

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Elektrisõidukite laiaulatusliku kasutamise suunas”

(ettevalmistav arvamus eesistujariigi Belgia taotlusel)

(2011/C 44/08)

Raportöör: **Frederic Adrian OSBORN**

ELi eesistujariik Belgia otsustas 9. veebruaril 2010 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Elektrisõidukite laiaulatusliku kasutamise suunas” (ettevalmistav arvamus).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 1. juunil 2010.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 464. istungjärgul 14.–15. juuli 2010 (14. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 155, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 4.

1. Kokkuvõte ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab jõuliselt Euroopa Liidus võetavaid meetmeid elektrisõidukite, eelkõige elektriautode laiaulatusliku kasutamise suunas. Tegemist on kiireloomulise küsimusega, mis kujutaks endast panust nii transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkoguste kahandamisse kui ka Euroopa sõltuvuse vähendamisse üha ebakindlamast naftaimporidist.

1.2 Komitee toetab kõiki komisjoni hiljutises keskkonnasõbralikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlevas teatises väljapakutud meetmeid. Samuti soovib komitee Euroopa Liidul ja liikmesriikidel võtta mitmeid täiendavaid meetmeid.

1.3 Tehnoloogilise poole pealt annab komitee soovitusi mitmete prioriteetide kohta teadus- ja arendustegevuseks, oluliste standardimisprogrammide kiirendamiseks, asjaomaste oskuste arendamise ja koolitusprogrammide laiendamiseks ning muutuste haldamiseks ja leevendamiseks autotööstussektori ja sellega seotud sektorite tööhõivemudelites.

1.4 Komitee rõhutab, et elektrisõidukitele üleminekuga saavutatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine ainult juhul, kui sõiduki jaoks saadakse elektrit vähese süsinikdioksiidiheitega või süsinikdioksiidivabadest allikatest. Seetõttu peab üleminek elektrisõidukitele toimuma paralleelselt üleminekuga vähese süsinikdioksiidiheitega elektrienergia tootmisele.

1.5 Elektrisõidukite laialdane kasutus ja nende akude märkimisväärne kollektiivne elektrimahutavus võivad oluliselt aidata optimeerida pakkumise ja nõudluse tasakaalu elektrivarustusüsteemis, kui võrgu haldamisel ja elektrisõidukite laadimisjaamade infrastruktuuris võetakse kasutusele arukas tehnoloogia. Komitee märgib, et seda on küll keeruline korraldada, kuid soovib algatada kiireloomulisi uuringuid ja projekte, et püüda muuta see võimalus suurt kasu toovaks nii transpordisektorile kui ka elektrivarustussektorile.

1.6 Kiire üleminek elektrisõidukitele autotööstussektoris nõuab suuri kooskõlastatud jõupingutusi autotööstuselt, laadimisjaamade infrastruktuuri uutelt pakkujatelt, avalikult sektorilt kui reguleerijalt, standardite kehtestajalt, stiimulite pakkujalt ja koolitajalt – ning üldsuselt kui uue tehnoloogia arukalt ja huvitundvalt, kuid nõudlikult tarbijaskonnalt. Komitee kutsub Euroopa Liitu ja liikmesriike üles tegema suuri ühiseid jõupingutusi selle äärmiselt olulise ülemineku edendamiseks ja toetamiseks kõigi nende kasutuses olevate vahenditega ning tagama, et Euroopa ei jääks selles olulises sektoris kiirelt arenevas välises konkurentsist teistest maha.

2. Üldised märkused

2.1 Transpordisektor tervikuna näitab jätkuvalt märke sellest, et CO₂ heitkogused suurenevad aasta-aastalt hoolimata üha parematest tõhususnormidest kõikidele transpordiliikidele. Kui transpordisektor soovib anda piisava panuse süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamisse 2050. aastaks, milleks Euroopa Liit on võtnud endale kohustuse, ei piisa sellest, et jäädakse lootma täiendavale tõhususest saadavale kokkuhoiule iga transpordiliigi puhul.

2.2 Maanteetranspordis on sise põlemismootori süsinikdioksiidiheite vähendamisel teatud põhimõttelised füüsikalised piirid. Teatud punktis nõuavad täiendavad parandused põhjanevat üleminekut uutele energiaallikatele, millega ei kaasne süsinikdioksiidiheidet või mille puhul see on väiksem.

2.3 Selle saavutamiseks on mitmeid eri võimalusi, millest kõige paljulubavam paistab olevat võimalikult kiire üleminek sõiduautode sektoris hübriidautodele ja seejärel elektrisõidukitele.

2.4 Kiirustamiseks on mitmeid põhjuseid.

- Süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamine pigem varem kui hiljem annab paremaid tulemusi kliimamuutuste leevendamisel ja kulukate kohanemismeetmete vältimisel tulevikus.
- See toob ülemineku esimestes etappides kaasa märkimisväärsed esialgsed kulud nii erasektorile (autotootjad, akude tootjad, infrastruktuuri pakkujad jne) kui ka avalikule sektorile (teadus- ja arendustegevus, infrastruktuur, maksusoodustused jne) ning mida kiiremini muutus toimub, seda kiiremini hakkavad investeeringud tooma majanduslikku kasu.
- Tarbijad tunnevad järjest suuremat huvi sõidukite vastu, millega ei kaasne süsinikdioksiidideid või mille puhul see on väiksem. See oleks ELi ja liikmesriikide jaoks suurepärane võimalus olla (õigesti tegutsemise korral) populaarse ülemineku eestvedaja eeldusel, et uued sõidukid vastavad samadele turva-, mugavus-, kasutus-, usaldus- ja projekteerimismääradele ning on samas hinnaklassis kui nende traditsioonilised rivaalid.
- Peamised konkurendid (USA, Jaapan, Hiina jt) teevad elektrisõidukite valdkonnas juba suuri investeeringuid ning võivad saavutada tohutu edumaa ja konkurentsieelise, kui Euroopa ei tegutse sama kiiresti.
- Kui Euroopa Liit tegutseb piisavalt kiiresti, et edendada elektrisõidukite arengut Euroopas koos sellega seotud muutustega energiavarustuses ja võrgusüsteemides, oleks kõnealuste sektorite laienemine oluline majanduskasvu, töökohtade loomise ja ekspordi kasvu mootor. Üleminekuga viivitamine seevastu nõrgendaks oluliselt Euroopa Liidu majandust.

2.5 Sellest tulenevalt tervitab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjoni, nõukogu ja liikmesriikide praegust intensiivset tegutsemist elektrisõidukitele ülemineku toetamiseks ja kiirendamiseks ning soovib võtta täiendavaid Euroopa tasandi meetmeid kolmes peamises valdkonnas:

- täiendav toetus tehnoloogilisele üleminekule teadus- ja arendustegevuse, kasutuselevõtu programmide, hariduse ja koolituse kaudu;
- toetus energeetikasektori paralleelsele arendamisele, mis on hädavajalik, sh taastuvenergia, võrgu ja infrastruktuuri arendamisele ning elektrisõidukite ja elektrivarustuse vahelise liidese standardimisele;
- toetus turu ümberkujundamisele asjakohaste stiimulitega tagamaks, et nõudlus vastab muutustele sõidukite pakku-mises.

3. Toetus tehnoloogilisele üleminekule

3.1 Teadus- ja arendustegevus

3.1.1 Vaja on suuri jõupingutusi, et liikuda teadus- ja arendustegevuses 3 % sihi suunas ja pühendada rohkem programme

üleminekule vähese süsinikdioksiidideitega majandusele. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee väljendab heameelt selle üle, et teadus- ja arendustegevuse valdkonna suurematele jõupingutustele omistatakse uues 2020. aasta strateegias oluline roll ning eriliselt oluliseks peetakse toetust keskkonnahoidlikumale majandusele üleminekule, sh üleminekule vähese süsinikdioksiidideitega või elektrisõidukitele. Erilist tähelepanu tuleb pöörata järgmistele valdkondadele:

