

UE nu are toti asii în mâna pentru electrificarea parcului sau auto; posibil sa piarda pariul (auditor ECA)

Curtea de Conturi Europeana a publicat luni un punct de vedere conform caruia planul Uniunii Europene de a interzice, începând cu 2035, vânzarea de autoturisme noi cu motor cu ardere internă este o intenție laudabilă, dar prezintă provocări semnificative și trebuie să se depășească mai multe obstacole pentru ca obiectivul să poată fi îndeplinit.

Potrivit auditorilor, reducerea emisiilor generate de autoturisme este ușor de zis, dar greu de făcut. UE a înregistrat progrese în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, mai puțin în sectorul transporturilor, care este responsabil pentru aproximativ un sfert din totalul emisiilor de astfel de gaze din Europa. Jumătate din aceste emisii provin doar de la autoturisme.

"Pactul verde nu se poate concretiza dacă nu se combate problema emisiilor provenite de la autoturisme. Cu toate acestea, suntem obligați să recunoaștem că, în pofida ambițiilor înalte și a cerințelor stricte, majoritatea autoturismelor convenționale încă emit la fel de mult CO₂ ca în urma cu 12 ani", a declarat Nikolaos Milionis, membru al ECA.

Deși standardele de testare au devenit mai stricte începând cu anii 2010, auditorii UE au constatat că emisiile generate în condiții reale de conducere de autoturisme convenționale - care în continuare reprezintă aproape trei sferturi din înmatriculările de vehicule noi - nu au scăzut semnificativ în 12 ani. Eficiența motoarelor s-a îmbunătățit, dar acest lucru este contrabalansat de creșterea greutății vehiculelor (cu aproximativ 10% în medie) și a puterii motoarelor (cu aproape 25%) pentru a putea face față greutății respective.

În plus, auditorii au constatat că autoturismele hibride reîncarcabile, despre care se considera că vor facilita o tranziție lină de la vehiculele cu motoare cu ardere internă, sunt în continuare clasificate drept "vehicule cu emisii scăzute", deși decalajul dintre emisiile măsurate în condiții de laborator și cele generate în condiții reale de conducere este, în medie, de 250%.

De asemenea, combustibilii alternativi, cum ar fi biocombustibilii, e-combustibilii sau hidrogenul, sunt adesea menționați drept potențiali succesori ai benzinei și ai motorinei. Or, în raportul lor privind biocombustibilii, auditorii UE au evidențiat că nu există o foaie de parcurs clară și stabilă care să abordeze problemele pe termen lung ale sectorului: cantitatea de combustibil disponibilă, costurile și protejarea mediului.

"Dat fiind că nu sunt disponibili pe scară largă, biocombustibilii nu pot oferi o alternativă fiabilă și credibilă pentru autoturismele noastre", a susținut Milionis.

Auditorii au mai constatat că industria europeană a bateriilor a rămas în urma concurenților săi mondiali, ceea ce ar putea scurtcircuita capacitatea internă a Europei înainte ca aceasta să fie încărcată complet. În Europa se realizează mai puțin de 10% din producția mondială de baterii, în mare majoritate de către întreprinderi din afara Europei. China deține o pondere semnificativă de 76% din capacitatea de producție din întreaga lume.

"Autoturismele electrice pot cu adevărat să pună UE într-o dublă dilemă: prima, între prioritățile ecologice și politica industrială, și cea de a doua, între ambițiile sale legate de mediu și portofelele consumatorilor", a afirmat Annemie Turtelboom, membră a ECA.

Un element important care frânează avântul industriei europene a bateriilor este dependența covârșitoare a acestora de importuri de resurse din țări terțe cu care nu are încheiate acorduri comerciale adecvate. 87% din

importurile sale de litiu brut provin din Australia, 80% din importurile de mangan vin din Africa de Sud si din Gabon, 68% din importurile de cobalt sunt din Republica Democratica Congo si 40% din importurile de grafit provin din China. Dincolo de factorul restrictiv din punctul de vedere al costurilor pe care îl presupune dependenta de importuri de produse de baza foarte cautate, multe dintre tarile de origine sunt instabile pe plan national sau prezinta riscuri geopolitice pentru autonomia strategica a Europei - fara a mai aduce în discutie si conditiile sociale si de mediu în care se realizeaza extractia acestor materii prime.

Auditorii au subliniat, de asemenea, ca, în pofida unui sprijin public semnificativ, costul bateriilor fabricate în UE ramâne mult mai mare decât fusese prevazut. Acest lucru le afecteaza în mod inevitabil competitivitatea în raport cu alti actori mondiali si poate însemna, de asemenea, ca vehiculele electrice europene nu sunt accesibile pentru un segment mare al populatiei. De la publicarea de catre auditorii UE a raportului privind bateriile, vânzarile de autoturisme electrice noi par sa fi crescut substantial în Europa (1,5 milioane de înmatriculari anul trecut sau 1 autoturism electric la 7 înmatriculari noi). Studii recente au aratat însa ca aceste vânzari erau subventionate din fonduri publice si vizau în principal autoturisme de peste 30.000 de euro. O parte semnificativa din acest cost este reprezentata de baterii, care pot ajunge, în medie, la 15.000 de euro în Europa. Pe scurt, în cazul în care capacitatea si competitivitatea UE nu cresc semnificativ, exista riscul ca "revolutia autoturismelor electrice" din Europa sa depinda de importuri si, în cele din urma, sa se dovedeasca a fi în detrimentul industriei europene a autoturismelor si al celor peste trei milioane de locuri de munca din sectorul productiei.

În plus, electromobilitatea necesita o infrastructura de încarcare disponibila în masura suficienta. Or, în practica, înca exista acest obstacol în calea accesibilitatii pentru multi europeni care ar putea fi tentati sa recurga la autoturisme electrice.

"UE nu are toti asii în mâna pentru electrificarea parcului sau auto: din cauza problemei accesului la materii prime, a costurilor care trebuie suportate de industrie si de cetateni si a lipsei infrastructurii, este posibil sa piarda pariul", a adaugat Annemie Turtelboom.

Într-un raport din 2021 privind infrastructura de încarcare din UE, auditorii au constatat ca, în pofida succeselor înregistrate, cum ar fi promovarea unui standard comun al UE privind prizele de alimentare pentru încarcarea vehiculelor electrice, continua sa existe multe obstacole care afecteaza circulatia vehiculelor electrice în UE.

În primul rând, pe teritoriul UE nu exista suficiente puncte de încarcare - la momentul auditului, UE era departe de a atinge tinta de un milion de unitati pâna în 2025.

În al doilea rând, disponibilitatea statiilor de încarcare publice variaza considerabil de la o tara la alta. Astfel de statii sunt deosebit de rare în est, 70% dintre punctele de încarcare fiind situate în Franta, Germania si Țările de Jos.

În fine, auditorii au subliniat ca, în lipsa unor informatii în timp real si a unui sistem de plata armonizat, calatoriile în Europa cu un autoturism electric sunt înca departe de a fi simple.