

حظر بيع سيارات البنزين والديزل: لماذا يفضل صانعو السياسات سياسات التحكم والسيطرة وصولاً للحظر، وهل يترتب على ذلك إرسال إشارات سياسية غير مقصودة؟

روبال دووا وبراتيك بانزال

رؤية على الأحداث

عن كابسارك

مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) هو مركز عالمي غير ربحي يجري بحثاً مستقلة في اقتصاديات وسياسات وتقنيات الطاقة بشتى أنواعها بالإضافة إلى الدراسات البيئية المرتبطة بها. وتتمثل مهمة كابسارك في تعزيز فهم تحديات الطاقة والفرص التي تواجه العالم اليوم وفي المستقبل من خلال بحوث غير منحازة ومستقلة وعالية الجودة لما فيه صالح المجتمع، ويقع كابسارك في الرياض بالمملكة العربية السعودية.

إشعار قانوني

© حقوق النشر 2023 محفوظة لمركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك). لا يجوز استخدام هذا المستند أو أي معلومات أو بيانات أو محتوى يتضمنه دون نسبته بشكل ملائم لكابسارك. كما لا يجوز إعادة إنتاج هذا المستند أو جزء منه دون إذن خطي من كابسارك. ولا ينشأ عن المعلومات الواردة في هذا المستند أي ضمان أو تعهد أو أي مسؤولية قانونية -سواء مباشرة أو غير مباشرة- تجاه دقتها أو اكتمالها أو فائدتها. كما لا يجوز أن يعتبر هذا المستند-أو أي جزء منه- أو أن يفسر كمنصحة أو دعوة لاتخاذ أي قرار. الآراء والأفكار الواردة هنا تخص الباحثين معدّي الدراسة. ولا تعكس بالضرورة موقف المركز ووجهة نظره.

إن سياسات التحكم والسيطرة في السنوات الأخيرة ، بدءاً بفرض بيع السيارات عديمة الانبعاثات وصولاً إلى حظر المبيعات المستقبلية لسيارات البنزين والديزل من خلال تطبيق معايير لضبط انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من العوادم و غير ذلك، حظيت بزخم عالمي كبير في قطاع المركبات الخفيفة الجديد. وتضمنت قانون استخدام المركبات عديمة الانبعاثات (ZEV) الذي طبقته ولاية كاليفورنيا الأمريكية (CARB 2017)، واعتمده ولايات أمريكية أخرى فيما بعد، وقانون مركبات الطاقة الجديدة في الصين (ICCT 2018)، والقوانين التي تم سنها مؤخراً في الاتحاد الأوروبي (ZEV Program Implementation Task Force 2014) و كاليفورنيا (CARB 2022) التي تحظر فعلياً بيع السيارات الجديدة التي تعمل بالبنزين والديزل بعد عام 2035. لماذا يفضل صانعو السياسات سياسات التحكم والسيطرة وصولاً للحظر؟ من الضروري الإشارة إلى أنه عندما طبقت قوانين المركبات عديمة الانبعاثات، كان السبب المنطقي وراء ذلك هو تحقيق وفورات حجم كافية بحيث يمكن أن يستقل سوقها بذاته (ZEV Program Implementation Task Force 2014). ولم تُسن لتصل حصتها السوقية إلى 100 ٪. ويمكن القول أن حظر بيع السيارات الجديدة التي تعمل بالبنزين والديزل بعد عام 2035 دليل على أن صانعي السياسات لا يثقون بأن سوق المركبة عديمة الانبعاثات سيكون قادراً على الاستقلال بذاته لتحقيق المستوى المطلوب لخفض انبعاثات الكربون ضمن إطار زمني محدد دون أي دعم إضافي للسياسة. وبالتالي سيكون حظر مبيعات السيارات دون جدوى في مثل هذه الحالة.

يكمّن التفسير المنطقي الذي يُستشهد به كثيراً لفرض زيادة حصة مبيعات السيارات عديمة الانبعاثات بمرور الوقت في أنها تهدف إلى إلزام الموردين، صنّاع السيارات في هذه الحالة. توجد ادعاءات مفادها أن شركات صناعة السيارات تكسب أموالاً كثيرة من السيارات التي تعمل بالبنزين والديزل مقارنة بالسيارات عديمة الانبعاثات. وهذا يستدعي تنفيذ سياسات التحكم والسيطرة التي تفرض زيادة حصة مبيعات السيارات عديمة الانبعاثات بمرور الوقت. وفي حين أن مثل هذه الادعاءات لها بعض المزايا، لا سيما خلال السنوات التكوينية لدخول التقنيات الجديدة السوق، إلا أنه من الصعب فهم الحاجة إلى قصر المبيعات المستقبلية على السيارات عديمة الانبعاثات بناءً عليها. وقد يفترض المرء أنه في مرحلة ما، ستنافس التقنيات الجديدة التقنيات الحالية من حيث التكلفة وتحقق أرباحاً مماثلة. وهذا الأمر صحيح لا سيما بالنظر إلى أنه من المتوقع أن تزداد تكلفة السيارات التي تعمل بالبنزين والديزل لتلبية معايير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الأكثر صرامة وأن تنخفض تكلفة تصنيع السيارات عديمة الانبعاثات. لذلك فإن ادعاءات شركات صناعة السيارات الرأسمالية التي يدركها دافع الربح واهية إلى حد ما. كما يمكن القول بأنه إذا أدى بيع السيارات عديمة الانبعاثات إلى تحقيق أرباح جيدة، فحتماً ستتجه الشركات الساعية إلى تعظيم الربح نحو هذه البدائل. وفي مثل هذا السيناريو، حتى لو فضلت شركات صناعة السيارات الاستمرار في إنتاج السيارات التي تعمل بالبنزين والديزل، يمكن للمرء أن يتوقع دخول منتجات جديدة إلى السوق قد تتسبب في اضطرابها، وهو ما حدث بالفعل مع تسلا. لذلك قد توجد حاجة إلى البدء بإجراءات المرحلة المبكرة من خلال السياسة لتحقيق التوازن في السوق والوصول إلى نقطة تحول طبيعية لنشر السيارات والبنية التحتية. ومع ذلك تثير المطالبة بسياسة تسمح فقط ببيع السيارات عديمة الانبعاثات هذا التساؤل، ما الذي يجري في السوق ويهم صانعي السياسات؟

ربما تتمثل المشكلة أكثر في جانب الطلب، أي مع العملاء. ولعل المشكلة الحقيقية هي أن صانعي السياسات يرون أن إقناع المستهلكين بتغيير سلوكهم في غضون الإطار الزمني المطلوب قضية خاسرة، أو خياراً لا يرغب غالبية صانعي السياسات في دفع ثمنه السياسي. وبدون تدخل السياسة، من غير المرجح أن يتم إقناع معظم المستهلكين لأسباب أخلاقية بالاهتمام الكافي في التأثير المجتمعي لتغير المناخ والاستعداد لتحمل ما يترتب عليه عواقب. وفي إطار هذا الموضوع، كم منا قد تم إقناعه بقضية المناخ لدرجة أنه قرر عدم شراء سيارة تعمل بالبنزين أو الديزل أو انتقل إلى وسائل نقل بديلة منخفضة الانبعاثات لتحفيز شركات صناعة السيارات على إنتاج المزيد من السيارات

عديمة الانبعاثات؟ هل نعتقد حقًا أنه في حال تملكنا جزء كبير من المستهلكين رغبة شديدة في مثل هذه التقنيات، فستظل الشركات التي يحررها دافع الربح بحاجة إلى تنظيم إنتاجها؟ تبرز حجة أخرى يستشهد بها كثيرًا وهي أن النماذج التي يفضلها المستهلكون غير معروضة حاليًا. إذن فلماذا لا تقوم هذه الشركات بتوفيرها إذا كان هناك طلب كبير من المستهلكين الراغبين في دفع ثمنها الفعلي؟ هل من الممكن أن يساور صانعو السيارات الشك أو أنهم قد لاحظوا بالفعل أن هذا الطلب "المعلن" يقل إذا انتقلت التكلفة الفعلية إلى المستهلك؟

قد يكون عزم صانعي السياسات على حظر بيع السيارات الجديدة التي تعمل بالبنزين والديزل بعد عام 2035 دلالة على اعتقادهم بأن المستهلكين لن يكون لديهم فهم كافٍ لأضرار تغير المناخ على المجتمع المرتبطة بتصرفاتهم. بمعنى آخر، لا يتوقع صانعو السياسات أن تصبح المحافظة على البيئة عاملاً أساسياً في قرارات شراء السيارات التي يتخذها المستهلكون. وأما فيما يتعلق بخصائص المركبات، فإنه من غير المرجح أن تصبح المنفعة الأساسية التي توفرها السيارات عديمة الانبعاثات مقارنةً بنظيرتها التي تعمل بمحرك الاحتراق الداخلي (ICEVs) نقطة جذب رئيسية لمعظم المستهلكين. ومن الجدير بالذكر أنه لم يُطلب من المخططين الاجتماعيين إقناع المستهلكين أو الشركات المصنعة بالتحويل إلى الهواتف الذكية، على الرغم من ارتفاع سعرها عندما ظهرت لأول مرة في السوق. وفي حين أن هذه ليست مقارنة بين أمور متشابهة إلا النقطة المهمة والجديرة بالذكر هي أن المستهلكين يفضلون الهواتف الذكية لتفوقها على الهواتف التقليدية من حيث المنفعة. ومن ثم إذا جذبت المنفعة الرئيسية التي توفرها السيارات عديمة الانبعاثات مقارنةً ببديلها مجموعة أكبر من المستهلكين، فمن الصعب أن نتخيل احتياج اعتمادها إلى تنظيم، لا سيما في سبيل الوصول إلى حصة سوقية نسبتها 100٪.

يطرح النقاش السابق سؤالاً واحداً عما إذا كان الاستشهاد بمشكلات العرض مع شركات صناعة السيارات الرأسمالية باعتبارها مفسرة لفرض زيادة حصص مبيعات السيارات عديمة الانبعاثات هو مجرد هدف سهل بين الجماعات الناشطة، أو ما إذا كان هناك شيء آخر يلعب دوراً في هذا الموضوع. ونظراً لوجود موردين أقل من المستهلكين، فقد يكون من الأسهل على صانعي السياسات إجبار الموردين على تقييد الخيارات التي يقدمونها للمستهلكين. وبالنظر إلى تقييم صانعي السياسات لعجز المجتمع عن تقدير قضية تغير المناخ، فقد يشعرون أنه ليس لديهم خيار سوى تقييد خيارات المستهلكين بشكل غير مباشر من خلال تنظيم الموردين. يشبه ذلك إلى حد ما قيام أحد الوالدين بإزالة خيارات من قائمة أطفالهم لتوجيههم نحو الخيار الأفضل لهم. ويتضح السيناريو الأخير في قضية التكلفة الإجمالية للملكية، مع استبعاد ما إذا كانت نظرة المستهلكين قصيرة بشأن تكاليف التشغيل المستقبلية. إذا كان الخيار المتبقي هو الخيار الأفضل، فهل سيكون من الضروري الحد من قائمة الاختيارات؟

يمكن القول بأن هذه الإعلانات تهدف ببساطة إلى تزويد صناع السيارات بإشارات سياسية تشير إلى الاتجاه الذي ستستمر فيه الحاجة إلى الاستثمارات. كما يمكن رؤية أن معظمنا يفضل الرسائل المتسقة على المتناقضة، حتى لو كانت الرسائل المتسقة تهدف إلى إجبارنا على الخروج من منطقة الراحة. تعمل هذه القوانين على توفير اليقين بشأن الطلب من خلال تقييد بيع السيارات عديمة الانبعاثات بالإضافة إلى توفير اليقين التنظيمي. يمكن أن يقدر المستثمرون مثل هذا اليقين لأنه يحمي استثماراتهم في القطاع. ومع ذلك فإن هذا يؤثر التساؤل حول مدى جودة أداء صانعي السياسات في اختيار الفائزين لتوجيه الاستثمارات المستقبلية لهم، وخاصة عندما تعتمد السياسة على انبعاثات العادم وحدها وليس على انبعاثات دورة الحياة. والأمر الأكثر إثارة للقلق هو احتمال أن ينتهي المطاف بتقييد الاستثمارات في تقنيات أخرى قابلة للتطبيق لخفض الانبعاثات، مثل الوقود المحايد لثاني أكسيد الكربون واستخلاص الكربون المنبعث من العادم والتقاط غاز ثاني أكسيد الكربون مباشرة من الهواء، التي يمكن استخدامها للتخفيف أو التعويض مباشرة عن انبعاثات الكربون من الوسائل المتحركة.

توجد إشارة سياساتية غير مقصودة تشير إلى أن تقنيات السيارات عديمة الانبعاثات تحتاج إلى دعم سياساتي لتصل حصتها السوقية إلى 100 ٪. ومن المحتمل ألا تكون هذه الإشارة التي قد ترغب الاقتصادات المتقدمة في إرسالها إلى الاقتصادات النامية مثل الهند. حيث تشير إلى أنه من غير المرجح أن تتفرد مثل هذه التقنيات بميزة التنافسية من حيث التكلفة في السوق، وهو ما يمثل مصدر قلق كبير للمستهلكين والموردين في الدول النامية. نظراً لأن قضية التنقل وتوفير الكهرباء من القضايا الأكثر أهمية في هذه الدول النامية لا سيما في الوقت الحالي، فالسؤال هو على ماذا تشجع هذه الإشارات السياساتية؟

أخيراً، يرى بعض النقاد أن حظر السيارات التي تعمل بمحرك الاحتراق الداخلي هو أحد حيل الأحزاب السياسية لكسب تأييد الناخبين المهتمين بالبيئة، وأن وصول حصة مبيعات السيارات عديمة الانبعاثات إلى 100 ٪ ممكن ضمن الإطار الزمني المحدد بغض النظر عن الحظر. ويرى آخرون أن اعتماد مثل هذه السياسات في الدول التي لديها أكبر أسواق للسيارات، مثل الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والصين، كجزء من إستراتيجياتها المناخية أو الصناعية سيكون كافياً لانتشارها في الدول المتأخرة في اعتمادها، نظراً للطبيعة العالمية لصناعة السيارات. وبغض النظر عن التطلعات السياسية أو الصناعية وراء مثل هذه القوانين والتشريعات، لا يمكن إنكار أن سياسات التحكم والسيطرة فعالة للغاية في تحقيق أهدافها وإخفاء سبب ارتفاع أسعار السيارات في هذه الحالة. وهذا يتناقض تماماً مع الأدوات الضريبية التي يفضلها الخبراء الاقتصاديون لمعالجة العوامل الخارجية للانبعاثات بشكل مباشر. ومع ذلك لا يزال يتعين على المستهلكين دفع التكلفة الإضافية لخفض الانبعاثات المشمولة في أسعار هذه التقنيات مقارنة بالتقنيات التقليدية. وفي حال لم يسهم التقدم التقني أو وفورات الحجم أو التعلم بالممارسة أو غير ذلك في مساعدة صانعي السياسات على جعل هذه التقنيات تنافسية من حيث التكلفة، فإن أملهم في ألا يدرك المستهلكون أن سياساتهم هي سبب ارتفاع أسعار السيارات سيتلاشى عاجلاً وليس آجلاً. الجدير بالملاحظة أن سعر حزم بطاريات ليثيوم-أيون (Li-ion) للسيارات الكهربائية، وهو أعلى مكون فيها، ارتفع هذا العام لأول مرة بعد انخفاض دام لعقد من الزمن (BloombergNEF 2022).

BloombergNEF. 2022. "Lithium-ion Battery Pack Prices Rise for First Time to an Average of \$151/kWh." <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/>.

California Air Resources Board (CARB). 2017. "Zero-Emission Vehicle Program." [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/zero-emission-vehicle-program/about#:~:text=The%20ZEV%20regulation%20is%20designed,the%20very%20cleanest%20cars%20available](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/zero-emission-vehicle-program/about#:~:text=The%20ZEV%20regulation%20is%20designed,the%20very%20cleanest%20cars%20available.).

— — —. 2022. "California moves to accelerate to 100% new zero-emission vehicle sales by 2035." <https://ww2.arb.ca.gov/news/california-moves-accelerate-100-new-zero-emission-vehicle-sales-2035>.

Council of the European Union. 2022. "First 'Fit for 55' proposal agreed: the EU strengthens targets for CO₂ emissions for new cars and vans." [https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-CO₂-emissions-for-new-cars-and-vans/](https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-CO2-emissions-for-new-cars-and-vans/).

International Council on Clean Transportation (ICCT). 2018. "China's New Energy Vehicle Mandate Policy (Final Rule)." https://theicct.org/sites/default/files/publications/China-NEV-mandate_ICCT-policy-update_20032018_vF-updated.pdf.

ZEV Program Implementation Task Force. 2014. "Multi-State ZEV Action Plan." <https://dem.ri.gov/sites/g/files/xkgbur861/files//zevplanmou.pdf>.



www.kapsarc.org