

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om større udbredelse af elektriske køretøjer

(sonderende udtalelse på anmodning af det belgiske formandskab)

(2011/C 44/08)

Ordfører: **Frederic Adrian OSBORN**

Det belgiske rådsformandskab besluttede den 9. februar 2010 under henvisning til EF-traktatens artikel 304 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

*Større udbredelse af elektriske køretøjer* (sonderende udtalelse).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, der vedtog sin udtalelse den 1. juni 2010.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 464. plenarforsamling den 14.-15. juli 2010, mødet den 14. juli 2010, følgende udtalelse med 155 stemmer for, 2 imod og 4 hverken for eller imod:

### 1. Resumé og anbefalinger

1.1 EØSU er stærk tilhænger af bestræbelser på en mere udbredt anvendelse af elektriske køretøjer og især elbiler i Europa. Dette haster både for at bidrage til en reduktion af transportsektorens udledninger af drivhusgasser og mindske Europas afhængighed af en stadig mindre sikker import af olie.

1.2 EØSU støtter alle de foranstaltninger, Kommissionen forslår i sin meddelelse for nylig om energieffektive og rene køretøjer. Det anbefaler også, at Den Europæiske Union og medlemsstaterne træffer en række yderligere foranstaltninger.

1.3 Rent teknologisk anbefaler EØSU en række prioriteter med hensyn til F&U, fremskyndelse af centrale standardiseringsprogrammer, udbygning af relevante kvalifikations- og uddannelsesprogrammer samt forvaltning og fremme af ændringerne i beskæftigelsesmønstret i automobilektoren og dermed forbundne sektorer.

1.4 EØSU understreger, at man kun kan nedbringe drivhusgasemissionerne med omstillingen til elektriske køretøjer, hvis elektriciteten til disse kommer fra kilder med lav eller ingen kulstofudledning. Derfor skal udbredelsen af elektriske køretøjer modsvares af en yderligere omstilling af elproduktionen i en mere kulstoffattig retning.

1.5 Udbredt anvendelse af elektriske køretøjer og den betydelige lagringskapacitet, som deres batterier til sammen vil repræsentere, kan spille en vigtig rolle i bestræbelserne på at optimere balancen mellem udbud og efterspørgsel i elforsyningsnettet, hvis der indføres intelligent teknologi i forvaltningen af nettet og i infrastrukturen til genopladning af elektriske køretøjer. EØSU konstaterer, at det ville være kompliceret at gennemføre, men anbefaler, at man ufortøvet iværksætter undersøgelser og projekter for at forsøge at gøre dette til en afgørende win-win-mulighed for både transport- og elforsyningssektoren.

1.6 Hurtig udbredelse af elektriske køretøjer inden for automobilektoren vil kræve en stor samordnet indsats af bilindustrien, af nye udbydere af genopladningsinfrastruktur, af den offentlige sektor som lovgiver, som normgiver, inspirator og pædagog – og af offentligheden som intelligente, engagerede, men krævende forbrugere af den nye teknologi. EØSU tilskynder Den Europæiske Union og medlemsstaterne til at iværksætte en stor kollektiv indsats for at fremme og støtte denne afgørende overgang med alle de midler, der er i deres magt, og til at sikre, at Europa ikke sækker bagud i forhold til den rivende udvikling i den udenlandske konkurrence inden for denne nøglesektor.

### 2. Generelle bemærkninger

2.1 CO<sub>2</sub>-emissionerne i transportsektoren som helhed stiger fortsat fra år til år til trods for en gradvis forbedring af effektivitetsnormerne inden for alle transportformer. Hvis transporten skal yde et passende bidrag til de CO<sub>2</sub>-reduktioner, som Europa har forpligtet sig til inden 2050, vil det ikke være tilstrækkeligt at basere sig på gradvise effektivitetsbesparelser inden for hver transportform.

