



Uudiskiri november/2017

Eesti sõrgib elektriautonduses Euroopa sabas

Värskelt avaldatud Euroopa Komisjoni ettepanekus vähendada sõiduautode ja väiksemate tarbesõidukite süsinikdioksiidi emissioone 2030. aastaks 30% võrra, on kirjas ka komisjoni ettepanekud antud eesmärgi saavutamiseks, millistest peamisena jääb kõlama surve autotootjatele hübriid- ja elektriautode tootmiseks. Lisaks on Euroopa Komisjoni ettepanekus välja toodud veel ühe konkreetse eesmärgina alljärgnev:

- antud ettepaneku raames toetatakse järkjärgulist üleminekut fossiilseid kütuseid kasutatavalt sõidukitelt elektriautodele

Jättes kõrvale asjaolu, et Euroopa autotootjate liit ACEA peab 30% vähendamist 2030. aastaks ehk liialt kalliks ja ambitsioonikaks, sisaldus juba varem ACEA poolt tehtud avalduses märge, et antud eesmärgi täitmine sõltub ennekõike ühest olulisest tingimusest – et kõigis Euroopa riikides arendataks kiiremas korras välja korralikud elektriautode ja pistikhübriidide laadimisvõrgustikud, sest just seda tüüpi autode tootmisele rõhuvad täna kõik tootjad ning ainult elektri- ja hübriidautode abil on võimalik saavutada püstitatud eesmärgid.

Nii Euroopa Komisjoni kui ACEA seisukohti lugedes jääb arusaamatuks Eesti valitsuse seisukoht või pigem seisukoha puudumine elektriautode tuleviku osas. Pole ju palju vett merre voolanud ajast, mil lehvitasime loosungit, et meil maailma esimene kogu riiki kattev kiirlaadijate võrgustik ja toetame elektriautode soetamist. Arvestades praegust üldist trendi elektriautode suunas, olime me sellega äärmiselt innovatiivsed ja veidi nagu ajast isegi ees. Täna paikneme me paraku oma elektriautondusega Euroopa riikide seas täiesti viimaste seas:

- elektriautode osakaalult oleme Euroopas tagantpoolt kolmas 0,2 protsendiga
- Eesti on üks viiest riigist, kus ei toetata ega soodustata mitte mingil moel elektriautode soetamist ja/või tarbimist

Lisaks on probleemiks asjaolu, et meie kiirlaadimise võrk vastab standardile ChaDeMo, aga EUs on kehtestatud standard Combo2. Juba täna uurivad Euroopa autotootjad, mis on Eestis plaanis selle probleemi lahendamiseks. Kui puudub sobiv kiirlaadijate võrgustik, võib juhtuda, et autotootjad piiravad oma toodangu müüki Eestis.

Euroopa Liidus on tänavu kolme kvartaliga müüdud hübriidautosid, pistikhübriide ja



elektriautosid ligi pool miljonit, samal ajal kui muude alternatiivkütustel töötavate, eelkõige eri tüüpi gaasiautode müük püsib tegelikult vaid tänu Itaaliale, kus müüakse 80% kogu EL gaasiautodest. Täpsustades veelgi neid arve, siis ei tasu unustada, et valdav osa Euroopa (ja eriti Itaalia) gaasiautodest on LPG gaasil töötavad autod, aga CNG osakaal kogu Euroopa gaasiautode pargist ja ka müügist on tegelikult üpris väike ja väheneb pidevalt.

Gaasiautode osa kogu Euroopa autopargist on langenud viimase nelja aastaga 0,8% vaid napi 0,25% peale. Samal ajal kui elektriautode osakaal kasvab mühinal ja on saavutamas 2% kogu autopargist. Aga uute hübriid- ja elektriautode osakaal kõigist uutest sõiduautodest on jõudmas 4,5%.

NB! Lingid ACEA interaktiivsetele kaartidele elektriautode osakaalust Euroopa riikides:
<http://www.acea.be/statistics/article/interactive-map-correlation-between-uptake-of-electric-cars-and-gdp-in-EU>
<http://www.acea.be/statistics/article/interactive-map-electric-vehicle-incentives-per-country-in-europe>

Lisainfo: Rein Luik, AMTELi pressiesindaja, tel 5024504, e-post: press@amtel.ee