

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJOS
EKONOMIKOS POLITIKOS GRUPĖS**

PAŽYMA

**DĖL ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO, ATSINAUJINANČIŲ IŠTEKLIŲ
ENERGETIKOS ĮSTATYMO NR. XI-1375 2, 5, 6, 8, 11, 12, 32, 35, 36, 37, 39, 51 STRAIPSNIŲ
PAKEITIMO ĮSTATYMO IR GAMTINIŲ DUJŲ ĮSTATYMO NR. VIII-1973 1 STRAIPSNIO
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ (TAP-20-1304) (20-3121(3))**

2020-08-04 Nr. NV-2145

Vilnius

Projektų teikėjas – Energetikos ministerija

Projektų tikslas – mažinti transporto sektoriaus poveikį klimato kaitai, numatant, kad 2030 metais AIE dalis, palyginti su bendruoju galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje, sudarytų ne mažiau kaip 15 procentų. Skatinti naudoti degalus iš AEI ir kitus alternatyvius degalus, palaipsniui didinant transporto sektoriaus energijos šaltinių įvairovę, modernizuojant ir atnaujinant transporto priemonių parką ir mažinant transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinių naftos degalų importo.

Dabartinė situacija:

1) AEI dalis galutiniame transporto sektoriaus energijos suvartojime 2018 m. siekė 4,33 proc. Nacionalinėje energetikos nepriklausomybės strategijoje 2030 m. (toliau – NENS), siekiama, kad AEI transporto sektoriuje sudarytų 15 proc. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją numatė, kad 2020 m. AEI dalis transporto sektoriuje turėtų sudaryti ne mažiau kaip 10 proc., o nauja redakcija išdėstyta 2018 m. gruodžio 11 d. Direktyva 2018/2001 numato, kad AEI dalis transporto sektoriuje turėtų pasiekti ne mažiau kaip 14 proc.

2) Degalų ir biodegalų tiekimo grandinėje nėra užtikrinama pakankama kontrolė, Vartotojų teisių apsaugos tarnyba kontroliuoja tik mažmeninėje degalų prekybos rinkoje tiekiamų degalų atitiktį kokybės standartams ir tvarumo kriterijams. Įmaišomų degalų kiekio kontrolė nėra vykdoma, todėl iš esmės kyla pagrįstų rizikų, kad ne visais atvejais yra užtikrinamas reikalaujamas biodegalų kiekis degaluose. Nėra aišku, ar degalų maišymas yra tinkamai vykdomas didmeninės prekybos degalais vietose, akciziniuose sandėliuose ar terminaluose. Vartotojų teisių apsaugos tarnyba šiuo metu neturi techninių galimybių nustatyti sintetinių degalų kiekio kiekviename benzino ar dyzelino litre, tam reikalinga papildoma laboratorinė įranga.

3) Lietuvos transporto sektoriuje nuo 2010 iki 2018 m. degalų ir energijos suvartojimas padidėjo 42 proc., o dyzelino suvartojimas nuo 2010 m. padidėjo 11 proc. ir 2018 m. sudarė 74 proc. visų transporto sektoriuje suvartojamų degalų. 90 proc. visų degalų transporto sektoriuje suvartojo kelių transportas, o viešojo transporto parkuose ir kroviniame transporte dominavo dyzelinės transporto priemonės, naudojančios iškastinį kurą. Kyla didelis poreikis pereiti prie modernaus ir efektyvaus transporto, optimizuojant transporto ir alternatyviųjų degalų panaudojimo infrastruktūrą, ją elektrifikuojant ar naudojant alternatyvius degalus.

Atsižvelgiant į tai, kas identifikuota, teikiamais projektais siūloma:

1) nustatyti didesnius įpareigojimus degalų tiekėjams patiekti degalus iš AEI, jiems taikomas įpareigojimas 2030 m. turėtų sudaryti ne mažiau kaip 16,8 proc. Numatoma, kad fizinis biodegalų įmaišymas turėtų vykti visus metus (prieš tai žiemos laikotarpius buvo galima nemaišyti).

2) įtvirtinti geresnį kontrolės mechanizmą, praplečiant Vartotojų teisių apsaugos tarnybos atliekamų fizinių patikrinimų apimtį – įvedami patikrinimai ir dėl degalų rūšies mažmeninės prekybos degalais vietose nustatymo. Degalų tiekėjų įpareigojimų galutinį vertinimą teikiamu projektu siekiama pavesti Valstybinei energetikos reguliavimo tarybai (toliau – Taryba), kuri būtų atsakinga už įpareigojimų įgyvendinimo priežiūrą ir įvertinimą kiekvienų kalendorinių metų pabaigoje.

3) reglamentuoti elektros energijos naudojimą transporto sektoriuje ir nustatyti elektros energijos naudojimo tikslus – iki 2030 m. pirmą kartą registruojamų elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 50 proc. metinių pirkimų sandorių, taip pat siūloma įtvirtinti nuostatą, kad nuo 2030 m. nauji N1 klasės automobiliai su vidaus degimo varikliais nebegalėtų būti registruojami, išskyrus alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės. Siekiama numatyti, kad finansinė parama įsigyjant grynuosius elektromobilius galėtų būti taikoma, kol transporto priemonių skaičius pasieks ne mažiau kaip 10 proc. viso automobilių parko.

4) įtvirtinami reikalavimai įrengti viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas atsižvelgiant į proporcingai augantį Lietuvoje registruotų elektromobilių skaičių. Numatoma, kad nuo 2023 m. statomose arba rekonstruojamose degalinėse būtų įrengiamos elektromobilių įkrovimo prieigos. Taip pat įtvirtinamos nuostatos dėl viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemos sukūrimo.

5) Taip pat siekiama, kad iki 2029 m. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemonės, būtų pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus.

6) sukurti Darnaus judumo fondą, kuris būtų finansuojamas iš surenkamų tikslinių transporto priemonėms taikomų taršos mokesčių. Numatoma, kad fondo lėšos galėtų būti skiriamos savivaldybėms ir verslo subjektams, siekiantiems įgyvendinti projektus, susijusius su alternatyviųjų degalų naudojimu, taip pat ir fiziniams asmenims įsigyti alternatyviais degalais varomas transporto priemonės ar norintiems atsisakyti automobilio ir naudotis viešojo transporto ar automobilių dalijimosi paslaugomis.

Įgyvendinimo kaštai: bendras lėšų poreikis AEI segmentui transporto sektoriuje – 328,7 mln. eurų, iš kurių 57,2 mln. eurų planuojama panaudoti pažangiųjų biodegalų gamybos plėtrai finansuoti, skiriant šias lėšas iš valstybės biudžeto, ES struktūrinių fondų ir Klimato kaitos programos (toliau – KKP) lėšų. Preliminarus viešųjų lėšų poreikis finansuojant transporto priemonių parko infrastruktūros atnaujinimą iki 2030 m. gali siekti iki 1 726 mln. eurų. Šią sumą tikimasi paskirstyti iš KKP, ES struktūrinių fondų bei kuriamo ES Teisingo perėjimo fondo. Teikiamu įstatymo projektu taip pat numatomas Darnaus judumo fondo steigimas, kurio lėšomis taip pat galėtų būti finansuojamas alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės ir joms reikalinga infrastruktūra. Siekiant įgyvendinti siūlomą reglamentavimą, numatomas naujas ar papildomas funkcijas, institucijoms taip pat reikalingi biudžeto asignavimai: Valstybinei energetikos reguliavimo tarybai: 320 tūkst. eurų kasmet. Valstybinei vartotojų teisių apsaugos tarnybai: 76 tūkst. eurų kasmet. Valstybinei mokesčių inspekcijai ir Lietuvos Respublikos muitinės departamentui: nuo 20 iki 60 tūkst. eurų užtikrinant informacinių sistemų technologinį susiejimą.

Projektų esmė:

- nustatyti didesnius įpareigojimus degalų tiekėjams ir įtvirtinant įpareigojimus pažangiųjų biodegalų naudojimui, taip pat užtikrinant efektyvesnį biodegalų naudojimo kontrolės mechanizmą;
- įtvirtinti efektyvų biodegalų ir kitų degalų iš AI naudojimo mechanizmą tuo pačiu nustatant degalų tiekėjų kontrolės ir priežiūros sistemą leidžiančią stebėti visą degalų tiekimo grandinę ir užtikrinti Lietuvoje naudojamų degalų ir biodegalų mišinių kokybę ir tvarumą;
- skatinti transporto sektoriaus elektrifikaciją ir elektros energija varomo transporto naudojimą bei jam reikalingos infrastruktūros įrengimą, nustatant tikslus elektromobilių parko plėtrai, sukuriant viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemą ir įsteigiant Darnaus judumo fondą;
- plėtoti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, nustatant minimalius reikalavimus dujinių degalų infrastruktūros plėtrai, alternatyviųjų degalų naudojimą susiejant su degalų iš AEI naudojimu ir įtvirtinant žalesiems viešiesiems transporto paslaugų pirkimams taikomus reikalavimus.

Derinimas – įstatymų projektai 2020 m. kovo 10 d. ir 2020 m. gegužės 25 d. buvo teikti išvadoms gauti suinteresuotiems asmenims. 2020 m. balandžio 23 ir 24 d. ir 2020 m. birželio 26 d. Energetikos ministerijoje įvyko pasitarimai įstatymų projektams teiktoms pastaboms aptarti. Skirtingų ūkio subjektų pastabos, į kurias neatsižvelgta, įvertintos derinimo pažymoje. Pastebėtina, kad nors pastabų, į kurias neatsižvelgta, ar atsižvelgta iš dalies skaičius siekia 100, tai gali būti paaiškinama ūkio subjektų prieštaraivimu įvedamam reglamentavimui apskritai, arba, atvirkščiai, siūlant neproporcingai didinti AEI procentą degaluose, arba prašant reikalavimus įvesti jau nuo 2023 m. Apibendrinant pateiktas pastabas, darytina išvada, kad didžioji jų dalis teikiama siaurai atstovaujant savo verslo interesus, skirtingų ūkio subjektų pastabos prieštaraivija viena kitai, todėl atsižvelgti į jas nėra techninių ir teisinių galimybių. Pastebėtina, kad Alternatyvių degalų įstatymo projektu įgyvendinamos 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/1161, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.

Atitiktis Vyriausybės programai: projektai tiesiogiai įgyvendina Vyriausybės programos 1.5.3. darbą „Teisinių ir ekonominių priemonių sukūrimas, siekiant sumažinti oro taršą ir klimato kaitą“.

Dalykinio vertinimo išvada:

Siūlytina įstatymų projektus svarstyti tarpinstituciniame pasitarime.

Patarėja

Šarūnė Navickaitė-Dulaitienė