

Irena Majcen
Ministrstvo za okolje in prostor
Dunajska 48
1000 Ljubljana

dr. Peter Gašperšič
Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova 4
1000 Ljubljana

mag. Hinko Šolinc
Ekosklad, Slovenski okoljski javni sklad
Bleiweisova cesta 30
1000 Ljubljana

V vednost:
- medijem

Ljubljana, 28.2.2017

Poziv za razširitev sheme sofinanciranja električnih vozil Ekosklada na e-kolesa

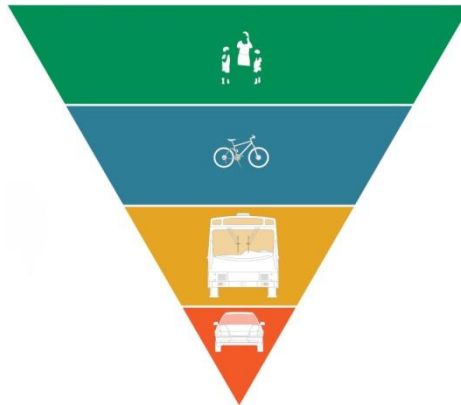
Spoštovani,

Člani vsebinskih mrež nevladnih organizacij smo razočarani nad nedavnim razpisom Ekosklada - Nepovratne finančne spodbude občanom za električna vozila, ki **ne vključuje subvencij za električna kolesa**, čeprav smo to potrebo večkrat izrazili na srečanjih z vami in z Ministrstvom za infrastrukturo Republike Slovenije. Električna kolesa so namreč trajnostna rešitev za mobilnost v neravninskih območjih, za premagovanje večjih razdalj in za osebe s fizičnimi omejitvami. Lahko so odlično nadomestilo za osebni avtomobil, s primerno podporo pa bi lahko povečala mobilnost socialno šibkejših, ki so trenutno primorani plačevati visoke stroške avtomobila.

Navsezadnje je to prihodnost, ki se ji bo treba prilagoditi. Evropska unija sprejema zakonodajo, ki bo prispevala k omejevanju podnebnih sprememb, k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov smo se zavezali v Pariškem sporazumu. V Sloveniji pa emisije prometa še naprej naraščajo. Zdi se, da je trajnostna mobilnost postala modna muha, pod katero

marsikdo uvršča tudi netrajnostne ukrepe, med katere sodi izpustitev subvencij za električna kolesa.

Trajnostna mobilnost je vključujoča mobilnost, namenjena vsem skupinam prebivalcev, tudi tistim, ki si ne morejo privoščiti ali ne morejo voziti avtomobila (zaradi starostnih omejitev, fizično nesposobni). Piramida prevoznih sredstev je v trajnostni mobilnosti naslednja:



Vir: prometna politika MOL

1- PEŠAČENJE, KOLESARJENJE sta okoljsko, prostorsko, socialno, zdravstveno in ekonomsko najbolj racionalna načina premikanja na kratke razdalje. Ne onesnažujeta zraka v mestih in sta prostorsko najmanj potratna. Vsakodnevno kolesarjenje z navadnim kolesom je mogoče do razdalje 15 km, večje razdalje pa je povprečnemu državljanu težje premagovati. V tem primeru je **električno kolo odlična rešitev**, saj se doseg za opravljanje vsakodnevnih poti poveča s 5 na 20 km in lahko postane odlična alternativa avtomobilu. Z električnimi kolesi starejši ostanejo dlje časa aktivni, zaposleni se manj spotijo na poti v službo, družine ne potrebujejo dodatnega avtomobila, lažji je transport tovora v mestu. Iz vseh naštetih razlogov električna kolesa subvencionira veliko mest, tudi Dunaj in Gradec.

Razlog za podporo električnim kolesom pa je tudi razgiban teren v večini slovenskih občin. Veliko fizično manj sposobnih prebivalcev (starost, zdravstveni razlogi) bi namreč z veseljem kolesarilo, a so na trasah njihovih opravkov strmi odseki, zaradi katerih so trenutno prisiljeni uporabljati avto. Veliko ljudi pa prav zato ostane tudi doma in so podvrženi mobilnostni revščini (nimajo JPP med vikendi, nimajo avtomobila ali izpita za avto, so starostno omejeni). Z električnimi kolesi bi dvignili kvaliteto življenja tudi tej skupini ljudi.

2 – JAVNI PREVOZ, ki bi moral biti prva izbira za daljše razdalje. Zavzame bistveno manj prostora, poraba energije na osebe oz. potniški kilometer je veliko nižja od osebne prometa in ne zahteva širitev cestne infrastrukture. Javni prevoz je pristal na točki najslabšega stanja zadnjih nekaj desetletij in žal v Sloveniji nimamo celovitega načrta, kako

ga zopet postaviti na raven, da bo učinkovit in uporaben za večje množice. Vsekakor spodbujamo višjo stopnjo električnih vozil v javnem prometu, predvsem v mestih.

3 – SMOTRNA RABA AVTOMOBILA, s poudarkom na deljenju lastništva avtomobila in sopotništvu, v kolikor ne moremo po opravilih na daljše razdalje z javnim prevozom. V vsakem primeru je avto najmanj zaželen oblika prevoza, četudi je električen. Še vedno zavzame veliko dragocenega prostora, povzroča zastoje, je energetsko potraten (cel življenjski cikel), 95 % časa je neuporabljen, zahteva drago infrastrukturo (širjenje cest, nove ceste, drago vzdrževanje), ki jo plačujemo vsi državljani.

Primeri dobrih praks

V poročilu Evropske kolesarske federacije (Electromobility for all, december 2016), ki analizira stanje na področju električne mobilnosti (izvedena je bila v 8 državah Evropske Unije), je zapisano, da pomenijo subvencije v višini 500 € (in predstavljajo približno 10 % nepovratnih sredstev za električne avtomobile) pomemben dejavnik pri nakupu električnega kolesa in s tem zamenjavo način mobilnosti.

V državah (Francija, Belgija, Avstrija, Nemčija), ki so nepovratna sredstva za nakup električnih koles izvedle, je bil opazen porast nakupov električnih koles, številne države pa se za uvedbo nepovratnega financiranja električnih koles še odločajo. V Avstriji so shemo nepovratnega financiranja uvedli leta 2010 in v uvodnem obdobju zabeleži prodajo 20.000 električnih koles od tega je bila četrtnina podprta s strani sheme finančnih vzpodbud.

V omenjenih državah finančna vzpodbuda znaša med 20 - 30 % vrednosti nakupa električnega kolesa oziroma do vrednost 500 €.

Pomemben vidik porasta nakupa električnih koles pa predstavlja tudi priložnost za razvoj gospodarskih družb, ki se ukvarjajo s proizvodnjo koles in so že izrazila širitev proizvodnje tudi na področje električnih koles.

Subvencije, ki podpirajo nakup in predelavo osebnih vozil, predstavljajo tudi socialno neuravnotežen ukrep. Ker so električni avtomobili dražji, si jih lahko privoščijo le bogatejši, ki jim električni predstavlja drugi ali tretji avto v gospodinjstvu. Povečuje pa se mobilnostna revščina že tako izključenega sloja prebivalcev. Takšna subvencija ne povečuje deleža javnega prevoza in kolesarjenja, ampak namenja denar za ohranitev (ali povečanje) deleža osebnega avtomobilskega prometa in zato ni usmerjena k cilju trajnostne mobilnosti.

Zaradi zgoraj navedenih razlogov **zahtevamo takojšnji popravek »JAVNEGA POZIVA 45SUB-EVOB16 Nepovratne finančne spodbude občanom za električna vozila«** z razširitvijo kategorij cestnih vozil na električna kolesa - skupina električnih koles do 250 W z maksimalno hitrostjo do 25 km/h, električnih dostavnih koles - kategorija L1e-A do 1000 W z maksimalno



hitrostjo do 25 km/h ter električnih koles - kategorija L1e-B do 4000 W in maksimalno hitrostjo do 45 km/h.

Že vnaprej se vam zahvaljujemo za upoštevanje naših zahtev in vas lepo pozdravljamo.

S spoštovanjem,

dr. Matej Ogrin, Koalicija za trajnostno prometno politiko - Plan B
Bojan Žižek, Slovenska kolesarska mreža, združenje kolesarskih pobud Slovenije
Marko Peterlin, Mreža za prostor
Miha Lovšin, Slovenska zveze za javno zdravje, okolje in tobačno kontrolo
Miha Lovšin, Mreža NVO varujejo naše zdravje
dr. Jernej Tiran, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU