LIETUVOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA
2026-10-27 Nr. G-11139

LIETUVOS ATSINAUJINANČIŲ IŠTEKLIŲ ENERGETIKOS KONFEDERACIJA

Adresas Ulonų g. 5-513, LT-08240 Vilnius; Mob.tel. + 370 650 37654;
Svetainė: www.ateitiesenergija.lt; El. Paštas: info@ateitiesenergija.lt;
Įmonės kodas 302777869; Atsiskaitomoji sąskaita Nr.LT16 7300 0101 3159 9571 Swedbankas. Banko kodas BIC-HABALT22.

2026 m. spalio 27 d.

Originalas nebus siunčiamas paštu

Lietuvos Respublikos Vyriausybei
El. p. LRVkanceliarija@lrv.lt
El. p. tomas.daukantas@lrv.lt
El. p. sarune.navickaite@lrv.lt
El. p. renata.adomaityte-sliogeriene@lrv.lt
El. p. silvija.cibiriene@lrv.lt
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
El. p. sumin@sumin.lt
El. p. roderikas.ziobakas@sumin.lt
El. p. aiste.gasiuniene@sumin.lt
El. p. laurynas.buzys@sumin.lt
Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai
El. p. info@enmin.lt
El. p. egle.radisauskiene@enmin.lt
El. p. erika.bruziene@enmin.lt
El. p. aurimas.salapeta@enmin.lt
Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai
El. p. info@am.lt
El. p. vladislav.kondratovic@am.lt
El. p. vilija.augutaviciene@am.lt
El. p. ignas.janeliunas@am.lt
El. p. martynas.norbutas@am.lt
Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai
El. p. rastine@tm.lt
El. p. liucina.kotlovska@tm.lt
El. p. vilte.smalakyte@tm.lt
El. p. ugne.jakaityte@tm.lt

Kopija:
Lietuvos pramonininkų konfederacijai
El.p. Raminta.Radaviciene@lpk.lt
Transporto inovacijų asociacijai
El. p. info@tiasoc.eu
El. p. rugile.andziukeviciute@tiasoc.eu

DĖL ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 15 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XVP-1057 (TAP-26-1138(2) (26-10201(3) (VYRIAUSYBĖS IŠVADOS PROJEKTO SEIMUI)

Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacija (toliau – LAIEK) **prašo <u>išsamiai</u> įvertinti šiame rašte pakartojamus ir aktualumo nepraradusius argumentus, išdėstytus LAIEK 2026 m. liepos 24 d. rašte viešo derinimo metu, taip pat Energetikos, Aplinkos ir Teisingumo ministerijų,**

Lietuvos pramonininkų konfederacijos bei Transporto inovacijų asociacijos viešo derinimo metu pateiktus argumentus dėl Projekto Nr. 26-10201(3), kurie, LAIEK vertinimu, **taip pat išlieka aktualūs**.

Siūlome Vyriausybės tarpinstitucinio pasitarimo ir posėdžio metu Vyriausybei svarstyti savo išvados nutarimo projekte iš esmės pritarti Įstatymo projekto tikslams ir siūlyti Įstatymo projektą tobulinti tolesniame teisėkūros etape Lietuvos Respublikos Seime. Toliau šiame rašte pakartojama atkuali argumentacija.

LAIEK vertinimu, tokia Vyriausybės pozicija tinkamai atspindėtų derinimo metu išryškėjusį institucijų nuomonių nevienareikšmiškumą, leistų išsaugoti transporto dekarbonizacijos kryptį ir kartu sudarytų galimybę Seime tobulinti projekto įgyvendinimą.

1. DERINIMO METU PATEIKTI ARGUMENTAI NEBUVO DERAMAI ĮVERTINTI

Derinimo pažyma rodo ne tik vieningas visų socialinių partnerių pastabas, bet ir ne vienos ministerijos kitokią poziciją dėl Susisiekimo ministerijos siūlomos neigiamos Vyriausybės išvados nutarimo projekto.

Aplinkos ministerija išvados nutarimo projektui nepritarė ir pasiūlė Įstatymo projektui iš esmės pritarti, pabrėždama, kad 30 proc. tikslą vertina ne kaip konkurencijos mažinimą, o išankstinį konkurencinio pranašumo įgijimą, t. y. galimybę efektyviau pasirengti nuo 2028 m. griežtėsiančiems transporto sektoriaus emisijų mažinimo reikalavimams. **Energetikos ministerija taip pat pasiūlė išreikšti Vyriausybės pritarimą Įstatymo projektui**, be kita ko, remdamasi faktiniais Viešųjų pirkimų tarnybos (toliau – VPT) duomenimis, rodančiais, kad siūlomas 30 proc. rodiklis praktiškai jau yra pasiektas ir viršijamas. Lietuvos pramonininkų konfederacija (toliau – LPK) ir Transporto inovacijų asociacija (toliau – TIA) pasisakė už Įstatymo projekto tikslus, kartu siūlydamos numatyti finansines paramos priemones ir (arba) kitus saugiklius, t. y. tobulinti, o ne atmesti Įstatymo projektą.

