

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Europejska strategia na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów”**

COM(2010) 186 wersja ostateczna

(2011/C 51/08)

Sprawozdawca generalny: **Peter MORGAN**

Dnia 28 kwietnia 2010 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*komunikatu Komisji do Parlamentu europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Europejska strategia na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów”*

COM(2010) 186 wersja ostateczna.

Ze względu na rozpoczęcie nowej kadencji Komitetu Zgromadzenie Plenarne postanowiło przeprowadzić głosowanie nad opinią na sesji plenarnej w październiku i wyznaczyło Petera MORGANa na sprawozdawcę generalnego zgodnie z art. 20 regulaminu wewnętrznego.

Na 466. sesji plenarnej w dniu 21 października 2010 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 183 głosami – 14 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES wspiera rozwój europejskiej strategii na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów. Strategia ta jest odpowiedzią na wyrażane przez EKES zaniepokojenie z powodu wyczerpywania się złóż węglowodorów, emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczenia atmosfery. Istotne jest, aby strategia ta miała charakter całościowy. Nie nastąpi żaden postęp, jeżeli zanieczyszczenia i emisje zostaną po prostu przesunięte do sektora produkcji energii elektrycznej i wytwarzania pojazdów elektrycznych, lub jeśli biostrategie wyrządzą szkody w środowisku naturalnym, takie jak np. wylesianie. Realizacji celów protokołu z Kioto w UE stanął na przeszkodzie transport drogowy. Strategia ta jest już nieaktualna.

1.2 W ciągu dwóch następnych dziesięcioleci pojazdy wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania pozostaną najważniejszym środkiem transportu. Dlatego też EKES oczekuje, że zachęty, jakie wprowadza strategia, przyniosą przełom technologiczny w produkcji tych pojazdów oraz nowe, bardziej innowacyjne formy napędu. Jest jeszcze za wcześnie na dokonanie ostatecznego wyboru, gdy chodzi o technologię. Na obecnym etapie należy zezwolić na rozwój wszystkich możliwych opcji.

1.3 Strategia musi przyczynić się do poprawy globalnej konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego UE. Przepisy musza sprawić, że pojazdy będą stawały się stopniowo coraz bardziej „ekologiczne” i „ekonomiczne”, ale przyszła konkurencyjność będzie także zależała od radykalnych innowacji w produkcji silników spalinowych stosowanych w samochodach, autobusach i pojazdach ciężarowych, które uzupełnią rozwój pojazdów elektrycznych.

1.4 Już od ponad wieku rozwój pojazdów elektrycznych stanowi ambitny cel, lecz ze względu na różnego rodzaju

problemy, w szczególności żywotność akumulatorów, do tej pory pojazdy te nie mogły być funkcjonalną alternatywą dla pojazdów z silnikiem spalinowym. Kwestia ochrony środowiska zmieniła podstawowe zasady. Im więcej samochodów elektrycznych będzie w eksploatacji, tym lepsza będzie efektywność środowiskowa zarówno producentów, jak i użytkowników. W międzyczasie zaś, małe pojazdy z silnikiem spalinowym mogą przyczynić się do ograniczenia zatorów komunikacyjnych w miastach.

1.5 W lipcu 2010 r. EKES przyjął opinię Frederica Adriana Osborna: „W kierunku szerszego wdrożenia pojazdów elektrycznych” (CESE 429/2010 fin). Strategia zawiera właściwą odpowiedź na zalecenia sformułowane w tamtej opinii.

1.6 Jest to strategia UE, lecz jej powodzenie zależy od państw członkowskich, polityki władz krajowych i lokalnych tych państw oraz ich potencjału przemysłowego, a także siły nabywczej i zachowań konsumentów. Uwzględniając fakt, że poszczególne państwa członkowskie znajdują się w niezwykle różnych sytuacjach, nie ulega wątpliwości, że realizacja tej strategii będzie się w nich odbywać z różnymi prędkościami. Istotne jest, aby bardziej zaawansowane miasta i państwa nawiązały rywalizację z USA i krajami azjatyckimi.