- akutehnoloogia edasine areng elektrisõidukite sõidukauguse suurendamiseks ning süsteemide tugevuse ja vastupidavuse parandamiseks mis tahes ilmastiku- ja sõidutingimustes;
- alternatiivsed laadimise haldamise meetodid optimeerimaks meetodeid, mis lõpuks valitakse standardimiseks;
- viisid elektrisõidukite leviku laiendamise sidumiseks taastuvate või väiksema süsinikdioksiidideitega elektritarneallikate leviku laiendamisega;
- viisid arukate mõteseadmete ja sellise ümberkujundatud võrgu kasutamiseks, mis võimaldaks laadida akusid tasakaalustatud elektrikasutuse seisukohast parimal võimalikul ajal;
- ülemaailmne varustus materjalidega, mida on vaja akude ulatusliku nõudluse puhul, eelkõige liitiumi ja haruldaste maavaradega, ning võimalikud meetmed, mida tuleks võtta tarneallikate suurendamiseks või kindlustamiseks või nende asendamiseks muude laialdasemalt kättesaadavate materjalidega;
- meetmed, mida tuleks võtta juba alguses, et edendada läbi-kulunud sõidukite ja akude materjalide võimalikult laialdast taaskasutust.

3.1.2 Erilist tähelepanu tuleb pöörata näidisprojektidele ja teistele kasutuselevõtu programmidele. Energia tehnoloogiaplatvormide kogemusi tuleb laiendada ning nende põhjal välja töötada proaktiivsed kasutuselevõtu programmid laetavate hübriidsõidukite, täielikult elektriliste autode ja vajaliku infrastruktuuri kasutuselevõtuks. Linnades ja piirkondades, mis on valmis ellu viima katseprojekte (mis on mõnes Euroopa linnas ja piirkonnas juba alanud), tuleb näidisprojekte aktiivselt ja sobivate stiimulitega soodustada. Programmi CIVITAS tuleks laiendada.

3.1.3 Komitee on mures, et praegune akutehnoloogia sõltub suuresti materjalidest (liitium ja haruldased muldmetallid), mida toodetakse praegu peamiselt või ainult Hiinas. Komitee kutsub üles korraldama kiireloomulisi geoloogilisi ja muid uuringuid, et leida selliste materjalide saamiseks muid allikaid ja julgustada igal võimalikul juhul nende taaskasutust.

3.2 Standardite kehtestamine

3.2.1 Toodete ja teenuste energiatõhususe miinimumnõudeid reguleerivatel standarditel on keskne roll. Euroopa Liit on juba kehtestanud nõuded autode süsinikdioksiidi heitkogustele ja vastuvõetud ajakava kohaselt on tulevikus plaanis energiatõhusust veelgi parandada. Ent need programmid tuleb muuta veel ulatuslikumaks ning kehtestada tuleb ambitsioonikamad lühi- ja pikaajalised eesmärgid.

3.2.2 Praeguste (2015. aastaks) kehtestatud heitkoguste piirväärtuste kohaselt võimaldatakse vähese süsinikdioksiidihetega või elektrisõidukitele täiendavat toetust. Tegemist on olulise stiimuliga Euroopa tootjatele kiirendamiseks täielikult elektriliste autode esimese põlvkonna väljatöötamist ja turulepaikamist. Samal ajal vähendab see aga stiimulit otsida uusi võimalusi selliste autode täiustamiseks, mis sõidavad veel fossiilkütusel. Järgmisel läbivaatamisel võiks kehtestada eraldi eesmärgi elektrilise autopargi laiendamiseks. Samuti tuleks nõuda, et tootjad jätkaksid bensiinil ja diiselmootoriga sõitvate autode süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamist, kuna sellised sõidukid moodustavad vältimatult järgmisel 20 aastal suurema osa autodest.

3.2.3 On oluline säilitada surve Euroopa tööstusele jagada maailmas juhtpositsiooni elektrisõidukite osas, et säilitada tugev konkurentsipositsioon, kuna kogu maailmaturg liigub selles suunas. Mootorsõidukitööstuse, akutööstuse ja energiavarustuse valdkondades on osalejate vahel tugev konkurents, arendamiseks parimaid tehnoloogiaid konkurentsivõimeliste hindadega. Selline konkurents on ise tugev innovatsiooni edendaja ning seda ei tohiks takistada.

3.2.4 Teisalt on selge, et EL peab soodustama teatud varast standardimist turvalisuse, usaldusväärsuse ja konkurentsivõimelisuse tagamiseks eelkõige elektrisõidukite laadimise ja laadimis-seadmete baasinfrastruktuuris, aga ka akude võimsusele esitatavate nõuete ja akude koostisosade osas. Kuna Euroopa ja ülejäänud maailma vahel toimub laiaulatuslik kauplemine nii uute kui ka kasutatud autodega, peaks EL osalema aktiivselt sellekohaste globaalsete standardite kehtestamise töös, et tagada elektrisõidukite tehnoloogia ühilduvus kogu maailmas.

3.3 Haridus ning ametialane ja tehniline koolitus

3.3.1 Üleminek autotööstusele, kus domineerivad elektrisõidukid, toob kaasa muutusi tööstuse tööhõivemudelites. Kui soovime säilitada tootmist ja töökohti Euroopa autotööstuses ning tugevat ekspordi, on oluline kiiresti investeerida elektrisõidukite tootmisvõimsusse Euroopas ning panna paika vastav koolitus ja ümberõpe uute oskuste osas, mis muutuvad vajalikuks tööstuse kõigis sektorites (projekteerimine, tootmine, levitamine, müük, hooldus, hävitamine jne).

3.3.2 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab jõuliselt komisjoni ettepanekut käivitada uuesti CARS 21 kõrgetasemelise töörühma, kuhu sidusrühmad oleksid suuremal määral kaasatud, eesmärgiga tegeleda uute tehnoloogiate levikut turul takistavate asjaoludega. Komitee soovib selle raames luua spetsiaalse sotsiaalküsimuste töörühma ning võtta viivitamatult meetmeid valdkondliku koolituse ja haridusstruktuuride arendamiseks ja ümbersuunamiseks, et need vastaksid vajadusele elektrisõidukite tehnoloogia loodavate oskuste järele.

4. Elektrivarustuse paralleelne ümberkujundamine ja seosed elektrivarustuse süsinikdioksiidihetega vähendamiseks

4.1 Üleminek elektrisõidukitele toob kaasa olulise – alguses küll mitte väga suure, kuid lõpuks märkimisväärse – lisanõudluse elektrivarustuse järele. Kui täiendavale elektrinõudlusele vastamiseks ehitatakse juurde vanamoodsaid söeküttega töötavaid elektrijaamu, puudub kasutegur süsinikdioksiidi tootmise osas. Süsinikdioksiidi heitkogused pärinevad sel juhul lihtsalt autode asemel elektrijaamadest. Seetõttu on oluline, et elektriautode leviku laienemisega kaasneks vähese süsinikdioksiidihetega ja süsinikdioksiidivabade toiteallikate laialdasem kasutamine.

4.2 Taastuvenergia laialdasema kasutamise programme tuleb kiirendada paralleelselt elektrinõudluse suurenemisega elektriautode jaoks. See nõue tuleb kaasata taastuvenergia laiema kasutamise eesmärkide järgmisesse läbivaatamisse.

4.3 Elektrisõidukite jaoks vajamineva aku koguvõimsuse suurendamine ja taastuvatest energiaallikatest pärineva elektrivarustuse osakaalu suurenemine on hakanud viimasel ajal üksteist keerukamalt täiendama.

4.4 Üks suur probleem taastuvenergia laiendamisel on tuule, päikeseenergia, tõusu ja mõõna jne vahelduvus. Elektrinõudluse sellest erineva kõikumisega toimetulemiseks tuleb ilmselt arendada võimalusi energia salvestamiseks. Autoakut on vaja ainult piiratud ajavahemikuks, kui inimesed autoga sõidavad. Vahepeal on vaja akusid laadida, kuid neid saaks kasutada ka varuenergiaallikana võrgus, kui taastuvenergiaallikatest ei piisa. Sellega kaasnevad aga tohutud tehnilised ja logistilised probleemid. Sedamööda kuidas arukas ühendatud võrk areneb, on see alternatiiv üha realistlikum. Komitee kutsub komisjoni üles käivitama kiiresti vajalikud uuringud ning tagama, et elektrisõidukite jaoks väljaarendatav laadimisinfrastruktuur oleks piisavalt arukas täiendavuse saavutamiseks taastuvenergiaallikatega.

