



ಟಾಟಾ ಮೋಟಾರ್ಸ್ ನೆಕ್ಸನ್ ಇವಿ

ಬೂಸ್ಟರ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಲ್ಲವೂ ವಿದ್ಯುತ್‌ನಿಂದಲೇ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವಂತೆ ಕಿಟ್ ಅನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾರು ಗರಿಷ್ಠ 140 ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಿಂತಲೂ ವೇಗದ ಕಾರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಸಣ್ಣ ಕಾರುಗಳನ್ನು 4-6 ಲಕ್ಷ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ, ದೊಡ್ಡ ಕಾರು/ವಿಸ್‌ಯುವಿಗಳನ್ನು 6-8 ಲಕ್ಷ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿಕೊಡುವ ಆಫರ್ ಅನ್ನು ಈ ಕಂಪನಿ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಬ್ಯುಸಿನ್ಸ್ ಮಾದರಿಯ ಶಕ್ತಿಯಾದರೆ, ಭಾರತೀಯರಿಗೆ ಕೈಗೆಟುಕುವ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಇ-ಕಾರುಗಳು ದೊರೆಯಲಿವೆ.

ಆದರೆ, ಇಂತಹ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದಲೇ ಅಗತ್ಯ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನೋಂದಣಿ ಮಾಡಲು ಈಗಿನ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟತೆ ಇಲ್ಲ. ಹಳೆಯ ವಾಹನಗಳ 'ಆರ್.ಸಿ.'ಯಲ್ಲಿಯೇ ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ಪರಿವರ್ತನೆ ಎಂದು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುವ ಕೆಲಸವಷ್ಟೇ ಇದು. ಆದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಹೊರಡಿಸಬೇಕು. ಆಗ ಇಂತಹ ಪರಿವರ್ತಿತ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಕಾನೂನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಇಳಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ, ಅದಕ್ಕೂ ಮುನ್ನ ಹೀಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾದ ವಾಹನಗಳು ರಸ್ತೆಗೆ ಇಳಿಯಲು ಯೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತ ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿಯೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಸ್ಟಾರ್ಟ್‌ಅಪ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿಯೂ ಯೋಚಿಸಬೇಕಿದೆ ಅಷ್ಟೆ.

2018ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು 'ಮಿಷನ್ 2030' ಎಂಬ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಘೋಷಿಸಿತ್ತು. '2030ರ ವೇಳೆಗೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ವಾಹನಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವುದು ಅಥವಾ ಭಾರತದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳಾಗಿರಬೇಕು' ಎಂದು ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವ ನಿತಿನ್ ಗಡ್ಕರಿ ಅವರು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ವಿವರಿಸಿದ್ದರು.

ಹೀಗೆ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳನ್ನು ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳಾಗಿರುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿಯ ಅನುದಾನವನ್ನೂ ಘೋಷಿಸಿತ್ತು. 2017ರ



ಪ್ಯಾರಿಸ್ ಹವಾಮಾನ ವೈಪರೀತ್ಯ ಶೃಂಗಸಭೆಯ ಒಪ್ಪಂದದ ಮೂಲಕ ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ದೇಣಿಗೆಯನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿತ್ತು. ಅಮೆರಿಕವು ಈ ಒಪ್ಪಂದದಿಂದ ಹೊರಗೆ ನಡೆಯುವ ಮೂಲಕ, ಈ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಹುಸಿಯಾಯಿತು.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ಇ-ವಾಹನಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗದ ಕಾರಣ, ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹಿನ್ನಡೆಯಾಯಿತು. ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಗೆ ಇ-ವಾಹನಗಳ ಬ್ಯಾಟರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಘೋಷಣೆಗಳು ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದಾಳುಗಳ ಭಾಷಣಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಯಿತು. ಜಾಗತಿಕ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲೂ ಇ-ವಾಹನಗಳ ಬ್ಯಾಟರಿಯ ಬೆಲೆ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗಲಿಲ್ಲ. ಭಾರತದಲ್ಲೂ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಸಂಶೋಧನೆಗಳು ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ

2019ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ 'ಮಿಷನ್ 2030' ಯೋಜನೆಯನ್ನೇ ಬದಲಿಸಿಬಿಟ್ಟಿತು. 2030ರ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು, ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬದಲಿಸುವ ಗುರಿಗಷ್ಟೇ ಈ ಯೋಜನೆ ಸೀಮಿತವಾಯಿತು. ಡೀಸೆಲ್ ಮತ್ತು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಷೇಧಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವ ನಿತಿನ್ ಗಡ್ಕರಿ ಅವರೇ ಘೋಷಿಸಿದರು. ಇ-ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಬ್ಸಿಡಿ ನೀಡುವ 'ಫೇಮ್-2' ಯೋಜನೆ ವಿಫಲವಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಲಾಭವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಹಲವು ಇ-ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳ ತಯಾರಿಕಾ ಕಂಪನಿಗಳು ಸಬ್ಸಿಡಿ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಹೊರಗೆ ನಡೆದವು. ಸರ್ಕಾರದ 'ಮಿಷನ್ 2030' ಯೋಜನೆಗೆ ಭಾರಿ ಹಿನ್ನಡೆಯಾಯಿತು.

ಆದರೆ, ಸರ್ಕಾರ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಬದಲಿಸಿದ ನಂತರ ಇ-ವಾಹನಗಳ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಿದೆ. ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಮಟ್ಟದ ಇ-ವಾಹನಗಳು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಬಂದಿವೆ. ಈ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಕೈಗೆಟುಕುವ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನೀಡುವ ಸ್ಟಾರ್ಟ್‌ಅಪ್‌ಗಳು ಆರಂಭವಾಗಿವೆ. ಒಂದರ್ಥದಲ್ಲಿ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭವಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಭಾರತೀಯ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ. ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ಪ್ರೈವೇಟಿಯ ಕಾರಣಕ್ಕೆ, ಭಾರತೀಯರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಇ-ವಾಹನಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರೈವೇಟಿ ಮತ್ತು ಸ್ವಾಧೀನ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಗ್ರಾಹಕನ ಎದುರು ಹೆಚ್ಚು ಆಯ್ಕೆಗಳಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಇ-ವಾಹನಗಳ ಖರೀದಿ ಏರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿ ಲೀಟರ್ ಪೆಟ್ರೋಲ್ - ಡೀಸೆಲ್ ಬೆಲೆ 100 ರೂಪಾಯಿಯ ಗಡಿ ಸಮೀಪಿಸುತ್ತಿರುವ ಕಾರಣಕ್ಕೆ, ಇ-ವಾಹನಗಳ ಖರೀದಿ ಅನಿವಾರ್ಯವೂ ಆಗುತ್ತಿದೆ.

ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿ: [feedback@sudha.co.in](mailto:feedback@sudha.co.in)