

KAS JĀŅEM VĒRĀ UZŅĒMUMAM, PLĀNOJOT ELEKTROAUTO IEGĀDI?

Paplašinoties elektroauto piedāvājumam, arvien vairāk uzņēmumu savus autoparkus jau ir papildinājuši ar vienu vai pat vairākiem elektroauto vai apsver to iegādi tuvākajā laikā.

Uzņēmumiem ir būtiska ne tikai piemērotākā elektroauto iegāde, bet arī citi izpētes un plānošanas soļi saistībā ar autoparka elektrifikāciju – kā tiks nodrošināta uzlādes infrastruktūra, kādus risinājumus izvēlēsies, kādas atskaites ir nepieciešamas, un kā apmācīt darbiniekus. Par to, kas jāņem vērā uzņēmumam, plānojot elektroauto iegādi, varēja uzzināt *Elektrum* Energoefektivitātes centra rīkotajā bezmaksas vebinārā.

Elektroauto tirgus tendences

Šobrīd uz ceļiem Eiropā ir vairāk nekā astoņi miljoni elektroauto. 2022. gadā elektroauto veidoja 13% no visa pārdotā elektroauto apjoma. Vērtējot šā gada datus, elektroauto tirgus daļa varētu sasniegt 14,5% no pārdoto vienību skaita. Eiropā, kur mobilitāte ir izteikti lielāka, šis skaitlis varētu sasniegt 74%, stāsta Edgars Korsaks-Mills, *Elektrum* elektromobilitātes eksperts.

Eiropā ir vairāk nekā 480 tūkstoši uzlādes punktu, taču attīstība turpināsies strauji, uzsvērs eksperts, norādot, ka Eiropas “Zaļais kurss” paredz sasniegt 1 miljonu uzlādes punktu līdz 2025. gadam, bet līdz 2035. gadam būs nepieciešami vismaz 5 miljoni.

Vieglā elektriskā komerctransporta tirgus daļa pasaulē ir ap 2%, kas ir aptuveni 4 reizes mazāka nekā vieglajam autotransportam. Pat progresīvos elektroauto tirgos vieglā elektriskā komerctransporta daļa tik tikko pārsniedz 12%. “Vislielāko pārdoto vienību skaitu jau divus gadus pēc kārtas ir uzrādījusi Ķīna, tomēr otrs lielākais tirgus ir tieši Eiropa, daļēji tā ir atbildes reakcija uz CO₂ standartiem,” norāda *Elektrum* eksperts.

Kā vispareizāk veikt elektroauto iegādi uzņēmumam?

Pamatā ir četru soļu princips:

- 1) veikt esošā autoparka novērtējumu, kas ietver autoparka struktūras, noslozdes un ekspluatācijas režīma izpēti, apzināt elektroauto nozares prognozes un konsultēties ar speciālistiem par uzlādes infrastruktūras jautājumiem;
- 2) veikt aprēķinus, kas ietver elektroauto tirgus piedāvājuma izpēti, pilna dzīves cikla (TCO) izmaksu salīdzinājumu un uzlādes izmaksu modelēšanu;
- 3) veikt elektroauto iegādi, noformējot atbilstošus iepirkuma kritērijus, laikus uzsākot arī uzlādes infrastruktūras plānošanu un ierīkošanu, pārskatot arī uzņēmuma elektroenerģijas tarifus;
- 4) kad elektroauto ir piegādāts, pielāgot uzņēmuma grāmatvedību, ieviest kilovatstundu (kWh) uzskaiti un, pats svarīgākais, apmācīt darbiniekus, lai elektroauto tiktu arī aktīvi izmantots.

**Svarīgākais –
noteikti ir jāaicina
zinoši speciālisti
projektēšanas,
uzlādes iekārtu un
elektroauto jomā,
jo ir vairāki būtiski
nosacījumi, lai
veiksmīgi uzstādītu
uzlādes iekārtas**

Uzņēmumam elektroauto plānošana un iegāde būtu jāuzsāk savlaicīgi, ņemot vērā, ka elektroauto piegādes termiņi var sasniegt pat vienu gadu. “Svarīga ir arī savlaicīga uzlādes infrastruktūras plānošana, saprotot, vai uzlādei tiks izmantots publiskais tīkls, kāds ir tā pārklājums, vai pirkst un teritorijā uzstādīt savu uzlādes iekārtu, tas ietver arī jautājumus par programmatūras nodrošinājumu un tehnisko apkopi, vai vienkāršāk šos pakalpojumus kompleksi nomāt, iespējams, tas ir izdevīgāk,” piebilst eksperts.

Ieteikumi uzņēmumiem, kuri domā par savu uzlādes iekārtu izbūvi

“Svarīgākais – noteikti ir jāaicina talkā zinoši speciālisti projektēšanas, uzlādes iekārtu un elektroauto jomā, jo ir vairāki būtiski nosacījumi, lai veiksmīgi uzstādītu uzlādes iekārtas. Pirmkārt, uzlādes iekārtai ir jāatbilst tādiem elektroauto, kuriem tā ir paredzēta. Otrkārt, jāņem vērā stāvvietu izvietojums, komunikāciju esamība, kā arī esošā elektroapgādes infrastruktūra un brīvo jaudu pieejamība. Visbeidzot, jāplāno uzlādes vietas uzturēšana, pārvaldes sistēmas nodrošinājums atskaitēm, kā arī jāparedz iespēja nākotnē paplašināt uzlādes vietu,” skaidro Deniss Kiseļovs, AS Latvenergo inženiertehnisko pakalpojumu daļas vadītājs.

“Veidojot uzlādes vietu, primāri jāizvērtē iespēja izmantot esošo pieslēgumu. Ja esošo pieslēgumu nav iespējams izmantot pilnībā, labs risinājums ir jaudas balansēšana. Ja joprojām nav iespējams sasniegt nepieciešamos parametrus, jāpiesaka papildu jauda Sadales tīklā. Ja tīkls sastāv no vairāk nekā divām trim iekārtām, uzreiz iesakām izmantot OCPP protokolu jeb datu pārejas protokolu. Tas ir standarta protokols visai industrijai, lai iekārtas var savstarpēji strādāt un lai varētu nolasīt datus un šo sistēmu pārvaldīt,” uzsvērs Deniss Kiseļovs.

Grifs AG pieredze elektroauto izmantošanā

Drošības sistēmu tirgotāja Grifs AG rīcībā ir 50 automašīnas, no kurām 7 ir elektriskas. “Iekšdedzes auto nepatīk mūsu darba specifika – apsardzes automašīna ir darba kabinets apsardzes darbiniekam. Visu gadu jānodrošina patikama temperatūra. Ar šādu noslodzi rodas problēmas auto ekspluatācijā, klāt nāk arī degvielas izmaksas. Motorstundas ir ļoti lielas – pat 20–30 litri uz simt kilometriem,” izvēli par labu elektriskajām automašīnām pamato Roberts Lukss, Grifs AG tehniskā departamenta direktors.

Ceļš pie pirmā elektroauto uzņēmumam nebija vienkāršs, jo tas sakritis ar Covid-19 pandēmijas laiku. “Pirmā elektroauto iegāde ilga vairākus gadus. Veikti dažādi aprēķini, un 2020. gada beigās bija brīdis, kad ieraudzījām plusus, ka tas varētu būt izdevīgi,” stāsta Roberts Lukss. Lietojot elektroauto, uzņēmums iekonomējis 109 eiro mēnesī. “Daudz vai maz, katrs var spriest pats, bet es esmu tikai viens no 50 auto lietotājiem uzņēmumā un domāju, ka tas ir ļoti ievērojami.” Uzņēmums saskāries arī ar vairākiem izaicinājumiem, piemēram, identifikācijas iespējas, ja runājam par uzņēmuma autoparkiem, kur ir vairāki auto un vienu auto lieto vairāki cilvēki. “Ir izaicinoši sakārtot tā, lai redzētu, kurš kurā brīdī ir ticis uzlādēts. Ne mazāk būtiska ir arī darbinieku apmācība un kontrole,” saka Grifs AG tehniskā departamenta direktors.

“Katrs gadījums ir individuāls. Veidojot uzlādes tīklu, mums ir svarīgi izvērtēt, kas ir klients un kāda būs konkrētā autoparka specifika. Ir jāsaprot, ar kādu mērķi ierīko uzlādi, cik un kādi elektroauto jau ir lietošanā un kādi ir nākotnes iegādes plāni, kādi ir elektroauto uzlādes tehniskie parametri un pieejamās jaudas, kādas ir uzstādīšanas vietas īpatnības, kāda ir vēlamā norēķinu kārtība ar klientiem. Vispirms jāgūst atbildes uz šiem jautājumiem, un tikai pēc tam kopā ar speciālistiem ir jāvienojas par uzlādes iekārtu jaudu, projektēšanu un ierīkošanas izmaksām,” norāda Latvenergo inženiertehnisko pakalpojumu daļas vadītājs.

Elektroauto uzņēmumā – elektroenerģijas uzskaitē un dokumentācija Transportlīdzekļiem, kuriem transportlīdzekļu reģistrā kā degvielas veids ir norādīta elektrība vai elektrība un benzīns, UIN normas ir piemērojamas tāpat kā jebkuriem citiem transportlīdzekļiem, apliecina Diāna Kudravec, Valsts ieņēmumu dienesta (VID) Nodokļu pārvaldes Nodokļu un nodevu grāmatvedības metodikas daļas galvenā nodokļu inspektore.



Atkritumu apsaimniekošanas uzņēmuma CleanR pieredze elektroauto uzlādes punkta izbūvē uzņēmuma teritorijā

Atkritumu apsaimniekošanas uzņēmuma CleanR autoparkā šobrīd ir 20 transportlīdzekļu vienības, kas ir pilnībā elektriskas. “Kopā mums ir aptuveni 50 mašīnas. Paralēli tam esam pieņēmuši lēmumu savā teritorijā būvēt uzlādes parku. Kā līdz tam nonācām? Sākumā tika izanalizēts tirgus. Meklējām izdevīgu risinājumu, uz kuru var paļauties, un Latvijā šādi risinājumi ir. Mums bija svarīga cena, kvalitāte un stabils partneris turpmāku attiecību veidošanā,” stāsta Valērijs Stankevičs, SIA CleanR valdes priekšsēdētājs.

“Projekts ar 7 uzlādes punktiem tika realizēts 5 mēnešu laikā. Degvielas patēriņš nevar nepieņemt,” apliecina CleanR valdes priekšsēdētājs.

➔ Plašāku ieskatu ekspertu ieteikumos un pieredzes stāstos atradīsiet, apmeklējot www.elektrum.lv sadaļu “Semināru arhīvs”, kurā bez maksas ikvienam ir pieejamas gan ekspertu prezentācijas, gan arī vebināra “Nopirku elektroauto. Ko tālāk?” video ieraksti.