2.2 Hvad angår vejtransport er der grundlæggende fysiske begrænsninger for, i hvilket omfang forbrændingsmotorens CO<sub>2</sub>-ydelse kan forbedres. På et vist tidspunkt vil yderligere forbedringer kræve en fundamental omlægning til nye energikilder med begrænset eller ingen kulstofudledninger.

2.3 Blandt de forskellige tænkelige muligheder synes en hurtig omstilling inden for privatektoren mest lovende ved, at man snarest muligt først går over til hybridbiler og dernæst til fuldt elektriske biler.

2.4 Der er flere grunde til at handle så hurtigt som muligt:

- Hvis man snarere før end senere nedbringer kulstofemissionerne, vil man opnå bedre resultater med hensyn til modvirkningen af klimaforandringerne og undgå dyre tilpasningsforanstaltninger i fremtiden.
- Der vil være betydelige startomkostninger for både den private sektor (bilproducenter, batterifabrikanter, leverandører af infrastruktur osv.) og for den offentlige sektor (F&U, infrastruktur, finansielle stimulanser osv.) i de tidlige faser af omstillingen, og jo hurtigere ændringen gennemføres des hurtigere vil investeringerne give et økonomisk afkast.
- Blandt forbrugerne er der en stigende interesse for køretøjer med lave eller ingen CO<sub>2</sub>-emissioner, hvilket kunne være en gylden mulighed for Europa og dets medlemsstater for fremstå som primus motor for, hvad der kunne blive en populær overgang, hvis den blev håndteret rigtigt og under forudsætning af, at de nye køretøjer kan måle sig med de traditionelle rivalers normer for sikkerhed, bekvemmelighed, ydeevne, pålidelighed, design og pris.
- Væsentlige konkurrenter (USA, Japan, Kina og andre) foretager allerede betydelige investeringer i elektriske køretøjer og kunne få et enormt forspring og konkurrencefordele, hvis Europa ikke reagerer lige så hurtigt.
- Hvis Europa hurtigt nok fremmer udviklingen af elektriske køretøjer i Europa tillige med de nødvendige ændringer i energiforsyningen og netværket kunne ekspansionen i disse sektorer være en afgørende drivkraft for den økonomiske vækst, jobskabelsen og eksportstigningen i Europa. Omvendt kunne det svække Europas økonomi betydeligt, hvis man sakkede bagud.

2.5 På denne baggrund bifalder EØSU Kommissionens, Rådets og medlemsstaternes ihærdige bestræbelser på at støtte og fremskynde overgangen til elkøretøjer. Det anbefaler, at EU's indsats fortsættes efter følgende tre hovedlinjer:

- yderligere støtte til den teknologiske omstilling ved hjælp af F&U, gennemførelsesprogrammer og uddannelse
- hjælp til den nødvendige parallelle udvikling af elektricitetssektoren herunder udbygningen af vedvarende energikilder, udvikling af net og infrastruktur samt standardisering af grænsefladen mellem elkøretøjer og elforsyningen.
- støtte til omstillingen af markedet med passende incitamenter for at sikre, at efterspørgslen holder trit med det ændrede udbud af køretøjer.

### 3. Støtte til den teknologiske omstilling

#### 3.1 Forskning og udvikling

3.1.1 Der skal gøres meget for at øge F&U-indsatsen hen imod 3 %-målet og i højere grad anvende programmerne til at støtte omlægningen i retning af en kulstoffattig økonomi. EØSU bifalder den betydning, der generelt tillægges en øget indsats på dette område i den nye 2020-strategi og den særlige vægt man lægger på overgangen til en grønnere økonomi herunder også overgangen til kulstoffattige og elektriske køretøjer. Der skal især satses på:

