**Naudotų automobilių trūkumas – ir elektromobilių rinkoje**

**Su naudotų automobilių trūkumu susiduriantys Lietuvos gyventojai vis dažniau žvalgosi į elektromobilius ar hibridinius variklius turinčias transporto priemones – pastarųjų populiarumą lemia ir augančios degalų kainos. Tačiau šiuo metu įsigyti elektromobilį taip pat nėra lengva – koją kiša ne tik ribota jų pasiūla, bet ir palankesnių subsidijavimo priemonių trūkumas.**

Pasak BRC Autocentro pardavimų vadovo Zbignev Podskorbio, palyginti su praėjusiais metais, šiemet elektromobilių pardavimas augo 3 kartus, iki metų pabaigos statistika gali dar šoktelėti aukštyn.

„Birželį pardavėme net 7 elektromobilius, kurių pirmoji registracija ne senesnė nei 2016 m. Šiuo metu daugiausiai elektromobilių parduodame pagal užsakymą atgabenant iš Vokietijos ar kitų Europos šalių. Nepaisant šiemet atsiradusios didesnės elektromobilių pasiūlos, susiduriame su jų trūkumu, kaip ir su įprastų, vidaus degimo variklius turinčių automobilių stoka“, – komentuoja Z. Podskorbis.

Ypač trūksta mažiau žinomų markių elektromobilių, iš kurių pirkėjai galėtų rinktis, todėl dažniau parduodami tik labiausiai žinomų markių modeliai: „Tesla“, „Nissan“, „Volkswagen“, „Jaguar“, „Hyundai“ ir kiti.

„Elektromobilių pasiūla būtų didesnė, jei Lietuva į automobilių rinką įsileistų pigesnių markių, pavyzdžiui, Kinijoje gaminamus automobilius. Tačiau šiuo metu turime prieštaringą situaciją – dėl politinių aplinkybių Kinijos elektromobilių pramonė vengia Lietuvoje turėti savo atstovybes ir pasiūlyti savo produkciją mūsų šalies rinkai. Vis dėlto pasiūla priklauso nuo paklausos – kuo bus didesnis elektromobilių poreikis ir kuo geriau pritaikyta jiems reikalinga infrastruktūra, tuo labiau augs ir siūlomų įsigyti elektromobilių kiekis“, – sako pašnekovas.

Kaip pavyzdį jis pateikia Norvegiją, kuri pirma pasaulyje parduoda daugiau nei 50 proc. elektromobilių ir hibridinių automobilių iš visos automobilių pasiūlos šalyje.

**Latvijoje – palankesnės subsidijos**

Norintys įsigyti elektromobilį dažniausiai dairosi į tuos modelius, kurie vienu įkrovimu gali nuvažiuoti didesnį atstumą – tiesa, tokie automobiliai kainuoja kur kas daugiau, todėl neretai tik miesto ribose važinėjantys vairuotojai renkasi pigesnius, mažesnį pravažumą turinčius elektromobilius.

„Pastebime, kad 9 iš 10 mūsų klientų, įsigiję pigesnį elektromobilį, turi antrą automobilį su vidaus degimo varikliu. Tai reiškia, kad žmonės vis dar nėra visiškai pasirengę persėsti tik prie elektromobilio vairo. Juo labiau, kad šalyje dar trūksta, ypač didelės galios, įkrovimo stotelių“, – tvirtina BRC Autocentro atstovas.

Pašnekovas tikina, kad elektromobilių populiarumą išaugintų ne tik infrastruktūros plėtra, bet ir palankesnės subsidijavimo priemonės, kokios yra taikomos kaimyninėje Latvijoje.

Šiuo metu Lietuvoje įsigijus elektra varomą ar hibridinį automobilį, tiek fiziniai, tiek juridiniai asmenys gali teikti prašymą Aplinkos Ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūrai (APVA) dėl patirtų išlaidų kompensacijos. Tuo tarpu Latvijoje autorizuoti elektromobilių ir hibridinių automobilių pardavėjai šį procesą sutvarko patys, pritaikydami nustatyto dydžio nuolaidą konkrečiam automobiliui.

„Tai gerokai palengvina elektromobilio ar hibridinio automobilio įsigijimą pirkėjui, nes jam nebereikia rūpintis dėl subsidijos, ar pavyks ją gauti, kiek tai užtruks, ar sugebės pats užpildyti reikiamus dokumentus – jis iškart įsigyja norimą automobilį su valstybės parama. Elektromobilių bumas Latvijoje dabar toks, kad ten dirbantis BRC filialas rezervuoja naudotus elektromobilius klientams net pusei metų į priekį“, – aiškina Z. Podskorbis.

Naujiems M1 klasės ar komercinės kategorijos N1 elektromobiliams Latvijoje taikoma 4,5 tūkst. eurų subsidija bei papildoma 1 tūkst. autorizuoto pardavėjo nuolaida. Naudotiems elektromobiliams atitinkamai taikoma 2,25 tūkst. eurų subsidija ir 500 eurų pardavėjo nuolaida. Tuo tarpu naujiems hibridiniams automobiliams įsigyti taikoma 2,25 tūkst. eurų subsidija bei 1 tūkst. eurų pardavėjo nuolaida.

Lietuvoje subsidijų dydžiai yra panašūs: už įsigytą naudotą elektromobilį skiriama 2,5 tūkst. eurų, už naują – 5 tūkst. eurų subsidija. Hibridinių automobilių įsigijimas šalyje nėra subsidijuojamas.

„Šiuo metu, kai vartotojai yra skatinami rinktis tvaresnius sprendimus ir aplinkai draugiškesnes transporto priemones, plėsti elektromobilių ir hibridinių automobilių parką Lietuvoje yra nemenkas iššūkis. Tam reikalinga tiek vairuotojų edukacija, tiek palankesnės subsidijavimo priemonės bei sutvarkyta viešoji infrastruktūra, kad elektra ar hibridiniu varikliu varoma transporto priemonė būtų patrauklus pasirinkimas. Juo labiau, kad hibridinis automobilis gali būti tarpinis pasirinkimas, pereinant nuo įprasto automobilio prie elektromobilio“, – sako Z. Podskorbis.

Valstybės įmonės „Regitra“ duomenimis, iki 2022 m. liepos 1 d. Lietuvoje iš viso buvo užregistruota daugiau nei 6 tūkst. elektra varomų M1 klasės lengvųjų automobilių ir virš 43,5 tūkst. hibridinių (elektra/benzinu varomų) M1 klasės lengvųjų automobilių. Tuo tarpu dyzeliniu kuru varomų automobilių šalyje buvo virš 1,1 mln., benzinu – 375 tūkst. automobilių.