

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Skatinimo plačiau naudoti elektra varomas transporto priemonės

(tiriamoji nuomonė pirmininkaujančios Belgijos prašymu)

(2011/C 44/08)

Pranešėjas **Frederik Adrian OSBORN**

ES pirmininkaujanti Belgija, vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, 2010 m. vasario 9 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Skatinimo plačiau naudoti elektra varomas transporto priemones (tiriamoji nuomonė).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2010 m. birželio 1 d. priėmė savo nuomonę.

464-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2010 m. liepos 14–15 d. (liepos 14 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 155 nariams balsavus už, 2 – prieš ir 4 susilaukė.

1. Santrauka ir rekomendacijos

1.1 EESRK labai pritaria pastangoms, kurių Europoje imamasi siekiant platesnio elektra varomų transporto priemonių (EVTP), visų pirma elektra varomų automobilių, naudojimo. Reikia veikti skubiai, kad būtų galima sumažinti transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir Europos priklausomybę nuo vis mažiau patikimo naftos importo.

1.2 EESRK pritaria visiems neseniai Komisijos paskelbtame komunikate dėl netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių siūlomoms veiksmams. Komitetas taip pat rekomenduoja imtis keleto tolesnių veiksmų Europos Sąjungoje ir valstybėse narėse.

1.3 Technologijų klausimu EESRK rekomenduoja nustatyti keletą prioritetų, susijusių su moksliniais tyrimais ir technologine plėtra (MTTP), spartesniu būtiniausių standartizavimo programų diegimu, reikiamų įgūdžių ir profesinio mokymo programų plėtra ir su tuo, kad reikia sudaryti palankesnes sąlygas permainoms užimtumo automobilių bei susijusiuose sektoriuose srityje bei jas valdyti.

1.4 EESRK pabrėžia, kad perėjus prie EVTP bus galima sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį tik tada, kai šioms transporto priemonėms elektra bus gaminama iš nedaug anglies dioksido išskiriančių ar visai jo neišskiriančių išteklių. Todėl pereinant prie EVTP reikėtų lygiagrečiai pereiti prie tokio elektros energijos gamybos būdo, kad būtų išskiriama kuo mažiau anglies dioksido.

1.5 Plačiai naudojant EVTP ir pasinaudojant apskritai didžiulėmis galimybėmis laikyti elektros energiją jų baterijose, galima optimizuoti pasiūlos ir paklausos pusiausvyrą elektros energijos tiekimo sistemoje, jei į tinklo valdymą ir EVTP įkrovimo infrastruktūrą būtų įdiegtos išmaniosios technologijos. EESRK pažymi, kad tai sudėtinga užduotis, todėl rekomenduoja skubiai atlikti tyrimus ir imtis projektų, kuriais būtų siekiama įgyven-

dinti šią galimybę ir kurie būtų naudingi ir transporto sektoriui, ir elektros energijos tiekimo sektoriui.

1.6 Skubus perėjimas prie EVTP automobilių sektoriuje pareikalautų didelių bendrų automobilių pramonės, naujų įkrovimo infrastruktūros paslaugų teikėjų, reguliavimą užtikrinančio viešojo sektoriaus, standartus nustatančių institucijų, paskatas teikiančių įstaigų ir ugdymo sektoriaus bei visuomenės, kurią sudaro naujosios technologijos reiklūs, dėmesingi ir supratingi vartotojai, pastangų. EESRK ragina Europos Sąjungą ir valstybes nares bendromis jėgomis pradėti skatinti ir remti šį lemiamos reikšmės turintį perėjimą visomis turimomis galimybėmis ir užtikrinti, kad šiame svarbiame sektoriuje Europa neatsiliktų nuo sparčiai žengiančių į priekį užsienio konkurentų.

2. Bendrosios pastabos

2.1 Transporto sektoriuje apskritai kasmet daugėja išmetamo CO₂, nors visų transporto rūšių energijos vartojimo efektyvumas pamažu gerėja. Jeigu norime, kad transporto sektorius tinkamai prisidėtų prie CO₂ mažinimo tikslo, kurį Europa užsibrėžė įgyvendinti iki 2050 m., nepakaks pasikliauti tuo, kad kiekviena transporto rūšis energiją vartos efektyviau.

2.2 Kelių transporto srityje iš vidaus degimo variklio išmetamo anglies dioksido kiekį galima sumažinti, tačiau fizikos dėsniai diktuoja tam tikras ribas. Ateis laikas, kai tolesnei pažangai prirėks esminių pokyčių – pereiti prie naujų energijos išteklių, kurie neišskiria anglies dioksido ar jo išskiria labai mažai.

