

2024 m. balandžio 15 d.

LR Energetikos ministerijai

info@enmin.lt

vytautas.budreika@enmin.lt

ina.medvedeva@enmin.lt

Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos projekto Reg. Nr.: 24-5254

Dėkojame už galimybę pateikti savo pastabas Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos projektui Reg. Nr.: 24-5254 (toliau – Projektas)

Projekte konstatuojama, jog pagrindinė Lietuvos energetikos sektoriaus silpnybė – priklausomybė nuo importuojamų energijos išteklių, pirmiausia naftos ir gamtinių dujų, kurių pagrindiniai vartotojai yra transporto ir pramonės sektoriai. Nurodoma, kad sudėtingiausia situacija išlieka transporto sektoriuje. Pagrindinis energijos vartotojas Lietuvoje – transporto sektorius, kuriame energijos suvartojimas auga jau eilę metų, taip pat ir pastaraisiais metais. Ir artimiausiu metu nėra priežasčių, dėl kurių tokia tendencija galėtų pasikeisti. Energijos išteklių importui Lietuva kasmet išleidžia apie 7 mlrd. eurų, iš jų didžioji dalis, vykdant energetikos sektoriaus dekarbonizaciją ir plečiant vietinę energijos gamybą, galėtų likti šalies ekonomikoje.

Mūsų nuomone, esant tokiai situacijai ir tendencijoms Projekte per mažai dėmesio skiriama transporto sektoriui. Projekte teigiama, jog transporto sektoriaus energijos rūšių balanse turi būti išnaudojami visi prieinami alternatyvieji degalai, įskaitant biodegalus, pažangiuosius biodegalus, biometaną, elektros energiją ir nebiologinės kilmės degalus iš AEI (vandenilį ir kitus vandenilio pagrindu pagamintus sintetinius žaliuosius degalus). Šiuo metu didžiąją dalį atsinaujinančios energijos transporto sektoriuje sudaro (ir artimiausiais metais sudarys) skystieji biodegalai. Norėtume pažymėti, jog tikslai turėtų būti siekiami ekonomiškai efektyviausiu būdu. Todėl siekiant turėtų būti vertinami jau esamos Lietuvoje veikiančios biodegalų gamybos pajėgumai ir galimybės greitai ir ekonomiškiausiu būdu padinti AEI dalį transporte. Taip pat būtina atskirai įvertinti galimus pažangiųjų biodegalų gamybos pajėgumus jau veikiančiuose Lietuvoje biodegalų gamyškuose bei apsvarstyti galimybes numatyti papildomas, reikiamas paramos priemones tokiai gamybai vystyti.

Norėtume pažymėti, kad neaiškiai yra suformuluotas projekto 178.11. punktas “mažinti iškastinio kuro dalį parduodamuose degaluose, t. y. griežtinti skystųjų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš AEI įmaišymo į parduodamus degalus reikalavimus ir prižiūrėti šių degalų atitiktį tvarumo ir ŠESD sumažėjimo kriterijams.”. Nėra aišku, kaip gali būti mažinama iškastinio kuro dalis, griežtinant pvz., pažangiųjų biodegalų įmaišymo reikalavimus. Gal šiuo atveju, turima mintyje būtinybė griežtinti pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų atitikimo tvarumo ir ŠESD sutaupymo reikalavimams priežiūrą ir kontrolę?

Deklaruojami Projekto tikslai mažinti klimato kaitą bei skatinti sparčiau atnaujinti taršų transporto parką. Norėtume pažymėti, jog ES faktiškai sutarta griežtinti naujų sunkiųjų transporto priemonių, patenkančių į ES rinką nuo 2030 m., išmetamo CO₂ standartus. Siekiant paspartinti perėjimą prie nulinės emisijos viešojo transporto visoje Europoje, nauji miesto autobusai nuo 2030 m. turėtų sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį 90 %.

Atsižvelgiant į tai siūlytume projekte atskirai aptarti sunkiojo ir viešojo transporto ŠESD emisijų mažinimo perspektyvas. Akivaizdu, jog turi būti proteguojami visi alternatyvieji energijos ištekliai, o ne selektyvūs ištekliai, tokie kaip atsinaujinanti elektra ar vandenilis. Pavyzdžiui miesto autobusai varomi atsinaujinančia elektra ir vandeniliu vis dar yra ateities sprendimas, kadangi perėjimas prie elektromobilumo bus laipsniškas. Siekiant ŠESD emisijas mažinti jau dabar būtini tvarūs atsinaujinantys degalai, tame tarpe pažangieji biodegalai ir biometanas, kas yra šių dienų pats ekonomiškiausias ir efektyviausias sprendimas. Tai leistų jau dabar transformuoti miestų ir regionų autobusų parką ir efektyviai mažinti ŠESD. Miesto ir regionų autobusų parko elektrifikavimas ir CO₂ neutralių degalų vartojimas yra papildoma ir labai laukiama, bet ateities, priemonė mažinant ŠESD emisijas. Todėl siūlytume Projekte skirti daugiau dėmesio būtent artimiausiu metu galimom įgyvendinti priemonėm.

Lietuva jau yra skyrusi biometano gamybos skatinimui apie 81 mln. Eur. Šis vietinis biometanas turėtų būti skirtas žalinti Lietuvos transporto sektorių. Pažymėtina, kad šiuo metu yra veikianti tik viena biometano gamykla, o iš skirtų pinigų yra įsisavintas tik apie vienas dešimtadalis (11%). Tokia situacija susiklosto todėl, kad Lietuvoje nėra suformuotos biometano paklausos. Visas biometanas yra eksportuojamas kitų ES šalių ŠESD mažinimo tikslams siekti.

Mūsų nuomone, Projekte turėtų būti deklaruojam nediskriminacinė politika atsinaujinančių energijos išteklių, leidžiančių efektyviai mažinti ŠESD emisijas, atžvilgiu ir sudaryti lygiavertes sąlygas prisidėti prie miesto ir regionų autobusų parko žalinimo. Elektrifikacija ir vandenilis yra neatsiejama ateities ŠESD mažinimo priemonė, tačiau būtina įgyvendinti ir sprendimus, kuriuos galime padaryti jau dabar ir kurie yra ekonomiškai ir efektyvūs. Biometanas yra priemonė leidžianti efektyviai mažinti ŠESD emisijas, Lietuvoje gaminamo biometano ŠESD sutaupymai siekia net 88-130%. Tokių gerų praktikų ir sprendimų pavyzdys yra Estija, kur yra skatinimas biometano gaminimas ir sukurama vietinė paklausa, efektyviai mažinamos ŠESD emisijos ir kuriama pridėtinė vertė šaliai. Estijoje autobusų parkai yra varomi biometanu, nes jis ne tik mažina ŠESD, bet ir yra gerokai pigesni nei elektriniai autobusai. Pavyzdžiui mieste Tartu visi autobusai yra varomi biometanu, Taline – 2/3 parko. Esant tokiai paklausai, visas vietinis biometanas yra suvartojamas šalies viduje. Todėl siūlytume atitinkamai papildyti Projektą tokiomis priemonėmis ir tikslais.

Su pagarba



Asociacijos prezidentas

Mindaugas Palijanskas