4.5 Infrastruktuuri arendamine akude laadimiseks ja/või väljavahetamiseks nõuab suuri investeeringuid. Laadimisseadmed tuleb muuta laialdaselt kättesaadavaks, näiteks parkimisplatsidel, kodudes, töökohtadel, jaemüügipunktides, autoremonditöökohtades, muudes avalikes kogunemiskohtades ja tänavatel. Avalik sektor peab looma õigusliku raamistiku, mis tagaks infrastruktuuri investeerijatele mõistliku kasumi, vältides samas ülemäära kõrgeid hindu. Komitee soovib komisjonil korraldada kiireloomulised uuringud sobivate õiguslike raamistike kohta, mis innustavad tegema vajalikke infrastruktuuri investeeringuid. Sellega seoses märgib ja toetab komitee konkurentsivõime nõukogu 26. mai järeldusi, milles kutsuti üles töötama kiiresti välja elektrisõidukite Euroopa standard, et kiirendada nende kasutuselevõttu.

5. Tarbijad ja turg

5.1 Euroopa üldsus on üha teadlikum sellest, et lõppemas on ajajärk, mil sõltuti üldiselt kättesaadavast odavast naftast. Nad on teadlikumad asjaolust, et paljudes maailma osades on naftat üha raskem leida ja puurida ning et tärkava majandusega riikidest saadava nafta üle on konkurents üha kõvem. Hoolimata teatud skepsisest kasvab teadlikkus sellest, et kahjulike kliimamuutuste ärahoidmiseks tuleb vähendada süsinikdioksiidi heitkoguseid ning transpordisektor peab andma selle saavutamisse oma panuse. Eri liikmesriikide valitsused on seda sõnumit eri ulatuses rõhutanud, maksustades naftatooteid, tehes sõidukite maksustamisel vahet väikese süsinikdioksiidi heitkogusega sõidukite kasuks ja bensiini neelavate sõidukite kahjuks ning ostes mõnel juhul ametiautodeks hübriidautosid ja elektriautode prototüüpe.

5.2 Üldine teadlikkus on viimastel aastatel kaasa toonud teatud muutuse turul. Tarbijate eelistused on liikunud märkimisväärselt väikeste, vähese süsinikdioksiidi heitkogusega sõidukite suunas ning kaugemale suurematest, suurte heitkogustega mudelitest. On tekkinud teatud nõudlus praeguseks kasutusele võetud hübriidsõidukite järele, eelkõige juhtudel, kui liikmesriigid on pakkunud selleks stiimuleid maksusoodustuste kujul. Üldiselt kipuvad tarbijad olema ettevaatlikud uuenduste suhtes kõnealuses sektoris ning vajavad nähtavasti julgustust ja stiimuleid astumaks otsustava sammu laetavate hübriidsõidukite ja täielikult elektriliste sõidukite järgmise põlvkonna suunas, kui need muutuvad kättesaadavaks.

5.3 Tootjad ja naftatööstus on samuti olnud ettevaatlikud võimaluse suhtes liikuda elektrisõidukite suunas. Neid tuleb veenda selles suunas liikumise vältimatuses ja Euroopa Liidu poliitilises otsustavuses see üleminek läbi suruda ja seda kiirendada, selleks et nad rakendaksid kõik oma ressursid ja eksperditeadmised selle muutuse elluviimiseks ja tarbijale müümiseks. EL ja liikmesriigid peavad tegema Euroopa tööstustele ilmselgeks, et üleminek on vajalik ja sellega on kiire, ning mitte

kuulama aeglasemate ettevõtete ühepoolseid argumente üldise arengu aeglustamiseks. See viiks vaid selleni, et kiiremini tegutsevad muu maailma ettevõtted võtavad tööstuse tervikuna üle ning EL kaotab jäädavalt nii turuosa kui ka võimaluse avaldada mõju ülemaailmsete standardite arendamisel.

5.4 Edukaks liikumiseks järgmisesse etappi ning tarbijate usalduse võitmiseks ja nõudluse saavutamiseks on mitmeid tarbijatepoolseid nõudeid. Need saaks kokku võtta järgmiste pealkirjade alla: turvalisus, usaldusväärsus, jõudlus ja disain, sõidukaugus ja paindlikkus, laadimise mugavus, hind ja kasutamise seotud kulud. (On väljendatud muret ka selle üle, et elektrisõidukid võivad liikuda maanteedel ohtlikult vaikselt – sellisel juhul võib olla vaja tõsta minimaalset mürataset, et hoiatada kuuldavalt jalakäijaid ja teisi liiklejaid läheneva sõiduki eest.)