2.3 Šį tikslą pasiekti galima įvairias būdais. Daugiausia žadantis būdas atrodo greitas perėjimas privačių automobilių sektoriuje, stengiantis kuo greičiau pradėti naudoti hibridinius automobilius, o paskui vien elektra varomas transporto priemones (EVTP).

2.4 Dėl keleto priežasčių reikia veikti kuo skubiau:

- kuo anksčiau bus sumažintas išmetamo anglies dioksido kiekis, tuo geresnių rezultatų švelninant klimato kaitos padarinius bus galima pasiekti ir ateityje išvengti brangiai kainuojančių prisitaikymo priemonių,
- ankstyvajame perėjimo etape bus didžiulių pradinių išlaidų, kurias turės padengti privatusis sektorius (variklių, baterijų gamintojai, infrastruktūros paslaugų teikėjai ir t. t.) ir viešasis sektorius (MTTP, infrastruktūra, skatinamosios išmokos ir t. t.), o kuo greičiau įvyks permainos, tuo greičiau investicijos atneš ekonominę naudą,
- vartotojai vis labiau domisi mažai anglies dioksido išskiriančiomis ar visai jo neišskiriančiomis transporto priemonėmis, kurios Europai ir jos valstybėms narėms galėtų suteikti unikalią galimybę tapti šios pažangos, kuri bus populiarė, jeigu jai bus teisingai vadovaujama ir su sąlyga, kad naujosios transporto priemonės atitiks saugumo, patogumo, naudingumo, patikimumo, dizaino standartus ir tradicinių konkurentų kainą, lydere,
- pagrindiniai ES konkurentai (JAV, Japonija, Kinija ir kitos šalys) jau skiria didžiules investicijas į EVTP sektorių, todėl gali nepaprastai pažengti į priekį ir įgyti konkurencinį pranašumą, jeigu Europos pažanga nebus tokia pat sparti,
- jeigu Europa pakankamai greitai vystys EVTP sektorių, imsis susijusių pertvarkų energijos tiekimo srityje ir tinklo sistemoje, šių sektorių plėtra gali Europai tapti pagrindine ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo ir eksporto plėtros priemone. Ir atvirkščiai, vilkinant šį perėjimą gali labai susilpnėti Europos ekonomika.

2.5 Todėl EESRK palankiai vertina veiklą, kurią šiuo metu intensyviai vykdo Komisija, Taryba ir valstybės narės, norėdamos paremti ir paspartinti perėjimą prie EVTP. EESRK rekomenduoja tęsti Europos veiksmus šiose trijose pagrindinėse srityse:

- toliau remti technologinį perėjimą pasitelkiant MTTP, diegimo programas, ugdymą ir profesinį mokymą,
- lygiagrečiai toliau vystyti elektros energijos sektorių, plėsti atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo galimybes, vystyti tinklą ir infrastruktūrą, standartizuoti EVTP ir elektros energijos tiekimo sąsajas,
- taikant atitinkamas paskatas padėti perorganizuoti rinką, kad būtų galima užtikrinti, jog paklausa atitiks pasikeitimus transporto priemonių pasiūlos srityje.

3. Parama technologiniam perėjimui

3.1 Moksliniai tyrimai ir technologinė plėtra

3.1.1 Reikia labai stengtis, kad biudžetas MTTP būtų didinamas iki 3 proc. tikslo ribos ir didesnę programų dalį skirti

perėjimui prie mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančios ekonomikos. EESRK taip pat labai pritaria tam, kad naujojoje strategijoje „Europa 2020“ didelė reikšmė teikiama apskritai MTTP vystymui ir ypač perėjimui prie ekologiškesnės ekonomikos, įskaitant platesnį mažai anglies dioksido išskiriančių bei elektra varomų transporto priemonių naudojimą. Reikėtų atkreipti ypatingą dėmesį į:

- tolesnį baterijų technologijos gerinimą, kad būtų galima didinti atstumą, kurį EVTP gali nuvažiuoti, ir pasirinktų sistemų tvirtumą bei atsparumą visomis meteorologinėmis ir vairavimo sąlygomis,
- alternatyvius įkrovimo valdymo metodus, kad būtų galima optimizuoti galimus standartizavimui pasirinktus metodus,
- galimybes susieti elektra varomų automobilių sektoriaus plėtrą su elektros energijos tiekimo iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ar mažai anglies dioksido išskiriančių išteklių plėtra,
- galimybes naudoti pažangius matavimo prietaisus ir naujo tipo tinklo sistemą siekiant sudaryti sąlygas įkrauti baterijas per elektros krūvio balansavimo požiūriu optimalų laiką,
- medžiagų, kurių reikės plačiai naudojant baterijas, visų pirma ličio ir retųjų žemių elementų, tiekimo pasaulio mastu galimybes ir į tai, kokių veiksmų reikės imtis siekiant papildyti turimus tiekimo šaltinius ar juos padaryti saugesnius norint reikiamas medžiagas pakeisti kitomis, plačiau paplitusiomis medžiagomis,
- tai, kokių veiksmų reikėtų imtis, kad būtų skatinama maksimaliai pakartotinai naudoti medžiagas iš eksploatuoti nebetinkamų transporto priemonių ir baterijų.

3.1.2 Reikėtų ypatingą dėmesį skirti parodomiesiems projektams ir kitoms diegimo programoms. Taip pat reikėtų plėsti energijos technologijų platformų patirtį ir ją panaudoti sudarant iniciatyvias diegimo programas, skirtas laidu pakraunamų hibridinių ir vien elektra varomų automobilių gamybai bei jiems reikalingos infrastruktūros plėtojimui. Atitinkamomis iniciatyvomis reikėtų aktyviai skatinti įgyvendinti parodomuosius projektus atskiruose miestuose ir regionuose, norinčiuose juos išbandyti (kai kuriuose Europos miestuose ir regionuose šie projektai jau pradėti). Reikia plėtoti CIVITAS programą.

3.1.3 EESRK susirūpinęs, kad dabartinė baterijų technologija labai priklauso nuo medžiagų (ličio ir retųjų žemių elementų), kurias šiuo metu tiekia daugiausia arba vien tik Kinija. Komitetas ragina skubiai pradėti mokslinius tyrimus ir geologinius žvalgymus, kad būtų rasti alternatyvūs šių medžiagų tiekimo šaltiniai, ir kur įmanoma skatinti šių medžiagų antrinį perdirbimą.

3.2 Standartų nustatymas

3.2.1 Ypač svarbūs reguliavimo standartai, pagal kuriuos nustatomi būtiniausi produktų ir paslaugų efektyvaus energijos vartojimo reikalavimai. Europos Sąjunga jau nustatė automobilių išmetamo CO₂ kiekio standartus, taip pat yra numatyti papildomos privalomos pažangos ateityje terminai. Tačiau šios programos turėtų būti išsamesnės ir turėtų numatyti daug didesnius trumpalaikius ir ilgesnės trukmės tikslus.

3.2.2 Pagal dabar galiojančias teršalų ribas (iki 2015 m.) numatoma teikti papildomas paskolas mažai anglies dioksido išskiriančioms ir elektra varomoms transporto priemonėms. Tai svarbi paskata Europos gamintojams spartinti plėtrą ir gaminti pirmąjį vien elektra varomų automobilių kartą. Tačiau tuo pat metu mažinamos paskatos tiems, kurie siekia tobulinti esamus iškastiniu kuru varomus automobilius. Kito persvarstymo metu būtų galima užsibrėžti atskirą konkretų tikslą – plėsti elektra varomų transporto priemonių parką. Tačiau taip pat reiktų reikalauti, kad gamintojai toliau gerintų benzinu ar dyzeliniu kuru varomų transporto priemonių CO₂ rodiklius, kadangi dar 20 ateinančių metų jos neišvengiamai toliau sudarys didžiąją transporto priemonių dalį.

3.2.3 Svarbiausia toliau daryti spaudimą Europos pramonei, kad ji būtų tarp pirmaujančiųjų pasaulyje EVTP srityje ir be išlygų išliktų konkurencinga viso pasaulio rinkose, kai visi pasuks šia kryptimi. Tarp gamintojų vyksta arši konkurencija automobilių pramonėje, baterijų pramonėje ir energijos tiekimo pramonėje stengiantis pateikti geriausių technologijų už mažiausią kainą. Ši konkurencija yra stipri inovacijų varomoji jėga, todėl neturėtų būti jai kliudoma.

3.2.4 Beje, ES tikrai reikės propaguoti kai kuriuos ankstyvo standartizavimo aspektus, kad būtų galima užtikrinti saugumą, patikimumą ir suderinamumą, visų pirma padedant kurti EVTP įkrovimo infrastruktūrą ir planuojant prijungimo prie elektros tinklo galimybes, ir tenkinti elektros energijos vartojimo reikalavimus ir konfigūruojant baterijas. Kadangi tarp Europos ir kitų pasaulio šalių taip pat vyksta aktyvi prekyba tiek naujais, tiek naudotais automobiliais, ES turėtų taip pat aktyviai dalyvauti nustatant visuotinius standartus šioje srityje, kad būtų užtikrintas EVTP technologijų suderinamumas visame pasaulyje.

3.3 Ugdymas, profesinis ir techninis mokymas

3.3.1 Pereinant prie tokios automobilių pramonės, kurioje dominuos EVTP, keisis pramonėje keisis ir užimtumo modeliai. Jeigu ketinama gamybą ir darbo vietas išlaikyti Europos automobilių sektoriuje ir nemažinti eksporto, būtina skubiai investuoti į Europos EVTP gamybos pajėgumus ir užtikrinti atitinkamą profesinį mokymą ir perkvalifikavimą suteikiant naujų žinių, kurių prireiks visuose automobilių pramonės sektoriuose

(projektavimas, gamyba, platinimas, prekyba, aptarnavimas, perdavimas ir t. t.).

3.3.2 EESRK labai pritaria Komisijos pasiūlymui pakartotinai sušaukti CARS 21 aukšto lygio grupę ir pakviesti daugiau suinteresuotųjų subjektų bei kartu aptarti, kokios kliūtys trukdo naujosioms technologijoms patekti į rinką. EESRK rekomenduoja darbo grupei aptarti ir konkrečius socialinius klausimus bei numatyti, kokių veiksmų reiktų imtis nedelsiant, kad būtų galima parengti ir perorientuoti profesinį mokymą sektoriuje bei ugdymo struktūras ir tenkinti atsirandantį žinių poreikį kuriant EVTP technologijas.

4. Lygiagretus elektros tiekimo transformavimas ir sąsajos su elektros tiekimo dekarbonizavimu

4.1 Perėjimas prie EVTP pareikalauja daug papildomos (iš pradžių ne tokio didelio kiekio, o vėliau – didžiulio) elektros energijos. Jeigu šiam papildomam elektros energijos poreikiui patenkinti teks statyti papildomų pasenusių anglimis kūrenamų jėgainių, nesumažinsime išmetamo CO₂ kiekio. Anglies dioksido tarša tiesiog bus perkelta iš automobilių į jėgaines. Todėl labai svarbu, kad elektra varomų automobilių plėtra vyktų kartu su tolesne mažai anglies dioksido išskiriančios ar visai jo neišskiriančios energijos gamybos plėtra.

4.2 Daugėjant elektra varomų automobilių ir augant elektros energijos paklausai lygiagrečiai reikia spartinti elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių gamybos plėtros programas. Šį poreikį reikia numatyti atliekant kitą atsinaujinančiųjų energijos išteklių plėtros tikslų peržiūrą.

4.3 Taip pat atsiranda poreikis baterijų talpą, reikalingą elektra varomoms transporto priemonėms, didinti šiuolaikiškomis priemonėmis, t. y. kartu didinti ir energijos dalį iš atsinaujinančiųjų išteklių.

4.4 Pagrindinė energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių gamybos plėtros problema – vėjo, saulės energijos, potvynių ir kt. nepasitovumas. Kad būtų galima prisitaikyti prie elektros energijos paklausos svyravimų, greičiausiai reikia plėsti energijos kaupimo galimybes. Automobiliuose baterijos reikalingos tik ribotą laiką, kol automobiliu važiuojama. Kitais atvejais baterijas reikia įkrauti, bet taip pat jas galima naudoti kaip energijos išteklių rezervuarus, pavyzdžiui, tinklui pristigus energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių. Norint taip suderinti paklausą ir pasiūlą reikia išspręsti rimtus techninius ir logistinius klausimus. Tačiau vystomas bendras išmanusis tinklas, todėl ateityje šią galimybę bus lengviau įgyvendinti. EESRK ragina Komisiją skubiai pradėti būtinus tyrimus ir užtikrinti, kad kuriama EVTP reikalinga įkrovimo infrastruktūra būtų pakankamai išmani ir būtų galima iš pat pradžių numatyti galimybes energijos tiekimą papildyti energija iš atsinaujinančiųjų išteklių.

4.5 Didžiulių investicijų prireiks baterijų įkrovimo ir (arba) keitimo infrastruktūrai sukurti. Įkrovimo paslaugas reikės plačiu mastu teikti visų pirma automobilių stovėjimo aikštelėse, klientų namuose, darbo vietose, mažmeninės prekybos vietose, servisuose, kitose viešose vietose ir gatvėse. Viešajam sektoriui reikės sukurti reglamentavimo sistemą, kuri investuotojams į infrastruktūrą užtikrintų tinkamas pajamas ir kartu neleistų nustatyti pernelyg didelės kainas. EESRK rekomenduoja Komisijai skubiai pradėti tyrimus dėl tinkamos reglamentavimo sistemos, kuri skatintų būtinas investicijas į infrastruktūrą. Šiuo požiūriu Komitetas pritaria gegužės 26 d. priimtoms Konkurencingumo tarybos išvadoms, kuriose raginama skubiai parengti Europos elektra varomų transporto priemonių standartus siekiant paspartinti jų naudojimą.

5. Vartotojai ir rinka

5.1 Europos visuomenė vis geriau suvokia, kad baigiasi tie laikai, kai buvo pakankamai ir pigių naftos išteklių. Gyventojai supranta, kad naftos rasti ir išgauti pasaulyje darosi vis sunkiau ir kad konkurencija dėl išteklių, randamų besiformuojančios ekonomikos šalyse, nuolat didėja. Nepaisant tam tikro skeptiškumo, žmonės vis geriau suvokia, kad reikia mažinti išmetamo CO₂ kiekį ir stengtis išvengti neigiamų klimato kaitos pasekmių, o transporto sektorius turės atlikti savo vaidmenį siekiant šio tikslo. Valstybių narių vyriausybės taip pat įvairiais būdais stengiasi atkreipti gyventojų dėmesį į šią padėtį: apmokestina naftos produktus, nustato diferencijuotus mokesčius transporto priemonėms skatindamos naudoti mažai anglies dioksido išmetančius automobilius, o ne neekonomiškas transporto priemones, ir kai kuriais atvejais savo automobilių parką papildo hibridiniais ir prototipiniais elektra varomais automobiliais.

5.2 Šios bendros žinios pastaraisiais metais paskatino kai kuriuos pokyčius rinkoje. Vartotojai daug mieliau renkasi mažesnius, mažai anglies dioksido išskiriančius automobilius, o ne didelius ir galingus modelius. Atsirado hibridinių automobilių, kurie netrukus pasirodė rinkoje, paklausa, ypač tada, kai valstybės narės pradėjo taikyti mokesčines paskatas. Vis dėlto vartotojai paprastai linkę būti atsargūs inovacijų šiame sektoriuje atžvilgiu, todėl jiems reikės garantijų ir paskatų, kad galėtų ryžtingiau pereiti prie naujos kartos hibridinių ir vien elektros energija varomų automobilių, kai jų atsiras rinkoje.

5.3 Gamintojai ir naftos pramonės atstovai taip pat atsargiai vertina perėjimą prie EVTP galimybes. Jiems reikia įsitikinti, kad šis perėjimas yra neišvengiamas ir kad Europos Sąjunga yra politiškai apsisprendusi vadovauti šiam procesui ir jį spartinti, kad būtų galima vykstant šioms permainoms visapusiškai pasinaudoti turimais ištekliais ir kompetencija bei naujoves parduoti vartotojams. ES ir valstybės narės turi aiškiai ir nedviprasmiškai nurodyti pramonės atstovams, kad pereiti prie EVTP yra būtina ir skubu. Negalima leisti kai kurioms niekur neskubančioms įmonėms stabdyti bendrą pažangą, kadangi rezultatas gali būti

tik vienas: kitose pasaulio šalyse konkurentai tuo pasinaudos ir aplenks Europą, o Europos rinkos dalis ir įtaka nustatant standartus pasaulio mastu nuolat mažės.

5.4 Kad būtų galima sėkmingai pereiti į kitą etapą, pelnyti vartotojų pasitikėjimą ir skatinti paklausą, reikia tenkinti keletą vartotojų reikalavimų, kuriuos galima suskirstyti į keletą pagrindinių kategorijų: saugumas, patikimumas, eksploatacinės savybės, dizainas, atstumas, kurį transporto priemonė gali nuvažiuoti, ir universalumas, įkrovimo galimybės, pirkimo ir naudojimo kaina. (Esama tam tikrų būgštavimų, kad labai tylios elektra varomos transporto priemonės gali kelti grėsmę kelyje. Tokiu atveju gali reikėti nustatyti minimalų papildomą triukšmo, išspėjancio pėsčiuosius ir kitus eismo dalyvius apie artėjančią transporto priemonę, lygį.)

5.5 Svarbiausia, kad EVTP būtų bent jau ne mažiau saugios, negu tradicinės transporto priemonės (įprastomis vairavimo sąlygomis ir įvykus nelaimingam atsitikimui) tiek objektyvių statistinių parametrų, tiek psichologiniu požiūriu. Baterijų įkrovimo įranga, visų pirma ta, kuri bus viešoje vietoje, turi būti apsaugoma nuo gadinimų ir sukčiavimo. Šie kriterijai turėtų būti įtraukti į visus norminius saugumo reikalavimus, kurie bus nustatyti elektra varomoms transporto priemonėms.

5.6 EVTT turės būti patikimos visomis aplinkybėmis ir bet kokiomis meteorologinėmis sąlygomis. Jeigu baterijos išsikraus greitai ar dėl tam tikrų oro sąlygų pablogės EVTP veikimas ar sumažės atstumas, kurį transporto priemonė gali nuvažiuoti, vartotojai greitai nusivils. Pageidautina reglamentavimo sistemoje numatyti tvarumo bei patikimumo standartus.

5.7 EVTP duomenys turėtų bent jau atitikti vidutinės šeimos automobilio duomenis, nes tokius automobilius geriausiai žino dauguma gyventojų. Taip pat svarbu, kad EVTP dizainas ir konfigūracija būtų ne mažiau patrauklus visuomenei, nei geriausios vidaus degimo variklius turinčios transporto priemonės. Suprantama, tai pramonės uždavinys, kurio sprendimui nereikalingas reguliavimas, jeigu pramonė pati bus iš tiesų suinteresuota (ir, prireikus, skatinama) spartinti permainas.

5.8 Atstumas, kurį transporto priemonė gali nuvažiuoti, labai priklauso nuo įkrovimo sąlygų. Jeigu įkrovimui reikės kelių valandų servise ar gatvėje esančiame įkrovimo punkte, vartotojų tai netenkina. Nors per įprastą darbo dieną dauguma žmonių nuvažiuoja tik trumpus atstumus, didesnio atstumo, kurį transporto priemonė gali nuvažiuoti, reikės vykstant į ilgesnes keliones, kadangi tokių kelionių metu žmonės nenorės valandų valandas gaišti baterijų įkrovimui. Kartais baterijos gali išsikrauti automobiliui esant toliau nuo įkrovimo punkto. Taigi, reikės numatyti galimybes išimtiniais atvejais skubiai įkrauti ar pakeisti baterijas pakelėse.

5.9 Atrodo, techninės galimybės leis greičiau įkrauti automobilių baterijas, bet kol įkrovimo laikas netruks tiek, kiek reikia laiko pripildyti kuro baką, užsiėmę žmonės nenorės gaišti laiko. EESRK nuomone, norėdami užsitikrinti didesnę rinką, gamintojai turėtų stengtis kuo greičiau iki 300 km padidinti atstumą, kurį transporto priemonė gali nuvažiuoti. MTTP srityje reikia dėti ypatingas pastangas šiam tikslui pasiekti.

5.10 Jeigu paaiškės, kad per keletą metų neįmanoma pasiekti tokio atstumo, kurį automobilis galėtų nuvažiuoti EESRK rekomenduoja didesnę dėmesį skirti papildomoms įkrovimo galimybėms ir teikti greito (2–3 min. trunkančio) visos baterijos pakeitimo paslaugas servisuose (ar avariniais atvejais pakelėse). EESRK žiniomis, šiuo metu kaip tik rengiamasi įgyvendinti keletą tokių bandomųjų projektų. Kad būtų galima sudaryti palankesnes sąlygas šiai baterijų keitimo infrastruktūros plėtrai, EESRK rekomenduoja Komisijai kuo anksčiau apsvarstyti galimybę skubiai standartizuoti sudėtinių baterijų konfigūraciją ir savybes bei išsiaiškinti, kaip būtų galima baterijas tinkamai keisti ir likviduoti. Baterijų keitimas būtų paprastesnis, jei jas būtų galima iš baterijų keitimo paslaugas teikiančios bendrovės įsigyti išperkamosios nuomos tvarka, o ne iš karto pirkti. Tai sumažintų pradines EVTP sąnaudas. Tačiau norint užtikrinti, kad paslaugų teikėjai nustatytų tinkamas kainas ir laikytųsi aukštų darbo standartų, gali reikėti nustatyti reglamentavimo sistemą.

5.11 Jeigu bus naudojama baterijų įkrovimo sistema, svarbiausia, kad ši paslauga būtų greitai teikiama plačiame įkrovimo punktų tinkle. Greta paslaugų klientų namuose, reikės įsteigti įkrovimo punktų visose automobilių stovėjimo aikštelėse (viešose ir privačiose, darbo vietose, mažmeninės prekybos vietose ir t. t.) bei visose automobilių parkavimo vietose gatvėse. Kad tai būtų valdomas procesas, reikėtų pradėti nuo konkrečių geografinių vietovių. Taip pat gali būti naudinga parengti bandomuosius projektus įvairiose vietose: salose, dideliuose miestuose ir jų apylinkėse, mažesniuose miesteliuose, kaimo vietovėse ir t. t., kad būtų galima nustatyti pagrindines veiklos sąlygas ir sužinoti, kokios paramos reikia infrastruktūrai. Kur EVTP beatsirastų pirmiausia, svarbiausia, kad iš pat pradžių būtų sukurtas tinkamas įkrovimo paslaugų tinklas. Vartotojai greitai nusigręš nuo naujų technologijų, jeigu neįsigaudo, kad jau nuo pirmųjų dienų yra puikios galimybės įkrauti ar pakeisti baterijas.

5.12 Vietos ir regionų valdžios institucijos bei savivaldybės turės atlikti lemiamą vaidmenį skatinant pereiti prie EVTP savo teritorijose. Jos galės padėti nustatyti, kokiose vietose geriausia teikti baterijų įkrovimo ir keitimo paslaugas. Jos taip pat galėtų suteikti pirmenybę EVTP automobilių parkavimo vietose ar leisti važiuoti specialiomis eismo juostomis. Vietos ir regionų valdžios institucijos galėtų atlikti svarbų vaidmenį reklamuojant EVTP ir skatinant pereiti prie jų. Jos taip pat galėtų skatinti naudoti elektra varomas transporto priemones žmonėms, kuriems

sunku judėti, pervežti, gatvėms valyti, kt., nes paprastai šiais tikslais atitinkamoje teritorijoje nuvažiuojama nedidelį atstumą.

5.13 Įsigijimo ir naudojimo kaina, žinoma, bus pagrindinis veiksnys. Šiuo požiūriu dėmesio vertas daugelio šalių pavyzdys pereinant nuo švino turinčio prie bešvinio benzino. Iš pradžių vartotojai priešinosi tokioms permainoms, bet kai vyriausybės pradėjo taikyti diferencijuotus mokesčius ir skatinti pirkti bešvinį benziną, gyventojų pasipriešinimas išnyko ir viskas greitai pasikeitė.

5.14 Analogiškai, kad būtų galima skatinti perėjimą prie EVTP, bus būtina diferencijuotais mokesčiais bent jau panaikinti bet kokius benzinu varomų transporto priemonių kainų pranašumus, gal net iš pradžių pirmenybę teikti elektra varomoms transporto priemonėms, kad pajudėtų rinkla. EVTP sąnaudos iš principo turėtų būti mažesnės, kadangi elektros variklis yra veiksmingesnis. Tačiau, žinoma, daug kas priklausys nuo elektros tarifų struktūros ir nuo to, ar baterijų įkrovimas gali būti integruotas į išmaniąją krūvio balansavimo sistemą už lengvatinių tarifų. EESRK ragina skubiai pradėti ekonometrinius įvairių esamų galimybių tyrimus šioje srityje. Kadangi perėjimas prie EVTP yra svarbus žingsnis vartotojams, gali prireikti didelių paskatų, visų pirma pirmaisiais perėjimo metais (pavyzdžiui, taikyti dideles pirkimo mokesčių lengvatas EVTP, o ne vidaus degimo variklius turinčioms transporto priemonėms).

5.15 Bet vien patrauklių kainų nepakanka: vyriausybės ir vietos valdžios institucijos turi pagalvoti apie kitas paskatas, kurios galėtų padėti pereiti prie EVTP, pavyzdžiui, gatvėse numatyti specialias linijas ar zonas, sudaryti lengvatines EVTP parkavimo sąlygas. EVTP nebeįmanoma mažiau terš aplinką negu vidaus degimo variklius turintys automobiliai, tad kai kurios šio tipo transporto priemonės taip pat galėtų padėti sumažinti spūstis (pavyzdžiui, skatinant vartotojus konkrečiais tikslais įsigyti nedideles EVTP).

5.16 Greta veiksmų, skirtų užtikrinti, kad EVTP būtų galima prekiauti rinkoje už konkurencingą kainą, reikėtų imtis ir kitų priemonių, kurios pagerintų vartotojų supratingumą apie jų sprendimu pasirinktos transporto priemonės paliekamą anglies pėdsaką ir apie tai, kaip įsigydami elektra varomą automobilį jie sumažintų savo anglies pėdsaką.

5.17 Tokia informacija turi būti grindžiama išsamia automobilių ir kitų transporto rūšių gyvavimo ciklo poveikio analize. Tačiau nors atsižvelgiama į visą transporto priemonės gyvavimo ciklą, sprendimas pereiti prie elektra varomų automobilių veikiausiai bus vienas svarbiausių sprendimų, kurį žmogus gali priimti norėdamas sumažinti savo anglies pėdsaką. Tačiau tam, kad galėtų tai padaryti teisingai, visuomenė privalo turėti tinkamą informaciją.

5.18 Gali būti taip, kad iš pradžių bus lengviau prisiskverbti į vienus rinkos sektorius, nei į kitus. Turint omeny dabartinį nedidelį atstumą, kurį automobilis gali nuvažiuoti, ir įkrovimui reikalingą laiką, EVTP iš pradžių labiau tiks trumpiems atstumams mieste ar vietoje ir mažiau tiks ilgesnėms kelionėms. Panašiai ir su įkrovimo paslaugomis: jas bus lengviau teikti klientų namuose, kuriuose yra garažai, ar privačiose parkavimo aikštelėse. Todėl galima tikėtis, kad iš pradžių rinkodara orientuosis į šeimas, turinčias šias galimybes ir galinčias įsigyti elektra varomą automobilį kaip antrą (mažesnę) transporto priemonę vietos reikmėms, kartu laikyti didelę vidaus degimo variklį turinčią transporto priemonę ar hibridinį automobilį ilgesnėms kelionėms vežantis daugiau bagažo. Remiantis moksliniais tyrimais netgi šioje naudojimo srityje dėl riboto atstumo ir įkrovos trukmės susidomėjimas šiomis transporto priemonėmis pradžioje gali būti nedidelis. Todėl tam, kad EVTP neliktų tik kelete mažų nišinių rinkų, svarbu iš pat pradžių nustatyti ilgalaikę viziją apie visapusišką perėjimą, po kurio elektra varomi automobiliai taptų patrauklia galimybe visiems naudotojams ir visoms kelionėms.

5.19 Viešųjų pirkimų programos gali būti nepaprastai veiksminga priemonė ir paskatinti tobulinti pagrindinių pramonės sektorių standartus. Viešasis sektorius yra svarbus automobilių ir kitų transporto priemonių pirkėjas, todėl jo rodomas pavyzdys gali daryti papildomą poveikį kitų sprendimams dėl automobilio įsigijimo. Todėl svarbu, kad vyriausybės ir kitos viešojo sektoriaus institucijos, įskaitant vietos ir regionų valdžios institucijas visoje Europoje, artimiausiu metu prisiimtų išpareigojimų įsigyti elektra varomų ir kitų transporto priemonių, kad iš anksto paskatintų šių transporto priemonių rinką ir greitai padidintų gamybos apimtį iki ekonomikai ir gamybai reikiamos kritinės masės. Europos Sąjungos institucijos galėtų parodyti pavyzdį ir pradėti pirkti EVTP bei inicijuoti Europos masto

diskusijas ir iniciatyvas, skatinančias kuo greičiau pereiti prie elektra varomų transporto priemonių. Politiniai vadovai ir kiti vieši asmenys galėtų rodyti pavyzdį ir netrukus patys pereiti prie elektra varomų automobilių.

5.20 Manoma, kad beveik 50 proc. Europoje įsigyjamų automobilių perkami pagal įmonių darbuotojams sudaromas ar remiamas schemas. Pageidautina, kad savo schemomis ir diferencijuodamos atitinkamus mokesčius įmonės skatintų darbuotojus pirmenybę teikti mažai anglies dioksido išskiriantiems ar elektra varomiems automobiliams.

6. Kitos transporto priemonės ir transporto formos

6.1 Šioje nuomonėje didžiausią dėmesį skyrėme privatiems keleiviniams automobiliams ir veiksams, kurių Europa turi imtis dabar, kad paspartėtų perėjimas prie elektra varomų automobilių ateityje. Tai žemiausiai ant transporto dekarbonizavimo medžio kabantis vaisius.

6.2 Tačiau, žinoma, elektrifikacija tuo nesibaigia. Politinius sprendimus priimančios pareigūnai ir pramonė turi skatinti tolesnę elektrifikaciją daugelyje žemės ir jūrų transporto rūšių, įskaitant mažiausius vieno asmens automobilius, didesnes visuomeninio transporto priemones, traukinius, tramvajus ir troleibusus bei visą krovinį transportą. Be to, kadangi didėja transporto sistemos elektrifikacija, gali atsiverti naujos judumo galimybės, kurioms palankias sąlygas sudaro įvairios elektros energijos savybės, baterijų technologija, pažangios tinklo ir eismo valdymo sistemos. EESRK vėlgi ragina Komisiją ir politinius sprendimus priimančius pareigūnus būti atidiems geriausioms idėjoms, kurioms reikalinga parama.

2010 m. liepos 14 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI