

MOBILNOST

Subvencije za nakup električnih vozil niso dovolj

Na trgu so na voljo okolju prijazni motorji in tudi električni težki tovornjaki, vendar bodo odločujoč kriterij za večjo uporabo predvsem stroški uporabe teh vozil.

Darja Kocbek

Hrbtenica razvoja mobilnosti katerekoli države je in bo tudi v prihodnje javni potniški promet, saj bomo lahko zgolj z učinkovitim in dostopnim javnim prometom postali brezogljivična družba, razlagajo v družbi Nomago. Za Slovenijo so trajnostna oblika transporta brezemisijaska vozila tako v cestnem kot tudi železniškem transportu, razlaga Rok Kopal, direktor podjetja Europacific. V Intereuropi pojasnjujejo, da se kot ponudnik logističnih rešitev na trgu srečujejo z vlaganji v nova, mestnim jedrom prilagojena električna vozila, ki pomembno prispevajo k zmanjšanju ogljičnega odtisa.

Nomago z razvojem novih storitev mobilnosti, transformacijo avtobusnih postaj v multimodalna središča, vpeljavo umetne inteligence v delovne procese in integracijo različnih oblik mobilnosti v eno rešitev v regiji pospešeno vzpostavlja prvi polno delujoč sistem Maas (Mobility as a Service). Potnikom bo ta po njihovi razlagi omogočil »one-stop shop« za vse oblike mobilnosti. »S tem na eni strani stremimo k izboljšanju uporabniške izkušnje popotnikov, na drugi strani pa k zmanjšanju pritiskov na infrastrukturo in znižanju ogljičnega odtisa,« pojasnjujejo v podjetju.

V nadgradnjo in izboljšavo voznega parka Nomago na leto investira pomemben del sredstev. V zadnjih dveh letih so v vozni park vključili prek 100 vozil, ki izpolnjujejo najstrožje okoljevarstvene standarde. Do leta 2026 nameravajo na vseh medkrajevnih linijah prevoze izvajati samo še z vozili,

ki izpolnjujejo najstrožje okoljevarstvene standarde EURO 6, v mestnem prometu pa uporabljati tudi električna vozila.

Nadgrajujejo in širijo tudi sistem javne izposoje koles Nomago Bikes. Trenutno ga ponujajo v 17 slovenskih občinah. Na Koroškem širitev te mreže načrtujejo v sodelovanju z Regionalno razvojno agencijo Koroška, v načrtu imajo tudi vstop v 21 občin Ljubljanske urbane regije. »V sistemu Nomago Bikes imamo že 160 postaj, 800 koles in prek 41.000 uporabnikov,« razlagajo.

Za trajnostne oblike transporta bo potrebno sofinanciranje izgradnje ustreznih infrastrukture.

Za izgradnjo infrastrukture bo potreben čas

Eden največjih izzivov pri uvajanju trajnostnih oblik transporta za celotno panogo je po navedbah Nomaga prilagajanje obstoječe infrastrukture. »Tehnologija, ki bo omogočila prehod na alternativne vire energije, se sicer zelo hitro razvija, vendar pa bo za izgradnjo potrebne infrastrukture, zlasti polnilnih postaj in servisne mreže, potreben čas,« ocenjujejo.

Trenutne evropske in državne strategije sicer predvidevajo finančno podporo, a je ta pogosto usmerjena predvsem v javni sektor. Če bomo v EU želeli trajnostne rešitve implementirati v širšem obsegu, bi po mnenju Nomaga morali enake pogoje

omogočiti tudi v gospodarstvu, saj bo v nasprotnem primeru praktično nemogoče doseči ambiciozne okoljske cilje. »Poleg financiranja samega nakupa električnih vozil bi bilo zagotovo spodbudno sofinanciranje izgradnje potrebne infrastrukture. Prav tako bi morali imeti bolj jasno strategijo podpore zelenemu preходу,« poudarjajo v Nomago.

Premalo reguliran trg, ki dopušča zlorabe zakonodaje, je glavni izziv

Za razvoj trajnostnih oblik transporta v skladu z evropsko zakonodajo bi morali v Sloveniji povečati promet na železniških povezavah in mobilnost v največji mogoči meri avtomatizirati in digitalizirati. Spodbujati je potrebno uporabo brezemisijaskih plovil. Omogočiti je treba večjo razpoložljivost trajnostnih rešitev v multimodalnem prometnem sistemu, tako infrastrukturno kot tudi regulatorno, našteva **Rok Kopal, direktor podjetja Europacific**.

V Europacificu so po njegovih besedah že uvedli uporabo nizkoemisijaskih vozil v cestnem transportu. V prihodnjih petih letih imajo v načrtu nabavo in uporabo dodatnih brezemisijaskih vozil v cestnem transportu in preferenčno uporabo komercialnih shem, ki zajemajo železniški namesto cestni transport, pa izbor ladjarjev, ki v svojih flotah uporabljajo nizkoemisijaska plovila. Pripravili bodo še komercialne sheme, ki zajemajo uporabo celinskih plovni poti.



Medtem ko se tehnologija, ki bo omogočila prehod na alternativne vire, zelo hitro razvija, bo za izgradnjo potrebne infrastrukture potreben čas, ocenjujejo v Nomagu. Foto: arhiv Nomago

Glavni izziv za Europacific pri uvajanju trajnostnih oziroma alternativnih oblik transporta je premalo reguliran trg, ki dopušča zlorabe zakonodaje. »Še vedno je na trgu preveč igralcev, ki zlorablajo zakonodajo na način, da si zmanjšujejo stroške poslovanja. Na ta način postavljajo nas, poštene igralce, v nekonkurenčen položaj, ki je ob prenizkem zavedanju okolja o okoljevarstveni problematiki lahko resna poslovna težava. Nizka cena prevoza je še vedno glavni element odločanja, pa čeprav le-ta povzroča veliko onesnaževanje,« pojasnjuje Rok Kobal. Po njegovih besedah je potrebno zagotoviti regulatoren okvir, ki internalizira zunanje stroške po načelu onesnaževalec in uporabnik plača.

Nabava brezemisijских vozil je po Kobalovih besedah odvisna od tega, koliko bodo posamezna podjetja konkurenčna na trgu. Če bo okolje dejansko sprejemalo tovrstne načine prevoza in bo trg primerno reguliran, ne vidi težav. »Vse, kar potrebujemo, je pošten trg in enakopravna obravnava vseh udeležencev v logističnem podjetju,« razlaga. Poleg regulatornega dela bo potrebno zagotoviti tudi primerno infrastrukturo, to je zlasti polnilna infrastruktura za električna vozila, polnilna infrastruktura za vozila na plin. Pospešiti je potrebno digitalizacijo železniške in cestne infrastrukture v smeri pridobivanja in izmenjave ažurnih

prometnih podatkov o stanju prometne infrastrukture in informacij o gibanju vozil v realnem času, zmanjševanje zastojev in preprečevanju nesreč.

V prevozniskih podjetjih bi od države pri prehodu na trajnostne oziroma alternativne oblike transporta potrebovali dodatne davčne spodbude. »Trenutne subvencije za nakup električnih vozil ne zadostujejo. Oprostitev plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu ni dovolj,« pravi Rok Kobal.

Poleg nabavne vrednosti vozila so pomembni tudi stroški vzdrževanja

V **Intereuropi** pojasnjujejo, da je ponudba električnih vozil na trgu vedno večja in prinaša zmogljivejše akumulatorske baterije, ki omogočajo daljše domete vozil in posledično možnost povečevanja e-vozil v voznem parku. »Vzporedno se spreminjajo tudi pričakovanja strank, velikih spletnih trgovcev do uporabe okolju prijaznih vozil, še posebej v urbanem okolju mestnih središč,« ugotavljajo. To za podjetja, ki se ukvarjajo z dostavami paketnih pošiljk, pomeni, da morajo v svojem voznem parku imeti večji delež električnih vozil, vzpostavljeno merjenje emisij za posamezne dostave in komunicirati morajo pozitivne učinke zelene dostave.

Ker v Intereuropi tako pri načrtovanju kot pri ponudbi logističnih storitev

upoštevajo tudi trajnostne cilje, so konec lanskega leta izvedli prvo redno linijo vlakovne kompozicije v smeri Luka Koper–Beograd–Luka Koper in »s tem omogočili strankam hitro, cenovno učinkovito ter zeleno logistiko prihodnosti v regiji«. Na ta način so del blagovnega toka premaknili s cest na železnico. »Tudi v prihodnje si bomo prizadevali za tovrstne rešitve, kjer je poleg vpliva na okolje pri odločitvi kupcev za tovrsten prevoz odločilna tudi cenovna konkurenčnost in raven servisa,« razlagajo v Intereuropi.

Multimodalne rešitve namreč praviloma podaljšajo tranzitne čase in niso stroškovno ugodne za vse destinacije po Evropi, saj je treba zadostiti kriteriju zadostnega volumna tovora za določeno regijo. »Že vrsto let smo vodilni ponudnik zbirnih cestnih prevozov v Sloveniji, ki pa je na dolgih relacijah z vidika izkoriščanja vozil precej bolj okolju prijazna rešitev od direktnih prevozov s tovornjaki in manjšimi dostavnimi vozili,« pravijo v Intereuropi.

Za prevozniška podjetja, ki nabavljajo tovornjake, so po njihovih besedah v zadnjem času na trgu na voljo okolju prijazni motorji in tudi električni težki tovornjaki, vendar bo za večjo uporabo odločujoč kriterij predvsem, da stroški uporabe teh vozil ne bodo znatno presežali stroškov vozil z dizelskimi motorji. Poleg nabavne vrednosti vozila so prevozniku pri odločitvi za nakup tovrstnega vozila pomembni še stroški vzdrževanja in ostali direktni stroški, ki nastajajo med prevozom blaga po cesti, kot so cestnine in poraba goriva.

Med spodbudami države bi po oceni Intereurope za prevozniška podjetja lahko bile zanimive subvencije za nabavo zelenih vozil, primerna infrastruktura (železnica in predvsem terminali za multimodalne rešitve), več črpalk po Sloveniji, ki bi ponujale na primer LNG plin, nižje cestnine in druge olajšave. »Pomembno je tudi zavedanje uporabnikov, da izbirajo prevoznike kot ponudnike dostave paketnih pošiljk, ki so usmerjeni k nizkoogljičnim ciljem. Za uporabnike je pri tem pomembno, da so izbrani ponudniki še vedno stroškovno konkurenčni,« razlagajo v Intereuropi. ■