

Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai

2024 m. balandžio 15 d.

Siunčiama el. p. vytautas.budreika@enmin.lt
ina.medvedeva@enmin.lt

Vilnius

Originalas nebus siunčiamas paštu

Dėl Lietuvos Respublikos Seimo nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. birželio 26 d. nutarimo Nr. XI-2133 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos patvirtinimo“ pakeitimo“ projekto Nr. 24-5254

Lietuvos inovatyvios energetikos ir prekybos įmonių asociacija (toliau – **Asociacija**) siekia būti aktyvia asociacija – dalyvauti teisėkūros procesuose, teikti savo pasiūlymus ruošiant su inovatyvia energetika, patogia prekyba kelyje, energijos transportui iš atsinaujinančių šaltinių verslu susijusiems teisės aktams, aktyviai dalyvauti Atsinaujinančios energetikos direktyvos (RED III) perkėlimo į Lietuvos teisinę sistemą ir kituose su atsinaujinančių išteklių bei inovatyvios prekybos reguliavimo klausimais susijusiuose procesuose.

Susipažinusi su Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos parengtu Lietuvos Respublikos Seimo nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. birželio 26 d. nutarimo Nr. XI-2133 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos patvirtinimo“ pakeitimo“ projektu Nr. 24-5254 (toliau – **Projektas**), Asociacija teikia žemiau nurodytus pasiūlymus.

Pirma. Asociacijos nuomone, Projekte tikslinga būtų įvesti daugiau aiškumo dėl energijos balanso ir konkrečių tarpinių tikslų transporto sektoriuje laikotarpyje 2030 – 2040 metų. Valstybės ilgalaikė strateginė pozicija dėl numatomos transporto energijos struktūros yra svarbi ne tik degalų ir elektros tiekėjams, bet ir vartotojams, kadangi tai nulems kokiomis energijos rūšimis ir kokiais kiekiais bus prekiaujama. Siūlytume patikslinti Projektą įtvirtinant konkrečias normas t.y. koks turėtų būti numatomas konkretus energijos balansas transporto

sektoriuje laikotarpyje 2030 – 2040 metais transporto sektoriuje. Derėtų numatyti kokie preliminarūs kiekiai bus suvartojami elektros energijos, biometano dujų, pažangiųjų biodegalų, naftos produktų ir kiek atitinkamais metais numatoma turėti elektra, vandeniliu, biometanu varomų transporto priemonių. Taip pat manytume, kad verslui tinkamai pasiruošti bei planuoti būtų tikslinga numatyti biometano krovimo ir elektros krovimo infrastruktūros plėtrą pamečiui.

Antra. Pažymėtina, kad Projekte numatoma, jog vietinis žaliavų potencialas (atliekų ir liekanų potencialas) sudaro prielaidas reikšmingai didinti biometano gamybą bei prognozuojama, kad 2030 m. biometano gamyba sudarys 1.4 TWh, o nuo 2040 m. net 3.4 TWh. Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvoje atliekų ir liekanų potencialas biometano gamybai yra ribotas. Šiuo metu Lietuvoje didžiausias biometano kiekis yra gaminamas iš biodegalų gamybos liekanų. Siūlytume Projekte pažymėti, kad prioritetas taip pat turi būti skiriamas ir vietinės biodegalų pramonės išsaugojimui bei vystymuisi. Tik išlaikant ir skatinant biodegalų pramonę yra galimas biometano proveržis, o su biometano proveržiu užtikrinamas ir biogeninio anglies dioksido surinkimo ir panaudojimo sintetinių žaliųjų degalų gamybos projektų įgyvendinimas.

Trečia. Projekte derėtų įtvirtinti žemiau nurodytas konkrečias ir aiškias nuostatas dėl nuoseklaus dekarbonizavimo (elektrifikavimo, biometano, pažangiųjų biodegalų, vandenilio vartojimo plėtros nei transporto efektyvumo didinimo) skatinimo ir jo koordinavimo.

Siūlytina numatyti, kad galėtų būti paskirta viena valstybės įgaliota institucija, kuri koordinuotų transporto dekarbonizacijos krypties ir su tuo susijusių klausimų nuoseklų ir ilgalaikį skatinimą bei įgyvendinimą. Manome, kad tai būtų vienas aiškus koordinacinis centras, kuris galėtų valdyti visą su tuo susijusią informaciją.

Taip pat vertėtų Projekte pabrėžti investicijų į elektromobilių krovimo infrastruktūrai reikalingą elektros tinklo plėtros svarbą, numatant skatinamųjų elektros persiuntimo tarifų (mokesčių už galią) elektromobilių krovimo infrastruktūrai taikymą, siekiant, kad verslui būtų galima planuoti investicijas į elektrifikavimo infrastruktūros plėtrą visoje Lietuvoje.

Kartu manome, kad valstybės subsidijos elektrifikavimui turi būti efektyvios ir reikšmingos, nes šiai dienai tokio skatinimo trūksta arba jis yra labai neženklaus (pavyzdžiui,

elektromobiliai Lietuvoje didžiajai daliai asmenų yra per brangūs, o jų įsigijimo skatinimo priemonės yra per mažos tikslams pasiekti, numatyti ribojimai juridinių asmenų paramai siekiantiems įsigyti elektromobilius). Valstybės institucijų organizuojauose konkursuose vežėjams, dalyvaujantiems dėl viešojo transporto paslaugų teikimo, turėtų būti leidžiama dalyvauti ir vežėjams, siūlantiems pervežimą ne tik elektra, bet ir pvz. biometanu, kaip alternatyviais degalais varomais autobusais taip neišskiriant vienos alternatyvių degalų rūšies iš kitų.

Projekto 177.5 ir 178.2 punktus siūlome tikslinti formuluojant taip, kad infrastruktūra turi būti planuojama ir diegiama ne pagal visuomenės ar verslo poreikius, nes visuomenė ir verslas gali norėti pigesnės alternatyvo pvz dyzelino. Be to, pačios infrastruktūros atsiradimas dažniausiai formuoja visuomenės ir verslo poreikį įsigyti alternatyviais degalais ir elektra varomas transporto priemonės, o ne atvirkščiai. Projekto 178.3 ir 178.5. punktai taip pat nėra aiškūs ir suprantami, todėl siūlytina juose numatyti konkrečias priemones tikslams pasiekti.

Pagarbiai

Lietuvos inovatyvios energetikos ir prekybos įmonių asociacijos (LIEPA) prezidentė

Kristina Čeredničenkaitė

Tel. +370 652 03993

El. paštas: kristina@liepa.lt

