

A tisztán elektromos hajtás dicséretes, de...

Minden nagy változáskor – ebbe az első helyek egyikén beletartozik az energetikai forrás változás – számtalan egyéb változásnak, változtatásnak társadalmi, ipari, környezetvédelmi és a napi élet szintjén is vele kell járnia. Vesézzük ki egyszer, hogy ez milyen változásokat kell, hogy magával hozzon! Vitaindítónak is szánva, néhány dolgot felvetek.



A társadalmi berendezkedés legjelentősebb változása lenne ez az energiaforrás-váltás, mert az ásványolaj nagy mennyiségű bányászattól a felhasználás sokrétűségéig más rend kerülne kiépítésre, és ami talán még fontosabb, a régi megszűnne. Milyen hatásokkal járna ez? Egyelőre csak kérdéseket tudunk feltenni.

A kőolajszármazékokhoz kapcsolt pénzügyi rendszer hogyan és milyen ütemben változna, tudna változni végzetes, nagymértékű társadalmi elégedetlenség okozása nélkül?

A tisztán elektromos hajtás energiaszükségletét jelenleg nem terhelik a kőolajszármazékokat terhelő adók, járulékok. Ez hogyan fog átalakulni, és a felhasználóknak mennyivel lesz drágább, mint a jelenlegi?

Mikor jön el, hány százalékos részesedésnél a pénzügyi átalakítás ideje? Jelenleg az elektromos járművek használata során befizetett állami bevételek (adók, járulékok) olyan nagymértékben térnek el a kőolajszármazékot használóktól, hogy az éveses lenne a költségvetésre.

Az ún. infrastruktúra kiépítése mikor és milyen feltételekkel éri meg – támogatás nélkül – a szolgáltatóknak? Gondolok arra, hogy mi lenne, ha akár 30% vagy több lenne az olyan járművek száma, amelyek az elektromos hálózatra kapcsolódnának a munkából hazaérés során, egy időben a

mosás, főzés, szórakozás igénybevételeként csúcsidejével.

Milyen tarifával történne az akkuk feltöltése? Ma egy plug-in villamos kerékpárral nem lehet elmenni túrázni, mert nincs hova bedugni, nincs honnan áramot venni. A szállásadó jóindulatára hagyatkozhatunk, ő pedig nem tudja, mit kérjen érte. Kempingekben talán jobb a helyzet.

Hogyan tudnák a külön tarifás (mindenképpen a jelenleginek a többszörösét jelentő egységárú) járműtöltés rendszerét megkerülhetetlenül kialakítani? (Emlékeznek gázautózásunk hajnalán a PB-palackból való életveszélyes áttöltésekre?)

Mi lenne a végső összege az átállásnak? Hányszorosa lenne a jelenlegi km-költségeknek a társadalmi költségviselésbe beillesztett elektromos járművek használata? Itt nem firtatnám, hogy helyes-e a jelenlegi rendszer, ez legyen egy másik vita tárgya. Fel kellene hívni a jelenleg tisztán elektromos energiát kommunális hálózatról vételezők – és a többiek – figyelmét is, hogy ez a jelenlegi egy igencsak „kegyelmi rendszer”! Így nem marad(hat) a végleges kiépítéskor. Gondolok itt arra, hogy kiemelten szerepel az ismertetésekben, hogy 3-ó eurocentért lehet megtenni egy kilométert! Ez igencsak



a hazugság kategóriája, és rossz hatással van a fejlesztésre. Ha nem lenne a nagy állami bevétel (nem csak nálunk) a kőolajszármazékokon, akkor az sem lenne drágább. Vettem egy liter gázolajat Líbiában – üzemanyagkútnál – NÉGY forintért!

Ez csak néhány pont a teljes tisztánlátáshoz, nem törekszik teljességre, csak az elenponozás a célja. A környezeti károkról itt nem szóltam, mert a publikációk általában csak arról szólnak, egyoldalúan.

Jelenleg úgy áll a dolog, mintha arról beszélnék, hogy gyémántból kellene szemüveget készíteni, mert ez a lencse a legjobb, nem karcolódik a használat során, mert a legkeményebb anyag. A használat után, az életciklus után a környezet terhelése nélkül megsemmisíthető... csak azt nem mondjuk meg, hogy egy kicsit drágább, mint a jelenlegi megoldások.

PoczKODI LAJOS

Talán elintézhetnék ma a cikk felvetéseit azzal, hogy hol van az még, kérem...

Ha azonban figyeljük a technikai fejlesztésekről szóló cikkeket, ezekben bővelkedik az Autótechnika is, azt kell látnunk, hogy nem a villamosjármű-fejlesztés a probléma, sokkal inkább az energetikai infrastruktúra, maga a villamosenergia-ellátás, és a felvetett gazdasági és pénzügyi rendszer-váltás kérdései. Óhatatlanul is foglalkozni kell ezekkel a kérdésekkel, és nemcsak a

műszaki világnak, hanem a politikanak, gazdaságpolitikanak is. Már ma! Minél később szembesítjük magunkat az energetikai rendszerváltással, annál komolyabb problémákkal találjuk magunkat szemben. És a késés mindig pénzbe, sok pénzbe kerül.

Valóban nem várható hirtelen és gyökeres váltás, de váltás lesz. Az átállás változási sebessége egyre nőni fog, felgyorsulunk. Ma még az USA-ban és Nyugat-Európában kisebb-nagyobb volumenű ún. pilot-projektek

folynak. Hatástanulmányok, többek között környezetvédelmi hatástanulmányok készülnek. A költségelemzések is csak akkor adhatnak reális eredményt a mai, hagyományos rendszerekkel való összevetésben, ha majd a termelési számok, a villamos hajtás elterjedése jól prognosztizálható.

Nem hagyhatók figyelmen kívül az externális költséghatások sem: mibe kerül az, ami az átálláshoz járulékosan még hozzájön, és mibe kerül az, amit majd okoz. (Nszl)