesel, care vor continua în mod inevitabil să reprezinte o parte importantă a parcului auto în următorii 20 de ani.

3.2.3 Este esențial să se facă presiuni în continuare asupra industriei europene pentru ca aceasta să fie unul dintre liderii mondiali în domeniul VE, astfel încât să-și poată menține poziția puternică și competitivă pe măsură ce piața mondială se îndreaptă în această direcție. Există o concurență puternică între întreprinderile din industria constructoare de automobile, din industria producătoare de baterii și din industria de aprovizionare cu energie pentru a dezvolta cele mai bune tehnologii la prețurile cele mai avantajoase. Această concurență reprezintă ea însăși un stimulent important pentru inovare și nu ar trebui împiedicată să se manifeste.

3.2.4 Pe de altă parte, UE va trebui, în mod cert, să promoveze din timp unele elemente de standardizare, astfel încât să asigure siguranța, fiabilitatea și compatibilitatea, în special în ceea ce privește infrastructura de reîncărcare a VE și sistemele de racordare, precum și în materie de cerințe privind consumul de electricitate și configurația seturilor de baterii. De asemenea, dat fiind comerțul masiv cu mașini (atât noi, cât și la mâna a doua) între Europa și restul lumii, UE ar trebui să participe activ și la eforturile de stabilire a unor standarde la nivel mondial în acest domeniu, pentru a asigura compatibilitatea tehnologiilor VE la scară globală.

3.3 Educația, formarea profesională și tehnică

3.3.1 Trecerea la o industrie a automobilelor dominată de VE va provoca schimbări ale modelelor de ocupare a forței de muncă din acest sector. Dacă se dorește menținerea producției și a locurilor de muncă în cadrul industriei europene a automobilelor, precum și menținerea unor rezultate bune la export, este esențial să se investească din timp în capacitatea de producție de VE din Europa și să se ia măsuri de formare și de recalificare legate de noile competențe de care va fi nevoie în

toate sectoarele industriale (design, producție, distribuție, vânzări, întreținere, gestionarea deșeurilor etc.).

3.3.2 CESE sprijină ferm propunerea Comisiei de a relansa Grupul la nivel înalt CARS 21, cu participarea și mai extinsă a părților interesate, pentru a aborda obstacolele care împiedică pătrunderea pe piață a noilor tehnologii. CESE recomandă ca acesta să includă un grup de lucru dedicat în mod specific aspectelor sociale și să se ia măsuri imediate pentru a dezvolta și a reorienta structurile de formare profesională și de învățământ din acest sector pentru a răspunde cerințelor care se prefigurează în materie de competențe, ca urmare a tehnologiei VE.

4. Transformarea în paralel a aprovizionării cu energie electrică și legătura cu decarbonizarea acesteia

4.1 Trecerea la VE va genera o creștere semnificativă a cererii de energie electrică - nu foarte mare la început, dar, în cele din urmă, substanțială. Dacă această cerere suplimentară ar fi satisfăcută prin construirea altor termocentrale de tip vechi, pe bază de cărbune, câștigul în materie de emisii de CO₂ ar fi inexistent. Emisiile de CO₂ s-ar deplasa, pur și simplu, de la automobile la termocentrale. De aceea, este foarte important ca extinderea utilizării automobilelor electrice să meargă în paralel cu utilizarea pe scară mai largă a energiei electrice cu emisii scăzute sau cu zero emisii de CO₂.

4.2 Programele de extindere a energiilor regenerabile trebuie accelerate în paralel cu creșterea cererii de energie electrică pentru automobilele electrice. Această cerință ar trebui să facă parte din următoarea revizuire a obiectivelor pentru extinderea energiilor regenerabile.

4.3 Începe să se contureze o complementaritate mai sofisticată între extinderea capacității totale a bateriilor necesare pentru vehiculele electrice și creșterea procentului energiei electrice care provine din surse regenerabile.

