

Elektroauto ceļš uz Latviju vēl slēgts

Latvijai elektroauto ir tikpat vitāli nepieciešams kā Rīgai jaunā Nacionālā bibliotēka

Tas spodrinātu valsts tēlu, taču lietderības koeficients abos gadījumos tuvojas nullei. Tā par elektroautomobiļu nākotni Latvijā tuvākajos desmit gados tēlaini sprieda kāds autotirgotājs, kurš vēlējās palikt anonīms. Viņaprāt, salīdzinājumā ar Rietumeiropas valstīm, kur tiek veicināta elektroautomobiļu popularitāte, Latvijā iztiekam ar tukšu pļāpāšanu.

"Ja esat ļoti bagāts un vēlaties kārtīgi izjokot draugu vai paziņu, uzdāviniet viņam dzimšanas dienā elektroauto un vismaz 100 metru garu elektrokabeli; garantēju, ka šis triks izdosies par 100 %. Tas būs tikpat jautri, kā uzdāvināt ASV tirgum paredzēto matu fēnu vai elektrisko zobu suku. Instruments ir, bet izmantot nevar," tā viņš.

Ekonomija uz papīra

Šim apgalvojumam piekrist RTU Autotransporta institūta direktors **Gundars Liberts**, kurš jau vairākkārt ir noliedzis videi draudzīgo, elektroautomobiļu piemērotību Latvijas tautsaimniecībai. "Tas varētu būt sapnis varbūt pēc 10-20 gadiem. Šīs tehnoloģijas auto ir ļoti dārgi. Elektroauto tuvāko gadu laikā nekļūs par masveida produkciju Eiropā, to atzīst arī paši autoražotāji," viņš pārliecināts. Mūsu tirgū jau labu laiku ir sastopami t.s. hibrīdmodeļi, kuros iekšdedzes dzinējs strādā tandēmā ar elektromotoru, piemēram, *Toyota Prius*, *Honda Insight*, *Honda Civic* u.c., taču statistika liecina, ka to skaits ir niecīgs. Turklāt, salīdzinot videi draudzīgo modeļu ekspluatācijas izdevumus ar līdzīga izmēra iekšdedzes dzinējiem darbināmiem auto, tad pārspēks būs ierasto modeļu pusē. Videi draudzīgo modeļu ekonomija lielākoties ir tikai uz papīra. Arvien uzstājīgāk pie Eiropas durvīm klauvē 100% elektriskie auto, kuri būs atkarīgi no elektrorozetes, tostarp *Mitsubishi i - MiEV*, *Peugeot iOn* vai *Nissan Leaf*. "Elektrība jau arī mums no gaisa nekrīt. Iespējams, ka šobrīd elektroenerģija pie mums vēl ir samērā lēta, taču, redzot vispārējo energoresursu cenu kāpumu, arī elektrība nākotnē maksās dārgi. Jāpatur prātā, ka šobrīd lielais vairums elektroauto ar uzlādētām baterijām nespēj veikt vairāk par 200 kilometriem. Bez valsts pašvaldību subsīdiu mehānisma neviens pie mums nav gatavs maksāt divas vai trīs reizes vairāk, lai brauktu ar elektroauto. Kā tu pierunāsi Latvijas iedzīvotāju, piemēram, parastā maza auto *Mitsubishi Colt* vietā iegādāties vēl mazāka izmēra, bet trīs reizes dārgāku elektroauto *Mitsubishi i - MiEV*. 30 tūkst. eiro, kas tiek prasīts par šādu auto, ir neadekvāts ieguldījums," tā G. Liberts.

Nestaigāt pa mākoņiem

"Ko mums līdz šādi auto, ja Latvijai nav pat nojausmas, cik izmaksātu nepieciešamo uzlādes vietu infrastruktūras izveide. Ir jābūt konstruktīvai valsts politikai, lai ar nodokļu atvieglojumiem mudinātu cilvēkus maksāt par videi draudzīgāku auto. Daudzās ES valstu galvaspilsētās alternatīvajiem auto ir speciālas stāvvietas, kur drīkst apstāties un stāvēt tikai un vienīgi šādi auto," stāsta RTU eksperts.

Latvijā daudz lielāku lomu varētu spēlēt mazgabarīta auto ar taupīgiem benzīna un dīzeļdzinējiem. Pēc G. Liberta domām, jaunākās paaudzes benzīnmotoros un dīzeļmotoru CO2 izmešu apjoms ir nesalīdzināmi zemāks nekā vēl pirms pāris gadiem.

Specifiskiem mērķiem

Elektroauto perspektīva ir specifiskie pienākumi. "Tos varētu izmantot lielpilsētu kultūrvēsturiskajā centrā, lielu uzņēmumu loģistikas centros. Es neredzu, ka cilvēki bez valsts vai pašvaldību plānveida motivācijas būs gatavi balsot par elektromobiļiem privātām vajadzībām. Iekraušanas darbos Latvijas uzņēmumos jau tagad daudzviet tiek izmantoti elektrokāri," tā G. Liberts.

Aldis Zelmenis

**Dienas Bizness, Nr.170 (2010, 25.nov.), 18.-19.lpp.
Ielikums "Transports & loģistika".**