5.5 On oluline, et elektrisõidukid oleksid vähemalt sama turvalised kui tavapärased sõidukid (nii normaalsel sõitmisel kui ka liiklusõnnetuse korral), seda nii objektiivsete statistiliste näitajate poolest kui ka inimeste arusaamades. Laadimisseadmeid, eelkõige avalikult juurdepääsetavaid laadimisseadmeid tuleb kaitsta rikkumiste ja pettuste eest. Kõnealused kriteeriumid tuleb lisada kõikidesse elektrisõidukite turvanõuetesse.

5.6 Elektrisõidukid peavad olema alati ja mis tahes ilmastikutingimustes usaldusväärsed. Kui akud kergesti tühjaks lähevad või kui teatud ilmastikutingimused vähendavad jõudlust või sõidukaugust märgatavalt, pettub üldsus kergesti. Õiguslik raamistik tuleks kehtestada kestvuse ja usaldusväärsuse standardid.

5.7 Elektrisõidukid peaksid olema vähemalt sama suure jõudlusega kui keskklassi pereauto, kuna need autod on suuremale osale elanikkonnast tuttavad. Samamoodi on oluline, et elektrisõidukid pakuksid oma disaini ja koostisosade poolest üldsusele sama suurt huvi kui parimad sisepõlemismootoriga autod. See on tööstuse jaoks muidugi väljakutse ja selleks ei pruugi vaja minna regulatiivseid meetmeid, eeldusel et tööstusel endal on tugev motivatsioon (ja vajaduse korral stiimulid) muutuse kiirendamiseks.

5.8 Sõidukaugus on tihedalt seotud laadimisseadmetega. Kui laadimiseks läheb mitu tundi autoremonditöökojas või tänaval asuvas laadimisjaamas, soovivad tarbijad tõenäoliselt, et igast laadimisest jätkuks kauaks. Võib juhtuda, et suurem osa inimesi sõidab tavalisel tööpäeval ainult lühikest vahemaad, kuid nad soovivad samas, et vajadusel oleks võimalik sõita ka pikemaid vahemaid, ilma et vahepeal oleks vaja teha mitmetunnine laadimispeatus. Vahel tühjenevad akud siis, kui auto ei ole laadimisjaama läheduses. Vaja on välja arendada seadmed hädalaadimiseks või akude vahetamiseks maanteedel.

5.9 Väljatöötamisel on tehniline võimalus kiiremaks laadimiseks. Kui laadimisaega ei suudeta lühendada ligikaudu sama ajani, mis kulub bensiinipaagi täitmisele, muutuvad kiirustavad inimesed kannatamatuks. Kui tootjad soovivad hõivata suure turuosa, peaksid nad komitee arvates võtma eesmärgiks olemasoleva sõidukauguse võimalikult kiire suurendamise 300 km-ni. Teadus- ja arendustegevus peaks olema suunatud eelkõige just selle eesmärgi saavutamisele.

5.10 Kui sellise sõidukauguse saavutamine ei ole lähima paari aasta jooksul tõenäoline, soovitab komitee pöörata erilist tähelepanu sellele, et lisaks laadimisseadmetele loodaks võimalus kogu akuploki kiireks vahetamiseks autoremonditöökojas (või erakorralises olukorras maanteel) kahe-kolme minutiga. Komiteele on teada, et praegu on väljatöötamisel mitu selle valdkonna varast katseprojekti. Kõnealuse akude vahetamise infrastruktuuri arengu hõlbustamiseks soovitab komitee komisjonil pöörata varakult tähelepanu võimalusele varakult standardida akuplokkide koostisosad ja omadused ning nende lihtne ja mugav eemaldamine ja asendamine. Akude vahetamine oleks lihtsam ka siis, kui akuplokki saaks rentida akude vahetamisega tegelevalt teenindusettevõttelt, selle asemel, et see endale osta. Selline korraldus vähendaks elektrisõidukite esialgseid kulusid, kuid vajalikuks võib osutuda õigusraamistiku loomine, et tagada teenindusettevõtetes õiglasel hinnal ja kõrgetel tegevusstandardid.

5.11 Juhtudel, kui kasutatakse laadimist, on oluline, et see tehakse kiiresti võimalikuks ulatusliku laadimisjaamade võrgustiku abil. Lisaks kodudes asuvatele seadmetele on laadimisjaamu vaja parklates (avalikes ja eraparklates, töökohtadel, jaemüügipunktides jne) ning tänaval asuvate parkimiskohtade juures. Selleks et kõnealune programm oleks hallatav, võiksid varased püüdlused elektrisõidukite kasutuselevõtuks keskenduda konkreetsetele geograafilistele piirkondadele. Kasulikuks võivad osutada katsekavad eri keskkondades, sh saartel, suurlinnades ja nende ümbruses, väiksemates linnades, maapiirkondades jne, et määrata kindlaks olulised kasutus- ja infrastruktuuringimused. On oluline, et kõikjal, kus elektrisõidukid kasutusele võetakse, oleks juba alguses olemas piisav laadimisseadmete võrgustik. Tarbijad muutuvad kiiresti uue tehnoloogia vastasteks, kui nad ei koge esimesest päevast alates toetust kergesti ligipääsetavate laadimis- ja akuvahetusjaamade kujul.

5.12 Linnadel ning kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on oluline roll elektrisõidukite kasutuselevõtu edendamisel oma piirkonnas. Nad saavad aidata kindlaks määrata, kuhu sobiks ehitada laadimis- ja akuvahetusjaamu. Nad saaksid anda elektrisõidukitele eelisõigusi parkimisel ja eraldi radade näol. Samuti saaksid nad etendada olulist rolli elektrisõidukitele ülemineku reklaamimisel ja selleks julgustamisel. Üks viis julgustamiseks

oleks elektrisõidukite kasutamine liikumispuudega inimeste transportimiseks, tänavate puhastamiseks jne, kuna paljud sellised reisirid toimuvad ainult lühimarsruutidel omavalitsuse piirides.

5.13 Ostuhind ja kasutamise seotud kulud on loomulikult väga olulised. Suurepärane näide on üleminek pliisisaldusega bensiinilt pliivabale bensiinile paljudes riikides. Tarbijad avaldasid mõnda aega sellele muutusele vastupanu. Kuid niipea, kui valitsused hakkasid tegema maksude osas vahet pliivaba bensiini kasuks, haihtus ka vastupanu ja muutus toimus kiirelt.

5.14 Elektrisõidukite kasutuselevõtu õhutamiseks on samamoodi vaja kaotada vähemalt bensiinil sõitvate sõidukite kulueelised asjakohaste erinevate maksurežiimide abil ning tõenäoliselt ka eelistada algusaastatel elektrisõidukeid, et turg liikuma panna. Põhimõtteliselt peaks elektrisõidukite kasutamine olema odavam, kuna elektrimootor on palju tõhusam. Muidugi sõltub palju elektritariifide struktuurist ja sellest, kas akude laadimist saab integreerida soodustariifiga arukasse tasakaalustatud elektritarbimissüsteemi. Komitee kutsub üles viima varakult läbi ökonomeetriselised uuringud olemasolevate eri võimaluste kohta. Kuna üleminek elektrisõidukitele on tarbija jaoks suur samm, võib vaja minna tugevaid stiimuleid, eelkõige ülemineku algusaastatel (nt suur maksusoodustus elektriautode ostmisel võrreldes sise põlemismootoriga autodega).

5.15 Lisaks stiimulitele hindade osas peavad valitsused ja kohalikud omavalitsused uurima muid stiimuleid, mis võiksid üleminekut soodustada, sh elektrisõidukitele eraldatud teed või tsoonid ning parkimissoodustused. Elektrisõidukid saastavad selgelt vähem kui sise põlemismootorid. Mõned mudelid võivad kaasa aidata ka liiklusummikute vähendamisele (nt väiksemad eriotstarbelised elektrisõidukid).

5.16 Lisaks meetmetele, mille eesmärk on tagada, et elektrisõidukeid saaks turustada konkurentsivõimeliste hindadega, on oluline võtta täiendavaid meetmeid parandamiseks tarbijate arusaamist sellest, millist mõju nende transporti puudutavad otsused avaldavad CO₂-jalajäljele ning kui suures ulatuses nad parandavad oma CO₂-jalajälge, kui nad lähevad üle elektrisõidukitele.

5.17 Selline teave peaks põhinema nende kasutatavate autode ja teiste transpordiliikide mõju analüüsil, mis põhineb sõidukite täielikul olelusingil. Isegi kogu olelusingi arvessevõtmisel on tõenäoline, et otsus minna üle elektriautole on üks olulisemaid, mida üksikisik saab oma CO₂-jalajälje vähendamiseks teha. Inimestel on vaja teavet, mis vastab tõele, et nad saaksid seda korrektselt hinnata.

5.18 Alguses võib olla mõnda turusegmenti lihtsam siseneda kui mõnda teise. Arvestades praegusi sõidukauguse ja laadimisaja piiranguid, sobivad elektrisõidukid vähemalt alguses lühikes- teks linnasõitudeks või kohalikeks sõitudeks ja vähem pikkadeks reisideks. Samamoodi on lihtsam paigutada laadimisseadmed kodudesse, kus on garaaž või vähemalt isiklik parkimiskoht autole. Varased turustamispuüdlused keskenduvad seetõttu tõenäoliselt neile majapidamistele, kellel on sellised võimalused olemas ning kes võivad kaaluda elektrisõiduki ostmist teise (väiksema) autonoma kohalikuks kasutamiseks, jättes samas alles suurema sise põlemismootoriga auto või hübriidauto pikemateks suurema koormaga reisideks. Isegi sellise kasutuse puhul näivad uuringud viitavat sellele, et piiratud sõidukaugus ja pikk laadimisaeg pärsivad elektrisõidukite algset kasutuselevõttu. Selleks et vältida elektrisõidukite taandumist vaid väikestele nišiturgudele, on oluline juba algusest peale luua pikemaajaline nägemus täielikust üleminekust, mis muudab elektrisõidukid ahvatlevaks lahenduseks kõikidele kasutajatele ja kõikideks sõitudeks.

5.19 Riigihangete kavad võivad olla ääretult jõuline vahend paremate standardite läbisurumiseks olulistes tööstussektorites. Avalik sektor on oluline autode ja teiste sõidukite ostja ning avaliku sektori eeskuju võib avaldada teiste ostuotsustele täien- davat mõju. Seetõttu on oluline, et valitsused ja teised avaliku sektori asutused, sh Euroopa kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused võtaksid varakult kohustuse osta elektriautosid ja teisi elektrisõidukeid, et nende sõidukite turule varakult hoogu anda, nii et tootmiskaht läheneks kiiresti majanduslikult kasuliku tootmise kriitilisele massile. ELi institutsioonid võiksid olla oma ooste puudutavate otsuste poolest esirinnas ning käivitada üleeuroopalised arutelud ja algatused elektrisõidukite kiire kasu-

tuselevõtu edendamiseks. Poliitilised juhid ja teised promi- nentsed avaliku elu tegelased võiksid elektrisõidukeid propagee- rida, neid ise varakult kasutades.

5.20 Hinnanguliselt peaaegu 50 % Euroopas ostetud autodest ostetakse süsteemide raames, mida ettevõtted oma töötajate heaks haldavad või toetavad. Oleks hea pakkuda ettevõtetele sobivate maksusoodustuste näol stiimuleid, et nad eelistaksid oma süsteemides väikeste heitkogustega või täielikult elektrilisi autosid.

6. Muud sõidukid ja transpordiliigid

6.1 Käesolevas arvamuses oleme keskendunud peamiselt era- isikute sõiduautodele ja meetmetele, mida Euroopa Liit peab praegu võtma, kiirendamaks tulevast üleminekut elektriautodele. See on lihtsaim võimalus transpordivaldkonna süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks.

6.2 Loomulikult ei ole elektrikasutus sellega ammendatud. Poliitikakujundajad ja tööstus peavad olema avatud võimalusele minna üle elektrikasutusele kogu maa- ja veetranspordi vald- konnas, sh väga väikesed üheinimesesõidukid, suured ühissõi- dukid, raudteed, trammid ja trollid ning kogu kaubavedu. Kui transpordisüsteemi üleminek elektrikasutusele levib, võivad tekkida uued liikuvustrid, mida soodustavad elektrivoolu, akutehnoloogia ning arukate võrgu- ja liiklusehalduse süsteemide eri omadused. Ka siinkohal innustab komitee komisjoni ja poliit- ikakujundajaid olema tähelepanelikud ja hoidma silmad lahti parimate ideede suhtes, mis vajavad ergutamist.

Brüssel, 14. juuli 2010

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Mario SEPI