4.4 Una dintre problemele majore în privința extinderii surselor regenerabile este faptul că vântul, energia solară, mareele etc. au un caracter intermitent. Pentru a putea răspunde diferitelor fluctuații ale tipurilor de cerere de energie electrică, vor trebui probabil dezvoltate mijloacele de stocare a energiei. Bateriile vor trebui să se găsească la bordul automobilelor doar în scurta perioadă de timp în care automobilul se află în mișcare. În restul timpului, bateriile vor trebui reîncărcate, dar ar putea fi puse la dispoziție și ca surse de energie de rezervă, pentru a furniza rețelei resurse suplimentare în cazul în care resursele regenerabile nu sunt suficiente. Problemele tehnice și logistice pe care le presupune o astfel de complementaritate sunt extraordinar de mari. Cu toate acestea, pe măsură ce se dezvoltă o rețea inteligentă interconectată, această posibilitate va deveni mai ușor de pus în practică. CESE solicită Comisiei să finalizeze urgent studiile necesare și să se asigure că infrastructura de reîncărcare dezvoltată pentru VE este concepută în mod suficient de inteligent, încă de la început, pentru a permite această complementaritate în raport cu aprovizionarea cu energie din surse regenerabile.

4.5 Dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare și/sau înlocuire a bateriilor va necesita investiții majore. Dispozitivele de reîncărcare vor trebui să fie accesibile pe scară largă, de exemplu în parcuri, în locuințele consumatorilor, la locul de muncă, în unitățile de desfacere cu amănuntul, în atelierele mecanice auto, în alte locuri destinate întrunirilor publice și pe străzi. Sectorul public va trebui să stabilească un cadru de reglementare prin care să se garanteze posibilitatea unui profit rezonabil pentru cei care își asumă investițiile în infrastructură, și, în același timp, să se prevină practicarea unor prețuri exagerate. CESE recomandă Comisiei să inițieze urgent studii referitoare la cadrele de reglementare corespunzătoare, care să încurajeze investițiile necesare în materie de infrastructură. În acest context, Comitetul remarcă și sprijină concluziile Consiliului Competitivitate din 26 mai, care au solicitat dezvoltarea rapidă a unui standard european pentru vehiculele electrice, pentru a accelera utilizarea acestora pe scară mai largă.

5. Consumatorii și piața

5.1 Cetățenii europeni sunt din ce în ce mai conștienți că epoca în care ne puteam baza pe abundența petrolului ieftin se apropie de sfârșit. Ei își dau seama că petrolul devine din ce în ce mai greu de găsit și de extras, în multe părți ale lumii, și că există o concurență crescândă din partea economiilor emergente pentru resursele încă disponibile. În ciuda unui anumit scepticism, este din ce în ce mai evident, de asemenea, că emisiile de CO₂ trebuie reduse pentru a evita deteriorarea climatului și că sectorul transporturilor va trebui să contribuie, la rândul lui, la atingerea acestui obiectiv. Guvernele diferitelor state membre au continuat, în grade diferite, să întărească aceste mesaje prin taxarea produselor petroliere, prin diferențierea impozitării autovehiculelor, astfel încât să favorizeze vehiculele mai mici, cu emisii scăzute de CO₂, în raport cu cele cu un consum mare și, în unele cazuri, prin achiziționarea de autovehicule hibride și de prototipuri electrice pentru propriile parcuri auto.

5.2 Ca urmare a acestei conștientizări generalizate, în ultimii ani, piața a evoluat. Consumatorii și-au modificat preferințele în mod semnificativ, în favoarea autovehiculelor mai mici, cu emisii scăzute de CO₂, evitând din ce în ce mai mult modelele mai mari, cu emisii ridicate. A existat un anumit interes pentru hibridii care au apărut până acum pe piață, în special atunci când statele membre au încurajat cererea prin stimulente fiscale. Cu toate acestea, consumatorii tind în general să privească cu circumspecție inovațiile recente din acest sector și este probabil că va fi nevoie să li se ofere garanții și stimulente pentru a trece cu adevărat la următoarea generație de vehicule hibride reîncărcabile și de vehicule complet electrice, pe măsură ce acestea sunt introduse pe piață.

5.3 În mod similar, producătorii și industria petrolieră au dat dovadă de precauție față de potențialul trecerii la VE. Ei trebuie să fie conștienți de faptul că evoluția în această direcție este inevitabilă și că Uniunea Europeană este ferm hotărâtă la nivel politic să inițieze și să accelereze această tranziție, pentru a pune, la rândul lor, toate resursele și experiența de care dispun în slujba acestei schimbări și pentru a o prezenta consumatorilor într-o lumină favorabilă. UE și statele sale membre trebuie să prezinte extrem de clar industriilor de pe teritoriul lor faptul că este vorba despre o tranziție necesară și urgentă și să nu accepte ca solicitările formulate de unele dintre întreprin-

derile mai reticente să încetinească progresul general; singurul rezultat al unei astfel de măsuri ar fi că întreaga industrie ar fi depășită de companiile mai adaptabile din alte părți ale lumii, iar cota de piață și capacitatea de a influența evoluția standardelor la nivel global s-ar pierde în mod ireversibil.

5.4 Pentru a trece cu succes la următoarea etapă și pentru a consolida cererea și încrederea consumatorilor, există câteva cerințe din partea acestora, care pot fi redate prin următoarele aspecte principale - siguranță, fiabilitate, performanță și design, autonomie și flexibilitate, reîncărcare ușoară, preț de achiziție și cost de utilizare. (Există, de asemenea, anumite temeri referitoare la faptul că vehiculele electrice ar putea fi periculos de silențioase pe șosele - în acest caz, ar putea fi necesară impunerea unor niveluri minime de zgomot generat artificial, astfel încât pietonii și ceilalți participanți la trafic să poată fi avertizați sonor de prezența unui vehicul care se apropie).

5.5 Va fi foarte important ca VE să fie cel puțin la fel de sigure ca și autovehiculele convenționale (atât în condiții normale de conducere, cât și în caz de accident), nu numai din punctul de vedere al măsurătorilor statistice obiective, ci și din punct de vedere subiectiv. Sistemele de reîncărcare, în special orice dispozitiv de reîncărcare accesibil public, vor trebui și ele să fie concepute astfel încât să nu poată fi deteriorate sau utilizate în mod fraudulos. Aceste criterii se cer incluse în toate cerințele de reglementare privind siguranța care vor trebui să devină obligatorii pentru autovehiculele electrice.

5.6 VE trebuie să funcționeze în orice moment și în orice condiții atmosferice. Dacă bateriile se descarcă ușor sau dacă anumite condiții atmosferice reduc substanțial performanța sau autonomia, publicul va fi repede dezamăgit. Ar fi de dorit includerea în cadrul de reglementare a unor standarde privind durabilitatea și fiabilitatea.

5.7 Performanțele VE ar trebui să fie cel puțin echivalente cu cele ale unui autoturism familial de gamă medie, dat fiind că acestea sunt autovehiculele pe care majoritatea populației le cunoaște. În mod similar, este important ca designul și configurația VE să nu fie mai puțin atrăgătoare pentru public decât în cazul celor mai bune VCI. Toate aceste elemente reprezintă o provocare importantă pentru industria de profil și nu vor necesita acțiuni de reglementare, cu condiția ca industria să fie ea însăși motivată corespunzător (și, după caz, stimulată) să dorească să accelereze schimbarea.

5.8 Autonomia este indisolubil legată de sistemele de încărcare. În cazul în care încărcarea durează câteva ore într-un garaj sau la un punct de încărcare stradal, consumatorii vor dori, probabil, ca automobilul să ofere o autonomie considerabilă după fiecare reîncărcare. Chiar dacă majoritatea populației parcurge distanțe mici pe parcursul unei zile normale de lucru, este probabil că va vrea să poată parcurge distanțe mai lungi atunci când sunt necesare deplasări importante și să nu fie nevoită să irosească ore în șir pentru reîncărcare în cursul unor astfel de deplasări. Bateriile se vor descărca uneori în situații în care mașina nu se află la un punct de reîncărcare. Trebuie concepute mecanisme de reîncărcare pe marginea drumului în caz de urgență sau de înlocuire a bateriilor.

5.9 Se pare că încărcarea mai rapidă începe să devină posibilă din punct de vedere tehnic. Cu toate acestea, dacă durata încărcării nu poate fi redusă aproximativ până la intervalul de timp necesar umplerii unui rezervor de benzină, oamenii ocupați vor deveni nerăbdători. În opinia noastră, producătorii ar trebui să-și fixeze drept obiectiv creșterea autonomiei până la 300 km, cât mai rapid posibil, dacă doresc să-și asigure o cotă de piață suficientă. Eforturile în materie de cercetare și dezvoltare ar trebui să acorde o atenție primordială acestui obiectiv.

5.10 În situația în care nu se poate atinge o asemenea autonomie în următorii ani, CESE recomandă să se studieze atent completarea mecanismelor de reincărcare la priză cu posibilitatea înlocuirii rapide a întregului set de baterii, la un atelier mecanic auto (sau pe marginea drumului, în caz de urgență) în două sau trei minute. Informațiile de care dispune CESE arată că unele proiecte-test mai vechi se dezvoltă acum în acest sens. Pentru a facilita dezvoltarea infrastructurii destinate înlocuirii bateriilor în acest fel, CESE recomandă Comisiei să aibă în vedere, cât de curând, posibilitatea stabilirii unor standarde privind configurația și caracteristicile seturilor de baterii și modalitățile de a le demonta și de a le înlocui cu ușurință. De asemenea, înlocuirea bateriilor s-ar putea efectua mai ușor dacă ar exista posibilitatea închirierii setului de baterii de la o întreprindere specializată în operațiuni de înlocuire, în loc să se cumpere imediat un nou set. Un astfel de sistem ar diminua costul inițial al vehiculelor electrice; cu toate acestea, ar putea fi necesară stabilirea unui cadru de reglementare pentru a garanta menținerea unor prețuri echitabile și a unor condiții bune de funcționare de către întreprinderile care asigură aceste servicii.

5.11 În situațiile în care se va utiliza încărcarea la priză, este esențial ca aceasta să se poată face rapid, în cadrul unei rețele cât mai extinse de puncte de reincărcare. Pe lângă dispozitivele de la locuințele clienților, vor fi necesare puncte de reincărcare în toate parcurile auto (publice și private, de la locul de muncă, de lângă magazine etc.) și în toate parcurile stradale. Pentru ca acest program să fie ușor de gestionat, eforturile de introducere rapidă trebuie să se concentreze asupra unor zone geografice specifice. Ar putea fi utilă introducerea de sisteme-pilot în diferite locuri, inclusiv pe insule, în orașele mari și în regiunile lor limitrofe, în așezările urbane mai mici, în zonele rurale etc., astfel încât să se poată stabili care sunt cele mai inspirate forme de operare și de infrastructură de sprijin. Indiferent de locul desfășurării acestor experiențe-pilot privind VE, este esențial să se creeze încă de la început o rețea adecvată de dispozitive de reincărcare. Consumatorii vor deveni rapid ostili noilor tehnologii dacă nu vor simți că acestea se sprijină solid, încă din prima clipă, pe dispozitive de încărcare și de înlocuire a bateriilor disponibile pe scară largă.

5.12 Autoritățile locale și regionale vor avea de jucat un rol esențial în promovarea adoptării VE pe teritoriul lor. Ele ar putea contribui la identificarea locurilor adecvate pentru amplasarea dispozitivelor de reincărcare și de înlocuire a bateriilor. Ar putea acorda un statut preferențial VE pentru parcare sau pentru circulația pe benzi speciale. Ar putea juca un rol semnificativ făcând cunoscută tranziția la VE și încurajând-o.

Ar putea încuraja adoptarea VE și prin utilizarea lor pentru transportul persoanelor cu mobilitate redusă, pentru curățenia străzilor etc., dat fiind că multe deplasări de acest tip presupun distanțe reduse în cadrul unității administrativ-teritoriale respective.

5.13 Desigur, prețul de achiziție și costul de utilizare vor avea o importanță crucială. Trecerea de la benzina cu plumb la cea fără plumb în multe țări este un exemplu grăitor în acest sens. Inițial, consumatorii s-au opus acestei schimbări. Cu toate acestea, de îndată ce guvernele au recurs la o diferențiere fiscală pentru a favoriza benzina fără plumb, rezistența a dispărut și trecerea a avut loc simplu și rapid.

5.14 În mod similar, pentru încurajarea achiziționării de autovehicule electrice, va fi nevoie cel puțin de eliminarea oricărui avantaj la nivel de cost prezentat de autovehiculele pe benzină, prin regimuri corespunzătoare de impozitare diferențiată și, probabil, în primii ani, de favorizarea VE pentru impulsivitatea pieței. În principiu, VE ar trebui să aibă un cost de utilizare mai redus, datorită faptului că motorul electric este mult mai eficient. Desigur, însă, că multe lucruri vor depinde de structura tarifelor la electricitate și de posibilitatea de a integra reincărcarea bateriilor într-un sistem inteligent pentru echilibrarea sarcinii electrice, la un tarif preferențial. CESE solicită efectuarea din timp a studiilor econometrice cu privire la diversele variante posibile în acest sens. Dat fiind că trecerea la un VE reprezintă un pas major pentru consumator, s-ar putea să fie nevoie de o încurajare puternică, în special în primii ani ai tranziției (de exemplu printr-o diferență puternică de taxare la achiziție în favoarea VE în raport cu VCI).

5.15 Pe lângă stimulentele la nivel de preț, guvernele și autoritățile locale trebuie să examineze alte forme de stimulare care ar putea sprijini această tranziție, inclusiv atribuirea unor rute sau zone specifice și a unor locuri de parcare rezervate în primul rând pentru VE. În mod cert, VE vor polua mai puțin decât motoarele cu combustie internă, iar unele modele ar putea contribui și la desconggestionarea traficului (de exemplu, VE mai mici, destinate unor scopuri speciale).

5.16 Pe lângă acțiunile menite să asigure comercializarea VE la prețuri competitive, va fi important să se ia măsuri suplimentare, astfel încât consumatorii să estimeze mai bine amprenta de carbon asociată cu propriile decizii în materie de transport și măsura în care trecerea la VE le va îmbunătăți această amprentă.

5.17 Astfel de informații trebuie să se bazeze pe analiza impactului automobilelor personale și a altor modalități de transport de-a lungul unui ciclu de viață complet. Cu toate acestea, chiar și atunci când este avut în vedere un ciclu de viață complet, trecerea la un automobil electric va fi, probabil, una dintre puținele decizii importante pe care o persoană le poate lua pentru a-și reduce propria amprentă de carbon. Cetățenii au nevoie de informații exacte ca să poată evalua situația în mod corect.

5.18 Probabil că, la început, va fi mai ușor de pătruns pe unele segmente de piață decât pe altele. Având în vedere autonomia limitată și timpii de reîncărcare de la ora actuală, VE vor fi, cel puțin inițial, mai potrivite pentru deplasări de scurtă durată în mediul urban sau la nivel local, și mai puțin adaptate deplasărilor pe distanță mai lungă. În mod similar, dispozitivele de încărcare vor fi mai ușor de montat în case care dispun de garaj sau, cel puțin, de un loc de parcare privat pentru mașinile personale. De aceea, se preconizează ca eforturile de marketing să se concentreze inițial asupra gospodăriilor care au asemenea facilități și care ar putea avea în vedere achiziționarea unui automobil electric ca o a doua mașină (mai mică) pentru utilizare la nivel local, păstrând, în același timp, un VCI sau un hibrid mai mare pentru deplasările mai lungi și cu încărcături mai mari. Chiar și pentru astfel de utilizări, cercetările tind să arate că autonomia limitată și timpul lung de reîncărcare ar putea limita interesul inițial; în aceste condiții, pentru a evita cantonarea VE la câteva piețe de nișă de dimensiuni mici, va fi important să se stabilească încă din start o viziune pe termen lung a unei tranziții mai cuprinzătoare, prin care automobilul electric să devină o opțiune atractivă pentru toți utilizatorii, pentru orice tip de deplasări.

5.19 Programele de achiziții publice pot fi un instrument extrem de eficient pentru îmbunătățirea standardelor în anumite sectoare-cheie ale industriei. Sectorul public este un important cumpărător de automobile și de alte autovehicule, iar exemplul său poate avea o influență adițională asupra deciziilor de cumpărare ale celorlalți. De aceea, este important ca guvernele și alte organisme din sectorul public, inclusiv autoritățile regionale și locale din întreaga Europă, să se angajeze din timp că vor achiziționa automobile și alte vehicule electrice, astfel încât să dea un impuls inițial pieței pentru aceste vehicule și să aducă rapid volumele de producție la nivelul de masă critică din punct de vedere economic. Instituțiile Uniunii Europene ar putea arăta calea de urmat prin propriile decizii privind achizițiile și ar putea demara discuții și inițiative paneu-

ropene pentru promovarea adoptării rapide a automobilelor electrice. Mesajul ar putea fi difuzat și de către liderii politici sau de alte personalități de seamă, dacă aceștia s-ar număra printre cei dintâi utilizatori ai automobilelor electrice.

5.20 Se estimează că aproape 50 % dintre automobilele achiziționate în Europa sunt cumpărate în cadrul sistemelor administrate sau finanțate de companii pentru angajații lor. Ar fi de dorit ca întreprinderile să fie stimulate să acorde întâietate, în cadrul acestor sisteme, automobilelor cu emisii scăzute de CO₂ sau celor electrice, printr-o diferențiere fiscală corespunzătoare.

6. Alte autovehicule și forme de transport

6.1 În prezentul aviz, am avut în vedere, în primul rând, autovehiculul privat pentru transport de persoane și pașii pe care Europa trebuie să îi facă, încă din acest moment, pentru accelerarea tranziției spre folosirea automobilelor electrice în viitor. Acesta este rezultatul pozitiv cel mai ușor de obținut în materie de decarbonizare a transporturilor.

6.2 Dar, desigur, domeniul potențial de aplicare a electrificării nu se oprește aici. Responsabilii politici și industria trebuie să fie atenți la posibilitatea de a continua electrificarea în toată gama de transporturi de suprafață și de transporturi maritime, inclusiv a vehiculelor foarte mici pentru o singură persoană, a autovehiculele mai mari destinate serviciilor publice, a transportului feroviar, a tramvaielor și troleibuzelor și a întregului domeniu al transportului de marfă. Mai mult, dat fiind că electrificarea sistemului de transport continuă să se extindă, pot apărea noi modele de mobilitate, facilitare de diferitele caracteristici pe care le prezintă energia electrică, tehnologia bateriilor și sistemele inteligente de rețele și de gestionare a traficului. Și în acest caz, CESE încurajează Comisia și responsabilii politici să monitorizeze cu atenție cele mai bune idei care trebuie încurajate.

Bruxelles, 14 iulie 2010

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Mario SEPI