**Pranešimas žiniasklaidai**

2024 m. birželio 20 d.

**Daugiau nei pusė lietuvių elektromobiliams skeptiški: kodėl nenorime keliauti tvariau?**

**Visuomenė į elektromobilius žvelgia skeptiškai, dauguma įsigyti neplanuoja ir verčiau rinktųsi tradiciniais degalais varomus automobilius – rodo „Citadele“ banko atliktos apklausos rezultatai. Nors elektromobilių plėtrą stabdo tam tikri ekonominiai, technologiniai ir infrastruktūros iššūkiai, ekspertai komentuoja, kaip ateityje situacija rinkoje gali keistis, ir ko reikia, kad įvyktų teigiami pokyčiai.**

**Didelė elektromobilių kaina – mitas**

Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) duomenimis, 2024 m. pirmąjį ketvirtį Lietuvoje buvo nauja registruota 19 proc. daugiau elektrinių ir hibridinių automobilių nei tuo pačiu laikotarpiu prieš metus. Tačiau „Citadele“ banko užsakymu atliktos apklausos duomenys rodo, kad Lietuvoje žmonės elektromobilio nėra linkę rinktis dėl dviejų esminių priežasčių, viena iš jų – didelė kaina. Net 53 proc. apklaustųjų Lietuvoje įvardijo, kad elektromobilio nesirinktų dėl per didelės rinkoje vyraujančios elektromobilių kainos.

„Citadele Leasing“ filialo Lietuvoje vadovo Vaidoto Gursko teigimu, šis visuomenėje dažnas įsitikinimas yra iš dalies klaidingas – tikėtina, jis grįstas vienetine automobilio pirkimo kaina neįvertinant ilgalaikių transporto priemonės eksploatavimo išlaidų.

„Skaičiavimai rodo, jog elektra varomas automobilis viso eksploatacijos periodo metu yra pigesnis pasirinkimas. Reguliarių aptarnavimų metu elektromobiliams keičiama mažiau komponentų, todėl kaštai – gerokai mažesni. Be to, remiantis Lietuvos energetikos agentūros 2024 m. pirmojo ketvirčio duomenimis, palyginus kelionės kainą, važiuojant įvairių rūšių degalais varomomis transporto priemonėmis, mažiausios išlaidos patiriamos važiuojant elektromobiliu – įveikti 100 km lengvuoju keleiviniu elektromobiliu kainavo vidutiniškai 4,73 euro“, – komentuoja ekspertas.

V. Gurskas priduria, kad jau dabar tam tikrų Europos šalių rinkose stebimas elektromobilių kainos kritimas bei pastebi, jog tokios tendencijos ateityje galima tikėtis ir Lietuvoje.

„Vokietijos rinkoje matome situaciją, kai mažai naudotų elektromobilių pasiūla viršija paklausą daugiau nei 40 proc., o dyzelinių automobilių pasiūla nespėja tenkinti paklausos ir fiksuojamas 15 proc. trūkumas. Tokia rinkos situacija veikia ir naudotų elektromobilių kainas – jų vidurkis šiuo metu krenta ir yra labai panašus į iškastiniu kuru varomų automobilių kainų vidurkį“, – teigia V. Gurskas.

Ekspertas primena, kad elektromobiliams taikomi ir valstybės kompensacijų mechanizmai, palankesnės sąlygos įsigijimui.

„Kaip geresnės energinės klasės būstui, taip ir aplinkai draugiškesnei, energetiškai efektyvesnei transporto priemonei – elektromobiliui – tiek lizingo, tiek bendros įsigijimo sąlygos yra palankesnės“, – sako jis.

**Skepticizmą lemia ir technologijų, infrastruktūros trūkumai**

Kita mažą susižavėjimą elektromobiliais Lietuvoje lemianti priežastis – per trumpa važiavimo trukmė su viena įkrova.

„Reikšmingai didelė dalis respondentų sutiko, kad elektromobilio nepirktų dėl per trumpo nuvažiuojamo atstumo vienu įkrovimu (54 proc.). Natūraliai, šis faktorius glaudžiai susijęs su įkrovimo taškų infrastruktūros plėtra. Nors palyginti su praėjusiais metais atlikta apklausa, apklaustųjų, nurodžiusių nepatogų įkrovimo stotelių tinklą, kaip neigiamą elektromobilių aspektą, sumažėjo ir galime daryti prielaidą, kad situacija po truputį gerėja, tačiau tai vis dar išlieka aktuali problema didelei daliai žmonių“, – sako V. Gurskas.

Šį iššūkį rinkoje įžvelgia ir bendrovės „Neste Lietuva“ generalinė direktorė Julija Matisonė.

„Nors priežasčių, ribojančių spartesnę elektromobilių rinkos plėtrą gali būti įvairių, kone pagrindinė – nepakankamai išvystyta elektromobilių įkrovimo infrastruktūra prie pagrindinių šalies kelių. Šiuo metu plačiausias ir vartotojams patogiausias tinklas yra didžiuosiuose miestuose, tad nuvažiuojamas atstumas vienu įkrovimu vis dar išlieka svarbiu elektromobilių trūkumu“, – teigia ji.

**Pokyčiai, kurių galime tikėtis jau artimiausiu metu**

Pasak J. Matisonės, skaičiuojama, kad transporto sektorius šiuo metu generuoja net ketvirtadalį viso pasaulyje išmetamo CO2 kiekio, tad akivaizdu, jog vienas aplinkai draugiškas sprendimas – ar tai būtų elektromobiliai, ar degalai iš atsinaujinančių žaliavų – problemos greitai ir efektyviai neišspręs.

„Mažinant CO2 išmetimus, verta kombinuoti visas rinkoje esančias aplinkai draugiškesnes priemones – degalus iš atsinaujinančių žaliavų, elektra varomus automobilius, vandenilį, biometaną ir kitus tvarius sprendimus“, – teigia J. Matisonė.

Ekspertai sutinka, kad elektromobilių technologijų pažanga priklauso nuo elektromobilių gamintojų, tačiau bendrovės, veikiančios Lietuvoje, gali daryti įtaką infrastruktūros plėtrai ir galimybių įsigyti elektromobilį gerinimui. Kita vertus, nebūtina pirkti naujo automobilio siekiant važiuoti tvariau – net ir turint automobilį su vidaus degimo varikliu, galima rinktis mažiau CO2 emisijų išskiriančius degalus.

Skaičiuojama, kad automobilyje, kurio vidutinės kuro sąnaudos siekia 7 l/100 km, o per metus nuvažiuojamas atstumas – 20 tūkst. km, degalus iš naftos pakeitus dyzelinu iš atsinaujinančių žaliavų ŠESD emisijos per visą degalų gyvavimo ciklą sumažėja 57 000 kg CO2e.

Automatinių degalinių tinklą valdančios bendrovės duomenimis, produktai iš atsinaujinančių žaliavų gali padėti sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą iki 90 proc. – tad perėjimas prie aplinkai draugiškesnio keliavimo gali būti paprastas žingsnis, kurį žengti jau dabar gali kiekvienas dyzelinio automobilio vairuotojas.

*„Citadele“ banko užsakymu reprezentatyvią Baltijos šalių gyventojų apklausą atliko tyrimų agentūra „Norstat“ 2024 metų gegužę. Internetinės apklausos būdu Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje apklausta mažiausiai po 1000 gyventojų nuo 18 iki 74 metų.*

*\*Duomenys: 2022 m. pasauliniu mastu patiekto Neste MY Renewable Diesel ŠESD sumažinimas, lyginant su tik iš naftos pagamintu dyzelinu. ŠESD kiekio sumažinimo procentinė dalis skiriasi, atsižvelgiant į konkretaus regiono teisės aktus, kuriuose numatyta skaičiavimo metodika (pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 (RED II) Europoje ir Kalifornijos mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių degalų standartas (LCFS) JAV), ir į gaminiui gaminti naudojamų žaliavų derinį kiekvienoje rinkoje.*