



V Sloveniji bo še pred 2020 polovica avtomobilov električnih

Stela Mihajlovič, foto Barbara Reya

Matej Čer je prokurist podjetja Avantcar, ponudnika sodobnih oblik mobilnosti. Poleg uveljavljene dejavnosti najema vozil in upravljanja voznih parkov podjetje hkrati razvija in ponuja tudi koncept električne mobilnosti. So tudi med največjimi kupci tesel na svetu, ki jih imajo v svojem voznem parku poleg drugih električnih vozil.

»V približno polovici celotne delovne dobe zaslužimo za denimo novega golfa, ki potem vsak dan stoji 23 ur neuporabljen.«

Kdaj bodo, po vašem mnenju, električni avtomobili izrinili klasična vozila z motorji z notranjem izgorevanjem?

Odgovor na to ne more biti enostranski; eno je moje videnje, drugo so indikatorji v širšem okolju. Osebnostno menim, da jih nedvomno bodo v naslednjih 15 letih. Pred tremi leti sem napovedoval, da bo do leta 2020 na slovenskem trgu že polovica avtomobilov električnih, danes menim, da bo to še prej. Če pogledamo Norveško, je bil leta 2015 vsak četrty na novo kupljeni

avto na električno. Marca letos je delež električnih in hibridnih vozil znašal že dve tretjini.

Ampak Norveška je bogata država ...

Hja, tudi za Kalifornijo smo v letu 2008 lahko rekli, da je bogata, ker so vsi imeli iPhone, pa danes tudi pri nas skoraj ni človeka, ki ne bi imel pametnega telefona. O bogastvu ne moremo govoriti na ta način – Slovenija je potemtakem zelo bogata, glede na naš BDP in vozni park, ki ga imamo. Pri nas je povprečna plača 900 do tisoč evrov in s to povprečno plačo recimo uspemo prihraniti sto evrov na mesec. V 20 letih je tega prihranka 24 tisoč evrov. To pomeni, da v približno polovici celotne delovne dobe zaslužimo za denimo novega golfa, ki potem vsak dan stoji 23 ur neuporabljen. Ni stvar v tem, kaj si lahko privoščimo, problem je drugje.

Nizozemski parlament je že sprejel zakon, ki bo po letu 2025 prepovedoval avte na fosilna goriva, o podobnem razmišljajo v Avstriji za leto 2020. Tudi v Indiji, ki je milijardna država, teče razprava, kako do 2030 doseči stodontni delež električnih avtomobilov.

Ni to malo utopično?

Ne bi rekel. Na Nizozemskem bo denimo že leta 2018 vse vlake poganjala vetrna energija.

Pomanjkljivost električnih avtov je razmeroma kratka razdalja, ki jo je mogoče narediti po polnjenju, z izjemo tesle, ki zmore že približno konkurirati klasičnim vozilom. Kako to preseči?

Pri tem gre za normalen razvoj. Če se vprašate, ali je danes možno kakovostno živeti z vozilom, ki doseže 100 do 150 kilometrov, je odgovor pozitiven. Gre za to, da smo neizobraženi, saj pri nas 80 odstotkov ljudi na poti v službo naredi manj kot 20 kilometrov. Navadili smo se telefon napolniti vsak dan in ne gremo nazaj na klasične telefone. Podobno je pri avtomobilih. Če želiš z obstoječimi električnimi vozili narediti več kot 150 kilometrov, imaš že danes na avtocestah hitre polnilnice. Vse je stvar navade. Tudi čas med polnjenjem lahko s pomočjo spleta kakovostno izkoristimo za kakšno opravilo, ki bi ga sicer naredili v pisarni. Sploh pa vsi proizvajalci napovedujejo povečanje dosega za od 50 do 100 odstotkov že v letošnjem letu.

Kako je pravzaprav v Sloveniji s hitrimi polnilnicami? Slovenija je med prvimi v Evropi glede pokritosti avtocestnega križa s hitrimi polnilnicami.

Na leto se v Sloveniji proda le od dvesto do štiristo novih električnih avtov ...

Drži, vendar smo na prelomnem trenutku. V zadnjih mesecih se je pričelo povpraševanje prebujati, v kratkem pričakujemo eksponentno rast nakupov električnih vozil, kakršno opažajo v drugih razvitih evropskih državah, z izjemo Nemčije, ki seveda štiti svojo klasično avtomobilsko industrijo.

Kakšen je odnos Slovencev do električnih avtomobilov, zakaj jih je na slovenskih cestah razmeroma malo?

V današnjem svetu je določeno potrošniško vedenje posledica izobraženosti in volje. Slovenci v osnovi nimamo predsodkov do električnih avtov, ti večinoma žanjejo navdušenje. Razlog, da jih na cestah ni več, je v pomanjkanju informacij, češ da je drago, ni nam dostopno, ne želimo spreminjati življenjskega sloga in podobno. Toda po mesecu dni uporabe se več kot 90 odstotkov ljudi ni pripravljeno vrniti na klasično vozilo.

Kolikšno vlogo ima v Sloveniji trajnost pri odločitvi za nakup električnega avtomobila?

Trajnostni oziroma okoljski vidik tudi globalno še ni prišel do izraza. Vendar bo četrta industrijska revolucija imela velike posledice za družbo. Ugasnila bodo številna podjetja in če ne bomo globalno nečesa naredili, bomo propadli, ker smo tako soodvisni. Izbruh vojne v arabskem svetu in posledična velika podražitev nafte nas lahko privedeta do bankrota, saj je vse vezano na energijo – 20 odstotkov vsakega proizvedenega evra je delež energije. Za obstanek moramo lokalizirati ključne dobrine – hrano in energijo, s čimer bomo zagotovili socialni mir in se pričeli posvečati drugim perečim problemom, kot so onesnaževanje in podobno.

Slovenija je zvišala subvencije za nakup električnih vozil na 7.500 evrov z lanskim pet tisoč evrov. Je to lahko odločilni dejavnik?

To je definitivno nujno! Kadar imaš v stanovanju dva najemnika, od katerih eden čisti, drugi pa je nesnažen, je treba nagraditi tistega, ki se bolj trudi, s čimer evolucijsko zvišaš kakovost življenja. Subvencija je v tem primeru mehanizem, ki bo motiviral onesnaževalce, da s tem prenehajo, hkrati pa se bodo sredstva kanalizirala k čistejšim industrijam, ki so še premajhne in brez ekonomije obsega, da bi lahko konkurirale.

Ni pa to ključni dejavnik! V prihodnosti bodo trije stebri nove mobilnosti – prvi bo električna mobilnost, drugi mobilnost kot storitev, kar pomeni, da bomo šli iz lastništva v delitev avtomobila. Isto vozilo bo uporabljalo 20 ljudi, denar pa bomo lahko porabili za druge stvari, denimo za nakup kakovostne hrane. Smo pred prelomno točko, ko nova tehnologija z nižjimi stroški goriva, vzdrževanja ter trajnostjo že upravičuje uveljavitev prvih dveh stebrov. Tretji steber so samovozeča vozila, ki bodo zmanjšala strošek voznika.

Kaj menite o predlogih, da bi bilo treba povečati še druge subvencije, predvsem z davčnimi olajšavami. Kako bi vi ukrepali glede tega?

V prelomnih trenutkih v družbi potrebuješ dva temelja – ozaveščanje in infrastrukturo. Ker država za slednjo nima sredstev, mora h gradnji spodbuditi gospodarstvo, kar lahko naredi z olajšavami. V Avstriji si recimo od letos podjetje lahko obračuna vstopni DDV, če ima v floti električno vozilo, za uporabo povsem električnega vozila pa ni treba obračunati bonitete, kar za državo predstavlja drobtinico. Ker bo lastnik električnega avta v svoji okolici nemudoma hotel še ostalo, denimo polnilno infrastrukturo, in jo bo tudi zgradil, se bo država z drobtinico otesla bremena teh stroškov.

Če bi pri nas želeli zadostiti smernicam EU, bi morali imeti do leta 2020 najmanj 25 tisoč polnilnih postaj, torej vsaj pet tisoč več na leto. Ko bo področje urejeno z direktivo, bodo kazni za neupoštevanje verjetno višje kot olajšave za bonitete.

Električno vozilo tesla sodi med prestižna vozila. Čemu tolikšna razlika v ceni, saj se tudi tesla spopada s številnimi 'porodnimi krči' – od težav z motorjem, do napak v izvedbi določenih avtomobilskih delov?

Tesla je v osnovi cenejši od primerljivih klasičnih vozil. Naj poudarim, da projekt ni namenjen proizvodnji luksuznih avtov. Je tehnološki start-up, ki je želel prodreti v dve izjemno močni in uveljavljeni industriji – naftno in avtomobilsko ter globalno, okolju prijazno in učinkovito spremeniti način transporta. Za preboj potrebujete izjemen izdelek, ki lahko parira klasičnim paradnim konjem. Zato je Tesla začel pri največjem avtu, ki pa ni njihov končni cilj. S tem vozilom so v vsaj desetih točkah 'premagali' klasična; naredili so

»Vsi proizvajalci električnih avtov napovedujejo povečanje dosega za 50 do 100 odstotkov že v letošnjem letu.«

»V prelomnih trenutkih v družbi mora država h gradnji infrastrukture spodbuditi gospodarstvo, kar lahko naredi z olajšavami.«



dokazano najvarnejši avto, z največjimi pospeški, tehnološko dovršenostjo in tako naprej ...

Ampak po raziskavi Euro NCAP za 2014 je kar nekaj avtomobilov dobilo boljše ocene od teslinega Modela S, čeprav se je izkazal za nadpovprečno varnega ...

Teslov Model S je bil leta 2014, ko so ga preizkusili v priznanem evropskem (NCAP) in ameriškem (NHTSA) testiranju trkov, edino vozilo, ki je doseglo najvišjo oceno na obeh testih. Podobno je od leta 2011, ko je v veljavi zadnja metodologija NHTSA, uspelo le še dvema voziloma. V teslah je tudi statistično dokazano daleč najmanj težkih poškodb in smrtnih žrtev.

»Finančnik bo rekel: 'Ni dobička!' Ampak če spreminjaš svet, v dveh letih ne moreš pričakovati dobička.«



Teslini načrti so izjemno ambiciozni; do leta 2018 želijo izdelati 500 tisoč vozil na leto, do leta 2020 celo milijon. Je to sploh mogoče, glede na dosedanjih 50 tisoč vozil letno?

Menim, da vizionar, kot je Musk, s svojim zaledjem to lahko doseže. Tako kot denimo leta 2008 še ni bilo pametnih telefonov, danes pa jih je osem milijard. Tesla je namreč konstrukcijsko zelo enostavno vozilo, narejeno skoraj dobesedno iz petih kosov. Tako je pomembno zagotoviti zadostne kapacitete v oskrbovalni verigi z dodatnim kapitalom in čim več narediti znotraj hiše, da si čim manj odvisen od zunanjih dobaviteljev.

Nekaj bodo morali narediti, saj se Tesla letos zaradi zamud pri dobavah spopada z bistveno višjo izgubo od lanske, zamude pa zelo jezijo ameriške kupce ...

To so majhne zamude v primerjavi s človeštvom (smeh). Zgodba pokaže posledice odvisnosti od dobaviteljev, kaj se zgodi, če recimo eden od njih narobe zašije prevleke za sedeže.

»V Avstriji si recimo od letos podjetje lahko obračuna vstopni DDV, če ima v voznem parku električno vozilo, za uporabo povsem električnega avta pa ni treba obračunati bonitete.«

Ob tehnološkem preboju moraš dovolj hitro osvestiti ljudi, vzpostaviti infrastrukturo in produkcijo, potem lahko dominiraš. Tudi Facebook je imel milijonske izgube, medtem ko je bil na trgu vreden že milijarde, česar ne bi dosegel brez hitrega investiranja. Finančnik bo rekel: 'Ni dobička!' Ampak če spreminjaš svet, v dveh letih ne moreš pričakovati dobička.

V Nemčiji kupci tesle ne dobijo subvencije, ta je namenjena le vozilom vrednim do 60 tisoč evrov. Tesla meni, da Nemčija nepošteno ščiti svojo avtomobilsko industrijo, a bogati kupci subvencij v bistvu niti ne potrebujejo. Vaše mnenje o tem?

S tem se popolnoma strinjam. Pri nakupu električnega avta ne gre za prestiž, ampak so tu drugi vzgibi. Če nekdo želi in zmore kupiti takšen avto, ga ne bo zaradi subvencije.

Prihaja nova generacija tesel, naprodaj že od 30 tisoč dolarjev naprej ...

Drži in za nakup teh, upošteva je prihranke pri gorivu, ne bo več potrebna subvencija. Jasno je, da gre obstoječi avtomobilski industriji to v nos, ker gre za povsem novo industrijo, ki izpodriva njihovo. Ni problem v tem, da klasični proizvajalci ne bi znali narediti električnega avta. Huje je to, da ima denimo skupina, kot je Volkswagen, pol milijona zaposlenih, od katerih se jih le nekaj tisoč spozna na električne avte. Obstaja bojazen, da se bosta ponovili zgodbi Kodaka ali Nokie. Seveda želijo zavreti spremembe, čeprav so bili na njihovo nujnost opozorjeni.

Kaj pa bo z vsemi slovenskimi dobavitelji avtomobilske industrije, katerih delež v izvozu je približno 15 odstotkov?

Ne vem, morda bodo pričeli pridelovati ekološko pridelano hrano ali pa izdelovati robote. Sploh pa niso vsi dobavitelji vezani na proizvodnjo motorjev z notranjim izgorevanjem, marsikdo bo lahko dobavljal tudi novim proizvajalcem, če le ne bo čakal, da bodo ti sami prišli do njega.

Lahko naredite primerjavo stroškov med obema vrstama avtomobilov, če mesečno prevozimo dva tisoč kilometrov?

Vzemimo primer golfa za 25 tisoč evrov, s primerljivo opremo, kot jo ima električni golf, ki stane 36 tisočakov. Razlika se zdi še velika. Vendar računamo, da stane navaden golf približno 650 evrov na mesec – tu je všteta izguba tri do štiri tisoč evrov vrednosti na leto, strošek financiranja, vzdrževanja in goriva. Stroški identičnega električnega golfa bodo v našem primeru 600 evrov na mesec. Električni avto namreč potrebuje bistveno manj servisiranja in tudi obraba je manjša kot pri klasičnih motorjih. Vse skupaj se bo obrnilo še bolj v prid električnega avta, ko bodo dodatno obdavčene emisije. gg