1.7 Do pomyślnej realizacji strategii potrzebne jest zaangażowanie społeczeństwa europejskiego. Dyrektywa 2009/33/WE nakłada zobowiązania na sektor publiczny, natomiast na przedsiębiorstwach prywatnych ciąży obowiązek prowadzenia sprawozdawczości środowiskowej. Osoby prywatne, które podejmują decyzję o zakupie samochodów, czy to na użytek własny, czy też dla swoich firm, powinny otrzymywać zestaw bodźców działających w sposób zachęcający lub zniechęcający, który sprawi, że zwrócą się oni w stronę pojazdów ekologicznie czystych i energooszczędnych.

1.8 EKES jest przekonany, że instytucje UE, które wykorzystują większą część swoich środków transportu do przemieszczania się na niewielkie odległości w Brukseli, Luksemburgu lub Strasburgu, powinny wykorzystać tę okazję do opracowania planu transportu, który byłby wzorcowy w kategoriach ekologicznych i ekonomicznych.

1.9 EKES podkreśla skalę inwestycji niezbędnych do stworzenia przyszłych sieci dystrybucji i infrastruktury materialnej w celu zastąpienia bilionów dolarów zainwestowanych w gospodarkę opartą na węglowodorach.

1.10 Poniższe zalecenia zostały zaczerpnięte z punktu 5 niniejszej opinii.

1.10.1 UE i państwa członkowskie powinny wspierać badania i rozwój w dziedzinie małych samochodów wyposażonych w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i wprowadzanie rewolucyjnych systemów produkcji oraz usuwać przeszkody utrudniające wejście na rynek.

1.10.2 Cele o zakresie podobnym do obowiązujących w odniesieniu do produkcji samochodów osobowych powinny mieć także zastosowanie w stosunku do pojazdów ciężarowych.

1.10.3 Powinno się konsekwentnie wspierać programy na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów ciężarowych i autobusów do czasu, aż staną się one konkurencyjne na światowym rynku.

1.10.4 Ponieważ do 2020 r. biopaliwa mają zaspokajać 7 % potrzeb paliwowych UE, EKES wzywa Komisję do potwierdzenia tego celu lub zmiany swojej polityki.

1.10.5 Państwa członkowskie powinny zachęcać producentów i potencjalnych użytkowników do wprowadzania innowacji polegających na stosowaniu alternatywnych paliw gazowych.

1.10.6 Państwa członkowskie powinny zachęcać do wczesnego rozpowszechniania pojazdów elektrycznych, tak aby UE nie została pod tym względem wyprzedzona przez inne regiony świata.

1.10.7 Należy zachęcać czołowych producentów samochodów do uruchamiania i rozwijania produkcji akumulatorów w Europie.

1.10.8 Komisja musi zapewnić podjęcie przez organy normalizacyjne szybkich działań w związku z pojazdami elektrycznymi.

1.10.9 Komisja i państwa członkowskie muszą współpracować na rzecz zapewnienia w przyszłości dostaw pierwiastków ziem rzadkich i metali szlachetnych.

1.10.10 Długookresowa strategia wobec pojazdów napędzanych wodorowymi ogniwami paliwowymi powinna przewidywać alternatywne opcje w przypadku, gdy pojazdy te okażą się rozwiązaniem, którego nie da się zrealizować.

1.10.11 Władze publiczne, przedsiębiorstwa świadczące usługi publiczne oraz duże przedsiębiorstwa publiczne i prywatne powinny działać zgodnie z wytycznymi i celami w dziedzinie zużycia paliwa i ograniczania emisji.

1.10.12 Należy przedstawić wytyczne odnoszące się do różnych kryteriów stosowanych przy zamówieniach zgodnie z dyrektywą 2009/33/WE.

1.10.13 Przedsiębiorstwa publiczne i prywatne powinny zmodyfikować sposób informowania o stosowaniu węglowodorów i o emisjach CO<sub>2</sub>, tak aby można było określić udział transportu.

1.10.14 W planie działań globalnych brakuje odniesienia do WTO.

1.10.15 Przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego zaangażowani w sprawy ekologii powinni znaleźć się w nowej grupie wysokiego szczebla CARS 21.

1.10.16 Przy ponownym określeniu swojego podejścia do strategii przemysłowej, UE powinna zająć się w pierwszej kolejności kilkoma sektorami, wśród których znajduje się także przemysł samochodowy. UE musi stworzyć silną strukturę zarządzającą, której pilna misja będzie polegała na przeprowadzeniu niezbędnych zmian regulacyjnych i wprowadzeniu zachęt, a także na ożywianiu inwestycji i tworzeniu rynku.

1.10.17 UE nie może pozostawać z tyłu. Zainteresowani komisarze muszą działać w sposób zgodny, zaś państwa członkowskie, przedsiębiorstwa i instytuty badawcze, które dysponują niezbędnymi środkami, muszą działać szybko. W tym kontekście plan działania musi być postrzegany jako „wezwanie do broni”.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Strategia Komisji ma na celu zapewnienie odpowiednich i technologicznie neutralnych ram polityki. W krótkim okresie jest to strategia dwutorowa, obejmująca zarówno pojazdy wyposażone w silnik spalinowy wewnętrznego spalania, jak i pojazdy elektryczne wyposażone w akumulatory.

2.2 Strategia odnosząca się do pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy wewnętrznym jest także dwutorowa. Z jednej strony zakłada ona dalsze ulepszanie konwencjonalnych silników benzynowych i wysokoprężnych, zaś z drugiej – wprowadzanie alternatywnych paliw, w tym zarówno biopaliw, jak i paliw gazowych. W odróżnieniu od biopaliw, wykorzystywanie paliw gazowych wymaga modyfikacji pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy, gdyż muszą one posiadać specjalny wbudowany zbiornik paliwa, a także odpowiedniej sieci sprzedaży paliw.

2.3 Strategia na rzecz napędu elektrycznego obejmuje pojazdy elektryczne z napędem akumulatorowym (EV), jak np. Nissan Leaf, hybrydowe pojazdy elektryczne (*Hybrid Electric Vehicles – HEV*), jak np. Toyota Prius i hybrydowe pojazdy elektryczne typu „plug-in” (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle – PHEV*), jak np. Chevrolet Volt. Hybrydowe pojazdy elektryczne nie są pojazdami elektrycznymi w pełnym znaczeniu tego słowa, gdyż nie można ich podłączyć do źródła zasilania energią elektryczną.

2.4 O ile badania i rozwój w dziedzinie technologii wodnorodowej przyniosą pomyślne wyniki, pojazdy elektryczne najnowszej generacji będą napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi (tzw. *Fuel Cell Vehicle – FCV*).

### 3. Plan działania Komisji na rzecz pojazdów ekologicznych (Plan działania)

#### 3.1 Ramy regulacyjne

- Homologacja typu lekkich pojazdów dwu-, trzy- i czterośladowych.
- Przygotowanie do 2011 r. środków wykonawczych do rozporządzenia w sprawie emisji CO<sub>2</sub> przez samochody.
- Wprowadzanie do obrotu pojazdów „o ekologicznej wartości dodanej”.
- Wniosek w sprawie zmniejszenia wpływu ruchomych układów klimatyzacji na zużycie paliwa.
- Wspieranie dodatkowych środków, które mogą pomóc obniżyć emisje CO<sub>2</sub>.
- Zmiana cyklu badań poziomu emisji.
- Sporządzenie zestawienia korzystnych dla środowiska środków.
- Zmiana dyrektywy w sprawie zmniejszenia emisji hałasu powodowanego przez pojazdy.
- Kryteria zrównoważonego rozwoju dotyczące biopaliw.
- Strategia dotycząca czystych i energooszczędnych pojazdów ciężarowych.

#### 3.2 Badania i innowacje

- Ulepszenie silników konwencjonalnych, elektrycznych układów napędowych, technologii budowy akumulatorów i technologii wodorowych.
- Uproszczenie przepisów dotyczących przyznawania dotacji na badania.
- Długoterminowa strategia badań.
- Wsparcie ze strony Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

#### 3.3 Wprowadzanie na rynek

- Wytyczne dotyczące zachęt finansowych stosowanych przez państwa członkowskie.
- Zmiana dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.
- Wskazówki dla państw członkowskich w sprawie opodatkowania pojazdów.
- Monitorowanie wdrażania dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.
- Badania oczekiwań konsumentów i ich zachowań nabywczych.
- Zmiana dyrektywy w sprawie znakowania samochodów.
- Projekt demonstracyjny „elektromobilność”.

#### 3.4 Zagadnienia globalne

- Współpraca międzynarodowa, zwłaszcza w zakresie normalizacji.
- Zharmonizowane regulacje w ramach EKG ONZ.
- Inicjatywa na rzecz surowców w odniesieniu do pierwiastków ziem rzadkich i metali szlachetnych.

#### 3.5 Zatrudnienie

- Europejska Rada ds. Umiejętności Sektorowych.
- Europejski Fundusz Społeczny.

#### 3.6 Przegląd śródkresowy prawodawstwa w zakresie emisji CO<sub>2</sub>

- Normy emisji dla nowych samochodów osobowych w perspektywie do 2020 r. i do 2030 r.
- Zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich samochodów dostawczych w perspektywie do 2013 r. i do 2020 r.

### 4. Konkretnie działania na rzecz pojazdów elektrycznych

#### 4.1 Bezpieczeństwo

- Wymagania w zakresie bezpieczeństwa elektrycznego.
- Wymagania w zakresie bezpieczeństwa przy zderzeniach.

#### 4.2 Normalizacja złącza do ładowania

- Opracowanie i wdrożenie normy.
- Współdziałanie w zakresie określania standardów światowych.

#### 4.3 Infrastruktura

- Infrastruktura uzupełniania paliwa.
- Inwestycje w infrastrukturę i usługi.

#### 4.4 Wytwarzanie i dystrybucja energii elektrycznej

- Podejście uwzględniające cykl życia.
- Niskoemisyjne źródła energii.

- Zarządzanie obciążeniem.

#### 4.5 Akumulatory

- Recykling akumulatorów i pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- Programy badawcze dotyczące akumulatorów.
- Transport akumulatorów.

#### 4.6 Zarządzanie

- Wznowienie działalności grupy wysokiego szczebla CARS 21 w celu poruszenia tematu barier rynkowych we wdrażaniu technologii alternatywnych.
- Wdrożenie strategii zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów drogowych zgodnie z europejskim programem zapobiegania zmianie klimatu.
- Biała księga na temat europejskiej polityki transportowej.
- Rynek wewnętrzny – uniknięcie rozdrobnienia działań i stworzenie wystarczającej masy krytycznej.

### 5. Stanowisko EKES-u w sprawie planu działania

#### 5.1 Usprawnienia pojazdów wyposażonych w konwencjonalne silniki spalinowe

5.1.1 EKES popiera usprawnienia pojazdów wyposażonych w konwencjonalne silniki spalinowe oraz, w szczególności, środki, które mogą pomóc obniżyć emisje CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń, zmianę cyklu badań poziomu emisji, ulepszenie silników konwencjonalnych poprzez B+R, objęcie lekkich samochodów dostawczych zakresem regulacji oraz przegląd śródkresowy prawodawstwa w zakresie emisji CO<sub>2</sub>.

5.1.2 Zaawansowane materiały umożliwiają szeroki zakres innowacji w projektowaniu i produkcji małych samochodów osobowych. Obecnie, w oparciu o zastosowanie tych materiałów, pojawiają się nowe, rewolucyjne procesy produkcji. Zachęca to do tworzenia nowych przedsiębiorstw w przemyśle samochodowym, które stanowią wyzwanie dla już istniejących podmiotów. Wspomniane innowacje zasługują na wsparciu za pomocą działań badawczo-rozwojowych, zaś nowym podmiotom na rynku powinno się pomagać poprzez ścisłe stosowanie w przemyśle samochodowym przepisów z zakresu prawa konkurencji.

5.1.3 EKES wyraża zadowolenie z tego, że plan działania dotyczy także zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy ciężarowe. Wszelkie plany na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów muszą uwzględniać ten segment rynku, poczynając od autobusów, pojazdów ciężarowych i pojazdów wyspecjalizowanych, np. do wywozu odpadów. EKES zaleca, aby w stosunku do pojazdów ciężarowych miały zastosowanie cele o zakresie podobnym do obowiązujących w odniesieniu do produkcji samochodów osobowych oraz uważa, że tak, jak w przypadku samochodów, zakresem tych celów powinno się także objąć użytkowników pojazdów.

5.1.4 Z uwagi na fakt, że wielu producentów pojazdów ciężarowych ma swoją siedzibę w Europie, istnieją możliwości konstruktywnej współpracy pomiędzy producentami a użytkownikami, której celem będzie projektowanie nowych i innowacyjnych pojazdów. W Azji, Ameryce i w samej Europie istnieją już przykłady pionierskich projektów, m.in. autobusów o niskiej emisji CO<sub>2</sub> (*Low Carbon Emission Buses - LCEB*), które zużywają o 30 % mniej paliwa i emitują 35 % mniej CO<sub>2</sub>. Hydrauliczne pojazdy hybrydowe (*Hydraulic Hybrid Vehicles - HHV*), w których przechwytywana jest energia hamowania, wykazują się sprawnością wyższą o 30 % i znakomicie sprawdzają się w warunkach ciągłego zatrzymywania się i ponownego ruszania z miejsca, np. w przypadku wywozu odpadów komunalnych. W tej dziedzinie istnieje wiele projektów hybrydowych pojazdów elektrycznych. Niektóre państwa członkowskie udostępniają kapitał załączkowy na wspieranie tego typu inno-

wacji, często poprzez subwencjonowanie budowy pojazdów eksperymentalnych. Programy tego typu powinny być konsekwentnie wspierane do czasu, kiedy z taśm produkcyjnych zaczną schodzić konkurencyjne pojazdy i kiedy zaczną napływać zamówienia eksportowe na pojazdy wytwarzane w Europie.

#### 5.2 Alternatywne paliwa dla pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy

5.2.1 Panuje opinia, że program Komisji w sprawie biopaliw pogrążony jest w chaosie. Obecna sytuacja przypomina stan wojny toczącej się wewnątrz Komisji między ekspertami ds. rolnictwa a ekspertami ds. klimatu oraz między europejskim lobby samochodowo-rolniczym a ekologami. W dyskusji pojawia się stosunkowo nowe pojęcie „pośredniej zmiany sposobu użytkowania gruntów”. Dotyczy ono potencjalnego wpływu na środowisko globalne, jaki może być wynikiem zmiany sposobu użytkowania gruntów, która jest niezbędna, by zapewnić plony na realizację celów UE w dziedzinie biopaliw. Ponieważ do 2020 r. biopaliwa mają zaspokajać 7 % potrzeb paliwowych UE, EKES wzywa Komisję do potwierdzenia lub zmiany swojej polityki. Politykę tę można będzie w pełni zrealizować dopiero wówczas, gdy technologia pozwoli na produkcję biopaliw drugiej generacji.

5.2.2 W komunikacie podkreśla się ograniczenia, jakim podlegają alternatywne paliwa gazowe, takie jak LPG, CNG i biogaz. Ich stosowanie wymaga modyfikacji silników spalinowych, przystosowanego systemu magazynowania paliwa oraz wystarczająco rozwiniętej sieci stacji paliwowych. Warunki te mogą jednak zostać spełnione w przypadku, gdy park złożony z wielu pojazdów działa w zasięgu swojej bazy. Wymóg ten spełniają niektóre przedsiębiorstwa prywatne oraz szereg władz publicznych i przedsiębiorstw świadczących usługi publiczne. Aby zrealizować swoje cele, państwa członkowskie powinny wymagać od władz publicznych i od przedsiębiorstw wprowadzania programów dotyczących ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, zaś z drugiej strony zachęcać producentów i potencjalnych użytkowników do wprowadzania innowacji w tej dziedzinie.

#### 5.3 Pojazdy elektryczne z napędem akumulatorowym, hybrydowe pojazdy elektryczne i hybrydowe pojazdy elektryczne typu „plug-in”

5.3.1 Opinia opracowana przez Frederica Adriana Osborna miała wizjonerski charakter. Określała ona warunki wstępne zasadniczego przestawienia się na rynku samochodów prywatnych z pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy na pojazdy elektryczne. W rzeczywistości przestawienie takie nie nastąpi w krótkim okresie, tak więc kampania na rzecz ekologicznych samochodów musi opierać się na szerszej podstawie.

5.3.2 Zgodnie z opinią firmy konsultingowej Bain & Company, pojazdy elektryczne są iPhone'ami przemysłu samochodowego. Przed nadejściem iPhone'a zmartwieniem użytkowników telefonów komórkowych był czas pracy akumulatorów w tych urządzeniach. Ponieważ aplikacje iPhone'ów są rewolucyjne, ich użytkownicy zaakceptowali potrzebę codziennego ładowania tych telefonów. Doświadczenie z użytkowaniem pojazdów elektrycznych tak bardzo różni się od prowadzenia samochodów wyposażonych w silnik spalinowy, że pierwsi nabywcy nie będą się raczej martwić ograniczonym zasięgiem pojazdów elektrycznych z napędem akumulatorowym ani hybrydowych pojazdów elektrycznych typu „plug-in”, które pojawią się na rynku w latach 2011–2012.



5.3.3 Pierwsi nabywcy będą kupować pojazdy elektryczne jako drugie samochody. Będą one wykorzystywane do dojazdów do pracy lub do stacji kolejowej, albo też do poruszania się po najbliższej okolicy. Ich akumulatory wystarczą na dzień jazdy i będzie je można naładować przez noc, korzystając z domowego źródła prądu znajdującego się w garażu właściciela.

5.3.4 Ładowanie akumulatorów w miejscu pracy może zwiększyć dzienny przebieg. Nie jest do tego potrzebna żadna skomplikowana infrastruktura. Obecne ograniczenia zasięgu samochodów elektrycznych sprawiają, że normalizacja międzynarodowa nie jest w zasadzie konieczna. Obciążenie sieci elektro-energetycznych powinno zostać zminimalizowane dzięki ładowaniu akumulatorów w godzinach nocnych, co pozwoli wykorzystywać energię elektryczną, która nie miałaby w tym czasie innego zastosowania.

5.3.5 Wiele państw członkowskich, w tym Wielka Brytania, Francja i Niemcy, przygotowuje znaczne zachęty finansowe dla nabywców samochodów z napędem elektrycznym. Jakkolwiek cena tych pojazdów, nawet subsydiowana, będzie nadal wyższa od ceny samochodów wyposażonych w silnik spalinowy, atrakcyjność nowej technologii oraz demonstracja nowoczesnego stylu życia przez nabywcę powinny wystarczyć do zapewnienia zbytu początkowej wielkości produkcji. Ponadto zainteresowanie potencjalnych właścicieli może wzrosnąć dzięki bezpłatnemu parkowaniu, zwolnieniu z opłat za wjazd do centrów miast i innym zachętom, jakie stwarza środowisko miejskie.

5.3.6 EKES popiera propozycję dotyczącą wytycznych w zakresie bodźców finansowych stosowanych przez państwa członkowskie, lecz jednocześnie wzywa państwa członkowskie do rozpowszechniania pojazdów elektrycznych, tak aby UE nie została pod tym względem wyprzedzona przez inne regiony świata, w których stosuje się podobne zachęty.

5.3.7 Głównym składnikiem kosztów pojazdu elektrycznego jest akumulator. Dla użytkownika samochodu zasadniczymi, branymi pod uwagę aspektami są wymiary, waga, pojemność, bezpieczeństwo, wydajność, niezawodność i żywotność akumulatora.

5.3.8 Dla UE problemem strategicznym jest brak dużych producentów akumulatorów na jej terytorium, jakkolwiek Nissan przewiduje otwarcie zakładów w Wielkiej Brytanii i w Portugalii. Technologia produkcji akumulatorów stanie się niezwykle zaawansowana, a jej znaczenie wzrośnie, gdyż będzie to główny czynnik wpływający na osiągi i konkurencyjność pojazdów. Europa musi zaznaczyć swoją obecność w tym sektorze. EKES zaleca, aby czołowi producenci samochodów współpracowali ze sobą w celu uruchomienia i rozwinięcia produkcji akumulatorów w Europie. Nowa grupa CARS 21 powinna uwzględnić ten aspekt.

5.3.9 Z sektorem produkcji akumulatorów wiąże się wiele różnych implikacji, którymi należy się zająć. Należą do nich takie kwestie, jak gwarancja, wymiana i leasing, a także procedury związane z wycofywaniem z eksploatacji, odzyskiwaniem, złomowaniem i ponownym wykorzystaniem. Muszą w tym uczestniczyć przedsiębiorstwa z państw UE.

5.3.10 W długim okresie kierowcy samochodów z napędem elektrycznym będą potrzebowali dostępu do sieci ładowania akumulatorów. Pionierskie systemy tego typu, które są obecnie realizowane w niektórych wielkich miastach, jak np. Londyn i Paryż, lub obejmą swoim zasięgiem całe kraje, jak np. Dania i Izrael, powinny wnieść cenny wkład w plany działania przed-

stawione w punktach 4.2 i 4.3. Biorąc pod uwagę zaangażowanie Chin w promowanie wykorzystania pojazdów z napędem elektrycznym w pięciu miastach tego kraju, absolutnie konieczna staje się szybka reakcja UE, zwłaszcza gdy chodzi o normy.

5.3.11 Plan działania Komisji uwzględni także kwestię zaopatrzenia w surowce. Japonia i Korea Południowa negocjują obecnie sprawę koncesji i zakładania spółek typu joint venture w Ameryce Południowej. Korea Południowa dokonała inwestycji na sumę 12 mld dolarów w związku z pomocą dla Boliwii. Nic nie wskazuje na to, by Europa postępowała podobnie. Komisja i państwa członkowskie powinny współpracować z przedsiębiorstwami górnictwymi w Europie z myślą o zapewnieniu przyszłych dostaw.

#### 5.4 Pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi

5.4.1 UE finansuje badania nad przyszłą gospodarką opartą na wodorze oraz nad konstruowaniem pojazdów napędzanych wodorowymi ogniwami paliwowymi. W swoich poprzednich opiniach EKES poparł strategię Komisji w odniesieniu do wodoru. Jednak zdaniem niektórych obserwatorów koncepcja gospodarki opartej na wodorze nie sprawdzi się. Podkreślają oni, że nie istnieje łatwe do wykorzystania źródło wodoru, tak jak nie istnieją odpowiednie metody jego magazynowania i dystrybucji. Wiele problemów związanych z wodorem wynika z jego właściwości fizyko-chemicznych. Może się okazać, że technologia nie będzie w stanie rozwiązać tych problemów. W konsekwencji, strategia UE powinna przewidywać alternatywne opcje na wypadek, gdyby pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi okazały się rozwiązaniem, którego nie da się zrealizować w długim okresie. Jest jeszcze za wcześnie na dokonanie ostatecznego wyboru, gdy chodzi o technologię. Na obecnym etapie należy pozwolić na rozwój wszystkich możliwych opcji.

#### 5.5 Sektor publiczny, sektor prywatny i indywidualne zaangażowanie

5.5.1 Producenci samochodów realizują cele w zakresie oszczędności paliwa i ograniczania emisji, które odnoszą się do całej gamy wytwarzanych pojazdów. EKES zaleca, aby władze publiczne, przedsiębiorstwa świadczące usługi publiczne i duże przedsiębiorstwa prywatne także działały zgodnie z wytycznymi i celami w dziedzinie zużycia paliwa i ograniczania emisji. Jest to jedyna metoda zachęcania do stosowania alternatywnych paliw gazowych, lecz możliwości istniejące w tym sektorze są o wiele większe.

5.5.2 EKES wyraża zadowolenie, że dyrektywa 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym wejdzie w życie pod koniec 2010 r. Jednakże EKES pragnąłby przyjęcia zestawu wytycznych odnoszących się do różnych kryteriów mających zastosowanie do zamówień publicznych, przy czym z biegiem czasu kryteria te stawałyby się coraz bardziej rygorystyczne. Kryteria, o których mowa, należałoby wprowadzić możliwie jak najszybciej, a EKES stoi na stanowisku, że powinno to nastąpić jeszcze przed przeglądem dyrektywy, który ma się odbyć za dwa lata.

5.5.3 EKES pragnąłby także, aby przedsiębiorstwa, idąc za przykładem sektora publicznego, zmodyfikowały sposób informowania o stosowaniu węgłowodorów i o emisjach CO<sub>2</sub>, tak aby można było określić udział transportu a tym samym mierzyć dokonujący się stopniowo postęp.

### 5.6 Konkurencyjność międzynarodowa

5.6.1 Sytuacja międzynarodowa jest trudna. W USA, Chinach, Japonii i Korei Południowej wykorzystanie możliwości, jakie daje ekologicznie czysty i energooszczędny transport, jest zamierzeniem rządu każdego z tych krajów. Natomiast UE musi uwzględnić 27 różnych rządów krajowych, z których każdy dysponuje odmiennymi możliwościami gospodarczymi i finansowymi, oraz społeczeństwa reprezentujące bardzo zróżnicowane poziomy zasobności. Z uwagi na fakt, iż ekologiczny transport jest całkowitą nowością w stosunku do panującej dotychczas sytuacji, zanika przewaga posiadana w dziedzinie przemysłu, co pozwala Chinom wyprzedzić Japonię, zwłaszcza uwzględniając fakt, że cła chronią chiński przemysł przed konkurencją ze strony importu. UE nie może pozostawać w tyle. Zainteresowani komisarze muszą działać w sposób zgodny, zaś państwa członkowskie, przedsiębiorstwa i instytuty badawcze, które dysponują niezbędnymi środkami, muszą działać szybko. W tym kontekście plan działania musi być postrzegany jako „wezwanie do broni”.

5.6.2 Punkt 3.4 dotyczący zagadnień globalnych ma zasadnicze znaczenie, lecz brakuje w nim odniesienia do WTO. W obecnych okolicznościach, które przynieść mają rewolucyjne zmiany, przedsiębiorstwa europejskie potrzebują swobodnego dostępu do rynku, którego nie będą utrudniać bariery protekcyjnych.

### 5.7 Zarządzanie

5.7.1 Komisja wznowi działalność grupy wysokiego szczebla CARS 21. Sprawozdanie przygotowane przez pierwotną grupę zostało przyjęte przez przemysł samochodowy, lecz jednocześnie skrytykowane przez organizacje ekologiczne, zdaniem których nie udało się w nim przedstawić „ekologicznej” i „ekonomicznej” strategii na rzecz nowych samochodów. W nowej grupie wysokiego szczebla przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego zaangażowani w sprawy ekologii mają stanowić przeciwwagę dla interesów przemysłu.

5.7.2 Chiny, Korea i USA realizują konsekwentnie swoje programy innowacji, rozwoju i inwestycji w tym sektorze. Europie grozi pozostanie w tyle za tymi krajami, w wyniku krótkowzrocznego konserwatyzmu i niezdecydowania głównych podmiotów gospodarczych oraz braku wizji politycznej i przywództwa ze strony rządów. Aby europejski przemysł uniknął tego losu, UE musi stworzyć silną strukturę zarządzającą, która obejmie najbardziej zaawansowane przedsiębiorstwa oraz przywódców politycznych i przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego, mających wyobrażenie jasno określonej i pilnej misji polegającej na przeprowadzeniu niezbędnych zmian regulacyjnych i wprowadzeniu zachęt, a także ożywianiu inwestycji i tworzeniu potrzebnego rynku.

Bruksela, 21 października 2010 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Staffan NILSSON

---