DERINIMO PAŽYMA
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 15 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XVP-1057“

Eil. Nr.	Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris	Pastabos ir (ar) pasiūlymai, į kuriuos neatsižvelgta arba atsižvelgta iš dalies	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir (ar) pasiūlymus
1.	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos 2026-07-28 raštas Nr. D8(E)-3022	1. <... Taip pat vertinant, kad nuo 2028 m. įsigalioja ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos išplėtimas į transporto, pastatų ir kt. sektorius, kurio pagrindu didės iškastinio kuro vartojimo apmokestinimas, konkurencingumo atžvilgiu 30 proc. tikslą vertintume ne kaip konkurencijos mažinimą, o išankstinį konkurencinio pranašumo įgijimą. Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos vertinimu siūlomas 30 proc. netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių tikslas atitinka ilgalaikius nacionalinius ir ES klimato politikos tikslus, sudaro prielaidas spartesnei rinkos transformacijai bei leidžia efektyviau pasirengti ateityje taikomiems transporto sektoriaus emisijų mažinimo ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros reikalavimams. Todėl nepritariame Nutarimo projektui ir siūlome Įstatymo projektui iš esmės pritarti.	**Neatsižvelgta.** 1. Pažymėtina, kad Įstatymo projektu numatomas reikalavimas padidinti netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių įsigijimo skaičių beveik dvigubai neatitiktų Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 2 punkte nustatyto proporcingumo principo, reiškiančio, kad pasirinktos teisinio reguliavimo priemonės turi sudaryti kuo mažesnę administracinę ir kitokią naštą, nevaržyti teisinių santykių subjektų daugiau, negu to reikia teisinio reguliavimo tikslams pasiekti. Pažymėtina, kad pagrindinės kliūtys netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių parko pokyčiui yra ženkliai didesnė tokių transporto priemonių įsigijimo kaina, neišvystyta joms reikalinga pildymo / įkrovimo infrastruktūra, trūksta kitų reguliavimo priemonių, kurios reikšmingai mažintų taršių transporto priemonių naudojimo populiarumą. Pagrindiniai klausimai, su kuriais susiduria atliekantieji netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių viešuosius pirkimus, – nėra pakankamai numatytų lėšų įsigyti netaršias N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemones arba dėl specifinių reikalingų šių transporto priemonių technologinių parametrų (nėra rinkoje konkrečius reikalingus reikalavimus atitinkančių transporto priemonių alternatyvų paslaugų teikimui). 2. Taip pat pažymėtina, kad vienas iš XXI Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos prioritetų yra vengti perteklinio reguliavimo (angl. *gold-plating*) perkeliant Europos Sąjungos (toliau – ES) teisę į nacionalinę teisę, kuris gali mažinti Lietuvos konkurencingumą (116 programos punktas). Perteklinis reguliavimas kyla tais atvejais, kai valstybė narė, perkeldama ar įgyvendindama ES teisę, nustato platesnę reguliavimo taikymo sritį, griežtesnes taisykles ar papildomus įpareigojimus, viršijančius ES teisės aktuose nustatytus reikalavimus.

			Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvoje (ES) 2019/1161 Lietuvai nustatytas 9 proc. netaršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių viešųjų pirkimų tikslas, o perkeliant šios direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę – Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymą (2021 m.) jau buvo nustatytas griežtesnis – 16 proc. – rodiklis, Įstatymo projektu siūlomas šio rodiklio didinimas iki 30 proc. galėtų būti vertinamas kaip tolesnis ES teisėje nustatytų minimaliųjų reikalavimų viršijimas. Toks reguliavimas galėtų lemti papildomą administracinę ir prisitaikymo prie reguliavimo naštą viešuosiuose pirkimuose dalyvaujantiems subjektams. 3. Atkreiptinas dėmesys, kad Susisiekimo ministerija, pritardama Lietuvos Respublikos Seimo (toliau – LRS) kanceliarijos Teisės departamento išvadoje pateiktai argumentacijai, atkreipia dėmesį į tai, kad turi būti įvertintos galimybės skirti valstybės biudžeto lėšų Įstatymo projektu LRS narių siūlomam dar ambicingesniam ir daugiau lėšų reikalaujančiam viešųjų pirkimų tikslui pasiekti vertinant tai, ar Įstatymo projektu padidinus reikalavimą viešuosiuose pirkimuose įsigyti netaršias N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemones, perkančiosios organizacijos apskritai galėtų tinkamai vykdyti savo funkcijas ar teikti paslaugas, jeigu visoms funkcijoms vykdyti ir paslaugoms teikti reikiamoms transporto priemonėms įsigyti suplanuotų valstybės biudžeto lėšų nepakaktų dėl to, kad didesnę dalį šių lėšų tektų skirti netaršioms transporto priemonėms įsigyti.

2.	Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos 2026 m. liepos 27 d. raštas Nr. 3-1130	1.<... Pažymėtina, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1161, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones nustato būtinuosius privalomus viešųjų pirkimų tikslus, kuriuos valstybės narės privalo pasiekti, tačiau ji nenustato maksimalių ribų ir nedraudžia valstybėms narėms taikyti ambicingesnių reikalavimų. Valstybės narės turi diskreciją pasirinkti ambicijos lygį šiems tikslams įgyvendinti atsižvelgiat į taikomų priemonių visumą. Atkreiptinas dėmesys, kad, remiantis Viešųjų pirkimų tarnybos publikuojama perkančiųjų organizacijų pateikta informacija, Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimu siūlomas tikslas – pasiekti 30 proc. netaršių N2 ir N3 kategorijos transporto priemonių skaičiaus dalį nuo visų transporto priemonių viešųjų pirkimų – 2025 m. jau buvo pasiektas ir sudarė 40,2 proc., o preliminariais duomenimis 2026 m. pirkimų rodiklis iki šios dienos siekia 93,8 proc., todėl Energetikos ministerijos nuomone, Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu Nr. XVP-1057 siūlomi pakeitimai perkantiesiems subjektams neturėtų sudaryti finansinės ar administracinės naštos, priešingai leistų optimizuoti valdomą transporto priemonių parką ir užtikrinti jo prisidėjimą prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos bei užtikrintų papildomą alternatyviųjų degalų paklausą. Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, Energetikos ministerija siūlo performuluoti Nutarimo projektą išreiškiant Vyriausybės pritarimą Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057.	**Neatsižvelgta.** **Argumentacija (1, 2, 3 punktai) tokia pati kaip ir į Aplinkos ministerijos pateiktas pastabas.** Taip pat atkreipiame dėmesį, kad remiantis Viešųjų pirkimų tarnybos publikuojama perkančiųjų organizacijų pateikta informacija 2025 m. nustatytas tikslas buvo pasiektas ir sudarė 40,2 proc., o preliminariais duomenimis, 2026 m. pirkimų rodiklis iki šios dienos siekia 93,8 proc., tačiau tai nereiškia, kad tokia tendencija išsilaikys iki pat 2030 m. Būtent tik po 2030 m. Viešųjų pirkimų tarnyba teiks ataskaitą apie tikslų įgyvendinimą, kurie apima ne metinį tikslą, o laikotarpio tikslą, t. y. nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.

3.	Lietuvos pramonininkų konfederacijos 2026 m. liepos 27 d. raštas Nr. S. 108	1.<... Taip pat LPK vertinimu, įstatymo projekto tikslai turėtų būti siejami su aiškiais ir veiksmingais saugikliais mažoms ir vidutinėms įmonėms, t. y. užtikrinta savalaikė ir pakankama parama verslo įmonėms įsigyjant netaršias transporto priemones veiklai vykdyti. Šiuo metu esančios paskatos yra labai menkos, o žadėtos – dar vis nėra paskelbtos ir teikiamos. Didžiausią susirūpinimą kelia situacija, kai viešųjų pirkimų reikalavimų vykdymui įsigijus netaršias transporto priemones įmonėms papildomai tenka investuoti į didelės galios įkrovimo infrastruktūrą, elektros tinklų pajėgumų didinimą ir kitą susijusią infrastruktūrą. Tokios investicijos daugeliu atvejų sudaro reikšmingą bendros projekto vertės dalį ir gali tapti esmine kliūtimi mažesniems rinkos dalyviams dalyvauti viešuosiuose pirkimuose ar vykdyti sudarytas sutartis. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas toms mažoms ir vidutinėms įmonėms, kurios dėl nustatytų tinkamumo kriterijų negalės pasinaudoti Socialinio klimato plano finansavimo priemonėmis, tačiau kartu privalės vykdyti viešųjų pirkimų metu prisiimtus įsipareigojimus naudojant netaršias transporto priemones. Tokiu atveju reikšmingai išaugusios infrastruktūros įrengimo sąnaudos būtų dengiamos tik pačių įmonių lėšomis, o tai gali neigiamai paveikti jų finansinį tvarumą ir konkurencingumą. Atsižvelgiant į tai, LPK siūlo pritarti Seimo narių pasiūlymui, bet ir numatyti, kad kartu su įstatymo pakeitimais būtų įtvirtintos arba Vyriausybės lygmeniu užtikrintos papildomos pagalbos priemonės, skirtos: •mažų ir vidutinių įmonių investicijoms į įkrovimo infrastruktūrą finansuoti; •alternatyviems finansavimo mechanizmams toms įmonėms, kurios neatitiks Socialinio klimato plano paramos sąlygų; •pereinamojo laikotarpio priemonėms, leidžiančioms verslui nuosekliai prisitaikyti prie didėjančių netaršių transporto priemonių naudojimo reikalavimų. Suderinus ambicingus klimato politikos tikslus su pakankamomis investicinėmis paskatomis ir proporcingu reguliavimu bus galima užtikrinti, kad transporto sektoriaus pertvarka vyktų sparčiai, sektorius išliktų ekonomiškai tvarus ir prisidėtų prie mažų ir vidutinių įmonių konkurencingumo išlaikymu. LPK ragina peržiūrėti Vyriausybės išvadą ir, svarstant įstatymo projektą, raginti Seimo narius numatyti papildomus saugiklius bei finansinės paramos priemones verslui, ypač mažoms ir vidutinėms įmonėms.	**Neatsižvelgta.** **Argumentacija (2 ir 3 punktai) tokia pati, kaip ir į Aplinkos ministerijos pateiktas pastabas.**

4.	Transporto inovacijų asociacijos 2026 m. liepos 27 d. raštas Nr. 2026/0727	1.<...Transporto inovacijų asociacija nepritaria Lietuvos Respublikos Vyriausybės projekte siūlomai išvadai ir mano, kad joje pateikti argumentai nepakankamai atliepia Europos Sąjungos klimato politikos kryptį, Lietuvos transporto sektoriaus dekarbonizacijos siekius, sparčiai besikeičiančią netaršių sunkiasvorių transporto priemonių rinką bei viešųjų pirkimų, kaip vienos svarbiausių žaliosios transformacijos priemonių, reikšmę. Asociacijos vertinimu, siūlomas 30 proc. rodiklis yra būtinas siekiant įgyvendinti Lietuvos klimato politikos tikslus, užtikrinti transporto sektoriaus konkurencingumą, skatinti inovacijas bei sudaryti prielaidas spartesnei netaršių technologijų plėtrai...>. <...Vis dėlto, atkreiptinas dėmesys, kad direktyva nustato tik minimalius viešųjų pirkimų tikslus. Jos paskirtis – užtikrinti bendrą minimalų pažangos lygį visose valstybėse narėse, tačiau direktyva ne tik nedraudžia, bet iš esmės skatina valstybes nares, atsižvelgiant į nacionalinius tikslus ir galimybes, nustatyti ambicingesnius reikalavimus...>. <...Pabrėžtina, kad nuo Direktyvos priėmimo 2019 m. Europos Sąjungos klimato politika reikšmingai pasikeitė. Buvo priimtas Europos klimato teisės aktas, paketas „Fit for 55“, griežtesni CO_2 standartai sunkiasvorėms transporto priemonėms, Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas (AFIR) bei daugelis kitų teisės aktų, kurie iš esmės pakeitė transporto sektoriaus reguliavimo aplinką. Todėl vien Direktyvos minimalių reikalavimų kėlimas šiuo metu nebeatspindi dabartinės Europos Sąjungos politikos krypties...>. <...Vyriausybės išvadoje pagrindinis dėmesys skiriamas galimoms viešųjų pirkimų vykdytojų problemoms – didesnei netaršių transporto priemonių kainai, infrastruktūros trūkumui ir ribotai pasiūlai. Pabrėžtina, kad būtent ambicingesni tikslai paskatina rinką adaptuotis ir patenkinti padidėjusį prekių ar paslaugų poreikį. Mūsų asociacijos nariai jau dabar gali užtikrinti, kad Lietuvos rinkoje būtų pakankamai netaršių transporto priemonių. Transporto sektorius jau daugelį metų išlieka vienu didžiausių šiltnamio efektą sukeliančių dujų šaltinių tiek Lietuvoje, tiek visoje Europos Sąjungoje. Skirtingai nei energetikos ar pramonės sektoriuose, kuriuose emisijos nuosekliai mažėjo, transporto sektoriaus išmetimai ilgą laiką augo. Tai reiškia, kad būtent šiame sektoriuje būtinos papildomos ir kryptingos politikos priemonės. Europos Komisija ne kartą yra pažymėjusi, kad be spartesnės sunkiojo transporto elektrifikacijos nebus įmanoma pasiekti nei 2030 m., nei 2050 m. klimato tikslų. Todėl viešųjų pirkimų tikslai negali būti vertinami izoliuotai kaip administracinė našta perkančiosioms organizacijoms. Jie yra svarbi nacionalinės klimato politikos įgyvendinimo priemonė.	**Neatsižvelgta.** **Argumentacija (1, 2, 3 punktai) tokia pati kaip ir į Aplinkos ministerijos pateiktas pastabas.** Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad „Toks teisinio reguliavimo pakeitimas paskatintų netaršaus transporto sektoriaus plėtrą, aplinką tausojančių išvalytų biodujų (biometano) didesnį panaudojimą kelių transporte, taip mažinant Lietuvos priklausomybę nuo mineralinių naftos produktų, kadangi atsinaujinančių energijos išteklių <...> naudojimas yra vienas pagrindinių būdų mažinti iškastinio kuro vartojimą“. Susisiekimo ministerija pritaria Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos Teisės departamento išvadai ir atkreipia dėmesį, kad pagal keičiamo įstatymo 2 straipsnio 16 dalį netaršia transporto priemone, be kita ko, laikoma N2, N3 kategorijos transporto priemonė, naudojanti alternatyviuosius degalus, išskyrus skystųjų biodegalų ir degalų mišinius. Alternatyviųjų degalų rūšys apibrėžiamos 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES 2 straipsnio 1 dalies 4 punkte, tarp kurių – elektra, vandenilis, amoniakas, biomasės kuras, įskaitant biodujas, ir biodegalus, ir kiti. Kadangi Įstatymo projektu siūloma padidinti įsigyjamų netaršių transporto priemonių skaičių nepriklausomai nuo to, kokius alternatyviuosius degalus ši transporto priemonė naudotų, Susisiekimo ministerija abejoja, kad Įstatymo projektu siūlomu teisiniu reguliavimu būtų pasiektas vienas iš Lietuvos Respublikos Seimo narių siūlomo Įstatymo projekto tikslų – skatinti būtent biometano vidaus vartojimą.

		Jeigu būtų pritarta Vyriausybės pozicijai ir atsisakyta didinti tikslą iki 30 proc., būtų siunčiamas signalas rinkai, kad Lietuva nėra pasirengusi spartinti transporto sektoriaus transformacijos, nors būtent šiame sektoriuje pažanga yra lėčiausia...>. <...Jeigu viešasis sektorius pats nerodys lyderystės pereinant prie netaršių transporto priemonių, sunku tikėtis, kad šis procesas vyks pakankamai sparčiai privačiame sektoriuje. Todėl viešųjų pirkimų tikslai turi būti vertinami ne kaip administracinis įpareigojimas, o kaip viena efektyviausių valstybės ekonominės, pramonės ir klimato politikos priemonių...>. <...Vienas pagrindinių Vyriausybės argumentų yra nepakankamai išvystyta elektrinių sunkiasvorių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra. Transporto inovacijų asociacija sutinka, kad įkrovimo infrastruktūros plėtra yra vienas svarbiausių iššūkių. Tačiau būtent dėl šios priežasties valstybė turi formuoti aiškią ilgalaikę paklausą...>. <...Pabrėžtina, kad Alternatyvių degalų įstatymas numato išimtis, kada minėto procento viešuosiuose pirkimuose nereikia pasiekti. Taigi griežtesnis reikalavimas būtų taikomas tik daliai perkančiųjų organizacijų. Todėl siūlomas 30 proc. rodiklis laikytinas subalansuota priemone, kuri sudaro galimybes spartinti transporto sektoriaus dekarbonizaciją, kartu išlaikant pakankamą lankstumą viešųjų pirkimų vykdytojams. Atsižvelgiant į tai, kad išdėstyta siūlome pakeisti Vyriausybės išvadą ir pritarti Alternatyvių degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057.	

5.	Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos 2026 m. liepos 24 d. raštas Nr. 26-10201	1.Nutarimo projektas yra tobulintinas iš nepagrįsto Nutarimo projekte nustatyto siūlymo nepritarti Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057 (toliau – Įstatymo projektas), į siūlymą iš esmės pritarti Įstatymo projekto tikslams, tačiau siūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą papildomai įvertinant siūlomų reguliavimo priemonių apimtį...>. <...Pačios Susisiekimo ministerijos duomenimis, didžiausia tarša tenka kelių transportui – net 97,5 proc. viso transporto sektoriaus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekio, o sunkiasvorėms transporto priemonėms tenka 41,3 proc. kelių transporto emisijų. Dyzelino suvartojimas sudaro 67 proc. viso Lietuvos transporto parko: 82 proc. autobusų ir 98 proc. krovininio transporto suvartojimo. Tai pagrindžia poreikį N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių atnaujinimą laikyti viena prioritetinių transporto dekarbonizacijos krypčių. Atkreiptinas dėmesys taip pat į Lietuvos ŠESD išmetimų mažinimo ATL prekybos sistemoje nedalyvaujančiuose sektoriuose įsipareigojimus, skaičiuojant visus šių sektorių išmetimus nuo 2020 iki 2030 metų (imtinai), kurie yra apibrėžti Pastangų pasidalijimo reglamente (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2023/857). Transportas čia sudaro didelę visų išmetimų šiuose sektoriuose dalį ir ženkliai nesumažinus ŠESD išmetimų transporto sektoriuje Lietuvai neišvengiamai atsiras pareiga biudžeto lėšomis perleisti įsipareigojimus kitoms ES šalims, tam leidžiant (anot Aplinkos ministerijos pateikto vertinimo) virš 400 mln. eurų. Todėl Lietuvai transporto dekarbonizacija, kurią, kaip vieną iš priemonių, įgyvendintų Įstatymo projekto priėmimas, yra itin aktualus. Atsižvelgus į tai, kad, kaip nurodyta aukščiau, Įstatymo projekto tikslai tiesiogiai įgyvendina ne tik LRV programos, strateginių politikos dokumentų (NENS), bet ir ADĮ tikslus bei dekarbonizacijos įpareigojimus, Nutarimo projekte nurodytas nepritarimas Įstatymo projektui, neatsižvelgus į jo tikslus, yra akivaizdžiai nepagrįstas...>. <...Nutarimo projekte nėra pateikta aiškių argumentų, kodėl siūloma nepritarti Įstatymo projektui, o pateikti teiginiai yra iš esmės deklaratyvūs...>. <...Taigi, 2022-2025 m. vidutiniškai per metus iš viso yra įsigyjama 120 N2 ir N3 kategorijų transporto priemonės, vidutiniškai 37 netaršios transporto priemonės, o faktinė svertinė netaršių transporto priemonių dalis jau šiuo metu siekia 31 proc...>.	**Neatsižvelgta.** **Argumentacija tokia pati, kaip ir į Transporto inovacijų asociacijos pateiktas pastabas.**

_____