- yderligere forbedring af batteriteknologien, således at man øger elkøretøjernes aktionsradius og gør de valgte systemer mere robuste og modstandsdygtige under alle vejr- og kørselsforhold.
- alternative metoder til forvaltning af genopladningen for at optimere de metoder, man i sidste ende vælger af standardisere.
- måder, hvorpå man kan kombinere den udvidede anvendelse af elektriske køretøjer med øget udbredelse af vedvarende eller kulstoffattige elforsyningskilder.
- måder at anvende intelligent måleteknikker på og et tilpasset elsystem, således at batterier kan genoplades på de optimale tidspunkter for belastningen af elnettet.
- den globale forsyning med materialer, som en massiv udbredelse af batterier vil kræve, især litium og sjældne jordmetaller, og ethvert skridt der kunne tages til enten at øge eller sikre forsyningskilderne eller erstatte disse med andre mere almindeligt tilgængelige materialer.
- foranstaltninger der skal træffes for fra starten at fremme maksimal genbrug af materialer fra udtjente køretøjer og gamle batterier.

3.1.2 Demonstrationsprojekter og andre gennemførelsesprogrammer bør tillægges særlig opmærksomhed. Erfaringerne fra energiteknologiplatformene må udvides og udvikles til proaktive programmer for indførelsen af hybridbiler og fuldt elektriske biler, der kan oplades via stikkontakten, samt den infrastruktur, de kræver. Demonstrationsprojekter i byer og regioner, der ønsker at spille en førerrolle (er allerede påbegyndt i visse europæiske byer og regioner), skal støttes aktivt med passende incitamenter. CIVITAS-programmet skal udvides.

3.1.3 EØSU er bekymret over, at den nuværende batteriteknologi er stærkt afhængig af materialer (litium og sjældne jordmetaller), der for øjeblikket produceres hovedsagelig eller udelukkende i Kina. Det opfordrer til ufortøvet at iværksætte forskning og geologiske undersøgelser for at identificere alternative kilder til tilvejebringelse af sådanne materialer og til at fremme genanvendelse af dem, hvor det er muligt.

### 3.2 Normfastsættelse

3.2.1 Lovgivningsnormer for minimumskrav til produkters og tjenesteydelsers energieffektivitet spiller en afgørende rolle. EU har allerede fastlagt normer for CO<sub>2</sub>-emissioner for biler, med fastsatte tidsfrister for yderligere forbedringer, der bliver påkrævet i fremtiden. Men disse programmer mangler fortsat at blive udbygget og at opstille mere ambitiøse kort- og langsigtede mål.

3.2.2 De nuværende emissionsgrænser for 2015 giver en superkredit for lavemissionsbiler eller elbiler. Dette er et betydeligt incitament for europæiske producenter til at fremskynde udviklingen og udbredelsen af den første generation af fuldt elektriske biler. Men samtidig mindsker det incitamentet til at søge yderligere forbedringer af de resterende biler, der drives af fossile brændstoffer. Ved den næste revision kunne der måske fastsættes et specifikt mål for udbygningen af antallet af eldrevne biler, samtidig med, at fabrikkerne også skulle forpligtes til fortsat at forbedre CO<sub>2</sub>-emissionsniveauet i deres benzin- og dieselmotorer, som uundgåeligt fortsat vil udgøre en væsentlig del af vognparken de næste 20 år.

3.2.3 Det er vigtigt at fastholde et pres på den europæiske industri for fortsat at være blandt de ledende i verden inden for elkøretøjer, så de kan opretholde en stærk konkurrencemæssig position, når hele verdensmarkedet bevæger sig i denne retning. Der er hård konkurrence mellem aktørerne inden for bilindustrien, batteriindustrien og energiforsyningsindustrien om at udvikle de bedste teknologier til de bedste priser. Denne konkurrence er i sig selv en væsentlig drivkraft for innovation og bør ikke hæmmes.

3.2.4 På den anden side vil der være et klart behov for, at EU fremmer en vis standardisering i en tidlig fase for at garantere sikkerhed, pålidelighed og kompatibilitet især med hensyn til infrastrukturen bag opladningen af elkøretøjer og tilslutningsarrangementerne samt også til batteriers formgivning og kapacitet. Da der også foregår en omfattende handel med biler (nye og brugte) mellem Europa og resten af verden, bør EU desuden deltage aktivt i arbejdet med at etablere globale standarder på området for at sikre, at teknologien for elkøretøjer er kompatibel på verdensplan.

