automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Minek nagyobb az adója: egy új hibrid luxusmodellnek vagy egy használt villanyautónak?

A tudatos autóvásárlók a vételár helyett egyre gyakrabban döntenek a teljes fenntartási költségek alapján. Ezen a téren azonban nem hagyatkozhatnak pusztán a műszaki paraméterekre; előfordul, hogy egy átgondolatlan szabályozás furcsa helyzetet teremt.

Most, a következő évtized küszöbén az autóiparban kétségtelenül a villamosítás a kulcsszó. Húsz évvel a világ első sorozatgyártású, családi hibrid járműve, a Toyota Prius megjelenése után népes és sokszínű a részben vagy teljesen elektromos gépkocsik családja. Habár az eladásokat még mindig az öntöltő hibridek uralják, egyre többen vásárolnak – és ennek megfelelően egyre többen gyártanak – hálózatról tölthető járműveket: plug-in hibrideket vagy akkumulátoros villanyautókat.

Az elektromos közlekedés környezettudatos döntésből divattá vált, és ezzel párhuzamosan nem minden esetben jár együtt felelősségteljes viselkedéssel. Éppen ezért egyes kormányzatok, amelyek kezdetben kedvezményekkel támogatták a hálózatról tölthető járművek térnyerését, most visszafordítanák a folyamatot.

Látva, hogy sokan nem a környezetvédelem, hanem a használati előnyök és adókedvezmények miatt választanak villamosított járművet (és látva, hogy ezt a sajnálatos trendet számos autógyártó tevékenyen támogatja), egyes térségekben külön terheket kezdenek kiróni rájuk.

Ausztráliában például több állam is – köztük Dél-Ausztrália és Victoria – is extra útdíjat vetett ki a hálózatról tölthető járművekre: ez száz kilométerenként mintegy 2,50 ausztrál dollárral (kb. 550 Ft) növeli az elektromos járművek üzemeltetési költségét. A törekvés érthető, de elhibázott.

Ez az adó nemcsak azokat sújtja, akik kéttonnás, több száz lóerős, versenyautóhoz mérhető menetdinamikát kínáló elektromos szörnyekkel közlekednek, hanem azokat is, akik használt villanyautót vesznek, pont azért, hogy gazdaságosan közlekedhessenek azon a rövid távon, amit ezeknek az idősödő villanyautóknak a gyorsan elhasználódó akkumulátora még lehetővé tesz. A problémát tovább tetézi, hogy ha az „ötlet” beválik, akkor várhatóan a kontinensnyi ország teljes területén bevezetik.

Hogy mennyire furcsa az ausztrál szabályozás jól mutatja, hogy ugyanezen a piacon a Lexus LS 500h luxuslimuzin hasonló távon mindössze 2 dollár 15 centnek megfelelő, üzemanyagba beépített útadót fizet. Azért ilyen keveset, mert a modell a helyi norma szerint mért átlagos üzemanyag-fogyasztása mindössze 5 (!) liter/100 kilométer.

Európából nézve az egész történet első olvasatra alig több egy kis színes hírnél. Ám ha

jobban belegondolunk, olyan jelenséget ír le, amely valójában nálunk is érvényes, még ha - egyelőre - nem is nyilvánul meg ilyen extrém formában. Az első hallásra rendkívül környezetbarát és gazdaságos opciónak tűnő elektromos járművek valós használhatósága ugyanis túlságosan is függ a jogalkotók jóindulatától – vagy, ahogy ez a példa is mutatja, annak hiányától.

Az öntöltő fullhibrid modellek ezzel szemben nem részesülnek különleges elbírálásban, sok országban egy hagyományos hajtású autóként tekintenek rá a törvényalkotók. Persze nem is szorulnak rá az egyedi elbírálásra, mert két évtizedes evolúciójuk során kiforrott, jól működő alternatívává váltak, más kérdés, hogy ezt a törvényalkotók sok esetben nem így látják...

Ugyanakkor az is igaz, hogy a villanyautóban benne van a jelentős megtakarítás ígérete, ám – ahogy az Ausztrál példa is mutatja – elég egy tollvonás, és a helyzet rögtön a visszájára fordul.

Egy öntöltő hibrid azonban pont úgy működik, mint egy kifinomult automata sebességváltós autó, épp csak kiszámíthatóan és érdemben takarékosabb annál. És akkor még nem beszéltünk a karbantartásával járó előnyökről, a kopásnak kitett alkatrészek (például mechanikus fékek) jóval hosszabb élettartamáról.

Fotók: *Lexus, Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/minek-nagyobb-az-adoja-egy-uj-hibrid-luxusmodellnek-vagy-egy-hasznalt