



**Европейски икономически и социален комитет**

**TEN/419**  
**Към по-широко навлизане**  
**на електрически превозни**  
**средства**

Брюксел, 14 юли 2010 г.

**СТАНОВИЩЕ**

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

**„Към по-широко навлизане на електрически превозни средства“**  
(проучвателно становище по искане на белгийското председателство)

---

Докладчик: **г-н Osborn**

---

На 9 февруари 2010 г. белгийското председателство реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно:

*„Към по-широко навлизане на електрически превозни средства“*  
(проучвателно становище).

На 464-тата си пленарна сесия, проведена на 14 и 15 юли 2010 г. (заседание от 14 юли), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 155 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 4 гласа „въздържал се“.

\*

\* \*

## 1. Резюме и препоръки

- 1.1 ЕИСК подкрепя силно мерките, предприети в Европа, за по-широко навлизане на електрически превозни средства (ЕПС), в частност - на електрически автомобили. Това е необходимо както като принос към намаляването на емисиите на парникови газове от транспортния сектор, така и за намаляване на зависимостта на Европа от все по-несигурния внос на нефт.
- 1.2 ЕИСК подкрепя всички действия, предложени от Комисията в неотдавнашното □ съобщение относно чистите и енергийно ефективно превозни средства. Комитетът препоръчва няколко по-нататъшни действия от страна на Европейския съюз и неговите държави-членки.
- 1.3 В технологично отношение ЕИСК препоръчва няколко приоритета за НИРД, за ускоряване на ключови програми за стандартизация, за разширяване на основните програми за придобиване на умения и за обучение, както и за управление и безпроблемно осъществяване на промяната в модела на заетост в автомобилния сектор и свързаните с него сектори.
- 1.4 ЕИСК подчертава, че с прехода към ЕПС може да се постигне намаляване на емисиите на парникови газове, единствено ако електроенергията за автомобилите се произвежда от източници с нулеви или ниски въглеродни емисии. Затова преходът към ЕПС трябва да бъде допълнен от паралелен преход към нисковъглеродни източници при производството на електроенергия.
- 1.5 Широката употреба на ЕПС и значителният капацитет за съхраняване на електроенергия, които представляват техните акумулатори взети заедно, биха могли да играят значителна роля за оптимизирането на баланса между търсенето и предлагането в електропреносната система, ако в управлението на мрежата и в инфраструктурата за презареждане на ЕПС бъдат въведени интелигентни технологии. ЕИСК отбелязва, че това ще бъде сложно за организиране, но препоръчва спешно да бъдат осъществени проучвания и проекти, за да се превърне тази възможност в ситуация, от която би спечелил както транспортният, така и електропреносният сектор.
- 1.6 Бързият преход към ЕПС в автомобилния сектор ще изисква големи и координирани усилия от страна на автомобилната промишленост, на новите доставчици на инфраструктура за презареждане и на публичния сектор в качеството им на регулатори, създатели на стандарти, доставчици на стимули и образование, както и от страна на обществеността в качеството □ на интелигентен, загрижен, но и взискателен потребител на новата технология. ЕИСК призовава Европейския съюз и държавите-членки да поставят началото на голяма обща кампания за насърчаване и осигуряване на подкрепа за този жизненоважен преход чрез всички средства, с които разполагат, както и да гарантират, че Европа няма да изостане спрямо бързо развиващите се чуждестранни конкуренти в този ключов сектор.

## 2. Общи бележки

- 2.1 Въпреки постепенното подобряване на стандартите за ефективност за всички видове транспорт, транспортният сектор като цяло все още отбелязва непрекъснато повишаване на емисиите на CO<sub>2</sub> на годишна база. За да получим подходящ принос от транспорта към намаляване на въглеродните емисии в съответствие с поетия от Европа ангажимент към 2050 г., няма да бъде достатъчно да разчитаме на малки икономии от ефективност за всеки вид транспорт.
- 2.2 По отношение на автомобилния транспорт съществуват основни физически ограничения относно степента, до която може да се подобри работата на двигателя с вътрешно горене по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. От даден момент постигането на по-големи подобрения ще изисква основен преход към нови източници на енергия, характеризиращи се с ниски или нулеви въглеродни емисии.
- 2.3 От всички възможности за подобен преход най-обещаващ изглежда ранният преход при пътническите автомобили към хибридни, а след това и към изцяло електрически превозни средства (ЕПС).
- 2.4 Този преход следва да се осъществи във възможно най-кратки срокове по няколко причини:
- По-ранното намаляване на въглеродните емисии ще даде по-големи резултати за смекчаването на въздействието от изменението на климата, като така ще се избегне и прилагането на скъпи мерки за приспособяване в бъдеще.
  - На ранните етапи от прехода първоначалните разходи ще бъдат значителни както за частния сектор (производители на двигатели и акумулатори, доставчици на инфраструктура и др.), така и за публичния сектор (НИРД, инфраструктура, стимули и др.). Колкото по-бързо бъде осъществена промяната, толкова по-бързо ще се прояви икономическият ефект от инвестициите.
  - Налице е нарастващ интерес на потребителите към автомобили с ниски или нулеви въглеродни емисии, което би могло да представлява за Европа и нейните държави-членки златна възможност да се превърнат в застъпници на преход, който може да се окаже популярен, ако бъде извършен правилно, при условие че новите превозни средства успеят да отговорят на стандартите за безопасност, удобство, мощност, надеждност, дизайн и цена на традиционните си конкуренти.
  - Основните конкуренти (САЩ, Япония, Китай и други) вече правят големи инвестиции в областта на ЕПС и биха могли да спечелят огромна преднина и конкурентно предимство, ако Европа не действа със същата бързина.
  - Ако Европа действа достатъчно бързо за популяризирането на ЕПС в Европа, заедно със свързаните с това промени в електропреносната система и системата на хранене, разширяването на тези сектори би могло да се окаже главен двигател на икономическия растеж, създаването на работни места и експортната експанзия в

Европа. И обратното, изоставането в този преход би могло сериозно да отслаби европейската икономика.

2.5 В този контекст ЕИСК приветства сегашните интензивни действия на Комисията, Съвета и държавите-членки за подкрепа и ускоряване на прехода към ЕПС. Комитетът препоръчва по-нататъшни европейски действия в три основни насоки:

- по-нататъшна подкрепа за технологичния преход посредством НИРД, програми за въвеждане в експлоатация, образование и обучение;
- подкрепа за необходимото паралелно развитие на електроенергийния сектор, включително разширяване употребата на възобновяеми източници на енергия, развитие на мрежите и инфраструктурата и стандартизиране на интерфейса за зареждане на ЕПС;
- подкрепа за трансформирането на пазара с подходящи стимули, за да се гарантира, че търсенето съответства на трансформацията в предлагането на превозни средства.

### 3. Подкрепа за технологичния преход

#### 3.1 Изследователска и развойна дейност

3.1.1 Необходими са сериозни усилия за увеличаване на НИРД в посока към целта от 3% и за създаване на повече програми в подкрепа на прехода към нисковъглеродна икономика. ЕИСК приветства значението, което новата стратегия за 2020 г. придава на разширяването на усилията в областта на НИРД като цяло, както и особеното значение, което се придава на прехода към по-екологична икономика, включително прехода към превозни средства с ниски въглеродни емисии и електрически превозни средства. Особено внимание следва да се отдели на:

- по-нататъшното подобряване на технологиите за производство на акумулатори, с цел разнообразяване на моделите ЕПС и подобряване на якостта и издръжливостта на системите за шофиране при всякакви метеорологични условия;
- алтернативни методи за управление на презареждането, с цел оптимизиране на методите, които евентуално биха били избрани за стандартизиране;
- начини за обвързване на по-широкото навлизане на електрически превозни средства с по-широкото навлизане на нисковъглеродни източници на електроенергия;
- начини за използване на интелигентно отчитане и преработена електропреносна система, позволяваща презареждане на акумулаторите на оптимални периоди от гледна точка на баланса на електрическия товар;
- световно предлагане на материали, необходими за масовото навлизане на акумулаторите, по-специално литий и редки химически елементи, както и стъпки, които биха могли да бъдат предприети за увеличаване или повишаване сигурността на източниците на снабдяване с тези материали или за замяната им с други материали, налични в по-неограничени количества;

- стъпки, които следва да бъдат предприети в началото за насърчаване на максималната повторна употреба на материалите от излезли от употреба автомобили и акумулатори.
- 3.1.2 Особено внимание следва да бъде отделено на демонстрационни проекти и други програми за въвеждане в експлоатация. Опитът с платформите за енергийни технологии следва да бъде разширен и развит в проактивни програми за масово внедряване на хибриди с възможност за включване към електрическата мрежа и изцяло електрически автомобили и необходимата за тях инфраструктура. Демонстрационните проекти в отделни градове и региони, които желаят да бъдат пионери в тази област (които вече са започнали в някои европейски градове и региони), следва да се насърчават активно чрез подходящи стимули. Програма CIVITAS следва да бъде разширена.
- 3.1.3 ЕИСК изразява загриженост, че понастоящем технологията за производство на акумулатори зависи в голяма степен от суровини (литий и редки химически елементи), които в момента се добиват основно или единствено в Китай. Призовава за незабавно провеждане на проучвания и геоложки изследвания за откриване на алтернативни източници на доставка на тези суровини и насърчава рециклирането им при възможност.
- 3.2 Определяне на стандарти
- 3.2.1 Съществена е ролята на регулаторните стандарти за минимални изисквания за енергийна ефективност на продукти и услуги. ЕС вече определи стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> от автомобили, със срокове за по-нататъшни подобрения, които да се възложат в бъдеще. Но все още предстои тези програми да се направят по-изчерпателни и да се определят по-амбициозни краткосрочни и дългосрочни цели.
- 3.2.2 Настоящите ограничения на емисиите, установени за 2015 г., дават възможност за кредит при по-изгодни условия за автомобили с ниски въглеродни емисии или електрически автомобили. Това е значителен стимул за европейските производители да ускорят развойната си дейност и да въведат по-широко първото поколение изцяло електрически автомобили. Същевременно това намалява техния стимул да търсят по-нататъшни подобрения в оставащите автомобили, задвижвани с изкопаеми горива. Може би при следващия преглед на ограниченията би могла да бъде създадена отделна цел за разширяване на автомобилния парк с електрическо задвижване, като едновременно с това може да се изиска от производителите да продължат да подобряват емисиите на CO<sub>2</sub> от своите бензинови и дизелови автомобили, които неизбежно ще останат по-голямата част от автомобилния парк през следващите 20 години.
- 3.2.3 Жизненоважно е да се запази натискът върху европейската промишленост, за да остане тя сред световните лидери при ЕПС, така че те да поддържат силна конкурентна позиция в период, когато целият световен пазар се движи в тази посока. Между

играчите в автомобилната промишленост, производството на акумулатори и доставките на енергия съществуват силна конкуренция за разработване на най-добрите технологии на най-добрите цени. Сама по себе си конкуренцията е мощен стимул за иновации и не бива да бъде възпирана.

3.2.4 От друга страна, ЕС очевидно ще трябва да поощри някои елементи на стандартизация, за да се гарантират безопасността, надеждността и съвместимостта, особено в подкрепящата инфраструктура за презареждане на ЕПС и съоръженията за свързване с електрическата мрежа, както и в изискванията към хранването и конфигурациите на акумулаторните пакети. Тъй като автомобилите (нови и употребявани) се търгуват широко между Европа и останалия свят, ЕС би трябвало да участва активно и в работата по създаване на световни стандарти по тези въпроси, за да се гарантира съвместимост на технологиите за ЕПС в световен мащаб.

3.3 Образование, професионално и техническо обучение

3.3.1 Преходът към автомобилна промишленост, в която преобладават ЕПС, ще доведе до промяна в моделите на заетост в отрасъла. За да запазим производството и работните места в европейското автомобилостроене, както и силния експортен потенциал, е жизненоважно да се направят инвестиции на ранен етап в европейския производствен капацитет за ЕПС, както и да се осигури съответното обучение и преквалификация в новите умения, които ще бъдат необходими във всички сектори на отрасъла (проектиране, производство, разпространение, продажби, поддръжка, извеждане от експлоатация и др.).

3.3.2 ЕИСК подкрепя напълно предложението на Комисията да поднови работата на групата на високо равнище CARS 21, като разшири участието на заинтересованите страни, за да преодолее пречките пред възприемането на новите технологии от пазара. ЕИСК препоръчва в нея да бъде включена специална работна група по социалните въпроси, както и незабавно да се предприемат стъпки за развитие и преориентиране на структурите за образование и обучение в сектора, за да отговорят на зараждащите се нужди от умения, свързани с технологията за ЕПС.

4. **Паралелна трансформация на електроснабдяването и връзки с декарбонизацията на електроснабдяването**

4.1 Преминването към ЕПС ще доведе до значително допълнително натоварване на електроснабдяването; първоначално то няма да бъде много голямо, но в крайна сметка ще се окаже значително. Ако това допълнително търсене на електроенергия бъде задоволено чрез строителство на старомодни електроцентрали на въглища, няма да се постигнат спестявания от емисиите на CO<sub>2</sub>. Емисиите на CO<sub>2</sub> просто ще се прехвърлят от автомобилите към електроцентралите. Затова е изключително важно по-широкото навлизане на електрическите автомобили да бъде съпътствано от по-широко навлизане на електроснабдяване при ниски или нулеви въглеродни емисии.

- 4.2 Програмите за по-широко навлизане на възобновяемите източници на енергия следва да бъдат ускорени едновременно с увеличаването на търсенето на електроенергия за електрическите автомобили. Това изискване следва да бъде включено в следващия преглед на целите за по-широко навлизане на възобновяемите енергийни източници.
- 4.3 Заражда се по-сложна допълняемост между разширяването на общия акумулаторен капацитет, необходим за електрическите автомобили, и ръста в дела на енергийните доставки от възобновяеми енергийни източници.
- 4.4 Непостоянното действие на източника – вятър, слънчева енергия, приливи и др. – е голям проблем за по-широкото навлизане на възобновяемите източници на енергия. За да се даде отговор на характеризирания се с различни колебания модел на търсенето на електроенергия, вероятно ще трябва да се осъществи по-широко навлизане на средствата за съхранение на енергия. Автомобилните акумулатори ще са необходими само през ограниченото време, което хората прекарват в шофиране. През останалото време те ще трябва да се презареждат, но евентуално биха могли да се използват и като резервни източници на енергия, които да предоставят допълнителен резерв на преносната мрежа в случай на недостатъчно производство от възобновяеми източници на енергия. Техническите и логистичните проблеми за осъществяването на тази връзка са огромни. С развитието на интелигентната свързана мрежа тази възможност ще стане по-осъществима. ЕИСК призовава Комисията спешно да осъществи необходимите проучвания и да гарантира, че инфраструктурата за презареждане на ЕПС ще бъде достатъчно интелигентна още от самото начало, за да се даде възможност да бъде постигната тази допълняемост с доставките на енергия от възобновяеми енергийни източници.
- 4.5 Развитието на инфраструктурата за презареждане и/или подмяна на акумулаторите ще изисква големи инвестиции. Съоръжения за презареждане ще трябва да бъдат поставени повсеместно, например на местата за паркиране, в домовете, на работните места, в магазините за търговия на дребно, в обществените гаражи, на други публични места и по улиците. Публичният сектор ще трябва да създаде регулаторна рамка, която да гарантира разумна рентабилност на инвеститорите в инфраструктурата, като едновременно с това предотвратява твърде високите цени. ЕИСК препоръчва Комисията спешно да извърши проучвания на подходящите регулаторни рамки, които да насърчат необходимите инвестиции в инфраструктура. Във връзка с това отбелязва и подкрепя заключенията на Съвета по конкурентоспособност от 26 май, в които се отправя призив за бързото развитие на европейски стандарт за електрическите превозни средства, за да се ускори тяхното навлизане.

## 5. Потребителите и пазарът

- 5.1 Европейското общество все повече осъзнава, че епохата, в която разчитаме на всеобщата наличност на евтин петрол, приближава своя край. Хората започват да разбират, че в много части на света става по-трудно да се открива и добива нефт, както и че има все по-голяма конкуренция за нефта, който се добива в страните с нововъзникващи икономики. Въпреки известен скептицизъм, налице е все по-голямо

разбиране на факта, че емисиите на CO<sub>2</sub> трябва да бъдат намалени, за да се избегнат вредите от изменението на климата, както и че транспортният сектор ще трябва да изиграе своята роля за постигането на тази цел. Правителствата на държавите-членки засилват в различна степен тези послания чрез данъчното облагане на нефтените продукти, чрез диференцирано данъчно облагане на превозните средства в полза на по-малките автомобили с по-ниски емисии на въглерод за сметка на по-големите, неикономични превозни средства, и в някои случаи като закупуват хибридни превозни средства и прототипи на електрически автомобили за автомобилните си паркове.

- 5.2 Вследствие от тази обща осведоменост през последните години на пазара се наблюдава определен преход. Потребителите промениха значително предпочитанията си към по-малки превозни средства с ниски емисии на въглерод, отказвайки се от по-големите автомобили с високи емисии. За излезлите досега на пазара хибридни превозни средства съществува определено търсене, особено в случаите, в които държавите-членки насърчават това търсене чрез фискални стимули. Като цяло, обаче, потребителите са предпазливи по отношение на нови иновации в този сектор и вероятно ще се нуждаят от убеждаване и стимули, за да направят решителна стъпка към следващото поколение хибриди с възможност за включване в електрическата мрежа при пускането им на пазара.
- 5.3 Производителите и нефтената промишленост също са предпазливи по отношение на потенциала за преход към ЕПС. Те трябва да бъдат убедени в неизбежността на този преход и в политическата решителност на Европейския съюз да го направлява и ускори, за да вложат всичките си ресурси и опит в осъществяването на промяната и убеждаването на потребителите да я възприемат. ЕС и държавите-членки трябва пределно ясно да посочат на своите предприятия необходимостта и спешността на този преход и да не позволяват молбите на някои по-бавни предприятия да водят до забавяне на общия напредък, което би могло да доведе единствено до това отрасълът като цяло да бъде изпреварен от по-бързо движещите се предприятия в други части на света, както и до необратима загуба на работни места и влияние в еволюцията на стандартите в световен мащаб.
- 5.4 За да се премине успешно към следващата фаза, да се спечели доверието на потребителите и да се създаде търсене, следва да бъдат задоволени няколко изисквания на потребителите, които могат да бъдат обобщени в следните групи - безопасност, надеждност, мощност и дизайн, пробег и гъвкавост, удобство на презареждането, цена при покупка и при ползване. (Съществуват и опасения, че безшумността на електрическите превозни средства би могла да бъде опасна по пътищата – ако е така, би могло да се предприеме добавянето на някакъв минимален допълнителен шум, за да се осигури на пешеходците и на другите участници в движението известно шумово предупреждение за приближаващо превозно средство.)
- 5.5 Изключително важно ще бъде ЕПС да бъдат поне толкова безопасни, колкото традиционните автомобили (както при обичайно шофиране, така и в случай на пътнотранспортно произшествие), както по отношение на обективните статистически



измервания, така и по отношение на възприятието. Съоръженията за презареждане, особено тези с публичен достъп, също трябва да бъдат обезопасени срещу злоумишлени действия и измама. Тези критерии следва да бъдат включени във всички регулаторни изисквания по отношение на безопасността, които ще трябва да бъдат въведени за електрическите автомобили.

- 5.6 ЕПС ще трябва да бъдат надеждни по всяко време и при всякакви метеорологични условия. Ако акумулаторите се изтощават твърде лесно или ако определени метеорологични условия водят до значително намаляване на мощността или пробег на автомобила, обществото лесно може да се разочарова. Би било целесъобразно в регулаторната рамка да се включат стандарти за дълготрайност и надеждност.
- 5.7 Двигателите на ЕПС следва най-малкото да имат същите характеристики като тези на семейните автомобили от среден клас, тъй като това са автомобилите, които познава по-голямата част от населението. Също така ще бъде важно дизайнът и конфигурацията на ЕПС да бъдат не по-малко привлекателни за обществеността от тези на най-добрите автомобили с ДВГ. Разбира се, това предизвикателство стои пред индустрията, но регулаторни действия няма да са необходими, ако тя е мотивирана по подходящ начин (при необходимост и чрез предоставяне на стимули), за да иска да ускори промяната.
- 5.8 Пробегът е тясно свързан с условията за презареждане. Ако за презареждане е необходим престой от няколко часа в гараж или на зарядна колонка на улицата, то потребителите вероятно ще искат всяко зареждане да им осигурява значителен пробег. Повечето хора наистина изминават скромно разстояние в рамките на един нормален работен ден, но те ще искат да разполагат с възможност за по-голям пробег за случаите, в които трябва да изминат по-голямо разстояние, и няма да искат да прекарват часове, зареждайки автомобилите си по време на такива пътувания. Понякога акумулаторите ще се изтощават, когато автомобилът не се намира в близост до пункт за презареждане. Ще трябва да бъдат разработени процедури за аварийно презареждане край пътя или за подмяна на акумулатора.
- 5.9 Изглежда, че бързото зареждане се превръща в техническа възможност. Но освен ако времето не може да бъде намалено до времето, необходимо за зареждане на резервоар с бензин, заетите хора ще изгубят търпение. Считаме, че производителите следва да се стремят да повишат възможно най-бързо максималния пробег до 300 км, ако искат да си осигурят значим пазар. Усилията в НИРД следва да бъдат концентрирани в тази насока.

- 5.10 В случай че се окаже невъзможно подобен пробег да бъде осигурен за няколко години, ЕИСК препоръчва да се отдели голямо внимание на допълването на зареждането през електрическата мрежа със съоръжения за бърза смяна на целия акумулатор в търговски гараж (или при аварийни ситуации край пътя) за две или три минути. ЕИСК е наясно, че на тази основа вече се разработват тестови проекти, но те са на твърде ранен етап. За да се улесни разработването на инфраструктура за смяна на акумулаторите по такъв начин, ЕИСК препоръчва Комисията да разгледа на ранен етап възможността за постигане на стандартизация на ранен етап по отношение на конфигурацията и характеристиките на акумулаторните пакети, както и по отношение на удобното им демантиране и подмяна. Смяната на акумулаторите би могла да се улесни чрез вземане под наем от компания за предоставяне на услуги, която извършва самата смяна, отколкото да се закупува веднага акумулатор. Това би намалило първоначалните разходи за ЕПС, но би наложило установяването на регулаторна рамка, за да се гарантира, че тези компании за предоставяне на услуги ще предлагат справедливи цени и ще поддържат добри експлоатационни стандарти.
- 5.11 Когато е необходимо да се използва презареждане през електрическата мрежа, ще бъде особено важно то да бъде осигурено бързо, посредством широка мрежа от станции за зареждане. В допълнение към съоръженията в домовете, ще трябва да има станции за презареждане и на всички паркинги (обществени и частни, служебни, на магазини и др.), както и на местата за паркиране на улиците. За да бъде тази програма управляема, може да се наложи усилията за ранно въвеждане да се концентрират върху конкретни географски райони. Може да бъде полезно да се осъществят пилотни схеми в различни условия – на острови, в големи градове и прилежащите им регионални зони, в по-малки градове, в селски райони и др., за да се установят основните условия за работа и инфраструктурна подкрепа. Независимо къде ще се появят за първи път ЕПС, жизненоважно е още от самото начало да бъде създадена подходяща мрежа за презареждане. Потребителите бързо ще обърнат гръб на новата технология, ако считат, че тя не е подкрепена адекватно от широко достъпни съоръжения за презареждане и смяна на акумулаторите още от първия ден.
- 5.12 Общинските, местните и регионалните власти ще имат важна роля за популяризирането на навлизането на ЕПС на тяхна територия. Те могат да помогнат при определянето на подходящи места за съоръженията за презареждане и смяна на акумулаторите. Те биха могли да дадат преференциален статут на ЕПС при паркиране или чрез определяне на специални ленти за движение. Те биха могли да имат значителна роля и в популяризирането и насърчаването на прехода към ЕПС. Биха могли да насърчават също използването на електрически превозни средства за транспорт на лица с намалена подвижност, за почистване на улици и др., тъй като много от тези дейности се извършват само на къси разстояния в рамките на съответната територия.

- 5.13 Разбира се, цената при покупка и ползване ще бъде жизненоважна. Добър пример за това е преходът от оловен към безоловен бензин в много страни. Известно време потребителите се противопоставяха на тази промяна. Но веднага щом правителствата се осмелиха да въведат данъчна диференциация в полза на безоловния бензин, съпротивата изчезна и промяната се осъществи бързо и безпроблемно.
- 5.14 За да се насърчи възприемането на електрическите автомобили, ще бъде необходимо най-малкото да се премахне всяко ценово предимство на автомобилите на нефтено гориво чрез въвеждане на подходящи диференцирани данъчни режими, както и вероятно да се даде предимство на ЕПС през първите години, за да се задвижи пазарът. По принцип експлоатацията на ЕПС следва да е по-евтина поради много по-големия коефициент на полезно действие на електродвигателя. Разбира се, цената ще зависи в голяма степен от структурата на цените на електроенергията и от това дали презареждащите се акумулатори могат да бъдат вградени в интелигентна система за балансиране на товара при преференциални цени. ЕИСК призовава различните възможности в това отношение да станат обект на иконометрични изследвания на ранен етап. Тъй като преходът към ЕПС е голяма стъпка за потребителя, може да се наложи да се предоставят значителни стимули, особено през първите години на прехода (напр. чрез голям данъчен диференциал в полза на покупката на ЕПС вместо автомобил с ДВГ).
- 5.15 Освен ценови стимули, правителствата и местните власти следва да проучат и други форми на стимулиране, които биха подпомогнали прехода, включително специализирани маршрути или зони и места за преференциално паркиране на ЕПС. ЕПС очевидно ще замърсяват околната среда по-малко, отколкото автомобилите с двигатели с вътрешно горене, а някои модели биха могли да изиграят роля за намаляване на задръстванията (напр. по-малки ЕПС за специални цели).
- 5.16 Освен предприемането на действия, за да се гарантира, че ЕПС могат да се продават на конкурентни цени, ще бъде важно да се предприемат по-нататъшни мерки за повишаване на разбирането на потребителите за въглеродния отпечатък от техните транспортни решения и за степента, в която ще подобрят своя въглероден отпечатък, като преминат към ЕПС.
- 5.17 Тази информация следва да се основава на пълен анализ на жизнения цикъл и въздействието на техните автомобили и други видове транспорт. Но дори когато бъде отчетен целият жизнен цикъл, изглежда вероятно преходът към електрически автомобил да бъде едно от най-важните решения, които човек може да вземе, за да намали своя въглероден отпечатък. За да оценят това правилно, хората се нуждаят от точна информация.

- 5.18 Първоначално на някои сектори от пазара ще може да се навлиза сравнително по-лесно. Предвид настоящите ограничения в пробег и времето за презареждане, първоначално ЕПС ще бъдат по-подходящи за пътувания в градовете или на къси разстояния и не толкова подходящи за пътуване на дълги разстояния. По същият начин ще бъде по-лесно да се осигурят съоръжения за зареждане в домовете, които разполагат с гаражи или поне с места за паркиране. Затова би могло да се очаква, че първоначалните маркетингови усилия ще се концентрират върху домакинствата, които разполагат с такива удобства, които биха могли да обмислят закупуването на електрически автомобил като второ (по-малко) превозно средство за къси разстояния, като същевременно притежават и по-голям автомобил с ДВГ или хибриден автомобил за по-дълги пътувания и превоз на по-големи товари. Въпреки това, тъй като съгласно първоначалните проучвания ограниченият пробег и продължителното време за презареждане възпрепятстват навлизането, за да не останат ЕПС само една малка пазарна ниша, ще бъде важно още от самото начало да има една по-дългосрочна визия за по-пълен преход, който ще направи електрическите автомобили привлекателна възможност за всички потребители и за всички пътувания.
- 5.19 Програмите за възлагане на обществени поръчки могат да бъдат изключително мощен инструмент за подобряване на стандартите в ключови сектори на отрасъла. Публичният сектор е важен купувач на леки и други автомобили и примерът на публичния сектор може да окаже допълнително влияние върху решения на другите сектори за покупка на автомобили. Затова е важно правителствата и останалите органи в публичния сектор, включително регионалните и местните власти в цяла Европа, да се ангажират на ранен етап със закупуването на електрически автомобили и други превозни средства, така че да дадат ранен тласък на пазара на тези превозни средства и бързо да придадат на обема на производството необходимата критична маса за икономично производство. Институциите на Европейския съюз биха могли да бъдат водещи чрез своите решения за покупка и биха могли да дадат начало на общоевропейски дебати и инициативи за популяризиране на бързото възприемане на електрическите автомобили. Политическите лидери и други популярни общественици биха могли да разпространяват посланието, като сами закупят електрически автомобили на ранен етап.
- 5.20 Счита се, че почти 50% от закупените в Европа автомобили се купуват по схеми, управлявани или подкрепяни от предприятията за техните служители. Би било желателно да се дадат стимули на предприятията да избират автомобили с ниски въглеродни емисии или изцяло електрически автомобили, посредством подходяща данъчна диференциация.

6. **Други превозни средства и други видове транспорт**

- 6.1 В настоящото становище сме се концентрирали най-вече върху личните автомобили и стъпките, които Европа следва да предприеме сега, за да ускори прехода към използване на електрически автомобили в бъдеще. Това е плодът, който се намира на най-ниския клон на дървото на декарбонизацията на транспорта.
- 6.2 Разбира се, обхватът на електрификацията не се ограничава само с това. Политиците и предприятията следва да бъдат отворени за потенциала за по-нататъшно електрифициране на целия набор от сухопътни и морски транспортни средства, включително много малки едноместни превозни средства, по-големи превозни средства за предоставяне на публични услуги, железници, трамваи и тролейбуси, както и цялата гама превозни средства в товарния транспорт. Нещо повече, с по-нататъшното разпространение на електрификацията в транспортната система могат да се появят нови модели на мобилност, благодарение на различните характеристики на електроенергията, технологията за производство на акумулатори и интелигентните системи за управление на електропреносните мрежи и трафика. И в това отношение ЕИСК призовава Комисията и отговорните за изготвянето на политиките внимателно да следят и да търсят най-добрите идеи, които се нуждаят от насърчаване.
-