### 3.3 Uddannelse, faglig og teknisk skoling

3.3.1 Omstillingen til en bilindustri domineret af elkøretøjer vil resultere i en ændring af beskæftigelsesmønstrene inden for industrien. Hvis produktion og arbejdspladser skal bevares i den europæiske bilindustri og en stærk eksportorientering fastholdes, er det væsentligt, at der hurtigt investeres i den europæiske kapacitet til elbilproduktion, og at man tager initiativ til den nødvendige oplæring i nye færdigheder og omskoling, som der

vil være behov for inden for alle sektorer af industrien (design, produktion, distribution, salg, vedligeholdelse, bortskaffelse osv.).

3.3.2 EØSU støtter kraftigt Kommissionens forslag om at genlancere højniveaugruppen CARS 21 med inddragelse af yderligere interessenter for at tackle hindringerne for markedsudbredelsen af de nye teknologier. EØSU anbefaler, at dette indbefatter en særlig arbejdsgruppe for sociale spørgsmål, og at der straks tages skridt til at udvikle og omlægge uddannelsen og uddannelsesstrukturen for sektoren for at opfylde nye krav til færdigheder som følge af elbilteknologien.

### 4. Omlægning af elektricitetsforsyningen sideløbende med sænkningen af kulstofindholdet i elektricitetsforsyningen

4.1 Overgangen til elektriske køretøjer vil afføde en betydelig ekstra efterspørgsel efter elektricitet – ikke særlig stor i starten, men betydelig på lang sigt. Hvis svaret på denne yderligere efterspørgsel efter elektricitet var bygningen af ekstra gammeldags kulfyrede kraftværker, ville der ikke være nogen særlig gevinst i form af CO<sub>2</sub>-produktion. Emissionerne ville simpelthen være blevet flyttet fra biler til kraftværker. Det er derfor afgørende, at ekspansionen i elkøretøjer sker side om side med ekspansionen i en kulstoffattig eller kulstoffri energiforsyning.

4.2 Programmerne for udbygning af vedvarende energi skal fremskyndes i takt med den øgede efterspørgsel efter elektricitet til elkøretøjer. Dette krav bør indgå i den næste revision af målene for udbygningen af den vedvarende energi.

4.3 En mere sofistikeret komplementaritet mellem udvidelsen af den samlede batterikapacitet, der er nødvendig for elkøretøjer og væksten i andelen af el produceret fra vedvarende energikilder er ved at se dagens lys.

4.4 Et stort problem for udvidelsen af de vedvarende energikilder er uregelmæssigheden i forsyningen med bl.a. vind-, sol- og tidevandsenergi. For at imødegå den svingende efterspørgsel efter elektricitet vil det sandsynligvis være nødvendigt med flere muligheder for at lagre energi. Der vil kun være brug for batterierne i bilerne i de begrænsede perioder, hvor folk faktisk kører. I den mellemliggende tid skal de oplades, men kan eventuelt også tjene som energireserve, der kan give ekstra strøm til nettet, når forsyningen med vedvarende energi er utilstrækkelig. De tekniske og logistiske problemer i forbindelse med afstemningen af udbud og efterspørgsel er enorme. Men efterhånden som et intelligent sammenkoblet net udvikles, vil denne mulighed blive mere realistisk. EØSU tilskynder Kommissionen til hurtigt at sætte de nødvendige studier i gang og sikre, at den opladningsinfrastruktur, der udvikles til elbiler, gøres tilstrækkelig intelligent fra starten for at muliggøre, at komplementariteten med den vedvarende energiforsyning opnås.

4.5 Udviklingen af infrastruktur til opladning og/eller udskiftning af batterier vil kræve store investeringer. Opladningsfaciliteter skal være alment tilgængelige f.eks. på parkeringsområder, i folks bolig, på arbejdspladserne, ved butikker, på værksteder, på andre offentlige mødesteder og på gaderne. Den offentlige sektor skal imidlertid fastlægge den nødvendige lovgivningsramme for at sikre, at de virksomheder, der foretager infrastrukturinvesteringerne, kan opnå et rimeligt afkast samtidig med, at man undgår alt for høje priser. EØSU anbefaler, at Kommissionen uopsætteligt iværksætter undersøgelser af, hvilke lovgivningsrammer der kan tilskynde til de nødvendige infrastrukturinvesteringer. I den forbindelse noterer det sig og støtter Rådets konklusioner (konkurrence) den 26. maj, hvori man opfordrede til en hurtig udvikling af en europæisk standard for elektriske køretøjer for at fremskynde deres udbredelse.

## 5. Forbrugerne og markedet

5.1 Den europæiske offentlighed er stadig mere bevidst om, at det er ved at være slut på den tid, hvor man kan basere sig på, at billig olie er almindeligt tilgængelig. Man erkender, at i mange dele af verden bliver søgningen efter og udvindingen af olie vanskeligere og at konkurrencen fra vækstøkonomierne om det, der er til rådighed, bliver større. På trods af en vis skepsis er der også en voksende bevidsthed om, at CO<sub>2</sub>-udledningerne skal reduceres for at undgå skadelige klimaændringer, og at transportsektoren skal spille sin rolle i disse bestræbelser. De forskellige medlemsstaters regeringer har i varierende omfang yderligere underbygget dette budskab med en beskatning af olieprodukter og differentierede afgifter på køretøjer for at fremme mindre biler med lavere CO<sub>2</sub>-udledninger frem for benzinslugere og ved at købe hybrider og prototyper af elbiler til deres egne bilparker.

5.2 Denne generelle erkendelse har affødt en vis udvikling på markedet i de seneste år. Forbrugernes præferencer har flyttet sig markant fra de større modeller med høje CO<sub>2</sub>-udledninger til mindre, mere miljøvenlige køretøjer. Der har været en vis efterspørgsel efter de hybridmodeller, der hidtil er blevet indført, især hvor medlemsstaterne har tilskyndet dette med skattemæssige incitamenter. Generelt udviser forbrugerne dog forsigtighed over for innovationer inden for denne sektor, og der vil sandsynligvis være behov for en vis overtalelse og tilskyndelser for at få forbrugerne til at tage afgørende skridt i retning af den næste generation af kontaktopladelige hybridmodeller og fuldt elektriske biler, efterhånden som de kommer på markedet.

5.3 Producenterne og olieindustrien har ligeledes vist sig tilbageholdende over for mulighederne i et skift til elbiler. De skal overbevises om det uundgåelige i at bevæge sig i denne retning og om Den Europæiske Unions politiske vilje til at lede og fremskynde denne overgang for at lægge den fulde vægt af deres ressourcer og ekspertise bag omstillingen og sælge den til forbrugerne. EU og dets medlemsstater skal gøre det krystalklart for deres industrier, at denne omstilling er nødvendig og hastende, og ikke tillade, at visse mere fodslæbende branchers krav om særlige hensyn kan bremse det generelle fremskridt,

hvilket kun kunne resultere i, at industrien som helhed overhales af mere progressive virksomheder i andre dele af verden med et permanent tab af markedsandele og indflydelse på udviklingen af normer på verdensplan.

5.4 For med held at komme videre til næste fase og sikre forbrugernes tillid og efterspørgsel, skal flere krav fra forbrugersiden opfyldes. Disse kan opsummeres som følger: sikkerhed, pålidelighed, ydeevne og design, aktionsradius og fleksibilitet, opladningsmuligheder, købspris og vedligeholdelsesudgifter. (Man frygter også, at elbiler kan være faretruende stille på vejene - hvis det er tilfældet, kan det være nødvendigt at kræve et minimum af kunstig støj tilføjet for at give fodgængere og andre trafikanter en hørlig advarsel om, at et køretøj nærmer sig).

5.5 Det vil være afgørende, at elbiler er mindst lige så sikre som konventionelle biler (under normal kørsel og i tilfælde af ulykke) både i objektive statistiske målinger og i folks opfattelse. Opladningsanordninger, især offentligt tilgængelige genopladningsfaciliteter, skal også være sikret mod manipulation og svindel. Disse kriterier skal indgå i alle lovmæssige sikkerhedskrav til elbiler.

5.6 Elbiler skal være pålidelige til alle tider og under alle vejrforhold. Hvis batterier let bliver flade, eller hvis visse vejrforhold mindsker ydeevnen eller rækkevidden betydeligt, bliver offentligheden let desillusioneret. Man burde indarbejde normer for holdbarhed og pålidelighed i lovgivningsrammerne.

5.7 Elbilernes ydeevne bør i det mindste matche familiebilene i mellemklassen, da det er den slags biler, de fleste er fortrolige med. Ligeledes vil det være vigtigt, at elbilernes design og konfiguration ikke er mindre attraktiv end de bedste biler med forbrændingsmotor. Dette er naturligvis en udfordring for industrien og kræver ikke lovindgreb under forudsætning af, at industrien selv er ordentlig motiveret (og om nødvendigt tilskyndet) til at fremskynde forandringen.

5.8 Aktionsradius er tæt forbundet med opladningsarrangementerne. Hvis opladningen kræver flere timer i en garage eller ved et opladningspunkt på gaden, vil forbrugerne sandsynligvis kræve en betydelig rækkevidde med hver opladning. Det kan godt være, at de fleste mennesker kun tilbagelægger beskedne afstande i løbet af en normal arbejdsdag - men de ønsker større rækkevidde, når de skal rejse længere væk - og vil nødtigt blive holdt tilbage i timevis for at genoplade under sådanne rejser. Batterier kan undertiden være opbrugt, inden en bil er ved et opladningspunkt. Der skal udvikles opladningsmuligheder langs vejene i nødsituationer eller batteriudskiftningsordninger.

5.9 Hurtigere opladning synes at blive en teknisk mulighed. Men med mindre tiden reduceres til nogenlunde den tid, det tager at fylde en tank med benzin, vil travle mennesker blive utålmodige. Efter vores opfattelse bør producenterne søge hurtigst muligt at øge den potentielle rækkevidde til 300 km, hvis de ønsker at sikre sig et betydeligt marked. F&U-indsatsen bør specielt fokusere på dette mål.

5.10 Hvis man ikke inden for en årrække vil kunne nå en sådan aktionsradius, anbefaler EØSU, at man koncentrerer sig om, at opladningsarrangementer via stikkontakt suppleres med faciliteter til udskiftning på to til tre minutter af hele batterienheder på et anerkendt værksted (eller i nødstilfælde ved vejkanten). EØSU forstår, at visse tidlige forsøgsprojekter udvikles på dette grundlag. For at fremme udviklingen af den nødvendige infrastruktur til batteriskift på denne måde anbefaler EØSU, at Kommissionen på et tidligt tidspunkt overvejer muligheden for at opnå en hurtig standardisering af batteripakkernes konfiguration og karakteristika, og hvordan de kan fjernes og erstattes bekvemt. Batteriskift ville også være lettere, hvis batteripakken ikke blev købt, men leaset hos en servicevirksomhed, der håndterer omskiftningen. En sådan løsning ville sænke anskaffelsesprisen på elbiler, men det kan være nødvendigt at etablere en lovgivningsramme for at sikre, at servicevirksomhederne opretholder rimelige priser og gode driftsnormer.

5.11 Skal opladning via stikkontakt anvendes, vil det være vigtigt, at der hurtigt etableres et omfattende netværk af opladningspunkter. Ud over faciliteter ved folks bolig vil der være behov for opladningspunkter på parkeringspladser (offentlige og private, arbejdspladser, butikker osv.) og parkeringsbåse på gaden. For at gøre dette til et overkommeligt program bør man i en introduktionsfase måske koncentrere sig om specifikke geografiske områder. Det kunne være nyttigt at gennemføre pilotprojekter under forskellige forhold herunder på øer, i storbyer og deres regionale opland, i mindre byområder, i landdistrikter osv. for at fastslå, hvad de afgørende betingelser for drift- og infrastruktursupport er. Hvor elkøretøjer indføres som noget banebrydende, er det væsentligt, at der fra starten etableres et passende netværk af opladningsfaciliteter. Forbrugere vil hurtigt vende den nye teknologi ryggen, hvis de føler, at den ikke fra starten af er godt underbygget af let tilgængelige opladningsfaciliteter og muligheder for batteriskift.

5.12 Der tilkommer kommunale, lokale og regionale myndigheder en væsentlig rolle, når udbredelsen af elkøretøjer skal fremmes i deres område. De kan hjælpe med at udpege egnede lokaliteter til faciliteter for genopladning og batteriskift. De kunne give elbiler en særstilling på parkeringsområder eller i reserverede vejbaner. De kunne spille en signifikant rolle ved at gøre reklame for og tilskynde overgangen til elbiler. De kunne også anvende elkøretøjer til transport af personer med mobili-

tetsproblemer, til gadefejning mv., da sådanne ture normalt foregår over korte afstande inden for deres myndighedsområde.

5.13 Prisen ved anskaffelse og i brug vil naturligvis være afgørende. Overgangen fra blyholdig til blyfri benzin i mange lande er et stærkt eksempel. Igennem nogen tid modsatte forbrugerne sig denne ændring. Men så snart regeringerne lagde mindre afgift på blyfri benzin, forsvandt modstanden og ændringen foregik hurtigt.

5.14 For at fremme udbredelsen af elbiler vil det ligeledes være nødvendigt i det mindste at fjerne enhver prisfordel ved benzinbiler ved hjælp af passende differentierede skatteordninger og sandsynligvis begunstige elbiler i de første år for at sætte skub i markedet. I princippet bør elbiler være billigere i drift på grund af elmotorens langt større effektivitet. Men selvfølgelig vil meget afhænge af strukturen i elpriserne, og om opladningen af batterier kan integreres i et smart system for kapacitetsudligning til favorabelt. EØSU tilskynder til, at der gennemføres tidlige økonomiske undersøgelser af de forskellige muligheder her. Da skiftet til en elbil er et stort skridt for en forbruger, kan det være nødvendigt med stærke incitamenter især i de første år af overgangsperioden (f.eks. ved en større forskel i anskaffelsesprisen på elbiler i forhold til biler med forbrændingsmotor).

5.15 Ud over prisincitamentene skal regeringer og lokale myndigheder undersøge andre former for incitamenter, der kunne lette overgangen, herunder specifikt afmærkede ruter og områder og specielle parkeringsfaciliteter til elbiler. Elbiler vil klart være mindre forurenende end forbrændingsmotorer, og visse versioner kan også være med til at mindske trafikbelastningen (f.eks. mindre elbiler til særlige formål).

5.16 Man skal ikke blot sikre sig, at elbiler kan markedsføres til konkurrencedygtige priser, men det vil også være vigtigt at træffe yderligere foranstaltninger til at forbedre forbrugernes forståelse af miljøpåvirkningen af deres transportbeslutning, og i hvilken grad de vil mindske denne ved at skifte til elkøretøjer.

5.17 Sådanne oplysninger bør være baseret på konsekvenserne af deres bilers og andre transportformers fulde livscyklus. Men selv når hele livscyklusen tages i betragtning, forekommer det sandsynligt, at skiftet til en elbil vil være en af de største enkeltstående beslutninger, som en person vil være i stand til at træffe for at mindske sit CO<sub>2</sub>-aftryk. De har brug for de rette oplysninger for at kunne vurdere dette præcist.

5.18 Visse sektorer af markedet vil sandsynligvis være nemmere at komme ind på i første omgang end andre. På grund af de aktuelle begrænsninger i rækkevidde og opladningstider vil elbiler i det mindste i første omgang være mere egnet til korte byture eller rejser lokalt og mindre egnet til længere ture. Tilsvarende vil det være lettere at etablere stik i boliger, der har garage eller i det mindste private parkeringspladser til deres biler. I de indledende markedsføringsbestræbelser kunne det derfor forventes, at man fokuserer på husstande med sådanne faciliteter, og som måtte overveje at købe en elbil som et (mindre) køretøj nr. to til destinationer i omegnen, samtidig med at man fastholder en større bil med forbrændingsmotor eller en hybridbil til længere rejser med større last. Selv til denne brug synes det at fremgå af den indledende forskning, at det er den begrænsede rækkevidde og opladningstiden, der står i vejen for den oprindelige accept hos forbrugerne. For at forhindre at elbilers anvendelse begrænses til få nichemarkeder er det fra starten vigtigt at have en mere langsigtet vision om en mere komplet overgang, der vil gøre elektriske køretøjer til et attraktivt alternativ for alle brugere til alle ture.

5.19 Offentlige indkøbsprogrammer kan være et yderst effektivt redskab til at fremme bedre standarder inden for centrale industrisektorer. Den offentlige sektor er en væsentlig indkøber af biler og andre køretøjer, og det eksempel, som den offentlige sektor sætter, kan have yderligere indflydelse på andres købsbeslutninger. Det er derfor vigtigt, at regeringer og andre offentlige organer herunder regionale og lokale myndigheder i hele Europa tidligt forpligter sig til at købe elbiler og andre elektriske køretøjer, således at der tidligt sættes skub i markedet for disse køretøjer og produktionsmængden hurtigt bringes op den kritiske masse for rentabel produktion. EU's institutioner kunne gå forrest i denne proces via deres egne købsbeslutninger og kunne indlede EU-dækkende debatter og

initiativer for at fremme tidlig ibrugtagning af elektriske køretøjer. Politiske ledere og andre fremtrædende offentlige personer kunne sprede budskabet ved tidligt selv at gøre brug af disse køretøjer.

5.20 Det anslås, at næsten halvdelen af de solgte biler i Europa er anskaffet af virksomheder som firmabiler til deres ansatte. Det ville være ønskeligt at tilskynde virksomheder til, at de i deres ordninger begunstiger kulstoffattige eller fuldt elektriske biler gennem passende beskatningsmæssige incitamenter.

## 6. Andre køretøjer og transportformer

6.1 I denne udtalelse har vi primært koncentreret os om private personbiler og de skridt, Europa skal træffe nu for at fremskynde overgangen til brug af elbiler i fremtiden. Det er den lettest tilgængelige fremgangsmåde i forbindelse med »afkarboniseringen« af transportsektoren.

6.2 Men selvfølgelig slutter mulighederne for elektrificering ikke her. Politikerne og erhvervslivet skal være bevidste om mulighederne for yderligere elektrificering inden for hele rækken af transportformer til lands og til søs, herunder meget små enkeltpersonbiler, større offentlige transportkøretøjer, tog, sporvogne og trolleybusser og hele fragtområdet. Efterhånden som elektrificeringen af transportsystemet breder sig, kan der endvidere opstå yderligere nye mobilitetsmønstre, som fremmes af elkraftens forskellige karakteristika, batteriteknologien og intelligente net- og trafikstyringssystemer. Også her opfordrer EØSU Kommissionen og de politiske beslutningstagere til at være på udkig efter og opmærksomme på de bedste ideer, der skal tilskyndes.

Bruxelles, den 14. juli 2010

Mario SEPI  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg