

**Projektas**

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA**

**TRANSPORTO SEKTORIUJE NAUDOJAMŲ ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ RINKOS  
PLĖTOJIMUI IR ATITINKAMOS INFRASTRUKTŪROS DIEGIMUI SKIRTOS  
NACIONALINĖS POLITIKOS SISTEMA**

## Turinys

1. Įvadas.....	4
2. Rinkos esamos padėties ir būsimos raidos, kiek tai susiję su transporto sektoriuje naudojamais alternatyviaisiais degalais, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros, atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūšį vežimą, vertinimas.....	6
2.1. Kelių transporto sektoriaus dabartinė padėtis ir būsima raida.....	6
2.2. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros vertinimas.....	12
2.2.1. Įkrovimo infrastruktūra.....	12
2.2.2. Vandenilio pildymo infrastruktūra .....	14
2.2.3. Suskystinto metano pildymo infrastruktūra.....	15
2.2.4. Suslėgtų gamtinių dujų / suslėgto biometano pildymo infrastruktūra.....	15
3. Nacionaliniai tikslai ir uždaviniai pagal 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriuose išdėstyti privalomi nacionaliniai tikslai.....	18
3.1. Su lengvųjų elektrinių transporto priemonių ir sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai.....	18
3.2. Su kelių transporto priemonėms skirta vandenilio pildymo infrastruktūra susiję tikslai .....	22
3.3. Su kelių transporto priemonėms skirta suskystinto metano pildymo infrastruktūra susiję tikslai .....	22
3.4. Su elektros tiekimu nuo kranto ir suskystinto metano tiekimu jūrų ir vidaus vandenų uostuose susiję tikslai .....	23
3.5. Su elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams susiję tikslai .....	24
4. Politika ir priemonės, siekiant užtikrinti Reglamento (ES) 2023/1804 privalomų tikslų įgyvendinimą .....	25
5. Kitos alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo skatinimo priemonės .....	27
5.1. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti privačiuose transporto priemonių parkuose.....	27

5.2. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, skirtos lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiojoje erdvėje, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti .....	28
5.3. Planuojamos ar patvirtintos alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose, pirmiausia viešai prieinamų įkrovimo prieigų, skatinimo priemonės .....	28
5.4. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama užtikrinti pakankamą viešai prieinamų didelės galios įkrovimo prieigų skaičių.....	30
5.5. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, be kita ko, geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas, būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo energetikos sistemoje masto .....	30
5.6. Priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad viešai prieinamos įkrovimo prieigos ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir asmenims su negalia.....	31
5.7. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu, viešaisiais pirkimais ir eksploatavimu .....	31
6. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros, kuriai netaikomi Reglamento (ES) 2023/1804 privalomi tikslai, perspektyvų ir planuojamų priemonių jūrų, vidaus vandenų, oro uostuose ir geležinkeliose apžvalga .....	33
6.1. Alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintą metaną ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, apimančių vandenilio ir amoniako papildymo, ir elektros įkrovimo infrastruktūrą, diegimo jūrų uostuose esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga.....	33
6.2. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros, skirtos vandeniliu ar baterijomis varomiems traukiniams TEN-T geležinkelių atkarpose, kurių negalima elektrifikuoti, diegimo esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga .....	34
6.3. Alternatyviųjų degalų, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, apimančių elektros įkrovimo ir vandenilio papildymo orlaiviuose infrastruktūrą, diegimo oro uostuose esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga .....	35
6.4. Alternatyviųjų degalų, apimančių elektros ir vandenilio infrastruktūrą, diegimo vidaus vandenų transporte esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga.....	35

## 1. Įvadas

Transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui ir atitinkamos infrastruktūros diegimui skirtos nacionalinės politikos sistema (toliau – nacionalinė politikos sistema) parengta įgyvendinant 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, (toliau – Reglamentas) 14 straipsnio 1 dalį. Nacionalinė politikos sistema apima rinkos esamos padėties ir būsimos raidos, kiek tai susiję su transporto sektoriuje naudojamais alternatyviaisiais degalais, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūšį vežimą vertinimą; nacionalinius tikslus ir uždavinius pagal Reglamento 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriuose išdėstyti privalomi nacionaliniai tikslai, politiką ir priemones, būtinas prieš tai minėtiems privalomiems tikslams ir uždaviniams įgyvendinti. Nacionalinės politikos sistemos projektas taip pat apima planuojamas ar patvirtintas priemones: skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti privačiuose transporto priemonių parkuose, visų pirma, įkrovimo stoteles ir vandenilio pildymo stoteles, skirtas viešojo transporto paslaugoms, ir įkrovimo stoteles, skirtas dalijimosi automobiliais paslaugoms; lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiosiose teritorijose, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti; alternatyviųjų degalų infrastruktūros vystymui miestų transporto mazguose, visų pirma, įrengiant viešai prieinamas įkrovimo prieigas; skatinama užtikrinti pakankamą viešai prieinamų didelės galios įkrovimo prieigų skaičių; siekiama užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, be kita ko, geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas, būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo energetikos sistemoje masto; siekiama užtikrinti, kad viešai prieinamos įkrovimo prieigos ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir asmenims su negalia, laikantis 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų nustatytų prieinamumo reikalavimų; šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu, viešaisiais pirkimais ir eksploatavimu. Nacionalinės politikos sistemos projektas papildomai apima alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintą metaną ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, pirmiausia apimančių vandenilio ir amoniako papildymą, ir elektros įkrovimo infrastruktūrą, diegimo jūrų uostuose esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalgą; alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo vidaus vandenų transporte, pavyzdžiui, elektros energijos ir vandenilio, esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalgą; alternatyviųjų degalų

infrastruktūros diegimo oro uostuose, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, pavyzdžiui, elektros įkrovimo ir vandenilio papildymo orlaiviuose, esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalgą; alternatyviųjų degalų infrastruktūros, skirtos vandeniliu ar baterijomis varomiems traukiniams transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) geležinkelių atkarpose, kurių negalima elektrifikuoti, diegimo esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalgą, įskaitant tikslus, pagrindinius orientyrus ir būtiną finansavimą.

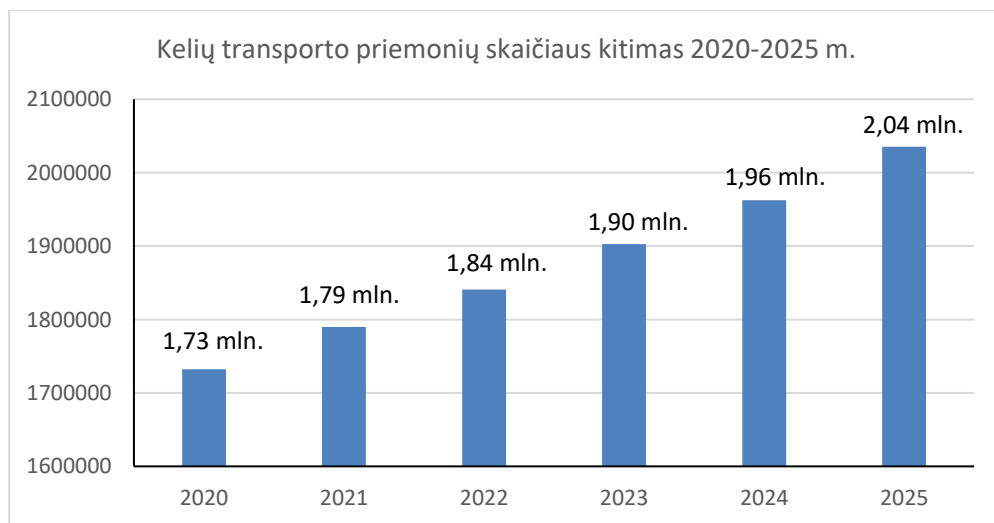
Rengiant Nacionalinės politikos sistemos projektą buvo remtasi Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos, Viešųjų pirkimų tarnybos, AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, AB „Lietuvos geležinkeliai“, AB Lietuvos oro uostų, AB Vidaus vandens kelių direkcijos, AB „Regitra“, AB „Via Lietuva“, AB „SG dujos“ 2024 m. pateikta informacija. Nacionalinės politikos sistemos projektas 2024 m. gruodžio 30 d. paskelbtas Susisiekimo ministerijos tinklalapyje (<https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/alternatyvieji-degalai/nacionalines-politikos-sistemos-projektas/>) ir 2025 m. sausio 27 d. pateiktas Europos Komisijai (toliau – EK). 2025 m. spalio mėn. pabaigoje gautos EK rekomendacijos, į kurias atsižvelgus parengta galutinė Nacionalinės politikos sistema.

## **2. Rinkos esamos padėties ir būsimos raidos, kiek tai susiję su transporto sektoriuje naudojamais alternatyviaisiais degalais, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros, atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūši vežimą, vertinimas**

Transporto sektoriuje, kuris apima kelių, geležinkelių, oro, jūrų ir vidaus vandens transportą, didžiausia tarša tenka kelių transportui – net 97,5 proc. visos taršos. Lengvųjų automobilių tarša jame sudaro beveik 53,8 proc., krovininių – 41,3 proc. Kitų transporto priemonių bendra tarša sudaro tik 2,5 proc., todėl šiame skyriuje iš esmės nagrinėjama esama kelių transporto situacija ir būsima raida bei su ja susijusi alternatyviųjų degalų infrastruktūra. Esama geležinkelių, oro, jūrų ir vidaus vandens transporto situacija ir būsima raida apžvelgiama kituose skyriuose.

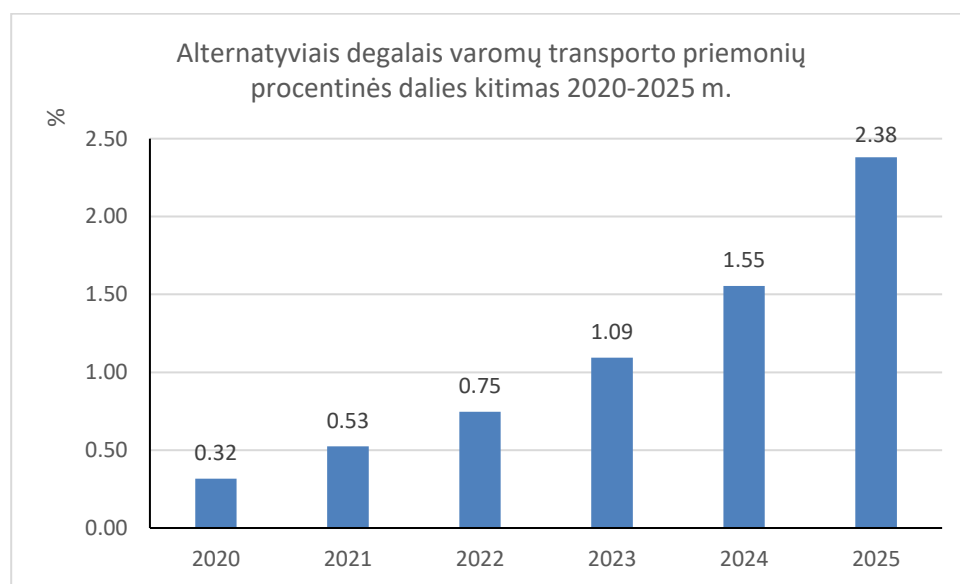
### **2.1. Kelių transporto sektoriaus dabartinė padėtis ir būsima raida**

Remiantis AB „Regitra“ duomenimis, 2025 m. iš viso šalyje buvo registruota 2 035 119 kelių transporto priemonių, iš kurių 1 913 868 buvo lengvosios ir komercinės transporto priemonės (M1 ir N1 kategorijų), 8 322 autobusai (M2 ir M3 kategorijų), 112 929 vilkikai (N2 ir N3 kategorijų). Taip pat buvo registruota 99 215 dviračių (L1 ir L3 kategorijų) transporto priemonių. Didžiąją dalį viso kelių transporto priemonių parko sudarė iškastiniu kuru varomos transporto priemonės ir dominavo dyzelinu varomos kelių transporto priemonės, kurių procentinė dalis sudarė 67 proc. viso kelių transporto priemonių parko. Lyginant atskiras transporto priemonių kategorijas, taip pat didžiąją dalį sudarė dyzelinu varomos transporto priemonės: lengvųjų ir komercinių transporto priemonių segmente procentinė dalis siekė 65 proc., autobusų – 82 proc., vilkikų – 98 proc. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį kelių transporto priemonių skaičius padidėjo 17,5 proc. o dyzelinu varomų transporto priemonių skaičius padidėjo 11,3 proc. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį dviračių transporto priemonių skaičius padidėjo 72,9 proc.



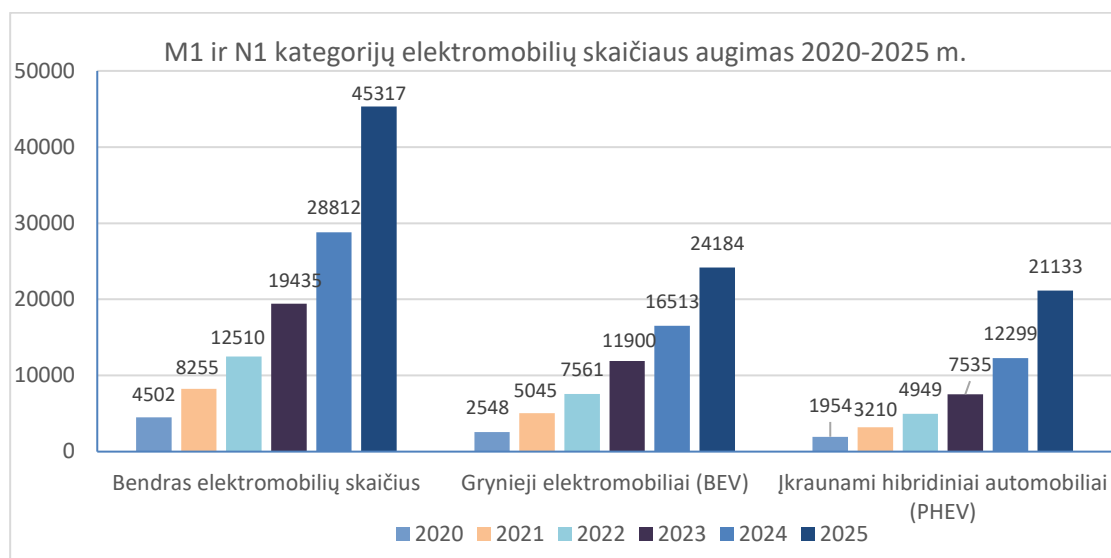
1 pav. Lietuvoje registruotų kelių transporto priemonių skaičiaus kitimas 2020–2025 m.

Alternatyviaisiais degalais varomų kelių transporto priemonių 2025 m. buvo registruota 48 383, tai sudarė 2,38 proc. viso kelių transporto priemonių parko. Lyginant atskiras kelių transporto priemonių kategorijas, lengvųjų ir komercinių transporto priemonių segmente procentinė dalis siekė 2,4 proc., autobusų – 15,7 proc., vilkikų – 0,29 proc. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį, alternatyviaisiais degalais varomų kelių transporto priemonių procentinė dalis padidėjo 7 kartus (2020 m. siekė 0,32 proc.). Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyta pasiekti, kad 2030 m. elektromobiliai ir netaršios transporto priemonės sudarytų ne mažiau kaip 20 proc. lengvųjų transporto priemonių parko.



2 pav. Lietuvoje registruotų alternatyviaisiais degalais varomų kelių transporto priemonių procentinės dalies kitimas 2020–2025 m.

Kelių transporto priemonių parke alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių kategorijoje dominuoja elektrinės transporto priemonės, kurių 2025 m. buvo registruota 46 137, tai sudarė 95,4 proc. alternatyviaisiais degalais varomo kelių transporto priemonių skaičiaus. Be minėtų transporto priemonių taip pat buvo registruota 3 857 elektrinės dviratės (L1 ir L3 kategorijų) transporto priemonės. Didžiausias elektrinių transporto priemonių augimas pastebimas lengvųjų ir komercinių transporto priemonių segmente. Iš viso 2025 m. buvo registruota 45 317 elektromobilių (M1 ir N1 kategorijų), iš kurių 24 184 (53 proc.) buvo gryniesi elektromobiliai ir 21 133 (47 proc.) įkraunami hibridiniai automobiliai. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį elektromobilių skaičius padidėjo 10 kartų (grynųjų elektromobilių – 9,5 karto, įkraunamų hibridinių automobilių – 10,8 karto). Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį elektrinių dviračių transporto priemonių skaičius padidėjo 6 kartais (2020 m. buvo registruota 633 elektrinės dviratės transporto priemonės).



3 pav. M1 ir N1 kategorijų elektromobilių skaičiaus augimas 2020–2025 m.

Autobusų segmente 2025 m. buvo registruoti 802 elektriniai autobusai (iš jų 6 buvo įkraunami hibridiniai autobusai), o iš viso buvo registruota 1 308 alternatyviaisiais degalais varomi autobusai. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį, elektrinių autobusų skaičius padidėjo 83,5 proc., o alternatyviaisiais degalais varomų autobusų skaičius padidėjo beveik 63 proc.

Vilkikų segmente 2025 m. buvo registruota 330 alternatyviaisiais degalais varomų N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių, iš kurių elektra varomų buvo tik 18 vnt., kiti buvo varomi gamtinėmis dujomis / biometanu. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį, alternatyviaisiais degalais varomų vilkikų skaičius šalyje padidėjo daugiau nei 6 kartus (2020 m. buvo registruota 54 vnt.).

Elektrinių transporto priemonių didėjimą lėmė pradėtos taikyti įsigijimo skatinimo finansinės priemonės:

- nuo 2022 m. birželio mėn. pradėtos teikti finansinės išmokos gryniesiems lengviesiems automobiliams (M1 kategorijos) įsigyti fiziniams asmenims iš Modernizavimo fondo lėšų. Iš viso numatyta 35 mln. Eur suma, kuria planuojama paskatinti 10 500 elektromobilių įsigijimą. Už naują elektromobilį skiriama 5 000 Eur kompensacija, už naudotą (iki 4 metų) – 2 500 Eur kompensacija. Priemonė yra tęstinė, t. y. galioja iki 2026 m. pabaigos arba tol, kol užteks lėšų. 2025 m. gruodžio mėn. duomenimis, buvo skirta apie 27,4 mln. Eur subsidijų 2 541 vnt. naujiems ir 5 873 vnt. naudotiems lengviesiems automobiliams įsigyti;

- nuo 2022 m. birželio mėn. pradėtos teikti finansinės išmokos gryniesiems lengviesiems automobiliams (M1 ir N1 kategorijų) įsigyti juridiniams asmenims iš Modernizavimo fondo lėšų. Iš viso numatyta 15 mln. Eur eurų suma, kuria planuojama paskatinti 3 750 elektromobilių įsigijimą. Už naują elektromobilį skiriama 4 tūkst. Eur kompensacija. 2025 m. gruodžio mėn. duomenimis,



buvo skirta apie 14,8 mln. Eur subsidijų 3 694 vnt. naujiems lengviesiems automobiliams įsigyti. 2025 m. gruodžio mėn. priemonė buvo sustabdyta išnaudojus numatytą lėšų sumą;

- nuo 2023 m. rugpjūčio mėn. pradėtos teikti finansinės išmokos gryniesiems lengviesiems automobiliams (M1 ir N1 kategorijų) įsigyti viešajam sektoriui iš Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“ (toliau – RRF) lėšų. 2023 m. numatyta 38 mln. Eur suma, kuria planuota paskatinti 12 250 elektromobilių įsigijimą. Už naują elektromobilį buvo skiriama 5 tūkst. Eur kompensacija, už naudotą (iki 4 metų) – 2,5 tūkst. Eur kompensacija. 2025 m. liepos mėn. duomenimis, buvo skirta 127,5 tūkst. Eur subsidijų 24 naujiems ir 3 naudotiems elektromobiliams įsigyti. Dėl mažo susidomėjimo 2025 m. liepos mėn. lėšų suma sumažinta iki 1,425 mln. Eur, o planuojamų įsigyti elektromobilių skaičius – iki 100. Tačiau kompensacijos dydis padidintas iki 15 tūkst. Eur už kiekvieną įsigytą naują ir iki 7,5 tūkst. Eur už kiekvieną įsigytą naudotą transporto priemonę. 2025 m. gruodžio mėn. duomenimis, po kompensacijų padidinimo skirta 742,5 tūkst. Eur subsidijų 48 naujiems ir 3 naudotiems elektromobiliams įsigyti. Priemonė yra tęstinė, t. y. galioja iki 2026 m. gegužės 5 d. arba tol, kol užteks lėšų;

- alternatyviaisiais degalais varomų sunkiojo transporto priemonių ir tarp miestinių autobusų įsigijimui skatinti 2024 m. suplanuota 20,6 mln. Eur RRF lėšų, kuriomis planuota paskatinti 650 vnt. elektra ir vandeniliu varomų transporto priemonių (M2, M3 ir N2 kategorijų) ir 350 vnt. biodujomis (biometanu) varomų transporto priemonių (M3, N2, N3 kategorijų) įsigijimą. M2 ir N2 kategorijų naujų alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių įsigijimui paskatinti buvo skiriama 12 tūkst. Eur kompensacija, M3 elektra arba vandeniliu varomoms transporto priemonėms – 60 tūkst. Eur, M3 arba N3 klasės transporto priemonėms, varomoms biodujomis, – 50 tūkst. Eur. 2025 m. lėšų suma sumažinta iki 7,85 mln. Eur, o planuojamų įsigyti transporto priemonių skaičius – iki 100 N3 kategorijos transporto priemonių ir iki 50 M3 kategorijos transporto priemonių. Kvietimai teikti paraiškas finansavimui gauti baigėsi 2025 m. pabaigoje. 2025 m. gruodžio mėn. duomenimis, skirtas finansavimas 64 sunkiųjų transporto priemonių (60 N3 kategorijos ir 4 M3 kategorijos), varomų biometanu, įsigijimui ir 10 elektrinių autobusų įsigijimui;

- visai netaršaus viešojo transporto (elektrinių ar vandeniliu varomų autobusų) skatinimui ir susijusios įkrovimo infrastruktūros įsigijimui (42 savivaldybės, 2014–2020 m. nerengusioms Darnaus judumo mieste planų (toliau – DJMP). Iš RRF suplanuotų 84 mln. Eur tikimasi paskatinti 260 autobusų ir reikalingos įkrovimo infrastruktūros įsigijimą. Elektriniams autobusams skiriama suma iki 200 tūkst. Eur, vandeniliu varomiems autobusams – iki 300 tūkst. Eur. Priemonė yra konkursinė. Jau įvyko du konkursai ir buvo skirta 53,9 mln. Eur 248 elektriniams autobusams įsigyti;

- iš 2021–2027 m. investicijų programos lėšų taip pat pradėtos įgyvendinti finansinės skatinimo priemonės – visai netaršaus viešojo transporto priemonėms įsigyti numatyta 160 mln. Eur

lėšų, kuriomis numatyta paskatinti 342 elektra arba vandeniliu varomų transporto priemonių įsigijimą, taip pat viešosios įkrovimo infrastruktūros plėtrai numatyta 26,1 mln. Eur lėšų, kuriomis numatyta paskatinti 2 951 įkrovimo prieigos įrengimą. Priemonės numatytos kaip tęstinės ir bus įgyvendinamos iki finansavimo laikotarpio pabaigos;

- iš Klimato kaitos programos lėšų skirta 11,6 mln. Eur sunkiųjų elektra arba vandeniliu varomų krovinių transporto priemonių N3 kategorijos (vilkikų) įsigijimui paskatinti. Dotacijos suma siekia 50 tūkst. Eur, siektinas rodiklis ~230 transporto priemonių. Priemonė pradėta įgyvendinti 2024 m. spalio mėn. Kvietimai teikti paraiškas finansavimui gauti baigėsi 2025 m. spalio mėn., finansavimas skirtas 6 elektriniams vilkikams įsigyti.

Siekiant išlaikyti finansavimo įsigyjant netaršias transporto priemones tęstinumą 2027 m.–2032 m. ir orientuojantis į socialiai pažeidžiamus transporto naudotojus, 2025 m. pradėta rengti paraiška Socialinio klimato fondo lėšoms, kurioje numatytas finansavimas įsigyjant netaršias lengvasias transporto priemones namų ūkiams (60 mln. Eur), netaršias transporto priemones labai mažoms įmonėms (30 mln. Eur), netaršias užsakomojo transporto (socialinio taksi) priemones savivaldybėms (67 mln. Eur), netaršiams mokykliniams autobusams savivaldybėms (8 mln. Eur) ir netaršias viešojo transporto priemones (64 mln. Eur). Taip pat 2026 m. pradžioje planuojama parengti paraiškas gauti lėšų iš Modernizavimo fondo dėl elektromobilių įsigijimo skatinimo (20 mln. Eur) ir netaršių sunkiųjų transporto priemonių įsigijimo skatinimo (16 mln. Eur) 2027–2030 m. laikotarpiu.

Šalia jau nurodytų finansinių skatinimo priemonių taip pat bendrai yra vykdomos ir kitos elektromobilumo plėtrą skatinančios priemonės:

- komercinę veiklą vykdančioms juridiniams ir fiziniams asmenims, kurie yra pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM) mokėtojai, nuo 2023 m. sausio 1 d. yra sudaryta galimybė atskaityti pirkimo ar importo PVM už įsigyjamus M1 kategorijos elektromobilius, jeigu M1 kategorijos elektromobilio vertė neviršija 50 000 Eur su PVM;

- siekiant verslo sektorių paskatinti pereiti prie mažiau taršaus transporto naudojimo, elektra ar vandeniliu varomas komercinis transportas (N1 kategorijos) nuo 2023 m. liepos mėn. atleistas nuo kelių mokesčio, o nuo 2026 m. jam galios 75 proc. mokesčio lengvata;

- pagal Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymą nuo 2025 m. sausio 1 d., įsigijus lengvuosius automobilius, leidžiamiems atskaitymams galima priskirti automobilio įsigijimo kainos dalį, neviršijančią nustatytų ribojimų, priklausančių nuo išmetamo anglies dioksido (CO<sub>2</sub>) kiekio. Didžiausias automobilio įsigijimo išlaidų dydis, kurį bus galima priskirti leidžiamoms sąnaudoms ir susimąžinti pelno mokestį, kai CO<sub>2</sub> kiekis lygus 0 g/km, leidžiamos sąnaudos – 75 000 Eur;

- sudaryta galimybė elektromobiliams naudotis specialiai pažymėtomis maršrutinio transporto eismo juostomis (A+) Vilniuje ir specialiai pažymėtomis maršrutinio transporto eismo juostomis Klaipėdos mieste;

- taikomos elektromobilio statymo ir įvažiavimo rinkliavų lengvatos Lietuvos miestuose – didmiesčiuose ir kurortuose. Pagal savivaldybių pateiktą informaciją savivaldybėse taikomos skirtingos automobilių statymo ir įvažiavimo lengvatos (<https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/elektromobiliu-naudojima-skatinancios-priemones/>);

- taikomos išimtys miestų mažos taršos zonose, kurios kuriamos pagal susisiekimo ministro patvirtintas Mažos taršos zonų (toliau – MTZ) nustatymo rekomendacijas. Savivaldybių tarybos miestuose, kuriems numatyta nustatyti MTZ, rekomenduoja vadovautis Susisiekimo ministerijos parengtomis MTZ nustatymo rekomendacijomis, kuriose MTZ rekomenduojama nustatyti taip, kad būtų užtikrinamas pakopinis perėjimas prie netaršaus transporto priemonių parko, reguliuojant transporto priemonių patekimą į MTZ remiantis Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registro duomenimis ir (ar) transporto priemonės registracijos liudijime numatytais EURO standartais. 2025 m. pabaigoje MTZ buvo nustačiusi tik Kauno miesto savivaldybė. Šioje zonoje taikoma lengvata gryniesiems elektromobiliams;

- sugriežtinti žaliųjų viešųjų pirkimų reikalavimai (iki 2026 m. 60 proc. visų pirkimų turi sudaryti lengvieji automobiliai iki 50 g CO<sub>2</sub>/km, nuo 2026 m. – 100 proc. nulinės emisijos);

- netaikomas transporto priemonių registravimo mokestis (nuo 2020 m. liepos 1 d. registruojant lengvuosius ir lengvuosius krovininius automobilius (M1 ir N1 kategorijų) taikomas registracijos mokestis priklausomai nuo degalų rūšies bei jų kombinacijų ir kai išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis viršija daugiau nei 130 g/km);

- vykdomos socialinės ir viešinimo kampanijos, skirtos visuomenei informuoti ir šviesti. Susisiekimo ministerija nuolat renka, sistemina ir skelbia savo interneto svetainėje statistinius ir kitus aktualius duomenis bei informaciją apie elektromobilumo ir alternatyviųjų degalų naudojimo plėtrą (atnaujinama ne rečiau kaip kartą per mėnesį); taip pat parengė ir prireikus atnaujinama atsakymus į dažniausiai užduodamus klausimus (DUK) apie elektromobilumą. 2023 ir 2024 m. užsakytos ir atliktos visuomenės nuomonės apklausos elektromobilumo tema, 2023 –2025 m. vykdytos elektromobilumo viešinimo kampanijos „Persėsk į elektromobilį“, kurių tikslas – paskatinti visuomenę / viešąjį sektorių / verslą persėsti į elektromobilius, informuoti apie skiriamas investicijas elektromobilių įsigijimui ir įkrovimo prieigų įrengimui. 2023 m. Susisiekimo ministerija priėmė *European Alternative Fuels Observatory* (EAFO) pateiktą siūlymą ir dalyvavo vartotojų tyrime elektromobilumo tema. 2024 m. Susisiekimo ministerija inicijavo sukurtos informacinio bei mokomojo pobūdžio internetinės platformos BESTEV4ME, kuri skirta praktinei informacijai apie

naujas ir naudotas elektrines transporto priemones, esančias Europos ir Lietuvos rinkoje, skelbti, vertimą į lietuvių kalbą;

- sukurta Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinė sistema (<https://ev.vialietuva.lt/>), kuria siekiama didinti visuomenės ir vartotojų informavimą, elektromobilių naudojimo patrauklumą, sudaryti galimybes paprastai ir greitai naudotis visiems prieinamais vienodais visų operatorių teikiamais statiniais ir dinaminiais duomenimis apie viešąsias elektromobilių prieigas ir įgyvendinti elektromobilių infrastruktūros plėtros suderinamumą visos Europos Sąjungos mastu. Siekiant tikslesnių duomenų surinkimo ir viešinimo bei įgyvendinant ES teisės aktų reikalavimus, sistema nuo 2025 m. pabaigos iš esmės atnaujinama.

