

Po nedidelio nuosmukio 2024-aisiais, kai naujų elektromobilių registracija Europoje sumažėjo 1,2 proc., šiemet rinka vėl pastebimai atsigavo. Statistiką renkančios tyrimų bendrovės trimituoja apie senokai nematytą elektrinių modelių prekybos aktyvumo lygį, o augimas vėl grįžo į dviženklų skaičių zoną. Tokia pat situacija – ir Lietuvoje. Tad kas lemia šį atsigavimą?

Vėl noriai perka

Rinkos tyrimų bendrovės „JATO Dynamics“ ir „Rho Motion“ suskaičiavo, kad vien pirmąjį 2025 metų mėnesį Europos Sąjungoje (ES) nupirkta 37,3 proc. daugiau elektra varomų naujų modelių nei per atitinkamą laikotarpį prieš metus, vasarį spurtas siekė 26 proc., o kovą – 27 proc. Panašus pakilimas regimas ir Lietuvoje – „Regitros“ duomenimis, per visą pirmąjį šių metų ketvirtį elektromobilių registracijų skaičius mūsų valstybėje išaugo 34,8 proc.

Ekspertų teigimu, tokį atsigavimą lėmė keletas veiksnių. „JATO Dynamics“ tyrėjas Felipe Munozas savo 2024 metų apžvalgoje rašė, kad pernai rimtomis problemomis tapo pasikeitusi subsidijų elektromobilių pirkėjams politika, didelė vidutinė mažmeninė naujų modelių kaina ir mažos likutinės vertės. Tačiau 2025-aisiais, specialisto prognozavimu, situacija turėjo gerėti vien dėl daugybės gamintojų planų pristatyti žymiai platesniam pirkėjų ratui prieinamesnius modelius.

Automobilių istorijos patikros portalas „carVertical“ eksperto Mato Buzelio manymu, ši prognozė iš dalies jau pildosi. Jis atkreipia dėmesį, kad gamintojai vartotojams siūlo vis žemesnę įėjimo į elektromobilių pasaulį kainą.

„Atsiranda įvairių įperkamesnių modelių, kurie skatina abejojančius pirkėjus galiausiai pasiryžti. Apsisprendimas gali būti susijęs su įvairiu kainų lygiu: galbūt kažkam reikėjo sulaukti visiškai pigaus miesto mažylio, gal kažkas buvo užsimojęs sumokėti, pavyzdžiui, 30–40 tūkst. eurų, bet už daugiau galimybių suteikiantį elektromobilį, ir galiausiai jis pasirodė“, – dėsto pašnekovas.

Iš tiesų, 2024-ųjų pabaigoje ar 2025-ųjų pradžioje į Europos miestų gatves išvažiavo įvairūs įperkamesni elektromobiliai: nuo „Citroën ë-C3“ ar „Renault 5 E-Tech“ iki „ë-C3 Aircross“ ar „Kia EV3“ krossoverių. Visi jie savo segmentuose tapo gerokai įperkamesne alternatyva ir nebūtinai dėl pigumo teko aukoti komfortą ar našumą.

Pavyzdžiui, 81,4 kWh talpos bateriją turintis 4,3 metro ilgio EV3 modelis be sustojimo gali nuvažiuoti net iki 605 kilometrų, o jo motoro galia siekia 150 kW. Su mažesne, 58,3 kWh

baterija, elektrinis krossoveris nurieda iki 436 kilometrų.

Koregavo strategijas

Dar viena elektromobilių šuolio priežastimi ekspertai vadina nuo metų pradžios įsigaliojusius griežtesnius ES išmetamųjų teršalų reglamentus. Skaičiuojama, kad vien dėl jų didžiųjų gamintojų pardavimo eilutėse bent 22 proc. turėtų sudaryti elektra varomi modeliai, kitaip jie rizikuos pakliūti į milžiniškų baudų teritoriją dėl per didelio kiekio parduotų taršių automobilių.

Tiesa, ES vadovybė jau linkusi sušvelninti šiuos reglamentus ir numatyti ilgesnį pereinamąjį laikotarpį, bet didžioji dalis gamintojų ruošėsi jų įsigaliojimui dar praėjusių metų pabaigoje. Naujienu agentūros „Reuters“ pakalbintų ekspertų teigimu, šis reguliavimo spaudimas iš anksto paskatino gamintojus pakoreguoti strategijas, įskaitant benzininių transporto priemonių kainų didinimą ir nuolaidų elektromobiliams siūlymą.

Be to, strategijų korekcijos apėmė ir jau minėtą veiksnį – asortimento plėtrą. Vien Lietuvoje didieji gamintojai jau siūlo bent po keletą skirtingiems segmentams priklausančių vien elektra varomų modelių.

Štai bendrovė „Škoda“ parduoda „Elroq“ ir „Enyaq“ krossoverius, „Renault“ siūlo „5 E-Tech“, „Megane E-Tech“ ar „Scenic E-Tech“ elektromobilius, o „Kia“ – savo elektrinių SUV liniją EV9, EV6 ir EV3. Pažangiomis technologijomis išsiskiriantis pastarasis modelis balandį pripažintas „Pasaulio metų automobiliu 2025“, o netrukus į Europos kelius korėjiečiai išleis ir panašiomis galimybėmis pasižyminčius naujos kartos sedaną bei hečbeką „Kia EV4“, tad vartotojams bus dar daugiau iš ko rinktis.

Nugali praktiškumas

M.Buzelis pastebi, kad yra ir daugiau nematomų elektromobilių populiarėjimo veiksnių. Pavyzdžiui, Vokietijoje jau praėjo metai po pardavimą smarkiai sulėtinusio subsidijų atšaukimo, tad dalis visuomenės prisitaikė.

„Subsidijų atšaukimas labiausiai palietė tuos žmones, kuriems finansinės paskatos sudarė didelį svorį renkantis. Tačiau kiek palaukusi ta dalis žmonių suprato, kad mieste sunku surasti patogesnę transporto priemonę nei elektromobilis. Ilgalaikėje perspektyvoje subsidija vis tiek praranda savo reikšmę, todėl nugali paprasčiausias poreikis“, – sako ekspertas.

Savo svarelį į paskatų svarstyklių lėkštę padeda ir tobulėjančios elektromobilių savybės.

Pavyzdžiui, itin dažnai linksniuojamas jų baterijų įkrovimo greitis šiuolaikiniuose modeliuose tapo iš esmės dėmesio nebeatkreipiančia detale. Štai minėtojo „Kia EV3“ bateriją sparčiojo įkrovimo stotelėje nuo 10 iki 80 proc. energijos galima pripildyti per 29 min.

Anot M. Buzelio, atsiranda vis daugiau žmonių, kurie pabando elektromobilius, vis daugiau žmonių juos nusiperka ir tada supažindina draugus. Taip ritasi pažinimo banga ir žmonės pradeda rinktis elektromobilius tiesiog iš praktiškumo.

„Vis dėlto jų priežiūra ir ilgalaikės eksploatacijos kaštai yra mažesni nei tradicinių modelių. Taip organiškai, po truputį ir vyksta transporto elektrifikacija“, – pastebi pašnekovas.

„JATO Dynamics“ skaičiuoja, kad ES elektromobilių rinkos dalis nuosekliai auga: 2020 metais sudarė 6,2 proc., 2021-aisiais – 10,3 proc., 2022-aisiais – 13,9 proc., 2023-aisiais pasiekė piką, tai yra 15,7 proc. Pernai elektriniai automobiliai atsiriekė 15,4 proc. naujų parduotų modelių pyrago.

Dyzelinu varomų modelių dalis rinkoje per tą patį laikotarpį nukrito dvigubai: nuo 28,6 proc. 2020 m. iki 14,3 proc. 2024 m. Benzininius variklius turinčių automobilių rinkos dalis per tą laiką pakito nuo 53,2 proc. iki 48,4 proc.

