

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o tema «Generalização da aceitação dos veículos eléctricos»

(parecer exploratório a pedido da presidência belga)

(2011/C 44/08)

Relator: **Frederic Adrien OSBORN**

Em 9 de Fevereiro de 2010, a Presidência belga da União Europeia decidiu, em conformidade com o artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Generalização da aceitação dos veículos eléctricos (parecer exploratório).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 1 de Junho de 2010.

Na 464.ª reunião plenária de 14 e 15 de Julho de 2010 (sessão de 14 de Julho), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 155 votos a favor, 2 votos contra e 4 abstenções, o seguinte parecer:

1. Resumo e recomendações

1.1 O CESE apoia vigorosamente a tomada de iniciativas na Europa em prol de uma aceitação mais alargada dos veículos eléctricos (VE), especialmente os automóveis eléctricos. Essa aceitação é urgente, não só para ajudar à redução das emissões de gases com efeito de estufa do sector dos transportes, mas também para diminuir a dependência da Europa de importações de petróleo cada vez menos fiáveis.

1.2 O CESE apoia também todas as iniciativas propostas pela Comissão na sua recente comunicação sobre veículos não poluentes e energeticamente eficientes. Recomenda ainda várias outras iniciativas por parte da União Europeia e dos seus Estados-Membros.

1.3 Do ponto de vista tecnológico, o CESE recomenda uma série de prioridades para a I&D, para a aceleração dos principais programas de normalização, para a expansão das competências e dos programas de formação pertinentes e para a gestão e facilitação das mudanças nos padrões de emprego do sector automóvel e dos sectores conexos.

1.4 O CESE destaca que a transição para os VE só acarretará uma redução das emissões de gases com efeito de estufa se a electricidade para o veículo provier de fontes com baixas ou nenhuma emissões de carbono. Assim, é necessário que a transição para os VE seja acompanhada de uma mudança paralela da geração de electricidade para fontes com baixo teor carbónico.

1.5 O uso generalizado de VE e a considerável capacidade de armazenamento eléctrico que as baterias dos veículos representam, no seu conjunto, poderão desempenhar um papel importante no que toca a ajudar a otimizar o equilíbrio entre a oferta e a procura no sistema de aprovisionamento de electricidade, se a gestão da rede e as infra-estruturas de recarregamento dos VE começarem a beneficiar de tecnologias inteligentes. O CESE reconhece a complexidade inerente à organização de um tal sistema mas recomenda a realização urgente de estudos e projectos que transformem esta possibilidade numa

importante oportunidade que beneficie tanto o sector dos transportes como o sector de aprovisionamento de electricidade.

1.6 Uma transição rápida para os VE no sector dos automóveis exigirá grandes esforços concertados por parte da indústria, de novos fornecedores de infra-estruturas de recarregamento, do sector público – na sua qualidade de regulador, definidor de normas, incentivador e educador – e do público em geral, enquanto consumidor inteligente, preocupado e exigente destas novas tecnologias. O CESE insta a União Europeia e os Estados-Membros a empreenderem um importante esforço colectivo para promover e apoiar esta transição crucial, servindo-se de todos os meios de que dispõem para assegurar que a Europa não ficará atrás da concorrência estrangeira, que se tem desenvolvido muito rapidamente neste sector.

2. Observações gerais

2.1 As emissões de CO₂ do sector dos transportes no seu todo continuam a aumentar de ano para ano, apesar da melhoria gradual das normas de eficiência em todos os tipos de transporte. Para que os transportes contribuam de forma adequada para a redução de carbono com a qual a Europa se comprometeu até 2050, não bastará contar com o aumento das poupanças eficientes em cada modo de transporte.

2.2 No atinente ao transporte rodoviário, há limites físicos fundamentais para além dos quais não é possível melhorar o desempenho dos motores de combustão interna em termos de emissões de carbono. A partir de certo ponto, qualquer melhoria adicional implicará uma mudança fundamental para novas fontes de energia com emissões de carbono baixas ou nulas.

2.3 Das várias possibilidades para alcançar este objectivo, uma transição atempada no sector automóvel privado parece ser a mais promissora, avançando com os híbridos para se alargar a todos os veículos eléctricos (VE), assim que possível.

2.4 Há várias razões para avançar tão depressa quanto possível:

- Reduzir as emissões de carbono quanto antes permitirá mais resultados no que toca a atenuar as alterações climáticas e evitará medidas de adaptação dispendiosas no futuro.
- Os custos iniciais serão substanciais tanto para o sector privado (fabricantes de motores, fabricantes de baterias, fornecedores de infra-estruturas, etc.) como para o sector público (I&D, infra-estrutura, pagamento de incentivos, etc.) nas fases iniciais da transição. Quanto mais depressa a transição ocorrer, mais rápido será o retorno económico dos investimentos.
- Os consumidores têm demonstrado um interesse crescente por veículos com emissões de carbono baixas ou nulas, o que pode representar uma oportunidade única de a Europa e os seus Estados-Membros se tornarem promotores de uma transição que pode ser popular se efectuada correctamente, desde que os novos veículos possam rivalizar com os padrões de segurança, conveniência, desempenho, fiabilidade, concepção técnica e com o preço dos seus concorrentes tradicionais.
- Os grandes concorrentes (EUA, Japão, China e outros) já estão a fazer grandes investimentos nos VE e poderão obter um grande avanço e vantagem competitiva se a Europa não avançar à mesma velocidade.
- Se a Europa progredir com rapidez bastante para promover o desenvolvimento dos VE, juntamente com as mudanças associadas no aprovisionamento energético e no sistema de redes, a expansão destes sectores poderá impulsionar consideravelmente o crescimento económico, a criação de emprego e o aumento das exportações na Europa. Por outro lado, ficar para trás nesta transição poderia enfraquecer consideravelmente a economia europeia.

2.5 Neste contexto, o CESE congratula-se com a intensa actividade em curso na Comissão, no Conselho e nos Estados-Membros para apoiar e acelerar a transição para os VE e recomenda novas medidas, a nível europeu, em três grandes capítulos:

- reforçar o apoio à transição tecnológica através de I&D, programas de implementação, educação e formação;
- apoiar o necessário desenvolvimento paralelo do sector da electricidade, incluindo a expansão das energias renováveis, o desenvolvimento de redes e infra-estruturas e a normalização da interface entre os VE e o aprovisionamento energético;
- apoiar, com incentivos adequados, a transformação do mercado para garantir que a procura acompanhe a transformação no fornecimento de veículos.

3. Apoio à transição tecnológica

3.1 Investigação e desenvolvimento

3.1.1 Serão precisos grandes esforços de I&D para alcançar a meta dos 3 % e consagrar uma parte mais importante das dotações dos programas actuais à transição para uma economia hipocarbónica. O CESE congratula-se com a importância atribuída ao aumento dos esforços de I&D de forma geral na Estratégia 2020, bem como a importância particular atribuída à transição para uma economia mais verde, incluindo a transição para veículos eléctricos e com baixas emissões de carbono. Deve ser dada especial atenção aos seguintes aspectos:

- desenvolvimento da tecnologia das baterias, de forma a aumentar a variedade de VE e melhorar a robustez e resiliência dos sistemas escolhidos para todas as condições meteorológicas e de condução;
- métodos alternativos de gestão da recarga com vista a otimizar os métodos eventualmente escolhidos para a normalização;
- formas de associar a expansão de veículos eléctricos à expansão de fontes de aprovisionamento de electricidade renováveis ou com baixas emissões de carbono;
- formas de utilizar contadores inteligentes e um sistema de redes repensado que permita carregar baterias num prazo óptimo do ponto de vista do equilíbrio da carga eléctrica;
- aprovisionamento global dos materiais necessários para uma expansão massiva de baterias, em particular de lítio e terras raras, e qualquer medida que possa ser tomada no sentido de aumentar ou tornar mais seguras as fontes de aprovisionamento ou substituir outros materiais mais generalizados;
- medidas a tomar desde o início para promover a máxima reutilização de materiais de veículos e baterias em fim de vida.

3.1.2 Deve ser dada especial atenção a projectos de demonstração e outros programas de implementação. A experiência das plataformas tecnológicas de energia deve ser alargada e servir de base a programas pró-activos de implementação de híbridos recarregáveis e de veículos totalmente eléctricos, bem como das infra-estruturas de apoio de que eles necessitarão. Os projectos de demonstração em cidades e regiões dispostas a desempenharem um papel piloto (e que já foram encetados em certos municípios e regiões da Europa) devem ser activamente promovidos através de incentivos adequados. Importa ainda alargar o programa CIVITAS.

3.1.3 O CESE está apreensivo pelo facto de as actuais baterias dependerem muito de materiais (lítio e terras raras) que, hoje em dia, são produzidos maioritariamente ou exclusivamente na China. Assim, apela à realização urgente de estudos e exames geológicos que identifiquem fontes alternativas de aprovisionamento destes materiais e encorajem a sua reciclagem sempre que possível.

3.2 Definição de normas

3.2.1 São indispensáveis normas mínimas obrigatórias em matéria de eficiência energética para os produtos e serviços. A UE já definiu normas para as emissões de CO₂ de veículos e estabeleceu calendários para a adopção de padrões mais elevados no futuro. Contudo, estes programas terão que tornar-se mais abrangentes e definir metas mais ambiciosas a curto e a longo prazo.

3.2.2 Os limites de emissões actuais fixados (para 2015) permitem um super crédito para veículos eléctricos ou com baixas emissões de carbono. Isto representa um grande incentivo para que os fabricantes europeus acelerem o seu desenvolvimento e apresentem a primeira geração de veículos integralmente eléctricos. Contudo, esta medida refreia, simultaneamente, a procura de melhorias nos restantes veículos movidos a combustíveis fósseis. A próxima revisão poderá talvez definir um objectivo específico para a expansão da frota movida a electricidade. Ao mesmo tempo, os fabricantes devem ser obrigados a continuar a melhorar o desempenho em matéria de CO₂ dos seus veículos a gasolina e a gasóleo, os quais continuarão inevitavelmente a representar a maioria do parque automóvel nos próximos 20 anos.

3.2.3 É essencial manter a pressão sobre a indústria europeia para que esta se mantenha entre as líderes mundiais em matéria de VE, a fim de garantir a sua posição competitiva num mercado mundial cada vez mais orientado nessa direcção. A concorrência é viva entre os agentes da indústria automóvel, do sector das baterias e do aprovisionamento energético no tocante ao desenvolvimento das melhores tecnologias aos melhores preços. Essa concorrência é, ela própria, um poderoso impulsor da inovação, pelo que não deve ser inibida.

3.2.4 Por outro lado, a UE terá claramente de promover alguns elementos precoces de normalização, de forma a garantir a segurança, fiabilidade e compatibilidade, em particular na infra-estrutura de apoio à recarga dos VE, nos sistemas de ligação à corrente e também nos requisitos energéticos e na configuração de conjuntos de baterias. Uma vez que as trocas comerciais de veículos (novos e em segunda mão) ocorrem também com muita frequência entre a Europa e o resto do mundo, a UE deve também participar activamente em esforços destinados a fixar normas mundiais nesta matéria, de forma a garantir a compatibilidade da tecnologia dos VE a nível mundial.

3.3 Educação e formação profissional e técnica

3.3.1 A transição para um sector automóvel dominado pelos VE acarretará uma transformação dos padrões de emprego no sector. Para manter a produção e os postos de trabalho na indústria automóvel europeia e para conservar elevados níveis de exportação, é essencial fazer investimentos precoces na capacidade de produção de VE na Europa. É igualmente necessário prever as correspondentes formação e reciclagem profissionais sobre as novas competências de que todos os sectores da indústria necessitarão (concepção técnica, produção, distribuição, vendas, manutenção, eliminação, etc.).

3.3.2 O CESE apoia vigorosamente a proposta da Comissão de relançar o Grupo de Alto Nível CARS 21, com uma maior participação das partes interessadas, de forma a analisar os entraves à aceitação das novas tecnologias no mercado. O Comité recomenda ainda que este grupo inclua um grupo de trabalho dedicado especificamente a questões sociais e que sejam tomadas imediatamente iniciativas para desenvolver e reorientar as estruturas de formação e ensino do sector, com vista a desenvolver desde já as competências que a tecnologia dos VE exigirá no futuro próximo.

4. Transformação paralela do aprovisionamento de electricidade e relação com a descarbonização do aprovisionamento de electricidade

4.1 A transição para os VE representará uma significativa procura adicional de electricidade, a qual, se bem que não muito grande inicialmente, será, a longo prazo, substancial. Se, para dar resposta a esta procura adicional de electricidade, fossem construídas centrais eléctricas antiquadas alimentadas a carvão, os ganhos em termos de produção de CO₂ seriam nulos. As emissões de CO₂ seriam simplesmente transferidas dos veículos para as centrais eléctricas. Por conseguinte, é essencial que a expansão do veículo eléctrico acompanhe a expansão do fornecimento de energia com emissões de carbono baixas ou nulas.

4.2 Importa acelerar os programas para a expansão das energias renováveis paralelamente ao aumento da procura de electricidade para os veículos eléctricos. Essa exigência deve figurar na próxima revisão das metas de expansão das energias renováveis.

4.3 Hoje em dia, começa a vislumbrar-se uma melhor complementaridade entre a expansão da capacidade total da bateria necessária para veículos eléctricos e o aumento da percentagem de electricidade produzida a partir de fontes de energia renováveis.

4.4 Um grande problema para a expansão das energias renováveis é a intermitência do aprovisionamento de energia eólica, solar, das marés, etc. Para responder ao padrão flutuante da procura de electricidade, será provavelmente necessária uma expansão das formas de armazenamento de energia. As baterias dos carros só são necessárias para os veículos durante o período de tempo limitado em que as pessoas estão de facto a conduzir. Nos intervalos entre esses períodos, elas terão de ser carregadas, mas também poderiam servir como fontes de energia de reserva para alimentar a rede sempre que as reservas de renováveis escassearem. Os problemas técnicos e logísticos desta conciliação são consideráveis. No entanto, à medida que é desenvolvida uma rede interconectada e inteligente, este objectivo tornar-se-á mais realizável. O CESE insta a Comissão a empreender com urgência os estudos necessários e a garantir que as infra-estruturas de recarga desenvolvidas para os VE sejam suficientemente inteligentes, desde o início, para permitir esta complementaridade com as fontes de energia renováveis.

4.5 O desenvolvimento de uma infra-estrutura para a recarga e/ou substituição de baterias implicará um grande investimento. As instalações para a recarga terão de ser disponibilizadas em grande escala, por exemplo, nos parques de estacionamento, nos domicílios, nos locais de trabalho, em estabelecimentos de venda a retalho, oficinas e outros locais públicos e nas ruas. O sector público terá de estabelecer um quadro regulamentar que assegure que quem efectua os investimentos na infra-estrutura terá um retorno razoável, ao mesmo tempo que previne preços excessivos. O CESE recomenda que a Comissão elabore com urgência estudos sobre quadros regulamentares adequados que encorajem o necessário investimento em infra-estruturas. Neste contexto, toma nota e apoia as conclusões do Conselho da Competitividade de 26 de Maio, que instou a que se procedesse rapidamente a uma normalização dos veículos eléctricos a nível europeu, de forma a acelerar a sua aceitação.

5. Os consumidores e o mercado

5.1 O público europeu está cada vez mais consciente de que não poderemos por muito tempo continuar a contar com a disponibilidade geral de petróleo barato. Está a tomar consciência de que é cada vez mais difícil encontrar e extrair petróleo em várias partes do mundo e que a concorrência das economias emergentes pelas reservas existentes é cada vez maior. Apesar de algum ceticismo, tem também aumentado a consciência de que é necessário reduzir as emissões de CO₂ para evitar os efeitos nefastos das alterações climáticas e de que o sector dos transportes deve participar nesta tarefa. Embora em diferentes graus, os governos dos Estados-Membros reforçaram estas mensagens através da tributação de produtos petrolíferos, da diferenciação da tributação de veículos com vista a favorecer veículos mais pequenos com baixas emissões de carbono, em detrimento dos que consomem mais combustível, e, nalguns casos, através da aquisição de veículos híbridos e de protótipos de veículos eléctricos para as suas frotas.

5.2 Na sequência desta consciencialização geral, o mercado registou algumas mudanças nos últimos anos. As preferências dos consumidores passaram significativamente para veículos mais pequenos, com menos emissões de carbono, afastando-se de modelos maiores e mais poluentes. Os veículos híbridos introduzidos até ao momento gozam de alguma procura, especialmente nos Estados-Membros que introduziram incentivos fiscais para encorajar a compra destes veículos. No entanto, os consumidores tendem, de forma geral, a ser cautelosos com as novas inovações neste sector, pelo que necessitarão provavelmente de garantias e de incentivos para que adiram decisivamente à nova geração de veículos híbridos recarregáveis e de veículos integralmente eléctricos, à medida que estes forem aparecendo no mercado.

5.3 Os fabricantes e o sector petrolífero têm demonstrado igual cautela quanto às possibilidades de transição para os VE. É necessário convencê-los do carácter inevitável desta mudança e da determinação política da União Europeia em impulsionar e acelerar esta transição, para que os responsáveis se empenhem nela, utilizando todos os seus recursos e conhecimentos, e convençam os consumidores das suas vantagens. A UE e os seus Estados-Membros precisam de demonstrar claramente ao sector a necessidade e a urgência desta transição, sem ceder a pedidos especiais por parte das empresas mais lentas, o que poderia

atrasar os progressos gerais e resultar, inevitavelmente, no atraso da indústria europeia em geral, em detrimento de outras empresas mais céleres sediadas noutras partes do mundo. Daí adviria uma perda irrecuperável de quotas de mercado, bem como de capacidade de influenciar a evolução das normas mundiais.

5.4 Para passar com êxito para a fase seguinte, conquistar a confiança dos consumidores e fomentar a procura, há que responder a várias exigências do consumidor, que podem ser sintetizadas nas seguintes categorias principais – segurança, fiabilidade, desempenho, concepção técnica, autonomia e flexibilidade, facilidade de carregamento, preço da compra e da utilização. (Existe ainda alguma preocupação quanto ao facto de os veículos eléctricos poderem ser perigosamente silenciosos na estrada. Nesse caso, poderá ser necessário exigir níveis mínimos de ruído, para dar aos peões e aos restantes utentes da estrada um sinal auditivo que avise da aproximação de um veículo.)

5.5 Será crucial que os VE sejam, pelo menos, tão seguros como os veículos convencionais (tanto na condução normal como em caso de acidente), não só em termos de medições estatísticas objectivas mas também em termos de percepção. Os sistemas de carregamento, em particular os equipamentos de recarga acessíveis ao público, deverão estar protegidos contra transformações e fraude. Estes critérios deveriam ser incluídos em todos os requisitos regulamentares de segurança que terão de ser impostos aos veículos eléctricos.

5.6 Os VE terão de ser fiáveis sempre e em todas as condições meteorológicas. Se as baterias se descarregarem depressa ou se determinadas condições meteorológicas reduzirem acen-tuadamente o desempenho ou a autonomia, facilmente o público se desinteressará deste tipo de veículos. Seria benéfico integrar normas de durabilidade e fiabilidade no quadro regulamentar.

5.7 O desempenho dos VE deve estar, no mínimo, ao mesmo nível que o de um veículo familiar médio, que é o tipo de veículo com o qual a maior parte da população está familiarizada. Da mesma forma, é importante que a concepção visual e a configuração destes veículos seja tão atractiva para o público como a dos melhores veículos de combustão interna. Este é, naturalmente, um desafio que caberá à indústria vencer e que não necessitará de acções regulamentares, desde que a própria indústria esteja adequadamente motivada (e, se necessário, incentivada) a acelerar a mudança.

5.8 A autonomia está intimamente relacionada com o sistema de recarga. Se a recarga exigir várias horas numa garagem ou num ponto de carregamento na via pública, os consumidores exigirão provavelmente que cada reabastecimento propicie uma autonomia substancial. A maioria das pessoas percorre muito possivelmente apenas distâncias curtas durante um dia de trabalho normal, o que não impede que pretendam ter maior autonomia quando têm de viajar mais, e não vão querer ficar retidos durante horas nessas viagens para se reabastecerem. As baterias podem, por vezes, falhar mesmo quando um veículo ainda não chegou ao momento de recarregar. Será, por isso, necessário desenvolver sistemas de emergência para recarregamento ou substituição de baterias à beira das estradas.

5.9 A recarga rápida parece estar a tornar-se uma possibilidade técnica. Contudo, se o tempo não puder ser encurtado para algo semelhante ao tempo necessário para atestar um depósito de gasolina, as pessoas muito ocupadas ficarão impacientes. Do nosso ponto de vista, os fabricantes deveriam visar o aumento da autonomia disponível, assim que possível, para 300km, se pretendem assegurar um mercado de peso. Os esforços de I&D devem dedicar especial atenção a este objectivo.

5.10 Caso não seja expectável conseguir essa autonomia dentro de alguns anos, o CESE recomenda que se pondere cuidadosamente a hipótese de complementar o sistema de recarregamento com instalações destinadas a substituir rapidamente (em dois ou três minutos) toda a bateria numa oficina comercial ou, em casos de emergência, à beira da estrada. O Comité tem conhecimento de que alguns projectos experimentais nesta base estão actualmente em fase inicial. Para facilitar o desenvolvimento de infra-estruturas para a troca de baterias nestes moldes, o CESE recomenda que a Comissão pondere, desde o início, a possibilidade de normalizar, numa fase precoce de desenvolvimento, a configuração e as características dos conjuntos de baterias, bem como métodos para as retirar e substituir com facilidade. A troca de baterias também seria facilitada se a bateria fosse alugada a uma empresa responsável também pelas instalações de troca, em vez de ser adquirida. Isso permitiria baixar o custo inicial dos VE. No entanto, será porventura necessário definir um quadro regulamentar para garantir que as empresas que prestam esses serviços praticam preços acessíveis e operam em boas condições.

5.11 Se se optar por um sistema de recarga por ligação à corrente, é essencial que ele seja rapidamente disponibilizado numa vasta rede de pontos de carregamento. Além dos equipamentos no domicílio, serão necessários pontos de carregamento em todos os parques de estacionamento (públicos e privados, locais de trabalho, locais de venda a retalho, etc.) e em todos os lugares de estacionamento na via pública. Para que este programa seja gerível, os primeiros esforços de introdução deveriam concentrar-se em zonas geográficas específicas. Poderá ser útil realizar projectos-piloto em diferentes cenários, incluindo ilhas, grandes cidades e suas regiões envolventes, centros urbanos mais pequenos, zonas rurais, etc., com vista a definir as modalidades essenciais de apoio operacional e de apoio às infra-estruturas. Em qualquer local onde os VE sejam promovidos, é essencial que exista, desde o início, uma rede adequada de instalações de carregamento. Os consumidores rejeitarão rapidamente a nova tecnologia se não sentirem que ela é bem apoiada, desde o primeiro dia, por instalações de carregamento e de troca de baterias disponíveis em numerosos locais.

5.12 Os órgãos de poder local e regional terão um papel fulcral a desempenhar no que toca a promover a adesão aos VE no seu território. Eles podem ajudar a identificar locais adequados a instalações de carregamento e de troca de baterias, podem dar um estatuto preferencial aos veículos eléctricos, com estacionamento especial ou faixas de rodagem exclusivas, e podem desempenhar um papel de destaque na promoção e incentivo à transição para os VE. Podem ainda fomentar a utilização

de veículos eléctricos para, por exemplo, transportar pessoas com mobilidade reduzida, limpar as ruas, etc., uma vez que estes serviços implicam geralmente distâncias curtas no interior das autarquias locais.

5.13 O preço de compra e de utilização será certamente crucial. A transição da gasolina com chumbo para a gasolina sem chumbo em inúmeros países é um exemplo significativo. O consumidor resistiu a esta mudança durante algum tempo, mas assim que o governo recorreu à diferenciação fiscal para favorecer a gasolina sem chumbo, a resistência cedeu e a transição ocorreu rapidamente.

5.14 Para incentivar a escolha de veículos eléctricos, será igualmente necessário, pelo menos, eliminar qualquer vantagem a nível de custos dos veículos a gasolina através de regimes fiscais diferenciadores adequados e provavelmente dar preferência aos veículos eléctricos nos primeiros anos para permitir a evolução do mercado. Em princípio, a utilização dos veículos eléctricos deveria ser mais barata, uma vez que o motor eléctrico é muito mais eficiente. Contudo, este factor dependerá muito da estrutura das tarifas da electricidade e da possibilidade de integrar a recarga de baterias num sistema inteligente de equilíbrio das cargas a uma tarifa preferencial. O CESE apela à elaboração de estudos econométricos atempados sobre as várias possibilidades referidas. Uma vez que a transição para os VE é um passo importante para o consumidor, é possível que esta escolha tenha de ser objecto de incentivos fortes, especialmente nos primeiros anos da transição (por exemplo, através de uma substancial diferenciação do IVA que favoreça os VE em detrimento dos veículos de combustão interna).

5.15 Além dos incentivos a nível dos preços, os governos e o poder local devem explorar outras formas de incentivo susceptíveis de apoiar a transição, incluindo vias ou zonas reservadas a este tipo de veículos e locais de estacionamento preferenciais. Os VE serão claramente menos poluentes do que os motores de combustão interna e algumas versões poderão igualmente desempenhar um papel na diminuição do congestionamento (por exemplo, VE mais pequenos para fins específicos).

5.16 Além de medidas com vista a garantir a possibilidade de os VE serem comercializados a preços competitivos, será igualmente importante tomar mais medidas para que o consumidor compreenda melhor a pegada de carbono das suas opções de transporte, e em que medida ele melhorará essa pegada ao optar por VE.

5.17 Esta informação deveria basear-se numa análise de todo um ciclo de vida do impacto dos seus veículos e de outros modos de transporte. Mas mesmo quando é tido em conta todo o ciclo de vida, é provável que a transição para um veículo eléctrico seja uma das maiores decisões que um indivíduo poderá tomar para reduzir a sua pegada de carbono. Para decidir correctamente, os consumidores precisam da informação adequada.

5.18 Numa primeira fase, será provavelmente mais fácil entrar em alguns sectores do mercado do que noutros. Tendo em conta as actuais limitações em termos de autonomia e tempo de recarga, os VE convirão, pelo menos inicialmente, mais para trajectos curtos, urbanos ou locais, e menos para longas distâncias. Será também mais fácil disponibilizar equipamentos de recarga nas casas que têm garagens ou, pelo menos, lugares de estacionamento privado. Por conseguinte, é de esperar que os primeiros esforços de marketing se centrem nas famílias que disponham destas instalações, que podem considerar a hipótese de comprar um veículo eléctrico como segundo pequeno automóvel para trajectos curtos, mantendo um veículo de combustão interna ou um híbrido de maior dimensão para trajectos mais longos e cargas mais pesadas. No entanto, mesmo para este tipo de utilização, a investigação parece indicar que limitações da autonomia e o longo tempo de recarga podem limitar a adesão aos VE numa fase inicial. Assim, e para evitar que estes veículos fiquem confinados a pequenos nichos do mercado, importará desenvolver, desde o início, uma visão a mais longo prazo de uma transição mais completa, em que os veículos eléctricos serão uma alternativa interessante para todos os utilizadores e para todos os tipos de deslocação.

5.19 Os programas de adjudicação de contratos públicos podem ser um instrumento utilíssimo para a melhoria das normas em sectores industriais de importância central. O sector público é um comprador importante de automóveis e outros veículos e o seu exemplo pode representar uma influência adicional nas decisões de compra de terceiros. Por conseguinte, importa que os governos e outros órgãos do sector público, incluindo o poder regional e local na Europa, se comprometam atempadamente a adquirir veículos eléctricos e outros, de forma a impulsionar desde o início o mercado destes veículos e a fazer com que os volumes de produção cheguem rapidamente à massa crítica necessária para uma produção económica. As instituições da União Europeia poderiam dar o exemplo com as

suas decisões de aquisição e lançar debates e iniciativas a nível europeu, tendo em vista promover a adesão precoce aos veículos eléctricos. Os responsáveis políticos e outras figuras públicas proeminentes poderiam divulgar a mensagem começando desde logo a utilizar eles próprios veículos eléctricos.

5.20 Estima-se que, na Europa, cerca de 50 % dos veículos sejam adquiridos no âmbito de regimes geridos ou apoiados pelas empresas em benefício dos seus trabalhadores. Seria desejável incentivar as empresas a darem preferência nos seus regimes a veículos com baixas emissões de carbono ou integralmente eléctricos mercê de uma diferenciação fiscal adequada.

6. Outros veículos e formas de transporte

6.1 No presente parecer centrámos as atenções sobretudo no veículo privado de passageiros e nas medidas que a Europa deverá tomar agora com vista a acelerar a transição para a utilização de veículos eléctricos no futuro. Esta é a medida mais acessível no processo de descarbonização do transporte.

6.2 Contudo, obviamente, o âmbito da electrificação não termina aqui. Os responsáveis políticos e a indústria devem estar alerta para a possibilidade de prosseguir a electrificação em toda a gama de transporte de superfície e marítimo, incluindo monolugares de muito pequenas dimensões, veículos públicos de maiores dimensões, caminhos-de-ferro, eléctricos e troleiros e todo o domínio do transporte de mercadorias. À medida que a electrificação do sistema de transportes avança, podem surgir novos padrões de mobilidade, facilitados pelas diferentes características da energia eléctrica, tecnologia de baterias e sistemas inteligentes de gestão de redes e de tráfego. Também neste aspecto, o CESE incentiva a Comissão e os responsáveis políticos a estarem atentos às melhores ideias que carecem de incentivo.

Bruxelas, 14 de Julho de 2010

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Mario SEPI