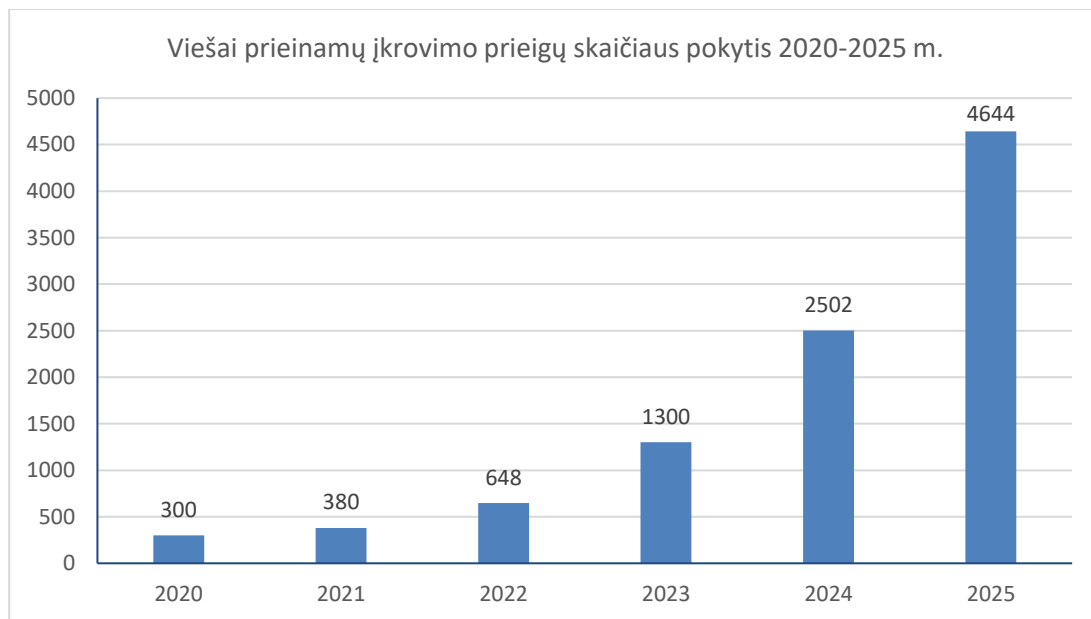
Remiantis 2022 m. atlikta studija „Elektros skirstomojo tinklo ir reguliacinės aplinkos tinkamumo ir pasiruošimo energetikos transformacijai įvertinimas“, prognozuojama, kad Lietuvoje elektra varomų transporto priemonių skaičius iki 2030 m. galėtų sudaryti ne mažiau kaip 262 248 vnt., iš kurių M1 klasės elektromobiliai galėtų sudaryti 210 571 vnt., o N1 klasės elektromobiliai – 44 590 vnt., likusi elektra varomų transporto priemonių dalis tektų kitoms transporto priemonių klasėms. Be to, Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 28 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad nuo 2029 m. sausio 1 d. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemones, turi būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus.

## **2.2. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros vertinimas**

### **2.2.1. Įkrovimo infrastruktūra**

Įkrovimo prieigų bendri tikslai nustatyti Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnyje, kuriame numatyta, kad iki 2030 m. turi būti įrengta 60 000 elektromobilių įkrovimo prieigų, iš kurių 6 000 būtų viešai prieinamos įkrovimo prieigos. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinės sistemos duomenimis, 2025 m. buvo registruota 4 644 viešai prieinamos įkrovimo prieigos, iš kurių 2 414 (52 proc.) buvo didelės galios (iš jų 1 078 ne mažesnės kaip 150 kW galios) ir 2 231 (48 proc.) įprastos galios. Įkrovimo paslaugas teikė 47 operatoriai. Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį, viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius padidėjo daugiau nei 15 kartų. Suminė viešai prieinamų įkrovimo prieigų galia 2025 m. siekė 342 137 kW. Atsižvelgiant į Reglamento 3 straipsnio 1 dalies reikalavimus ir įvertinus prognozuojamą lengvųjų elektrinių transporto priemonių skaičių 2030 m. ir būsimą sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą pagal Reglamento 4 straipsnio reikalavimus, viešai prieinamų įkrovimo prieigų galios poreikis 2030 m. sieks ne mažiau kaip 372 165 kW. Šiuo metu neturima duomenų apie viešai prieinamų įkrovimo prieigų, skirtų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms, skaičių, todėl atliekami Viešai prieinamų įkrovimo

prieigų informacinės sistemos pakeitimai, leisiantys įkrovimo prieigų operatoriams teikti šiuos duomenis.



4 pav. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičiaus pokytis 2020–2025 m.

Viešai prieinamų įkrovimo prieigų infrastruktūros plėtrai skatinti 2023 m. skirta 72,5 mln. Eur RRF lėšų, kuriomis numatyta paskatinti įrengti 5 540 vnt. įkrovimo prieigų, iš jų 300 vnt. – labai didelės galios, skirtų autobusams ir krovininiam transportui. Įkrovimo infrastruktūros plėtra skirstoma į keturias dalis: įrengiama privačia iniciatyva (12 mln. Eur), šalia TEN-T priklausančių magistralinių ir krašto kelių (12 mln. Eur), 42 savivaldybėse (be DJMP) įkrovimo infrastruktūros plėtos planuose nustatytose vietose (36,0 mln. Eur), sunkiajam transportui (12,5 mln. Eur), šalia TEN-T tinklui priklausančių magistralinių ir krašto kelių, miestų mazguose ir saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse. Pirmieji kvietimai teikti paraiškas paskelbti 2023 m. rudenį, kvietimas sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrai paskelbtas 2024 m. rudenį. Finansinės paramos dotacijos suma svyruoja nuo 20 iki 60 proc. nustatytų fiksuotųjų įkainių ir priklauso nuo įkrovimo prieigos galios, regiono ir įmonės dydžio. 2024 m. gruodžio mėn. duomenimis, buvo gautos 182 paraiškos skirti subsidijas apytiksliai 800 vnt. įkrovimo prieigų už apytiksliai 8,5 mln. Eur. Dėl gauto mažesnio paraiškų skaičiaus nei planuota, 2025 m. lėšų suma sumažinta iki 20,24 mln. Eur, o planuojamų įrengti įkrovimo prieigų skaičius – iki 2 000 vnt., iš jų 50 vnt. – labai didelės galios, skirtų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms. Atitinkamai sumažintos sumos įkrovimo infrastruktūros įrangimui: privačia iniciatyva – iki 7,24 mln. Eur, šalia TEN-T priklausančių magistralinių ir krašto kelių – iki 3,9 mln. Eur, savivaldybėse (be DJMP) įkrovimo infrastruktūros plėtos planuose nustatytose vietose – iki 1,7 mln. Eur, sunkiajam transportui šalia TEN-T tinklui priklausančių magistralinių ir krašto kelių, miestų mazguose ir saugiose ir apsaugotose stovėjimo

aikštelėse – iki 1,4 mln. Eur ir skirta 6 mln. Eur įrangimui privačia iniciatyva 18 savivaldybių. Priemonės buvo tęstinės, t. y. iki 2026 m. kovo vidurio arba tol, kol užteks lėšų. 2025 m. pabaigos duomenimis, viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtros skatinimui patvirtinta ir vertinama paraiškų už 7,928 mln. Eur 808 įkrovimo prieigoms įrengti. Finansavimo sutartys pasirašytos dėl 707 prieigų įrengimo, už 9 prieigų įrengimą sumokėta 24,4 tūkst. Eur. Pagal 2024 m. paskelbtą kvietimą dėl viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros skatinimo sunkiajam elektriniam transportui, patvirtinta paraiškų ir pasirašyta finansavimo sutarčių dėl 8 prieigų įrengimo už 144,5 tūkst. Eur. Pagal 2025 m. paskelbtą kvietimą dėl viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros plėtros skatinimo savivaldybėse, parengusiose DJMP, patvirtinta ir vertinama paraiškų už 1,045 mln. Eur 59 įkrovimo prieigoms įrengti, pasirašytos finansavimo sutartys dėl 16 prieigų įrengimo. Paminėtina, kad ši parama skiriama ne tik nacionaliniams tikslams, bet ir Reglamento reikalavimams įgyvendinti.

Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatyme yra įtvirtinta 50 proc. viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų prijungimo kainos kompensacija, gerokai sumažinanti pradines investuojančių į viešąją įkrovimo infrastruktūrą sąnaudas. Po šios nuostatos įsigaliojimo 2022 m. sausio 1 d. vertinama, kad pasinaudojus tokia galimybe galėjo būti įrengta apie 1 100 viešai prieinamų įkrovimo prieigų.

Privačioms įkrovimo prieigoms įrengti skirta daugiau kaip 44 mln. RRF lėšų. Daugiau informacijos apie minėtą finansavimo priemonę pateikta 5 skyriuje. Gautų paraiškų duomenimis, 2023 m. iš viso buvo įrengta 2 311 privačių įkrovimo prieigų. Tikslesnių duomenų, kiek iš viso įrengta privačių įkrovimo prieigų, šiuo metu neturima.

Siekiant išlaikyti finansavimą įkrovimo infrastruktūros vystymui 2027–2032 m. ir orientuojantis į socialiai pažeidžiamus transporto naudotojus, 2025 m. pradėta rengti paraiška Socialinio klimato fondo lėšoms, kurioje numatytas finansavimas privačių ir viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrai (~30 mln. Eur). Taip pat 2026 m. pradžioje planuojama parengti paraiškas gauti lėšų iš Modernizavimo fondo dėl įkrovimo infrastruktūros galios dedamosios kompensavimo ir įkrovimo infrastruktūros sunkiajam transportui tolesnio vystymo (20 mln. Eur) 2027–2030 m. laikotarpiu.

### **2.2.2. Vandenilio pildymo infrastruktūra**

2025 m. šalyje nebuvo įrengta viešai prieinamų vandenilio pildymo stotelių ir buvo registruoti 3 lengvieji (M1 kategorijos) vandeniliu varomi automobiliai. Vandenilio plėtros Lietuvoje 2024–2050 m. gairėse numatyta, kad iki 2030 m. Lietuvoje būtų įrengta ne mažiau kaip 10 vandenilio pildymo stotelių, vėliau nuosekliai plečiant jų tinklą pagal ES reikalavimus ir vietinės rinkos poreikius. Vandenilio pildymo infrastruktūros plėtros ir vandeniliu varomų kelių transporto

priemonių Lietuvoje skatinimo gairėse numatyta, kad plėtojant vandenilio pildymo infrastruktūrą, siekiant paskatinti vandeniliu varomas transporto priemones važinėti Lietuvos teritorijoje ir sudaryti tokias galimybes, iki 2026 m. numatoma įrengti ne mažiau kaip 4 viešai prieinamus vandenilio pildymo punktus. Tačiau pirmąjį šalyje viešai prieinamą vandenilio pildymo punktą planuojama įrengti 2026 m. pirmąjį pusmetį Klaipėdos mieste, o antrasis planuojamas 2027 m. Vilniuje. Pagal 2023 m. ir 2024 m. organizuotus konkursus iš RRF lėšų, pasirašytos finansavimo sutartys dėl 2 vandenilio pildymo stotelių įrengimo, tačiau dėl vienos stotelės įrengimo 2025 m. pradėta sutarties nutraukimo procedūra.

### **2.2.3. Suskystinto metano pildymo infrastruktūra**

UAB „SG dujos“ duomenimis, 2025 m. buvo įrengti du viešai prieinami suskystintų gamtinių dujų pildymo punktai. Iki 2030 m. iš viso planuojama įrengti 7 suskystinto metano pildymo punktus. Alternatyviųjų degalų įstatymo redakcijos, galiojusios iki 2025 m. sausio 31 d., 27 straipsnyje buvo numatyta, kad iki 2025 m. gruodžio 31 d. būtų įrengta ne mažiau kaip 2, o iki 2030 m. gruodžio 31 d. – ne mažiau kaip 3 suskystintų gamtinių dujų punktai, o atstumas tarp suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų turėtų būti ne didesnis kaip 200 km. 2025 m. vasario 1 d. įsigaliojusiame Alternatyviųjų degalų įstatymo 27 straipsnyje ši nuostata buvo suvienodinta su Reglamento 8 straipsnio (kelių transporto priemonėms skirta suskystinto metano infrastruktūra) nuostatomis. 2025 m. buvo registruotos 47 transporto priemonės, varomos suskystintu metanu, konkrečiai – suskystintomis gamtinėmis dujomis, iš jų 22 buvo vilkikai (N3 kategorijos). Pažymėtina, kad nuo 2021 m. lapkričio 1 d. pradėtos registruoti suslėgtomis gamtinėmis dujomis ir suskystintomis gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės, iki tol tokios transporto priemonės buvo registruojamos kaip gamtinėmis dujomis varomos, todėl tikslaus suskystintomis gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių skaičiaus neturima. 2023 m. rugsėjo mėn. – 2024 m. rugsėjo mėn. buvo teikta finansinė parama biometano pildymo punktam įrengti iš RRF lėšų, tačiau nesulaukė rinkos susidomėjimo ir nebuvo pratęsta.

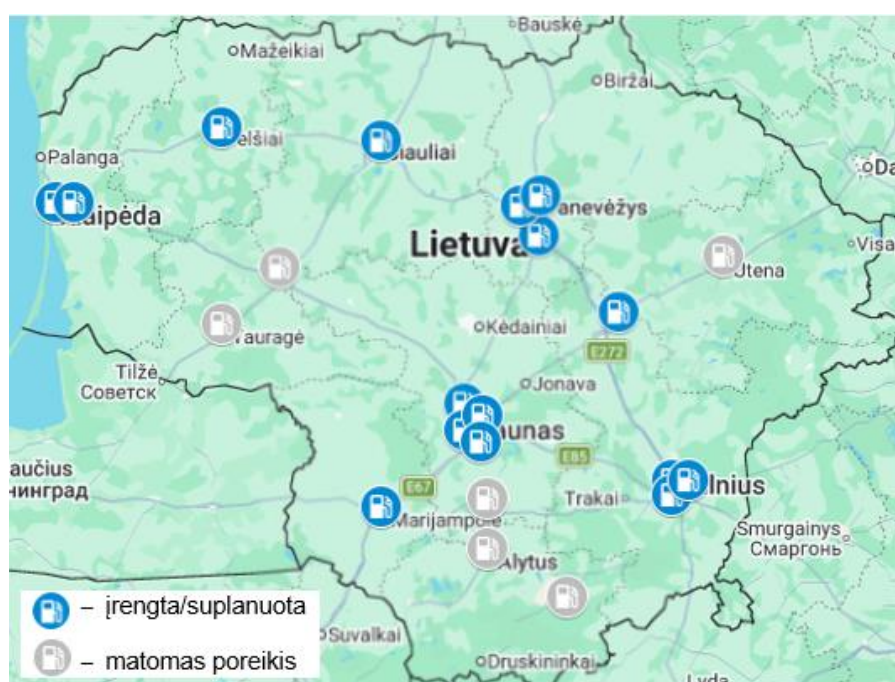
### **2.2.4. Suslėgtų gamtinių dujų / suslėgto biometano pildymo infrastruktūra**

Reglamento įžanginėje dalyje pažymima, kad suslėgtomis gamtinėmis dujomis (toliau – SGD) varomoms transporto priemonėms reikalingos pildymo infrastruktūros tinklas jau yra pakankamas visoje ES, o šios transporto priemonės bus laipsniškai pakeistos netaršiomis galios pavaromis, todėl būtina vykdyti tik ribotą tikslinę suskystinto metano infrastruktūros plėtrą. Nors Reglamentas nenumato konkrečių SGD ar suslėgto biometano (toliau – bio-SGD) pildymo infrastruktūros plėtros tikslų, tačiau Lietuvoje šie tikslai numatyti nacionaliniu lygiu. 2025 m. gruodžio 10 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 895 patvirtintame Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane numatyta plėtoti



alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio, biometano) įkrovimo ir pildymo infrastruktūrą ir užtikrinti, kad iki 2028 m. pabaigos šalyje bus mažiausiai įrengta 10 viešai prieinamų SGD/bio-SGD pildymo punktų. Alternatyviųjų degalų įstatyme numatytas dar ambicingesnis tikslas – iki 2030 m. pabaigos šalyje turėtų būti įrengta ne mažiau kaip 30 viešai prieinamų SGD/bio-SGD punktų, o atstumas tarp jų turėtų būti ne didesnis kaip 100 km.

Remiantis interneto svetainės Eurogas duomenimis (<https://www.eurogas.org/resources/stations-map/>), Lietuvoje šiuo metu veikia 8 viešai prieinami SGD/bio-SGD pildymo punktai, tačiau remiantis Lietuvos atsinaujinančių išteklių konfederacijos ir AB „SG dujos“ turima informacija, šalyje iš viso yra įrengta / suplanuota įrengti 27 SGD/bio-SGD pildymo punktai, iš kurių bent 18 yra viešai prieinami.



5 pav. Esama / suplanuota SGD/biometano pildymo infrastruktūra ir matomas poreikis tolesnei plėtrai.

5 pav. matyti, kad viešai prieinama SGD/bio-SGD pildymo infrastruktūra yra vystoma didžiuosiuose šalies miestuose: Vilniuje (3), Kaune (4), Klaipėdoje (2), Šiauliuose (1), Panevėžyje (3), Marijampolėje (1), Telšiuose (1). Siekiant užtikrinti TEN-T kelių tinklo, kuriame yra didžiausias sunkiųjų transporto priemonių eismo intensyvumas, aprėptį išlaikant Alternatyviųjų degalų įstatyme nustatytą ne mažesnę kaip 100 km atstumą tarp pildymo punktų, šie pirmiausia turėtų būti įrengti kituose didžiuosiuose miestuose: Alytuje, Tauragėje, Utenoje, taip pat A1 kelyje tarp Kauno ir Klaipėdos, A4 kelyje ties Varėna, A16 kelyje ties Birštonu ir Prienais.

2025 m. šalyje buvo registruotos 904 SGD/bio-SGD varomos transporto priemonės, iš kurių 315 buvo lengvieji automobiliai (M1 ir N1 kategorijos), 344 autobusai (M2 ir M3 kategorijos) ir 245



vilkikai (N2 ir N3 kategorijos). Lyginant 2020 m. ir 2025 m. laikotarpį, SGD/bio-SGD varomų transporto priemonių skaičius padidėjo daugiau nei 2 kartus – 2020 m. jų buvo registruota 394, iš kurių 75 buvo lengvieji automobiliai (padidėjo 4 kartus), 287 autobusai (padidėjo 20 proc.) ir 32 vilkikai (padidėjo daugiau nei 7 kartus). Siekiant išnaudoti vietinius biometano gamybos pajėgumus, kurie, remiantis Nacionaline energetikos nepriklausomybės strategija, 2030 m. turėtų pasiekti 1,4 TWh, SGD/bio-SGD varomų sunkiųjų transporto priemonių skaičius iki 2030 m. turėtų padidėti bent 5 kartus – iki 3200.

Siekiant didinti SGD/bio-SGD varomų transporto priemonių skaičių šalyje, taikomos / planuojamos šios reguliacinės priemonės:

- nuo 2026 m. sausio 1 d. įsigaliojo griežtesni reikalavimai viešiesiems pirkimams, kurie numato, kad visi įsigijami autobusai (M2 ir M3 kategorijų) turi būti netaršūs (varomi alternatyviais degalais), o vilkikų segmente (N2 ir N3 kategorijų) netaršios transporto priemonės turi sudaryti ne mažiau 16 proc. įsigijimų;

- nuo 2027 m. planuojama įdiegti kelių rinkliavos informacinę sistemą (e-tolling), kuri pakeis kelių naudotojo mokestį. Parengtame Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikos projekte siūloma 40 proc. nuolaida biometanu varomoms transporto priemonėms už naudojimąsi mokamais keliais;

- nuo 2029 m. sausio 1 d. įsigalios Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostata, kad viešojo keleivių vežimo keliais transporto priemonės, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemonės, turės naudoti tik alternatyviuosius degalus.

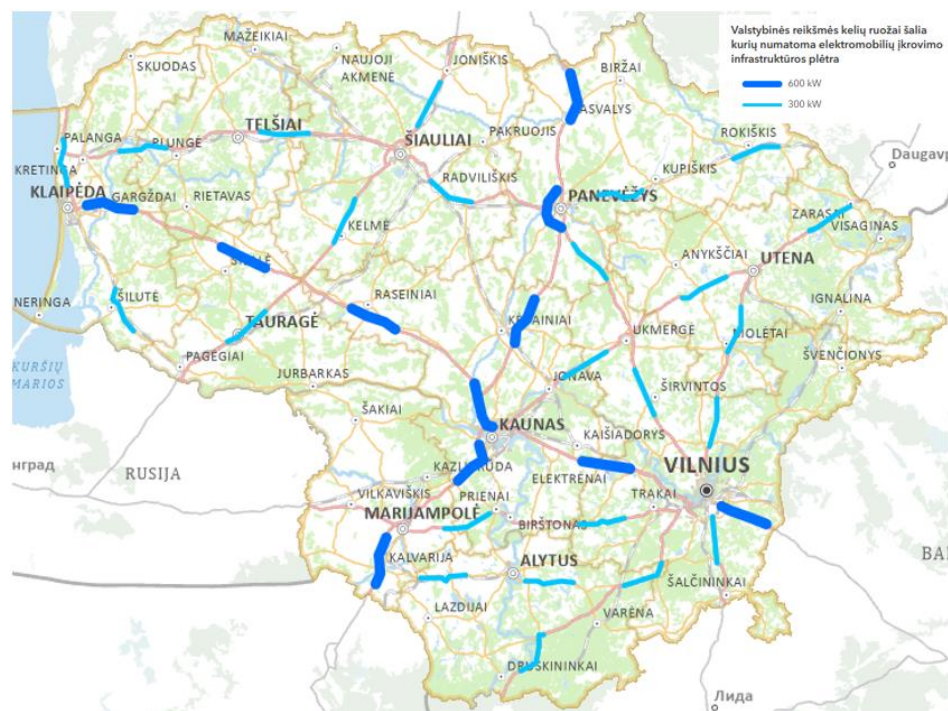
Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane taip pat numatyta iki 2028 m. pabaigos padidinti pirmą kartą registruojamų transporto priemonių, varomų alternatyviaisiais degalais, dalį nuo 10 iki 25 proc.

Taip pat nuo 2024 m. iki 2025 m. pabaigos RRF lėšomis teikta finansinė parama įsigyjant netaršias sunkiąsias transporto priemones, tarp jų ir varomas bio-SGD (platesnė informaciją apie finansinę priemonę pateikiama 2.1 poskyryje). Per šį laikotarpį finansavimas skirtas 60 N3 kategorijos vilkikų ir 4 M3 kategorijos autobusams įsigyti. Siekiant užtikrinti finansavimo priemonių įsigyjant bio-SGD varomas transporto priemones tęstinumą, šiuo metu yra pateiktas pasiūlymas dėl Klimato kaitos programos lėšų (11,3 mln. Eur) panaudojimo įtraukiant netaršių (bio-SGD varomų) transporto priemonių įsigijimą 2026–2030 m. laikotarpiu. Pažymėtina, kad esmine kliūtimi, pasinaudojant finansine parama įsigyti bio-SGD varomas transporto priemones, išlieka Europos Komisijos nustatyta *de minimis* sąlyga, pagal kurią bendra vienai įmonei suteiktos pagalbos suma kiekvienoje valstybėje narėje negali viršyti 300 000 Eur per 3 metų laikotarpį.

**3. Nacionaliniai tikslai ir uždaviniai pagal 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriuose išdėstyti privalomi nacionaliniai tikslai**

**3.1. Su lengvųjų elektrinių transporto priemonių ir sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai**

Siekiant palengvinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtros planavimą šalyje, taip pat įgyvendinant Reglamento reikalavimus, buvo sukurtas elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros iki 2030 m. Lietuvoje žemėlapis (<https://lakd.maps.arcgis.com/apps/instant/basic/index.html?appid=3d861bf9b9e84e83ada38ec2ac3c82d8>) (toliau – žemėlapis), kuris skirtas esamiems ir potencialiems elektromobilių naudotojams, viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriams, savivaldybėms ir viešajam sektoriui, kad būtų galima sekti ir koordinuoti esamos įkrovimo infrastruktūros, jos plėtros planavimo ir vystymo eigą. Be to, žemėlapyje yra nustatyti ruožai, kuriuose turėtų būti diegiama viešoji įkrovimo infrastruktūra pagal Reglamento 3 ir 4 straipsnių reikalavimus. Žemėlapi sudaro du sluoksniai, kurių vienas skirtas lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrai, kitas – sunkiųjų elektrinių transporto priemonių. Žemėlapyje TEN-T tinklui priklausantys keliai suskirstyti į 20 km ruožus, išlaikant tarp jų Reglamento 3 ir 4 straipsniuose numatytus atstumus. Šiuose ruožuose pirmenybė skiriama viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros plėtrai vykdant Reglamento 3 ir 4 straipsnių reikalavimus.

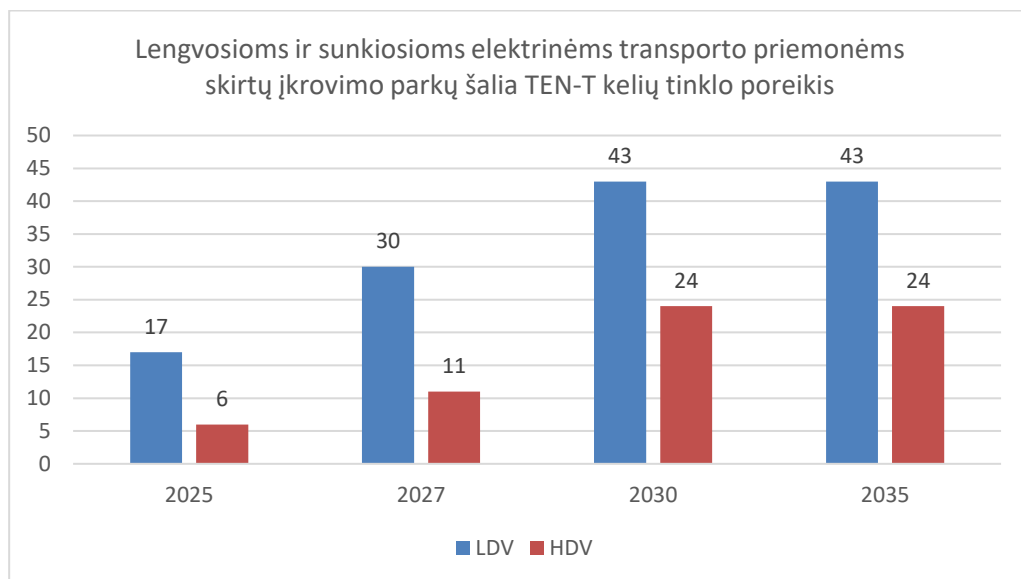


6 pav. TEN-T kelių tinklo ruožai, skirti lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros plėtrai.

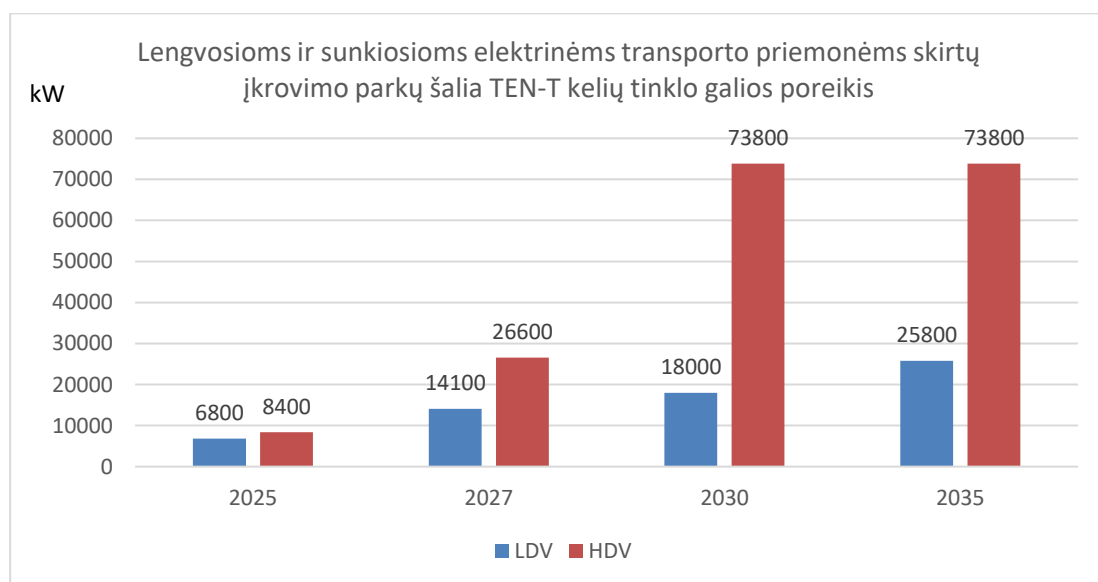


7 pav. TEN-T kelių tinklo ruožai, skirti sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros plėtrai.

Remiantis žemėlapiu buvo nustatytas lengvosios elektrinės ir sunkiosios elektrinės transporto priemonės skirtų įkrovimo parkų poreikis įvertinant Reglamento 3 ir 4 straipsnių išimtis, susijusias su vidutiniu metiniu paros eismo intensyvumu (toliau – VMPEI). Identifikuojant poreikius buvo remtasi 2023 m. VMPEI duomenimis. Nustatyta, kad įgyvendinant Reglamento 3 straipsnio reikalavimus iki 2025 m. pabaigos šalyje šalia TEN-T pagrindinio kelių tinklo turėtų būti įrengta ne mažiau kaip 17 įkrovimo parkų, skirtų lengvosios elektrinės transporto priemonės, kurių bendra atiduodamoji galia turėtų siekti ne mažiau kaip 6 800 kW. 2027 m. pabaigoje, atsiradus reikalavimams įkrovimo parkus įrengti šalia TEN-T visuotinio kelių tinklo, įkrovimo parkų skaičius turėtų padidėti iki 30 vnt., o bendra atiduodamoji galia atitinkamai turėtų didėti iki 14 100 kW. 2030 m. pabaigoje, įvertinus visą TEN-T visuotinio kelių tinklo padengimą, įkrovimo parkų skaičius turėtų siekti 43, o bendra atiduodamoji galia – 18 000 kW. Darytina prielaida, kad 2035 m. įkrovimo parkų skaičius gali likti toks pats, tačiau šalia TEN-T pagrindinio kelių tinklo esamų parkų galia turėtų didėti iki ne mažiau kaip 600 kW, tad bendra įkrovimo parkų galia siektų 25 800 kW. Vertinant tai, kad įkrovimo parkuose turėtų būti įrengtas atitinkamas ne mažesnės kaip 150 kW įkrovimo prieigų skaičius, ir darant prielaidą, kad likusių įkrovimo prieigų galia bus ne mažesnė kaip 100 kW, įkrovimo prieigų skaičius 2025 m. sieks 51 vnt., 2027 m. – 117 vnt., 2030 m. – 150 vnt. ir 2035 m. – 228 vnt.



8 pav. Lengvosioms (LDV) ir sunkiosioms (HDV) elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų šalia TEN-T kelių tinklo Lietuvoje poreikis.

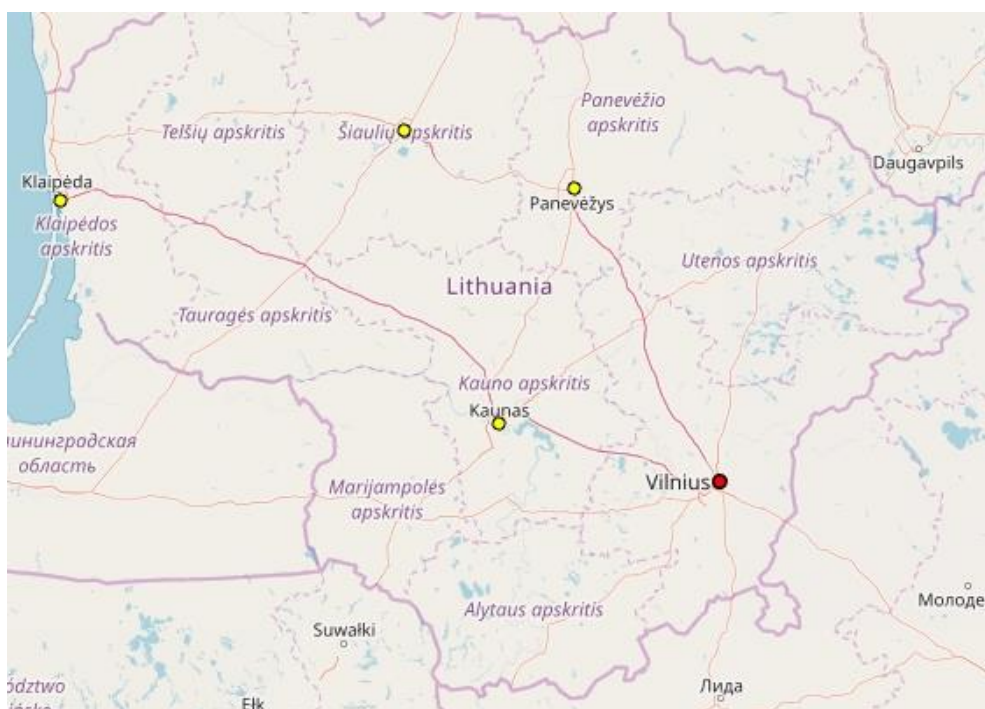


9 pav. Lengvosioms (LDV) ir sunkiosioms (HDV) elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų šalia TEN-T kelių tinklo Lietuvoje galios poreikis.

Įgyvendinant Reglamento 4 straipsnio reikalavimus, 2025 m. pabaigoje šalia TEN-T pagrindinio ir visuotinio kelių tinklo iš viso turėtų būti įrengti 6 įkrovimo parkai, skirti sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms, kurių bendra atiduodamoji galia siektų ne mažiau kaip 8 400 kW. 2027 m. pabaigoje įkrovimo parkų skaičius turėtų padidėti iki 11, o bendra atiduodamoji galia turėtų siekti 26 600 kW. 2030 m. pabaigoje įkrovimo parkų skaičius turėtų padidėti iki 24, o atiduodamoji galia turėtų siekti ne mažiau kaip 73 800 kW. Planuojama, kad 2035 m. įkrovimo parkų skaičius išliks nepakitęs, darant prielaidą, kad TEN-T kelių tinkle bus užtikrinta pakankama įkrovimo infrastruktūra. Vertinant tai, kad įkrovimo parkuose turės būti įrengiamas atitinkamas ne mažesnės



kaip 350 kW galios įkrovimo prieigų skaičius, ir darant prielaidą, kad likusių įkrovimo prieigų galia bus ne mažesnė kaip 150 kW, įkrovimo prieigų skaičius 2025 m. sieks 48 vnt., 2027 m. – 152 vnt., 2030 m. – 436 vnt. Vertinant sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros plėtrą saugiose ir apsaugotose aikštelėse planuojama, kad iki 2030 m. pabaigos šalyje bus iš viso įrengtos 3 tokios aikštelės. 2024 m. buvo įrengta pirmoji aikštelė A5 kelyje ties Marijampole. Likusias dvi aikšteles planuojama įrengti A5 kelyje ties valstybės siena su Lenkijos Respublika ir A8 kelyje tarp Kauno ir Panevėžio. Iki 2027 m. pabaigos įrengtose aikštelėse turės būti įrengtas bent 1 įkrovimo parkas su ne mažiau kaip dviem įkrovimo stotelėmis, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 100 kW. Iki 2030 m. pabaigos visose trijose aikštelėse turės būti įrengta bent po vieną parką su ne mažiau kaip keturiomis įkrovimo stotelėmis, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 100 kW.



10 pav. Lietuvos miestai, priskiriami miestų transporto mazgams pagal 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 II priedą.

Vertinant sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros plėtrą miestų transporto mazguose ir atsižvelgiant į tai, kad 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 (toliau – Transeuropinio transporto tinklo reglamentas) II priede miestų transporto mazgams priskiriami 5 didieji šalies miestai – Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Panevėžys ir Šiauliai – iki

2025 m. pabaigos kiekviename iš jų turėtų būti įrengta ne mažiau kaip 6 įkrovimo prieigos su ne mažesne kaip 150 kW galia. Iki 2025 m. pabaigos iš viso turėtų būti įrengta 30 įkrovimo prieigų, o iki 2030 m. pabaigos šis skaičius turi padidėti du kartus – iki 60 įkrovimo prieigų.

### **3.2. Su kelių transporto priemonėms skirta vandenilio pildymo infrastruktūra susiję tikslai**

Įgyvendinant Reglamento 6 straipsnio reikalavimus, iki 2030 m. pabaigos šalyje turėtų būti įrengta nuo 5 iki 8 viešai prieinamų vandenilio pildymo stotelių. Darant prielaidą, kad vandenilio stotelės bus įrengiamos miestų transporto mazguose, ne didesniu kaip 10 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio, o pildymo stotelės pajėgumas sieks ne mažiau kaip 1 000 kg per parą ir joje bus bent 700 bar dozatorius, šiuo atveju, įgyvendinant Reglamento 6 straipsnio reikalavimus, šalyje reikėtų įrengti bent 4 pildymo stoteles miestų transporto mazguose, besiribojančiuose su TEN-T pagrindiniu kelių tinklu (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Panevėžys) ir vieną pildymo stotelę Šiauliuose, kuriai nebūtų taikomi minimalūs pildymo pajėgumo ir 700 bar dozatoriaus reikalavimai, nustatyti Reglamento 6 straipsnio 1 dalyje. Jeigu miestų transporto mazguose (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Panevėžyje) įrengtos pildymo stotelės neatitiktų prieš tai minėtų atstumų, pildymo pajėgumo ir nurodyto slėgio dozatoriaus reikalavimų, papildomai šalia TEN-T pagrindinio kelių tinklo reikėtų įrengti nuo 1 iki 3 pildymo stotelių. 2035 m. kiekviename miestų transporto mazge galėtų būti įrengta bent po 2 vandenilio pildymo stoteles (iš viso 10 vnt.). Pažymėtina, kad įgyvendinant „Interreg“ Baltijos jūros regiono projektą „HyTruck“ atlikta vandenilio infrastruktūros plėtros Kauno ir Panevėžio miestų transporto mazguose analizė, identifikuojant tinkamiausias pildymo stotelių įrengimo vietas. Šie miestų transporto mazgai pasirinkti, nes juose, skirtingai nei Vilniuje ir Klaipėdoje, neplanuojama artimiausiu metu įrengti vandenilio pildymo stotelių. Be to, abu miestų transporto mazgai ribojasi su TEN-T pagrindiniu kelių tinklu ir yra svarbūs tarptautinės logistikos mazgai. Vertinant vietų tinkamumą buvo vertinti šie kriterijai: prieinama laisvoji elektros galia, esama degalų pildymo infrastruktūra (degalinės), potencialūs vartotojai ir galimų vartotojų diversifikavimas orientuojantis į daugiaryšį transportą.

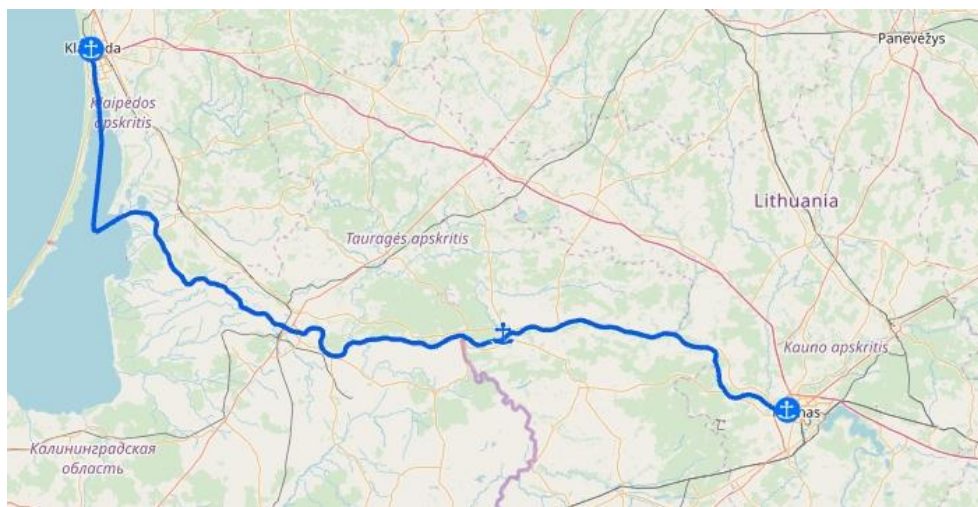
### **3.3. Su kelių transporto priemonėms skirta suskystinto metano pildymo infrastruktūra susiję tikslai**

Reglamento preambulėje pažymima, kad 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo buvo rekomenduota suskystinto metano pildymo punktus įrengti kas 400 km palei TEN-T pagrindinį tinklą. Valstybės narės turėtų pasiekti tą tikslą ne vėliau kaip 2025 m., o vėliau pareiga taikyti tikslą nebeturėtų būti taikoma. Įgyvendinant Reglamento 8 straipsnio nuostatas, šalyje užtektų įrengti vieną suskystinto metano pildymo punktą Vidurio Lietuvoje. UAB „SG dujos“ duomenimis, toks pildymo

punktas šiuo metu įrengtas netoli Kauno, šalia TEN-T pagrindinio kelių tinklo (Pirklių g. 6, Žemaitkiemis, Kauno r. sav.). 2024 m. taip pat pradėjo veikti suskystinto metano (suskystintų gamtinių dujų) pildymo punktas netoli Klaipėdos, šalia TEN-T pagrindinio kelių tinklo (Dvaro g. 1, Gobergiškės k., Klaipėdos r.). Iki 2030 m. planuojama plėsti šių pildymo punktų tinklą šalyje ir įrengti ne mažiau kaip 7, todėl prioritetas galėtų būti miestų transporto mazgai, besikertantys su TEN-T pagrindiniu kelių tinklu (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Panevėžys).

### **3.4. Su elektros tiekimu nuo kranto ir suskystinto metano tiekimu jūrų ir vidaus vandenų uostuose susiję tikslai**

Remiantis Transeuropinio transporto tinklo reglamento II priedu, tik Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra priskiriamas TEN-T pagrindiniam tinklui, TEN-T visuotiniam tinklui priskiriamų jūrų uostų šalyje nėra.



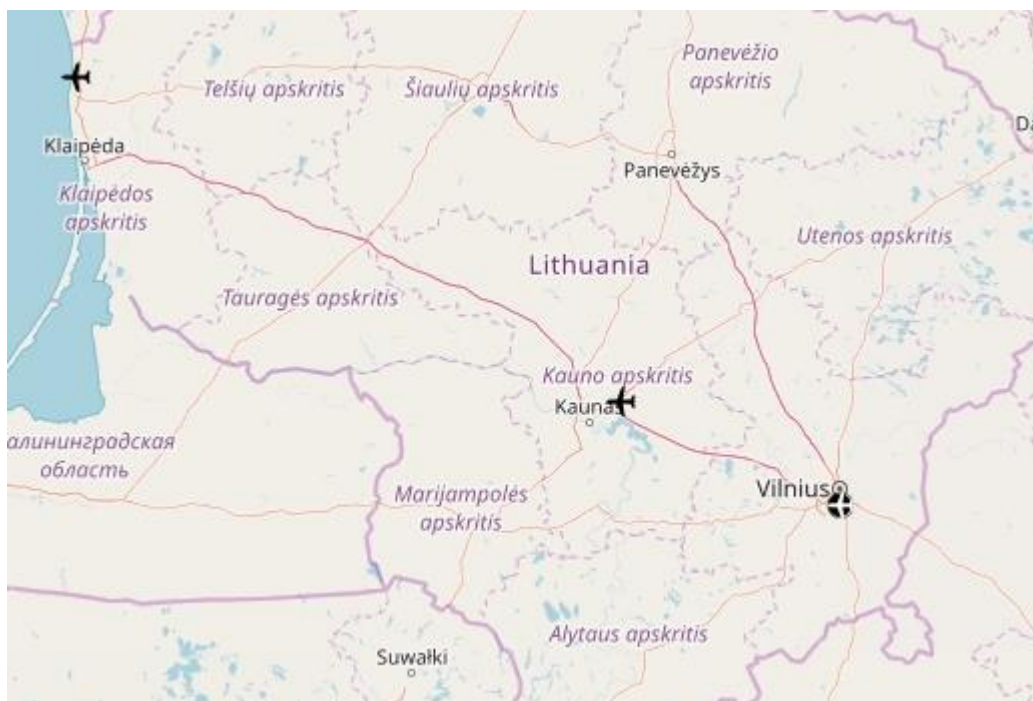
11 pav. TEN-T tinklui priklausantys jūrų ir vidaus vandenų Lietuvos uostai.

Įgyvendinant Reglamento 9 straipsnio reikalavimus, Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste iki 2030 m. planuojama įrengti 4 elektros energijos tiekimu nuo kranto įrenginius, skirtus kruiziniais laivams, ir 7 elektros energijos tiekimu nuo kranto įrenginius, skirtus konteinervežiams ir greitaeigiams keleiviniams laivams. Įgyvendinant Reglamento 11 straipsnio reikalavimus, šiuo metu uoste įrengtas vienas suskystinto metano pildymo punktas, tačiau šią infrastruktūrą planuojama plėsti ir 2026 m. įrengti iš viso 4 pildymo punktus, o 2030 m. – iš viso 14 suskystinto metano pildymo punktų.

Pagrindiniam TEN-T tinklui priskiriamas vienas šalies vidaus vandenų uostas – Kauno vidaus vandenų uostas. Įgyvendinant Reglamento 10 straipsnio reikalavimus, jame iki 2025 m. pabaigos turi būti įrengtas vienas elektros energijos tiekimu nuo kranto įrenginys. Taip pat šalyje yra vienas vidaus vandenų uostas – Jurbarko uostas, priskirtas TEN-T visuotiniam tinklui. Jame iki 2029 m. turėtų būti įrengta elektros energijos tiekimu nuo kranto infrastruktūra.

### 3.5. Su elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams susiję tikslai

Vadovaujantis Transeuropinio transporto tinklo reglamento II priedu, TEN-T pagrindiniam tinklui priskiriamas vienas šalies oro uostas – Vilniaus oro uostas. Be to, tai vienintelis šalies uostas, kuriame įrengtos kontaktinės orlaivių stovėjimo aikštelės, kurių 2025 m. buvo įrengta 7. Įgyvendinant Reglamento 12 straipsnio reikalavimus, Vilniaus oro uoste 2025 m. pabaigoje visose kontaktinėse aikštelėse buvo užtikrintas elektros tiekimas stovintiems orlaiviams. Taip pat oro uoste buvo 27 elektros tiekimo įrenginiai, skirti elektros energijai nutolusiose stovėjimo aikštelėse stovintiems orlaiviams tiekti. Šių įrenginių sumažėjimą lyginant su 2024 m. lėmė oro uosto aikštelių atnaujinimo darbai ir jose esančių senų įrenginių utilizavimas. Iki 2030 m. elektros tiekimo įrenginių skaičių planuojama padidinti iki 47 įrenginių.



12 pav. TEN-T tinklui priklausantys Lietuvos oro uostai.

Oro uostas	Aikštelių tipas	Įrenginių skaičius			
		2023 m.	2024 m.	2025 m.	2030 m.
Vilniaus	Kontaktinės	5	5	7	7
	Nutolusios	39	38	27	47
Kauno	Nutolusios	8	15	15	39
Palangos	Nutolusios	4	4	4	12

1 lentelė. Įrengtų ir planuojamų įrengti elektros tiekimo įrenginių stovintiems orlaiviams Lietuvos oro uostuose skaičiaus kitimas 2023–2030 m.



Kauno ir Palangos oro uostai yra priskiriami TEN-T visuotiniam tinklui. Kauno oro uoste iki 2025 m. pabaigos buvo įrengta 15 elektros tiekimo įrenginių. Iki 2030 m. elektros tiekimo įrenginių skaičių numatyta padidinti iki 39 vnt. Palangos oro uoste 2025 m. pabaigoje buvo įrengti 4 elektros tiekimo įrenginiai, o iki 2030 m. įrenginių skaičių planuojama padidinti iki 12. Be to, pažymėtina, kad Palangos oro uostui galės būti taikoma Reglamento 12 straipsnio 2 dalies išimtis, t. y. minėtas oro uostas galės būti atleistas nuo prievolės tiekti elektros energiją, nes metinis komercinių skrydžių skaičius yra mažesnis nei 10 000.

Pažymėtina, kad vykdant Reglamento 12 straipsnio 4 dalies nuostatas nuo 2030 m. orlaiviams tiekama elektros energija bus gaminama iš atsinaujinančių energijos išteklių.

#### **4. Politika ir priemonės, siekiant užtikrinti Reglamento (ES) 2023/1804 privalomų tikslų įgyvendinimą**

Siekiant suderinti Reglamento nuostatas su nacionalinių teisės aktų nuostatomis ir užtikrinti šio reglamento nuostatų įgyvendinimą, 2024 m. buvo inicijuotas Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimo projektas. Šiuo projektu Alternatyviųjų degalų įstatymas buvo papildytas nuostatomis, kuriomis įgyvendinami Reglamento 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnių reikalavimai. Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimas įsigaliojo 2025 m. vasario 1 d. Taip pat Alternatyviųjų degalų įstatyme numatytas Elektrinių kelių transporto priemonių naudojimo ir įkrovimo prieigų plėtros Lietuvoje veiksmų plano atnaujinimas, įtraukiant sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo prieigų plėtros tikslus, prioritetines kryptis, terminus, reikalavimus, elektros energijos suvartojimo ir elektros energijos tinklų plėtros poreikį, nustatytų tikslų įgyvendinimo priemones. Atnaujintas planas patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2025 m. gruodžio 19 d. įsakymu Nr. 1-281/3-407. Alternatyviųjų degalų įstatyme numatytas ir Vandenilio pildymo infrastruktūros plėtros ir vandeniliu varomų kelių transporto priemonių Lietuvoje skatinimo gairių atnaujinimas, įtraukiant tikslus ir priemones, kuriomis būtų įgyvendinami Reglamento 6 straipsnio reikalavimai. Minėtas gaires planuojama atnaujinti 2026 m.

Reglamento 3 straipsnio reikalavimams, apimantiems lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros tikslus, įgyvendinti 2023 m. spalio mėn. buvo paskelbtas kvietimas gauti finansinę paramą įkrovimo parkams įrengti. Tam skirta 12 mln. Eur RRF plano lėšų (2025 m. ši suma sumažinta iki 3,9 mln. Eur). Finansavimu siekiama, kad įkrovimo parkai būtų įrengti žemėlapyje nustatytais atstumais, juose turi būti ne mažesnė nei Reglamento 3 straipsnyje nustatyta suminė elektros galia ir ne mažesnis nei šiame reglamente nustatytas didelės galios įkrovimo prieigų skaičius. Taip pat privalo būti sudaryta galimybė atsiskaityti už įkrovimo paslaugą vietoje be

išankstinių sutarčių, turi būti pritaikyta naudoti individualių poreikių turintiems asmenims. Įkrovimo prieigos privalo realiu laiku teikti informaciją apie savo vietą, pasiekiamumą, užimtumą, kainą ir kt. viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinei sistemai. Planuojama, kad bus įrengta ne mažiau kaip 120 įkrovimo prieigų. Teikti paraiškas galima ne vėliau kaip iki 2026 m. kovo mėn. arba tol, kol užteks lėšų. 2025 m. pabaigos duomenimis, gauta paraiškų 160 įkrovimo prieigų įrengimui už 3 mln. Eur.

Reglamento 4 straipsnio reikalavimams, apimantiems sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros tikslus, įgyvendinti 2024 m. spalio 30 d. paskelbtas kvietimas teikti paraiškas gauti finansavimą įkrovimo parkams šalia TEN-T pagrindiniam ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančių kelių įrengti žemėlapyje nustatytais atstumais, įkrovimo prieigoms įrengti miestų transporto mazguose ir saugiose ir apsaugotose aikštelėse. Tam skirta 9,29 mln. Eur RRF lėšų (2025 m. ši suma sumažinta iki 1,4 mln. Eur). Planuojama, kad bus įrengta ne mažiau kaip 50 didelės galios (>150 kW) įkrovimo prieigų. Teikti paraiškas buvo galima ne vėliau kaip iki 2026 m. vasario mėn. arba tol, kol užteks lėšų. 2025 m. duomenimis, paraiškų įkrovimo parkų įrengimui šalia TEN-T kelių nebuvo gauta. Siekiant užtikrinti finansavimo tęstinumą, 2026 m. pradžioje planuojama parengti paraiškas gauti lėšų iš Modernizavimo fondo įkrovimo infrastruktūros, skirtos sunkiajam elektriniam transportui, plėtrai (10 mln. Eur) 2027–2030 m. laikotarpiui.

Įgyvendinant Reglamento 6 straipsnio reikalavimus, apimančius kelių transporto priemonėms skirtos vandenilio pildymo infrastruktūros tikslus, skirta 3,6 mln. Eur RRF lėšų, kuriomis siekiama paskatinti įrengti ne mažiau kaip 4 vandenilio pildymo punktus iki 2026 m. vidurio. 2023 m. balandžio mėn. ir 2024 m. balandžio mėn. buvo paskelbtos dvi konkursinės priemonės finansinei paramai gauti vandenilio pildymo punktams įrengti. Įgyvendinant priemonę prioritetą buvo teikiamas Reglamento 6 straipsnio reikalavimams įgyvendinti. Pirmajame kvietime didžiausias balų skaičius buvo teikiamas, jeigu vandenilio pildymo punktas būtų įrengiamas miestų transporto mazge ir ne toliau kaip 10 km atstumu nuo pagrindinio TEN-T kelių tinklo. Finansavimas buvo skirtas AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai dviem vandenilio pildymo punktams įrengti Klaipėdos jūrų uosto teritorijoje, tačiau vėlesniame etape finansavimas buvo skirtas vienam vandenilio pildymo punktui įrengti. Antruoju kvietimu prioritetą taip pat buvo teikiamas Reglamento 6 straipsnio reikalavimams įgyvendinti. Finansavimas buvo skirtas AB „Vilniaus šilumos tinklai“ vienam vandenilio pildymo punktui įrengti Vilniaus mieste, tačiau dėl rizikos, susijusios su projekto įgyvendinimo terminais, 2025 m. pradėta sutarties nutraukimo procedūra. Likusiuose miestų transporto mazguose (Kaunas, Panevėžys, Šiauliai) poreikio įrengti vandenilio pildymo infrastruktūrą neišreikšta. Pažymėtina, kad Susisiekimo ministerija nuo 2023 m. sausio mėn. dalyvauja „Interreg“ Baltijos jūros regiono projekte „Tarptautinio vandenilio pildymo punktų tinklo vilkikams kūrimas“

(„HyTruck“). Projektu siekiama skatinti netaršų krovinių transportą Baltijos jūros šalių regione kuriant tarptautinį vandenilio pildymo punktų tinklą, skirtą sunkiajam transportui. Projekto rezultatai apima vandenilio pildymo infrastruktūros planavimą Kauno ir Panevėžio regionuose, todėl tikimasi, kad šie rezultatai netiesiogiai prisidės ir prie Reglamento 6 straipsnio reikalavimų įgyvendinimo. Projektas baigėsi 2025 m. gruodžio mėn.

Įgyvendinant Reglamento 9 straipsnio reikalavimus, apimančius elektros tiekimo nuo kranto užtikrinimą jūrų uostuose, elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros kūrimo projektas Klaipėdos uoste Europos Komisijos buvo įvertintas teigiamai, ir projektui, kurio vertė siekia apie 11 mln. Eur, įgyvendinti skirtas 8,6 mln. Eur ES finansavimas. Europos Komisijos finansavimas Klaipėdos uosto krantinių elektrifikavimo projektui numatytas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonės (CEF) Transporto programą. Planuojama, kad pirmosios keturios 5,3 mln. Eur vertės stotelės Centriniam ir Klaipėdos konteinerių terminaluose turėtų būti įrengtos 2026 m.

Reglamento 8, 10, 11 ir 12 straipsnių, kurie apima kelių transporto priemonėms skirtą suskystinto metano, elektros tiekimo nuo kranto vidaus vandenų uostuose, suskystinto metano tiekimo jūrų uostuose, elektros tiekimo stovintiems orlaiviams infrastruktūros diegimą, tikslams įgyvendinti šiuo metu papildomų priemonių nenumatyta.

## **5. Kitos alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo skatinimo priemonės**

### **5.1. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti privačiuose transporto priemonių parkuose**

Viešojo transporto priemonių įkrovimo prieigoms įrengti 2023–2024 m. buvo skirta 6 mln. Eur RRF lėšų kartu su 78 mln. Eur netaršiams (elektra arba vandeniliu) varomiems autobusams įsigyti. Šis finansavimas skirtas 42 savivaldybėms, kurios nerengė DJMP. Priemonė yra pasibaigusi ir pirmojo kvietimo metu 5 projektams skirtas finansavimas 26 įkrovimo prieigoms įrengti. Antrojo kvietimo metu skirtas finansavimas įkrovimo prieigoms įrengti 12 projektų, kuriuos įgyvendinant iš viso bus įrengta 38 prieigų. Likusioms 18 savivaldybių skirta 16,1 mln. Eur 2021–2027 m. investicijų programos lėšų įkrovimo / vandenilio pildymo infrastruktūrai, skirtai viešajam transportui, įrengti. Dalijimosi automobiliu paslaugas teikiantiems subjektams alternatyviųjų degalų infrastruktūrai įrengti papildomų priemonių nėra numatyta, tačiau jie gali pasinaudoti paskelbtomis finansinėmis priemonėmis privačios ir viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros įsigijimo ir įrengimo kompensavimui.

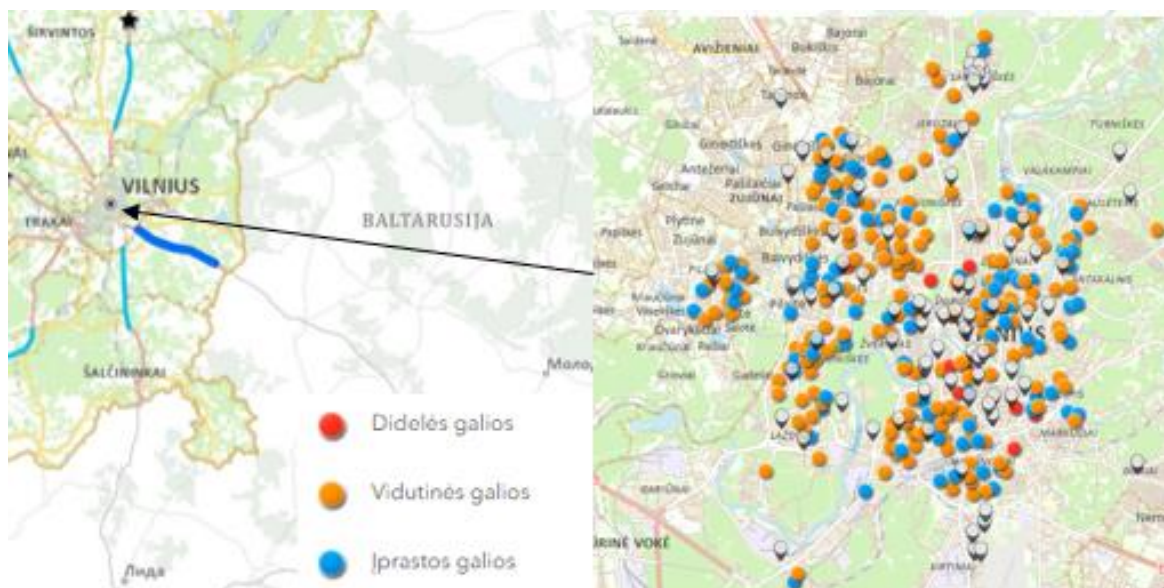
## **5.2. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, skirtos lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiosiose erdvėse, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti**

Privačių įkrovimų prieigų plėtrai buvo skirta daugiau nei 21 mln. Eur RRF lėšų 2022 m. rugsėjo mėn. – 2026 m. balandžio mėn. laikotarpiui. Siekiama tiesiogiai spręsti privačių įkrovimo stotelių tinklo nepakankamumo problemą, finansuojant įprastos (iki 22 kW) ir didelės galios (nuo 22 kW iki 44 kW) įkrovimo prieigų įrengimą individualiuose namuose ir šalia daugiabučių namų, kur gyvena daugiausia šalies gyventojų ir potencialių elektromobilių naudotojų. Taip pat jungtiniu projektu siekiama sudaryti sąlygas gyventojams įkrauti elektromobilius darbovietėse. Remiama veikla: privačių įkrovimo prieigų įrengimas, t. y. įkrovimo stotelės (-ių) su viena ar daugiau prieigų įsigijimas, montavimas (įrengimas) individualiuose namuose, soduose; daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose; apšvietimo infrastruktūroje; darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose). Bendras tikslas – paskatinti 18 910 įkrovimo prieigų įrengimą. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. buvo įrengta apie 7 300 privačių įkrovimo prieigų (tikslų duomenų, kiek iš jų įrengė fiziniai, o kiek juridiniai asmenys, nėra). Bendra paramos suma sudaro 21,45 mln. Eur. Parama kompensuoja nuo 40 proc. iki 80 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų pagal Europos socialinio fondo agentūros (ESFA) nustatytus fiksuotuosius įkainius (iki 11 arba 22 kW galios) gyventojams ir iki 50 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų (iki 44 kW galios) pagal fiksuotus įkainius privatiems ir viešiesiems subjektams (<https://www.ena.lt/ev-ikrovos-prieigos/>).

Siekiant išlaikyti finansavimo tęstinumą 2027–2032 m. ir orientuojantis į socialiai pažeidžiamus transporto naudotojus, 2025 m. parengtas socialinio klimato planas, kuriame numatytas finansavimas privačioms įkrovimo prieigoms fiziniams asmenims (7,6 mln. Eur) ir juridiniams asmenims – mažoms įmonėms (2,4 mln. Eur) įrengti.

## **5.3. Planuojamos ar patvirtintos alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose, pirmiausia viešai prieinamų įkrovimo prieigų, skatinimo priemonės**

Remiantis Transeuropinio transporto tinklo reglamento II priedu, miestų transporto mazgams priskiriami 5 didieji šalies miestai: Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai ir Panevėžys. Įgyvendinant Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 11 dalį, visi šie miestai yra parengę ir patvirtinę iki 2030 m. savivaldybėse numatomos įrengti viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros planus, kuriais siekiama užtikrinti tolygią viešosios įkrovimo infrastruktūros plėtrą šalyje. Minėtuose planuose nurodytos įkrovimo prieigų vietos (adresas, prieigų skaičius, prieigų suminė galia) pateikiamos žemėlapyje.



13 pav. Vilniaus miesto savivaldybės iki 2030 m. numatomos įrengti viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plane nurodytos įkrovimo prieigos.

Taip pat šie miestai yra pasirengę DJMP, todėl viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms įrengti joms yra numatytos 2021–2027 m. ES investicijų lėšos – 16,1 mln. Eur. Taip pat numatytos ES investicijų lėšos (6 mln. Eur) viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms įrengti privačia iniciatyva. 2 lentelėje pateikiami iki 2030 m. planuojamų įrengti viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius miestų transporto mazguose (5 didžiuosiuose šalies miestuose).

Miestų transporto mazgas	Įprastos galios įkrovimo prieigų skaičius	Didelės galios įkrovimo prieigų skaičius	Bendras įkrovimo prieigų skaičius
Vilnius	500	1158	1658
Kaunas	108	194	302
Klaipėda	326	42	368
Panevėžys	86	0	86
Šiauliai	32	61	93

2 lentelė. Iki 2030 m. planuojamų įrengti viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius miestų transporto mazguose.

2025 m. duomenimis, daugiausia įkrovimo prieigų suplanuota įrengti Vilniuje – 1 658, iš jų 1 158 (70 proc.) būtų didelės galios. Kaune suplanuota įrengti 302 įkrovimo prieigas, iš jų 194 (64 proc.) būtų didelės galios. Klaipėdoje suplanuota įrengti 368 įkrovimo prieigas, iš jų tik 42 (11 proc.) būtų didelės galios. Panevėžyje suplanuota įrengti 86 įkrovimo prieigas, iš jų visos būtų įprastos galios, didelės galios prieigų nėra suplanuota. Šiauliuose suplanuota įrengti 93 įkrovimo prieigas, iš jų 61 (66 proc.) būtų didelės galios.

Įgyvendinant Reglamento 4 straipsnio reikalavimus, įrengiant viešąsias įkrovimo prieigas miestų transporto mazguose, skirtas sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms, galima pasinaudoti 2024 m. spalio mėn. paskelbtu finansavimo kvietimu.

Pasinaudojant 2023 m. ir 2024 m. skelbtais finansavimo kvietimais įrengti viešai prieinamas vandenilio pildymo prieigas, jas numatoma įrengti viename (Klaipėdoje) iš penkių šalies miestų transporto mazgų iki 2026 m. vidurio. Dar vieną viešai prieinamą vandenilio pildymo prieigą planuojama įrengti 2027 m. Vilniuje.

#### **5.4. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama užtikrinti pakankamą viešai prieinamų didelės galios įkrovimo prieigų skaičių**

Didelės galios įkrovimo prieigos diegiamos įgyvendinant Reglamento 3 ir 4 straipsnių reikalavimus. Minėtų Reglamento straipsnių reikalavimams įgyvendinti numatytos priemonės plačiau aprašytos 4 skyriuje. Taip pat ES fondų lėšomis vykdomas didelės galios įkrovimo prieigų plėtros skatinimas, atsižvelgiant į įkrovimo prieigų galią, regioną ir įmonės dydį.

Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 2 dalis numato, kad didesnės kaip 50 kW atiduodamosios galios viešai prieinamos įkrovimo prieigos pirmiausia turi būti įrengiamos Lietuvos didžiuosiuose miestuose, taip pat šalia valstybinės reikšmės kelių, priklausančių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui. Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 18 dalis taip pat numato, kad nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse turi būti įrengta bent viena viešai prieinama didelės galios įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia ne mažesnė kaip 50 kW.

#### **5.5. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, be kita ko, geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas, būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo energetikos sistemoje masto**

Abikrypčio įkrovimo prieigų plėtra šiuo metu šalyje nėra sparčiai vystoma dėl mažo registruotų elektrinių transporto priemonių, galinčių naudotis šia technologija, skaičiaus, teisinio reglamentavimo trūkumo ir galimos kibernetinės grėsmės. Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 23 dalyje Valstybinei energetikos reguliavimo tarybai pavesta atlikti vertinimą dėl abikrypčio įkrovimo pagal Reglamento 15 straipsnio 4 dalį.

Siekiant didesnio iš atsinaujinančių išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo masto įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, Alternatyviųjų degalų įstatymo 18 straipsnis numato, kad įkrovimo prieigų operatoriams gali būti skiriami degalų iš atsinaujinančių išteklių (toliau – DAEI) apskaitos vienetai už į DAEI sistemą patiektą žaliąją elektros energiją. Nuo 2024 m. viešųjų įkrovimo prieigų operatoriai gali dalyvauti DAEI apskaitos vienetų sistemoje. Nors įkrovimo prieigų

operatoriams dalyvavimas DAEI sistemoje nėra privalomas, tačiau nauda yra aiški – sukaupti DAEI vienetai už finansinę naudą gali būti perleisti kitiems rinkos dalyviams, pavyzdžiui, degalų tiekėjams.

Nuo 2026 m. sudarytos galimybės DAEI apskaitos vienetų sistemoje keleivių ir krovinių vežėjams, vykdančioms veiklą elektrinėmis transporto priemonėmis, taip pat ir geležinkelių įmonėms, operuojančioms elektrifikuotais traukiniais, bei privatiems namų ūkiams per atskirus paslaugos telkėjus.

#### **5.6. Priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad viešai prieinamos įkrovimo prieigos ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir asmenims su negalia**

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumas reglamentuotas Alternatyviųjų degalų įstatymo 29 straipsnyje, kuris numato, kad viešajam naudojimui skirti degalų pildymo punktai ir (ar) elektromobilių įkrovimo prieigos turi atitikti universalaus dizaino reikalavimus, o planuojant, projektuojant ir įrengiant viešam naudojimui skirtus degalų pildymo punktus ir (ar) įkrovimo prieigas turi būti užtikrinamos galimybės įrengta infrastruktūra naudotis visoms visuomenės grupėms ir asmenims. Konkretūs viešai prieinamų įkrovimo prieigų pritaikymo jomis naudotis visoms visuomenės grupėms ir asmenims reikalavimai nustatyti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2025 m. kovo 13 d. įsakyme Nr. 3-101/D1-26 „Dėl Viešai prieinamų įkrovimo prieigų pritaikymo naudotis visoms visuomenės grupėms ir asmenims reikalavimų aprašo patvirtinimo“.

#### **5.7. Planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu, viešaisiais pirkimais ir eksploatavimu**

Galimų kliūčių, susijusių su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu ar statybą leidžiančių dokumentų išdavimu, šiuo metu neidentifikuojama. Tačiau iš įkrovimo prieigų operatorių buvo gautos indikacijos dėl per griežtos viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimo kelių apsaugos zonose tvarkos, kuri nustatyta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2021 m. liepos 21 d. įsakyme Nr. 3-353 „Dėl Pritarimo projektui ar numatomai veiklai kelių apsaugos zonose tvarkos aprašo patvirtinimo“. Nuo 2026 m. sausio 1 d. įsigaliojo minėto įsakymo pakeitimai, kuriais sudaromos palankesnės sąlygos įkrovimo infrastruktūros plėtrai šalia valstybinės reikšmės kelių. Pagal atnaujintą tvarką viešai prieinamos įkrovimo stotelės gali būti įrengiamos arčiau kelių. Magistralinių ir krašto kelių atveju leidžiamas mažesnis nei 30 m atstumas nuo kelio briaunos, o rajoninių kelių – mažesnis nei 20 m. Kartu numatyti ir saugumo reikalavimai – įkrovimo stotelės turi būti įrengiamos ne arčiau kaip 4 m nuo kelio juostos ribos, išlaikant laisvos nuo kliūčių zonos atstumą. Pažymėtina, kad šiuo metu nėra galiojančių normatyvinių statybos techninių dokumentų,

reglamentuojančių tokių inžinerinių statinių, pavyzdžiui, vandenilio pildymo stotelių, kurių planuojama veikla apima (žaliojo) vandenilio gamybos vandens elektrolizės būdu įrenginio, vandens ir vandenilio saugyklų, kompresorinės, vamzdynų, vandenilio pildymo stotelių (kolonėlių, dozatorių), įrengimą, šios veiklos vykdymą. Todėl projektų įgyvendintojai šiuo metu privalo remtis Lietuvos Respublikos statybos įstatymo 9 straipsnio „Tarptautinių, Europos organizacijų ir užsienio valstybių normatyvinių statybos techninių dokumentų taikymas“ nuostatomis bei projektuojant naudotis užsienio valstybėse taikomais standartais, neperimant jų kaip normatyvinių statybos techninių dokumentų. Reikalingi teisės aktai bus priimti į nacionalinę teisę perkeltiant 2024 m. birželio 13 d. priimtos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2024/1788, dėl dujų iš atsinaujinančiųjų išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkų bendrųjų taisyklių nuostatas ir taip sureguliuojant teisinius santykius, susijusius su vandenilio gamyba, perdavimu, skirstymu, saugojimu, tiekimu ir su tuo susijusios infrastruktūros plėtra, eksploatavimu ir prijungimu, taip pat vandenilio veiklos licencijavimu, leidimų išdavimu ir vandenilio patekimo į rinką sąlygomis, bei sudarant prielaidas konkurencingos, ekonomiškai pagrįstos ir patikimos vandenilio rinkos Lietuvoje kūrimuisi.

Vertinant viešuosius pirkimus pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas nereglamentuoja transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo, taip pat nesudaro kliūčių atlikti viešuosius pirkimus, susijusius su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu ir diegimu. Perkančiosios organizacijos ar perkantieji subjektai, atlikdami Alternatyviųjų degalų įstatymo 15 straipsnio 1 dalyje nustatytais atvejais transporto priemonių viešuosius pirkimus, turi užtikrinti, kad per metinius pirkimus būtų įsigyta: nuo 2021 m. rugpjūčio 2 d. atliekant N1, M1 ir M2 kategorijų transporto priemonių viešuosius pirkimus – ne mažiau kaip 60 proc. (50 g/km CO<sub>2</sub>), o nuo 2026 m. – 100 proc. (0 g/km CO<sub>2</sub>) transporto priemonių; N2 ir N3 kategorijų – ne mažiau kaip 8 proc., o nuo 2026 m. sausio 1 d. – 16 proc. varomų alternatyviaisiais degalais; M3 kategorijos – ne mažiau kaip 80 proc. (50 proc. iš jų privalo būti 0 g/km CO<sub>2</sub>), o nuo 2026 m. – 100 proc. varomų alternatyviaisiais degalais (50 proc. iš jų privalo būti 0 g/km CO<sub>2</sub>).

Atsižvelgiant į vykdant „HyTruck“ projektą parengtoje Vandenilio pildymo infrastruktūros Kauno ir Panevėžio regionuose koncepcijoje pateiktą teisinės sistemos analizę, identifiкуotas poreikis atnaujinti Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2009 m. balandžio 16 d. Nr. 1-37 įsakymą „Dėl Degalinių įrengimo ir eksploatavimo taisyklių patvirtinimo“ pagal Reglamento II priede pateikiamas technines specifikacijas ir minėtą įsakymą papildyti vandenilio pildymo stotelių įrenginių eksploatavimo ir priežiūros reikalavimais.



## **6. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros, kuriai netaikomi Reglamento (ES) 2023/1804 privalomi tikslai, perspektyvų ir planuojamų priemonių jūrų, vidaus vandenų, oro uostuose ir geležinkeliuose apžvalga**

### **6.1. Alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintą metaną ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, apimančių vandenilio ir amoniako papildymo, ir elektros įkrovimo infrastruktūrą, diegimo jūrų uostuose esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga**

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste planuojama žaliojo vandenilio gamyba. Pasirašytos dvi finansavimo sutartys su VšĮ Centrine projektų valdymo agentūra: 1) „Žaliųjų degalų (vandenilio) gamybos plėtra Klaipėdos uoste“; 2) „Viešųjų vandenilio pildymo punktų įrengimas Klaipėdos mieste“. ES lėšomis planuojama atlikti teritorijos paruošimo darbus, įrengti vandenilį gaminantį įrenginį (elektrolizerį) ir vieną viešai prieinamą vandenilio pildymo stotelę. Rangos darbų pabaiga ir vandenilio gamybos pradžia numatoma 2026 m. pirmame pusmetyje. 2024 m. spalio mėn. pasirašyta sutartis su įmone, kuri tieks žaliojo vandenilio gamybos ir stacionarios viešojo pildymo stotelės įrangą, ją montuos ir atliks visus paleidimo bei derinimo darbus. Žaliojo vandenilio bus gaminamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivyno bazėje (Nemuno g. 40, Klaipėda). Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste elektrolizės būdu pagamintas žaliasis vandenilis pirmiausia bus naudojamas uosto reikmėms: statomas iš uosto išplaukiančių ir į uostą atplaukiančių laivų atliekoms surinkti skirtas laivas, kuris bus varomas uoste pagamintu žaliuoju vandeniliu. Likusi pagaminto vandenilio dalis bus panaudota kitoms laivų, geležinkelių ir sausumos kelių transporto priemonėms užpildyti. Vandenilis bus prieinamas viešajam transportui ir asmeniniams automobiliams papildyti. 2024 m. gegužės mėn. AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija taip pat pasirašė bendradarbiavimo susitarimą su UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, su kuria ieškoma būdų žaliąjį vandenilį panaudoti uoste dirbančiai technikai. Žaliojo vandenilio gamybos ir pildymo juo stotelių projektai Klaipėdos uoste iš dalies bus finansuojami 2021–2027 metų Europos Sąjungos investicijų programos ir RRF lėšomis. Bendra vandenilio gamybos ir papildymo juo stotelių projektų vertė, planuojama, sieks apie 10,5 mln. Eur, iš kurių 6 mln. Eur sudarys ES lėšos.

2024 m. AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos užsakymu pradėtas statyti pirmasis šalies istorijoje vandeniliu ir elektra varomas laivas, kuris bus skirtas atliekoms iš į uostą atplaukiančių laivų surinkti. Atliekų surinkimo laivas, kurio ilgis 42 metrai, o plotis 10 metrų, galės surinkti 400 kubinių metrų skystų atliekų. Jame bus įdiegti du elektriniai varikliai, kuriuos elektros energija aprūpins 2000 kwh talpos akumuliatoriai ir laive sumontuota vandenilio kuro celių sistema. Laivas, priklausomai nuo darbų intensyvumo, galės būti eksploatuojamas Klaipėdos uoste iki 36 val.

be papildomų energijos įkrovimų. Bendra projekto vertė siekia 12 mln. Eur be PVM. Klaipėdos uosto vandenyse laivas pradės plaukioti 2026 m.

2025 m. Klaipėdos uosto akvatorijoje pradėjo plaukioti du hibridiniai elektra varomi locmanų kateriai. Šių laivų ilgis 16–18 metrų, plotis 5–7 m. Laivų greitis siekia ne mažiau kaip 25 mazgus, o elektrinė pavara užtikrina ne mažesnę kaip 10 mazgų greitį. Laivai aprūpinti 2 dyzeliniais ir 2 elektriniais varikliais.

## **6.2. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros, skirtos vandeniliu ar baterijomis varomiems traukiniams TEN-T geležinkelių atkarpose, kurių negalima elektrifikuoti, diegimo esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga**

Lietuvoje elektrifikuota 156 km geležinkelio linijų (Lietuvos ir Baltarusijos siena–Kaunas ir Lentvaris–Trakai), tai sudaro 8 proc. viso geležinkelių tinklo. Bendras 2024 m. elektrifikuojamo Vilniaus geležinkelio mazgo ir Kaišiadorių–Klaipėdos ruožo ištisinis ilgis buvo 364 km. 2025 m. pabaigoje įgyvendinus šį projektą, elektrifikuotų geležinkelio kelių ilgis Lietuvoje išaugs iki 520 km – apie 27 proc. viso eksploatuojamo geležinkelių tinklo ilgio. Po 2030 m., nutiesus elektrifikuotą „Rail Baltica“ geležinkelio liniją (apie 392 km), visas geležinkelių tinklo ilgis kartu su anksčiau elektrifikuotomis geležinkelių linijomis Lietuvoje sudarys apie 39 proc. 2025 m. įsigyti ir pradėti testuoti 9 elektriniai ir 6 bateriniai traukiniai. Lietuvoje juos numatoma pradėti eksploatuoti 2026 m. Iki tol bateriniams traukiniams numatoma pritaikyti du geležinkelių ruožus (Lentvaris–Marcinkonys ir Palemonas–Gaižiūnai), kurių bendras ilgis 101 km, ir tam tikslui įrengti vieną įkrovimo stotelę Varėnoje. 2030 m. planuojama, kad iš viso bus 4 geležinkelių ruožai (prie jau minėtų ruožų prisidės Kaunas–Marijampolė ir Radviliškis–Kupiškis, kurių bendras ilgis bus 191,6 km), kuriais galės važiuoti bateriniai elektriniai traukiniai ir bus įrengtos ne mažiau kaip dvi įkrovimo stotelės. Taip bus sudarytos sąlygos Lietuvoje pagrindinius keleivių pervežimus geležinkeliais vykdyti elektriniais ar bateriniais traukiniais ir sumažinti CO<sub>2</sub> išmetimus nuo 11,9 mln. t iki 6,9 mln. t (2030 m.).

Taip pat pagrindinė Lietuvos krovinių vežėja geležinkeliais AB „LTG Cargo“ planuoja įsigyti 17 elektrinių lokomotyvų kroviniams vežti geležinkeliais. Perkami lokomotyvai bus pasitelkiami kroviniams vežti svarbiausia šalies geležinkelio linija tarp Vilniaus ir Klaipėdos jūrų uosto. Kroviniams vežti reikalinga elektros energija bus gaminama tik iš atsinaujinančių šaltinių. Preliminariais skaičiavimais, įsigijus elektrinius lokomotyvus per metus bus sutaupoma apie 780 tūkst. tonų CO<sub>2</sub> (palyginti su kelių transportu).

Papildomai AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupė planuoja atlikti vandeniliu varomo lokomotyvo bandymą. Dėl tokių lokomotyvų panaudojimo Lietuvos geležinkelių tinkle galimybės bus sprendžiama ateityje.

### **6.3. Alternatyviųjų degalų, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, apimančių elektros įkrovimo ir vandenilio papildymo orlaiviuose infrastruktūrą, diegimo oro uostuose esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga**

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas Lietuvos oro uostuose, išskyrus elektros tiekimą uoste stovintiems orlaiviams, šiuo metu yra planavimo etape. AB Lietuvos oro uostai dalyvauja „Interreg“ Baltijos jūros regiono projekte „HyAirport“, kurio tikslas – parengti Baltijos jūros regiono oro uostus, kad jie galėtų priimti vandeniliu varomus orlaivius, ir įvertinti galimybes saugoti ir tiekti žaliąjį vandenilį kaip ateities energijos šaltinį aviacijoje. Projekto uždaviniai apima galimybių vertinimą ir regioninio žaliojo vandenilio tiekimo oro uostams pagal vietos paklausą koncepcijų rengimą, teisinius ir saugos reikalavimus, susijusius su vandenilio saugojimu ir tvarkymu oro uostuose, taip pat vandeniliu varomų orlaivių degalų pildymo ir testavimo įrangos ir procedūrų kūrimą ir bandymą. Projekto trukmė 2023–2026 m.

### **6.4. Alternatyviųjų degalų, apimančių elektros ir vandenilio infrastruktūrą, diegimo vidaus vandenų transporte esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga**

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros, išskyrus elektros tiekimą nuo kranto, diegimo vidaus vandenų uostuose šiuo metu neplanuojama. AB Vidaus vandens kelių direkcijai skirta 8,265 mln. Eur RRF lėšų įsigyti elektrinį laivą-stūmiką ir elektrinį laivą-kraną. 2024 m. buvo paskelbtas tarptautinis viešasis pirkimas, kurio tikslas – įsigyti pirmąjį šalyje elektrinį laivą-stūmiką, skirtą sekliems vandenims. 2025 m. pasirašyta sutartis su tarptautinį konkursą laimėjusia bendrove, kuri įsipareigojo pastatyti laivą iki 2026 m. vidurio. Šis stūmikas, varomas baterijomis, bus naudojamas stumti nesavaeigę baržą vidaus vandenų keliuose. Laivas turės užtikrinti nepertraukiamą veiklą iki 50 valandų ir gebėti stumti iki 2000 tonų svorio krovinį. Jis bus varomas elektros varikliais, kurie bus maitinami baterijų, leidžiančių vienu įkrovimu nuplaukti 300 km atstumą.

Vystyti vidaus vandenų uostų infrastruktūrą taip pat numatyta ir atnaujiname Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane.