

Trasa

Valdininkų kliūtys po elektromobilizacijos ratais



Vidmantas UŽUSIENIS

2015-02-24 06:00

Vairuotojai, kurie tiki įsigiję didesnės ridos elektromobilius, piktinasi, kad jų transporto priemonėms nėra taikomos tokios pat lengvatos, kaip elektra varomoms mašinoms. Esą šiandien naujausios ir moderniausios transporto priemonės turi didesnės ridos funkciją, todėl nelikus skatinimo elektromobilizacija Lietuvoje apskritai sustos.

Lietuvoje elektromobiliams taikomos lengvatos nėra tokios svarios, kad paskatintų tokią pat aktyvią šalies elektromobilizaciją, kokia ji yra, pavyzdžiu, kaimynėje Estijoje, kur iki 2013 metų sausio 1 dienos įsigijusiems elektromobilius vairuotojams buvo kompensuojama net iki 50 proc. jų vertės. Pigiausias tuo metu elektromobilis „Mitsubishi i-MiEV“ kainavo apie 38 tūkst. eurų, tad nėra ko stebėtis, kad estai tapo viena labiausiai elektromobilizuotų valstybių Europoje.

Lietuva elektromobilių pirkėjams taiko minimalias lengvatas, tačiau jos bent šiek tiek skatina pirkti elektra varomus automobilius.

Įžvelgia diskriminaciją

Triju didžiausiu Lietuvos miestų - Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos - savivaldybių sprendimu elektromobilių vairuotojai nemoka už stovėjimą aikštélėse. Kai kuriose įkrovimo stotelėse baterijas galima įkrauti nemokamai. Elektromobiliams Lietuvoje leidžiama važiuoti viešojo transporto juostomis, pažymėtomis elektromobilio ženklu. Tačiau vairuotojai, kurie mano nusipirkę didesnės ridos elektromobilius, tikina nesulaukiantys netgi tokią lengvatą. Priešingai – pažeidiusiems Kelij eismo taisyklės (KET) jiems gresia nemažos baudos.

Vairuotojų nuogastavimus patvirtino ir Marija Kazanovič, Lietuvos kelių policijos tarnybos Bendrujų reikalų grupės vyresnioji specialistė. „Kelij eismo taisyklėse vienareikšmiškai apibrėžta elektromobilio sąvoka: „Elektromobilis – transporto priemonė, kurioje energija mechaniniam judesiui atliliki tiekama tik iš elektros energijos kaupiklio. Įstatymuose nėra apibrėžta kitokia elektromobilių sąvoka – „tikrasis elektromobilis“, „didesnės ridos elektromobilis“ ar kitaip. Policija neturi teisės kitaip traktuoti kelio ženkli ar ženklinimo reikalavimų, nei numatyta įstatymuose“, - atsakyme pažymėjo pareigūnė.

Kalbant paprasčiau, lengvatos dabar taikomos tik toms transporto priemonėms, kuriose nėra vidaus degimo variklių. Lietuvoje žinomiausios iš tokų mašinų yra „Nissan Leaf“, „Mitsubishi i-MiEV“, „Tesla Model S“. Jei elektrinis variklis veikia kartu su benziniu ar dyzeliniu, tai jau – hibridinis automobilis, kurio šeimininkas negali tikėtis lengvatų.

Tačiau vairuotojai, kurie tiki įsigiję didesnės ridos elektromobilius, teigia, kad visame pasaulyje šios transporto priemonės taip vadinos, nors turi ir vidaus degimo variklių. O ir elektromobilių, kurie priskiriami prie didesnės ridos elektra varomų mašinų, sąrašas įspūdingas: BMW i3, BMW i8, „Tesla Model X“, „Volkswagen e-Up“, „Volkswagen e-Golf“, „Kia Soul EV“, „Mercedes-Benz B-class Electric“, „Nissan e-NV 200“ ir kiti.

Maža to, dalias jų vairuotojai beda į Lietuvos elektros skirstomųjų tinklų operatorės „Lesto“ internetinį puslapį, kur neva yra išdėstyta, kokią transporto priemonę laikyti elektromobiliu, o kokios – nelaikyti. LŽ primena, kad prieš penkerius ar šešerius metus „Lesto“ buvo viena didžiausių Lietuvos elektromobilizacijos skatintojų. Tačiau jos specialistų siūlomas reglamentavimas, žinoma, nėra įstatymas.



Įspūdingasis BMW i8 visame pasaulyje yra laikomas elektromobiliu, o Lietuvoje jis veikia hibridas./Ritos Stankevičiūtės (LŽ) nuotraka

Tačiau jos specialistų siūlomas reglamentavimas, žinoma, nėra įstatymas.

Sąvoką brūzgyne

Internetinėje svetainėje *lesto.lt* iš tikrujų smulkiai aiškinama, kaip atskirti elektromobilius su vidaus degimo varikliais nuo hibridinių, o hibridinius – nuo elektromobilių. Teigiama, kad hibridai turi vidaus degimo variklį kaip pagrindinį, o elektros variklį ir baterijas naudoja tik degalų sąnaudoms sumažinti. Baterijos įkraunamos važiuojant mašinoje įmontuotu elektros generatoriumi.

Papildomai įkraunami (angl. *plug-in*) hibridai apibūdinami kaip automobiliai, kuriuos galima įkrauti iš išorinio elektros tinklo.

O štai elektromobilius bendrovė "Lesto" skirsto į didesnės ridos (angl. *extended-range*) ir tuos, kurie varomi vien baterijomis. Pagal *lesto.lt*, elektromobilai, turintys didesnės ridos funkciją, varomi tik baterijose sukaupta energija, tačiau prieikus jas galima įkrauti ne tik išoriniame elektros tinkle, bet ir vidaus degimo varikliu.

Tokių elektromobilių vairuotojai LŽ tikino, kad didesnės ridos elektromobilių naudojimas beveik niekuo nesiskiria nuo tų, kurie varomi tik baterijomis. „Vidaus degimo variklis juose įmontuotas pirmiausia tam, kad vairuotojai atsikratytų baimės įsigytį tokią transporto priemonę. Ne paslaptis, kad važinėjantys elektromobiliais vairuotojai nuolat jaučia baimę, kad pasibaigus energijai gali sustoti kur nors laukoje ilgam. Taigi vidaus degimo variklis pradeda veikti tik tais retais atvejais, jei mašina sustotų“, - sakė LŽ pašnekovai.

Kaltina valdininkus

Vis dėlto LŽ kalbintas elektromobiliu ekspertas Šarūnas Šutavičius neslėpė, kad „Lesto“ siūlomas elektromobilių skirstymas turi tam tikru



Šarūnas Šutavičius: "Visos transporto priemonės, kurios naudodamos vien elektros energiją gali nuvažiuoti ne mažiau kaip 50 kilometrų, turėtų būti priskirtos prie elektromobilių." LŽ archyvo nuotrauka

trūkumų. Eksperto teigimu, *plug-in* ir *extended-range* iš esmės yra tie patys papildomai įkraunami (*plug-in*) hibridai. Beje, "tikrieji" elektra ir benzин ar dyzelinu varomi hibridiniai automobiliai naudodamai tik elektrą gali nuvažiuoti vos 2 kilometrus, papildomai įkraunami hibridiniai automobiliai – 25 ir daugiau kilometrų. Pasak Š.Šutavičiaus, taip yra dėl to, kad papildomai įkraunamuose hibriduose naudojamos daug didesnės talpos baterijos. Tokios mašinos pasaulyje tampa vis popularesnės.

Š.Šutavičiaus nuomone, norint, kad elektromobilizacijos plėtra Lietuvoje nesustotų, kuo greičiau būtina keisti elektromobilių reglamentavimą. Jo teigimu, dabar elektromobiliais Lietuvoje iš tikrujų laikomas vien baterijomis varomos transporto priemonės. „Manau, kad visos mašinos, kurios vieną kartą įkrovus jų bateriją gali nuvažiuoti ne mažiau kaip 50 kilometrų, turėtų būti priskirtos prie elektromobilių. Suprantu, kad galbūt bijomasi, jog tokią transporto priemonių vairuotojai naudosis elektromobiliams taikomomis lengvatominis, nors važinės benziniu ar dyzeliniu. Bet suraskite man tokį keistą vairuotoją, kuris galėdamas važinėti pigiau, šiuo atveju – naudodamas elektrą, degins daug brangesnius degalus?“ - svarstė Š.Šutavičius.

Dėl ateities ekspertas didelio optimizmo nerodė. Jis mano, kad naujas reglamentavimas greičiausiai atsiras dar negreit. "Tas darbas jau galėjo būti atliktas. Kalti valdininkai. Jie kratosi papildomo darbo. Kam reglamentuoti, jei galima nieko nedaryti?" - kalbėjo ekspertas.