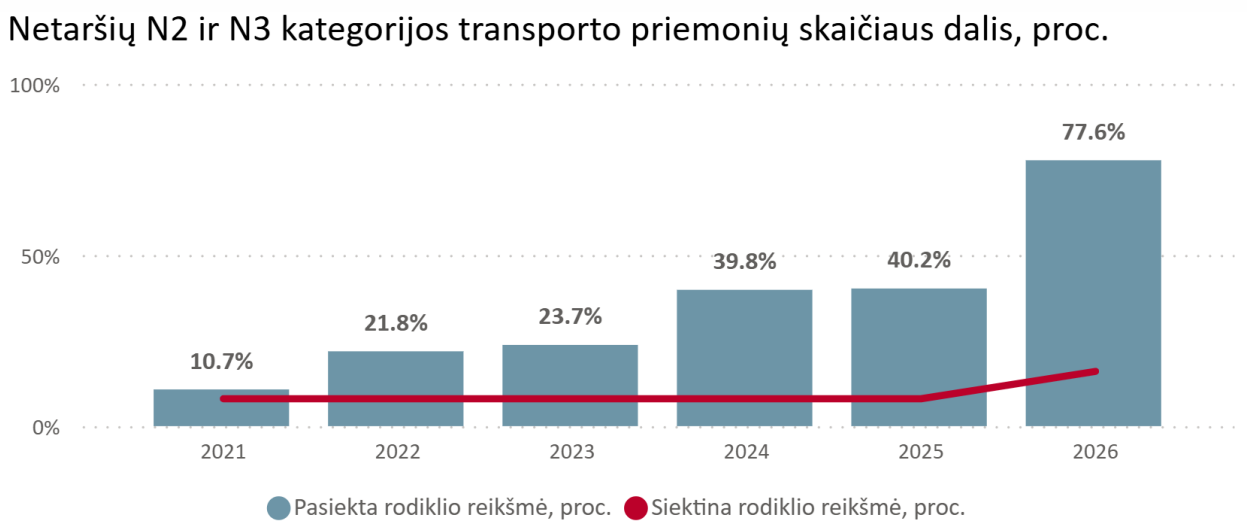
Teisingumo ministerija savo išvadoje **tiesiogiai konstatavo**: *„Nutarimo projektu formuluojamą **Vyriausybės poziciją pagrindžiančios priežastys Nutarimo projekte dėstomos nenuosekliai ir neaiškiai**“*. Ji taip pat siūlė nurodyti, kieno duomenimis remiantis dėstomi teiginiai, ir aiškiai susieti nurodomas problemas su Įstatymo projektu siūlomu reguliavimu. Nors naujausioje redakcijoje argumentai buvo pergrupuoti ir atskirai išskirtas biudžeto klausimas, tačiau esminis faktinio pagrindimo trūkumas liko nepašalintas.

Vėliausiai (spalio 19 d.) registruoto Nutarimo projekte lydraštyje ir toliau nepateikiama konkrečių duomenų, kuriais būtų pagrįsta, kiek transporto priemonių faktiškai trūktų rinkoje, kokioms konkrečioms viešosioms funkcijoms nėra alternatyvų, kokio dydžio papildomo finansavimo reikėtų ir kokia faktinė infrastruktūros spraga neleistų pasiekti 30 proc. rodiklio. Derinimo pažymoje, atsakant Aplinkos, Energetikos ministerijoms, LPK, TIA ir LAIEK, daugiausia daroma nuoroda į lygiai tokią pačią argumentaciją, kuri nurodyta pirminiame lydraštyje, pirmą kartą registravus išvados projektą viešam derinimu. Taigi, **kitų institucijų ir socialinių partnerių argumentai detaliai įvertinti nebuvo ir prašytas papildomas pasitarimas Vyriausybės/ministerijų formate nebuvo suorganizuotas**.

2. FAKTINIAI VIEŠŲJŲ PIRKIMŲ DUOMENYS RODO, KAD 30 PROC. TIKSLAS YRA LABAI REALIAI PASIEKIAMAS JAU ŠIANDIEN, O ŠIS TIKSLAS GALIOTŲ IKI 2030 M. IMTINAI

Remiantis VPT viešai skelbiamais duomenimis apie transporto priemonių arba transporto priemonėmis teikiamų paslaugų, patenkančių į Alternatyviųjų degalų įstatymo taikymo sritį, pirkimus, faktiniai N2 ir N3 kategorijų rodikliai yra šie:

Metai	Iš viso N2 ir N3	Iš jų netaršių	Netaršių dalis
2022	119	26	21,8 proc.
2023	156	37	23,7 proc.
2024	103	41	39,8 proc.
2025	102	41	40,2 proc.
2026	85	66	77,6 proc.



Šaltinis: Viešųjų pirkimų tarnyba, https://vpt.lrv.lt/lt/statistika-ir-analize/pirkimu-vykdytoju-zemelapis-svieslente-1/

Taigi, **2022-2025 m. vidutiniškai per metus iš viso yra įsigyjama 113 N2 ir N3 kategorijų transporto priemonės, vidutiniškai 42 netaršios transporto priemonės, o faktinė svertinė netaršių transporto priemonių dalis jau šiuo metu siekia 37,3 proc.**

3. DIDESNĖ NETARŠAUS TRANSPORTO ĮSIGIJIMO KAINA GALI BŪTI VALDOMA MAŽESNIAIS EKSPLOATACIJOS KAŠTAIS IR FINANSINĖS PARAMOS PRIEMONĖMIS

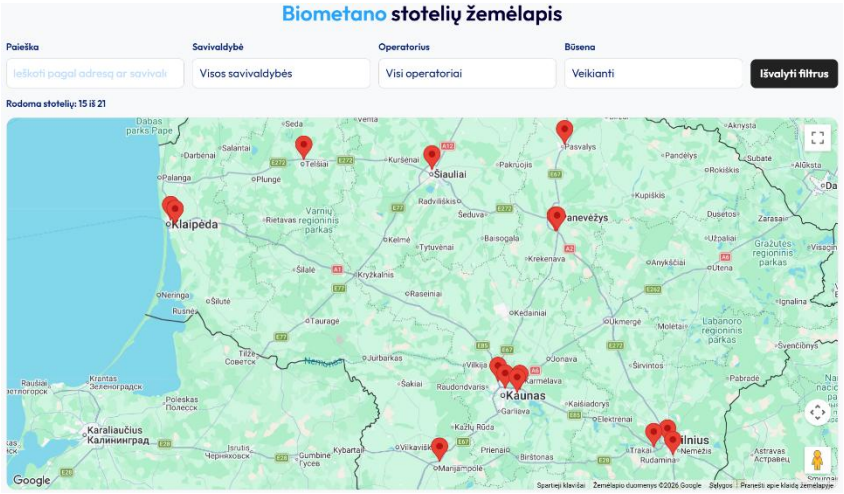
Remiantis LAIEK transporto priemonių tiekėjų pateikta informacija, analogiško N3 kategorijos biometanu varomo sunkvežimio įsigijimo kaina yra apie 20 tūkst. Eur didesnė nei dyzelinio (čia: be paramos; su parama skirtumas dar mažesnis). Taigi, remiantis šia informacija ir VPT duomenimis, galima atlikti preliminarų Įstatymo projekto poveikio vertinimą:

Rodiklis	Skaičiavimas	Rezultatas
Papildoma netaršių transporto priemonių dalis	16 % → 30 % (įpareigojimo pasikeitimas)	14 proc. punktų skirtumas
Papildomas transporto priemonių skaičius per metus	120 × 14 proc. p.	apie 17 vnt.
Orientacinis kainos skirtumas, renkantis biometanu varomą transporto priemonę (be paramos) vietoje dyzelinu varomos	pagal transporto priemonių tiekėjų pateiktą vidutinės kainos informaciją	apie 20 000 Eur / vnt.
Orientacinės papildomos metinės investicijos	17 × 20 000 Eur	apie 340 tūkst. Eur

Galiausiai, taip pat remiantis LAIEK transporto priemonių tiekėjų pateikta informacija, nepaisant to, kad analogiškos N3 kategorijos biometanu varomos transporto priemonės įsigijimo kaina (be paramos) yra apie 20 tūkst. Eur didesnė nei dyzelinio – tai **atsipirktų per vos kelis artimiausius transporto priemonės eksploatacijos metus, kadangi vieno kilometro degalų kaštai, naudojant biometaną, lyginant su dyzelino naudojimu, gali būti maždaug 10–15 proc. mažesni. Bendrieji transporto priemonės eksploatavimo kaštai (angl. *total-cost-of-owenrship, TCO*), įvertinus įsigijimą, degalus ir kitus kaštus, šiuo metu jau yra panašūs, bet didėjant dyzelino apmokestinimui (dėl nacionalinės bei ES politikos, laipsniškai vis branginančios iškastinį kurą) ir nuo 2027 m. pradžios įsigaliojant naujai atstuminei elektroninei kelių rinkliavos sistemai „Via Toll“ (*e-tolling*), kurioje bus taikomos nuolaidos biometanu varomam sunkiajam transportui, biometano ekonominis patrauklumas turėtų tik dar didėti.**

4. BIOMETANO PILDYMO INFRASTRUKTŪRA NUOLAT PLEČIASI

Šiuo metu Lietuvoje veikia ir yra vieši 15 dujinio biometano (bio-CNG) degalų pildymo punktai visuose didžiausiuose Lietuvos miestuose ir pagrindiniuose transporto koridoriuose, įskaitant Vilnių, Kauną, Klaipėdą, Šiaulius, Panevėžį, Marijampolę, Telšius ir Pasvalio rajoną:



Šaltinis: https://biometanas.eu/

Priskaičiuojant šiuo metu jau planuojamus/vystomus projektus procese Mažeikiuose, Telšiuose, Kėdainiuose, Ukmergėje, Utenoje ir Marijampolėje – viso 21 punktas.

Strateginiuose Lietuvos planuose numatyta iki 2027–2028 m. pasiekti 30 viešųjų suslėgtų biodujų pildymo punktų, pritaikytų biometanui. Todėl, vertinant 2027–2030 m. viešųjų pirkimų tikslą, būtina atsižvelgti ne tik į šiandienos infrastruktūrą, bet ir į jau vykstančią bei planuojamą jos plėtrą.

5. RINKOJE YRA GALIMYBIŲ PRITAIKYTI BIOMETANO DUJOMIS VAROMAS VAŽIUOKLES SPECIALIŲJŲ PASLAUGŲ TRANSPORTO PRIEMONĖMS ĮSIGYTI

LAIEK žiniomis, bendraujant su rinkos dalyviais, transporto priemonių pardavėjais ir paslaugų tiekėjais, turime tiesioginę informaciją, kad **biometanu varomų sunkiųjų transporto priemonių važiuokles galima pritaikyti komunalinėms ir kitoms miesto paslaugoms. Visa specifikacija, kuri gali būti pritaikyta dyzelinu varomam transportui, analogiškai gali būti pritaikyta ir biometanu varomam tansportui**. Taip pat, kadangi Įstatymo 15 str. 4 d. 2 p. taikomas bendram netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių skaičiui, palyginti su bendru perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto atliekamuose viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu tos pačios kategorijos kelių transporto priemonių skaičiumi, perkančiosios organizacijos yra laisvos pasirinkti, kurių paslaugų teikimui ir (arba) transporto priemonių įsigijimui (pagal atskirų transporto priemonių specifiką) naudoti netaršias transporto priemones – tai suteikia lankstumo.

6. VIEN DIREKTYVOS MINIMALIŲ RODIKLIŲ PALYGINIMAS NEPAGRINDŽIA SIŪLOMO TIKSLO NEPROPORCINGUMO

Projekte yra nepagrįstai referuojama į direktyvą 2019/1161/ES. Pabrėžtina, kad direktyva 2019/1161/ES nustato minimalius, o ne maksimalius viešųjų pirkimų tikslus. Aplinkybė, kad Vokietijai, Suomijai, Švedijai, Prancūzijai, Danijai ir Italijai Direktyvoje nustatytas 15 proc. rodiklis, savaime neįrodo, kad Lietuvoje taikomas 30 proc. tikslas būtų neproporcingas. Tai įrodo ir minėta VPT statistika apie Lietuvos atvejį.

Atsižvelgiant į tai, kad biometanu varomos N2 ir N3 transporto priemonės jau dabar užtikrina pigesnį krovinių vežimą, nei krovinius vežant dyzelinu varomomis transporto priemonėmis, o ateityje dyzelinas, nuo 2028 m. įtvirtinus ES ATLPS2 (angl. *ETS2*), dar labiau brangs, siūlomas viešiesiems pirkimams taikomas **reguliavimas yra vertintinas ne kaip perkančiosioms organizacijoms užkraunama našta, kurios atsisakius būtų paskatinta ekonomika, o kaip perkančiųjų organizacijų investicijų nukreipimas tikslinga kryptimi, išvengiant tokių klaidų, kurios dėl ateityje toliau vis brangsiančio dyzelino reikš ateities ekonominius sunkumus**.

7. DĖL NEMAŽINAMOS SUNKIOJO TRANSPORTO TARŠOS VALSTYBEI GRESIA SANKCIJOS

Pačios Susisiekimo ministerijos duomenimis, didžiausia tarša tenka kelių transportui – net 97,5 proc. viso transporto sektoriaus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekio, o sunkiasvorėms transporto priemonėms tenka 41,3 proc. kelių transporto emisijų. Dyzelino suvartojimas sudaro 67 proc. viso Lietuvos transporto parko: 82 proc. autobusų ir 98 proc. krovininio transporto suvartojimo. Tai pagrindžia poreikį N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių atnaujinimą laikyti viena prioritetinių transporto dekarbonizacijos krypčių. Atkreiptinas dėmesys taip pat į Lietuvos ŠESD išmetimų mažinimo ATL prekybos sistemoje nedalyvaujančiuose sektoriuose įsipareigojimus, skaičiuojant visus šių sektorių išmetimus nuo 2020 iki 2030 metų (imtinai), kurie yra apibrėžti Pastangų pasidalijimo reglamente (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842 su pakeitimais,

padarytais Reglamentu (ES) 2023/857). Transportas čia sudaro didelę visų išmetimų šiuose sektoriuose dalį ir **ženkliai nesumažinus ŠESD išmetimų transporto sektoriuje Lietuvai neišvengiamai atsiras pareiga biudžeto lėšomis perleisti įsipareigojimus kitoms ES šalims, tam leidžiant (anot Aplinkos ministerijos pateikto vertinimo) virš 400 mln. eurų**. Todėl Lietuvai transporto dekarbonizacija, kurią, kaip vieną iš priemonių, įgyvendintų Įstatymo projekto priėmimas, yra itin aktualus.

8. ĮSTATYMO PROJEKTAS TIESIOGIAI ĮGYVENDINA DALĮ STRATEGINIŲ LIETUVOS DOKUMENTŲ

1) **Vyriausybės programos 619 p.**: *„Sieksime, kad pagrindinė Lietuvoje pagamintų biodujų ir biometano dalis būtų naudojama šalies transporto ir pramonės sektoriuose, prioritetą teikiant aukštos pridėtinės vertės vartojimui, skatinsime naudingą biologinių atliekų naudojimą energijai gaminti, biodujų ir biometano gamybos bei infrastruktūros plėtrą ir sudarysime sąlygas žemdirbiams bei kaimo bendruomenėms gauti papildomų pajamų. Užtikrinsime biodegalų, pagamintų iš europietiškos kilmės žaliavų, naudojimo prioritetą prieš biodegalus, pagamintus iš importuojamų žaliavų.“;*

2) **Nacionalinės darbotvarkės „Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija“** 243.3 p., kuris numato: *„siekiama skatinti<...> darnaus judumo mieste planų įgyvendinimą, transporto parko atnaujinimą, taikant žaliuosius pirkimus ir užtikrinant būtinuosius viešojo pirkimo tikslus transporto srityje, taip pat miesto ir priemiestinio viešojo transporto parko atnaujinimą, skatinant naudoti degalus iš AEI ir elektra varomas transporto priemones (taršių autobusų pakeitimą naujais netaršiais (varomais elektra, vandeniliu, biometanu).“*;

3) **Pagrindinius paties Alternatyviųjų degalų įstatymo** 2 str. 2 d. nustatytus alternatyviųjų degalų panaudojimo transporto sektoriuje **tikslus**: *„Šio įstatymo tikslas – mažinti transporto sektoriaus poveikį klimato kaitai ir aplinkos oro taršai, siekiant, kad 2030 metais atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporto sektoriuje, palyginti su bendruoju galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje, sudarytų ne mažiau kaip 29 procentus. Šiuo įstatymu taip pat siekiama, kad, nesukeliant ekosistemų degradacijos pavojaus, iki 2030 metų naftos degalų suvartojimas kelių transporte, palyginti su naftos degalų suvartojimu 2021 metais, sumažėtų ne mažiau kaip 39 procentais*.“

Pagarbiai



Martynas Nagevičius
Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos prezidentas
Mob. tel. +370 650 37654
El. paštas: martynas@nagevicius.lt

Kontaktinis asmuo:

Elana Astramovič

Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos
Tvarumo projektų vadovė
Mob. tel.: +370 653 91 135
El. p.: info@ateitiesenergija.lt