

Prispevek v spletni razpravi o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova osebna vozila!

Moje mnenje, stališče, predlog ali vprašanje (lahko dopolnjeno z relevantnimi podatki, viri ali povezavami):

1. Kakšno je vaše mnenje o predlogu uredbe Evropskega parlamenta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile?
Smatram, da je uredba o omejevanju emisij korak v pravo smer, a z vidika podnebnih sprememb premalo ambiciozna in prepočasna.
Smatram, da bi bilo poleg uredbe, ki se nanaša na proizvajalce, morali razmišljati tudi o uredbi, ki bi se nanašala na kupce, saj so kupci tisti, ki bi še mnogo bolj pritiskali na proizvajalce in prodajalce, da bi ponujali modele, ki bodo trošili manj goriva in bili bolj prijazni okolju. V tem smislu je društvo Mountain Wilderness sprožilo pobudo po taksah za najbolj potratne in „umazane“ avtomobile v prispevku: Stop terencem! Kako uporabljati bolj varčne in čiste avtomobile? <http://www.mountainwilderness.si/sl/delovanje-drustva/pozivi/pozivi-v-letu-2008/ogenj-v-alpah-2008>
2. Ali so predlagani cilji dovolj ambiciozni z vidika varovanja okolja?
Ne, niso dovolj ambiciozni. Celotno besedilo uredbe je napisano s tiho predpostavko, da bo avtomobile vedno poganjalo fosilno gorivo, kot bi ga npr. napisal predstavnik kakšne naftne družbe. Uredba bi morala biti tako stimulatívna, da bi spodbujala nov tehnološki preboj npr. da bi bil večji delež avtomobilov npr. vsaj tistih namenjenih mestni rabi – električnih ali drugih tehnologij popolnoma brez direktnih škodljivih emisij. Seveda je pri tem treba predvideti, od kod bi se npr. električni avtomobili polnili z energijo in nevarnostjo, da bi se ta energija spet pridobivala iz fosilnih goriv, ki povzročajo izpuste ogljikovega dioksida. Poskus izvzetja avtomobilov nad določeno težo iz regulative je poskus avtomobilske industrije, da bi še naprej lahko izdelovale npr. športne terence, ki so z več vidikov sporna vozila. Predlog uvedbe predpisov šele v letu 2011 je zgolj zavlačevanje.
Dobro bilo, če bi se Evropa kaj naučila iz kratke epizoda električnih avtomobilov v Kaliforniji. Ta je pokazala, da takšna tehnologija že obstaja, a da so naftne družbe tako močne, da so v kali zavrle vsakršni poskus zamenjave tehnologije in uspele postaviti predsednika ZDA po njihovem okusu z vsemi političnimi posledicami po svetu. Vendar vse kaže, da je bila to le pivova zmaga, razvoj avtomobilske tehnologije so Američanom prevzeli Japonci, Norvežani, ... Več o tem v prispevku:
Who Killed the Electric Car? http://en.wikipedia.org/wiki/Who_Killed_the_Electric_Car_%3F in
O podnebnih spremembah, potrošnji nafte, novih avtomobilih in varčevanju z energijo <http://www.mountainwilderness.si/sl/arhiv-uvodnikov/uvodnik-maj-2007>
Rezultat do sedaj je razviden iz včerajšnjega članka: Žiga Zaplotnik: Ameriški proizvajalci avtomobilov pričakujejo dodatno pomoč države: Finance 23.08.2008 http://www.finance.si/221169/Ameri%B9ki_proizvajalci_avtomobilov_pri%E8akujejo_dodatno_pomo%E8_dr%BEave
Določanje rokov mora biti zgolj v smotru omogočanja prilagajanja avtomobilske industrije na spremenjen spekter ponujenih modelov. Glede na to, da že dvigajoče cene goriv dolgo časa signalizirajo bodoče trende, se mi zdi enoletni rok za uvedbo administrativnih omejitev popolnoma primeren, dalj kot to pa samo zavlačevanje z akcijo reagiranja na podnebne spremembe.
Namesto pogojevanja omejitev izpustov s težo, predlagam količino izpustov CO₂ na km na sedež. To bi pomenilo, da bi morali dvosedežni mestni avtomobili onesnaževati s pol količine štirisedežnih, da bi jih obravnavali enakovredno.
A problem današnjega mestnega prometa je, da so avtomobili premalo izkoriščeni – v večini

avtomobilov se pelje le voznik. V tem smislu bi bilo torej bolje uporabiti 50% izrabe dvosedežnega avtomobila namesto 25% izrabe štirisedežnega. V tem smislu bi morali razmišljati o uporabi dinamičnega cestninjenja, kjer bi kot utež za ceno cestninjenja vključevala izpuste cestninjenih vozil.

Primer:

- mestno dvosedežno vozilo proizvede 80 g/km – kar pomeni 40 g na km na sedež
- petsedežni družinski karavan proizvede 150 g/km – kar pomeni 30 g na km na sedež.

Če sta oba polno zasedena, bi morala biti cestnina po potniku v karavanu nižja od cestnine po potniku v mestnem avtu, če pa se v avtu pelje samo voznik mora biti cestnina za mestni avto nižja od cene v karavanu. Cestnina mora stimulirati rabo javnih prometnih sredstev, če so na volj in destimulirati rabo osebnih avtomobilov.

Kako najbolje postaviti uteži cestninjenja je za to fazo predloga morda prezgodaj, a menim, da bi cestninjenje moralo stimulirati uporabo vozil, ki naj bi bila čim bolj izkoriščena ob čim nižjih izpustih. Prav tako morajo predpisi destimulirati nakup vozil nad njihovo nujno potrebno velikostjo.

3. Ali menite, da bi ta uredba lahko prizadela avtomobilsko industrijo?

Da. Vsaka sprememba tehnologije ima vpliv nanjo. Vsak dober manager ve, da je treba na spremembo okolja reagirati proaktivno. Prehitevanje je nevarno, zamujanje pa še bolj. Nekajkratni dvigi cen surove nafte v zadnjih nekaj letih so imeli za posledico spremembo povpraševanja: po eni strani povečanje povpraševanje po vozilih z majhno porabo (in posledično majhnimi izpusti CO₂) ter povečanje povpraševanja vedno tanjše a bogatejše elite po elitnih avtomobilih in zmanjšanje povpraševanja po vseh ostalih.

Veliki masovni proizvajalci se bodo spremembam prilagodili s spremembo strukture njihovih proizvodov. Mali proizvajalci v niši elitnih in športnih avtomobilov pa bi morali popolnoma spremeniti njihov proizvodni program, tako da bi ponujali varčne avtomobile z bogato opremo nikakor pa ne motorno močjo.

4. Ali menite, da bodo varčnejši avtomobili prijaznejši za vaš žep? Varčnejši avtomobili so prijaznejši tudi za naš žep od potratnih in umazanih, ker so stroški za gorivo nižji. Vprašanje je še, koliko se bo zaradi njihove kompleksnejše tehnologije dvignila njihova prodajna cena. Dolgoročno pa bi morala biti raba avtomobilov, kot jih poznamo sedaj, gotovo dražja, saj so avtomobili en od razlogov za prekomerno izrabo naravnih virov planeta. Če želimo spraviti rabo naravnih virov v razumne okvire, bomo morali te eksterne stroške na koncu koncev plačati vsi. Glej Ecological footprint http://en.wikipedia.org/wiki/Ecological_footprint in Ecological footprint network <http://www.footprintnetwork.org/>

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Ime in priimek: | Matjaž Jeran |
| Datum in kraj: | Ljubljana, 24.08.2008 |

Strinjam se z objavo na spletnem forumu projekta Naše podnebje <http://www.ourclimate.eu/>.