

המכונית החשמלית: בשורה חלקית

מאת דני רבינוביץ

הארץ, ב1, נובמבר 2007

הידיעה שהתפרסמה בתחילת השבוע ב'דה מארקר' על נכונות צמרת האוצר לשקול פטור מלא ממס קניה על מכונית חשמלית שתיוצר בישראל מעידה שמהפיכת המודעות הסביבתית שמתרחשת כאן מחלחלת גם אל קבוצת הפקידים שקובעים באמת את גורל הכלכלה והחברה שלנו. זה לא לגמרי מפתיע. פעילי ארגונים סביבתיים שבאים במגע עם אנשי משרד האוצר מדווחים זה זמן שהם מוצאים אצל בני שיחם פתיחות מה לשינוי ונכונות לשיתוף פעולה. בהתחשב בהשפעה העצומה שממשיכה להיות למדינה כמסדירה תהליכים אפילו בעולם שלכאורה מסור כליל לכלכלת השוק, זו התפתחות שיש לברך עליה.

טוב אם כן עושים פקידי האוצר שהם מזהים את המכונית החשמלית כנושאת בשורה כלכלית וסביבתית. ויתור על מנוע שריפה פנימית יצמצם את פליטות הפחמן של סקטור התחבורה, יפחית את תרומתו להתחממות כדור הארץ וימתן את רמות זיהום האוויר בלב הערים – דברים שאין כלל לזלזל בהם. אלא שלצד האופטימיות הטכנולוגית יש לראות בעין מפוכחת גם את מגבלות הפתרון הזה, ולהימנע מחשיבה מתעתעת כאילו הטכנולוגיה החדשה הזו היא אבן חכמים שלבדה תציל את העולם.

ראשית יש לזכור שהסוללות שיניעו את המכונית החשמלית יצרכו חשמל 'חדש', שאינו מיוצר ולא נצרך כיום. בישראל, לצערנו, חשמל חדש משמעותו שריפת עוד פחם וגז בעוד תחנות כח. התוצאה, כמו שהראה תום פרידמן בסרטו 'המכורים לנפט', היא העברת זיהום החלקיקי ופליטות הפחמן מצנורות הפליטה (האגוזים) של מכוניות לארובות של תחנות הכח. זה טוב להורדת זיהום אוויר ותחלואה בלב הערים. אבל זה לא מבטל כליל את פליטת הפחמן מתחבורה, שתורמת כמובן להתחממות כדור הארץ.

שנית יש לזכור שייצור מכוניות פרטיות – בלי קשר לסוג המינע שלהן – הוא תהליך עתיר אנרגיה וזיהום תעשייתי, ושתנועת מכוניות זוללת שטחים עירוניים יקרים ומסרבלת את התנועה. (מהירות התנועה בערים הגדולות שבעולם נותרה פחות או יותר קבועה במאה השנים האחרונות). התלות במכונית פרטית מאפשרת ולעתים אף מכתיבה פירבור, שהוא בעייתי מאוד מבחינה סביבתית. המכונית כרוכה בתרבות צריכה אגרסיבית שמעמיקה צריכה נלווית ומרחיבה פערים. ומכוניות מותרות בסוף חייהן ערימות של גרוטאות ופסולת רעילה.

כדי להוציא את המיטב מפריצת הדרך הטכנולוגית של שי אגסי ושותפיו יש אם כן צורך בחשיבה מערכתית כוללת על תחבורה ועל אנרגיה. תוספת נטו של מכוניות למספר המטורף שכבר נע בכבישים תהיה תוספת נטו של פליטות פחמן, ורק תתרום למשבר האקלים העולמי. המשמעות: צריך לוודא שמכוניות חשמליות זולות תבואנה במקום מכוניות קונבנציונאליות, לא לצידן, ולהבטיח שמשפחה שתוכל להרשות לעצמה לרכוש מכוניות כאלו לא תתפתה להוסיף מכונית שלישית ורביעית בחניה רק כי זה זול ונראה נוח. במקביל יש לדאוג מראש שהצמיחה הצפויה בצריכת החשמל להזנת תחבורת הכביש תשולב בפעולה נמרצת לחיסכון בצריכת החשמל הבזבזנית בישראל – מחקרים מראים שיעד חיסכון של עד עשרים אחוז הוא אפשרי. יש לפעול במרץ לשילוב ייצור חשמל מאנרגית שמש ומרוח למשק החשמל בישראל – גם כאן יעד של עשרים אחוז כמו באירופה הוא בהחלט ריאלי. והחשוב ביותר: אסור שההבטחה המעניינת של תחבורת כביש חדשנית תניע את פקידי האוצר להטיל את כל יהבם על הפתרון הזה ולהזניח את אחריותם לתמוך במאמצי העיריות, משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה לשדרג את מערך האוטובוסים ולקדם במרץ מערכות הסעת המונים רכבתיות.