LIETUVOS RESPUBLIKOS ENERGETIKOS MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, J. Lelevelio g. 6, LT-01103 Vilnius,
tel. (0 5) 203 4696, el. p. info@enmin.lt, http://www.enmin.lrv.lt, elektroninio pristatymo dėžutės adresas 302308327
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 302308327

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai 2026- Nr.

DĖL VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos energetikos ministerija, įvertinusi Susisiekimo ministerijos pateiktą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-1057“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), teikia siūlymą patobulinti Nutarimo projektą.

Atsižvelgiant į Lietuvos nacionalinės energetikos nepriklausomybės strategijoje įtvirtintą tikslą skatinti transporto perėjimą prie neutralaus poveikio klimatui energijos šaltinių ir alternatyviųjų degalų naudojimo, taip pat atsižvelgiant į Alternatyviųjų degalų įstatymo (toliau - ADĮ) 16 ir 27 straipsniuose nustatytus tikslus dėl biodujų ir nebiologinių dujinių degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo plėtros, tikslinga kryptingai didinti degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių, tame tarpe ir biodujų sunaudojamų transporto sektoriuje, paklausą, prie kurios padidėjimo gali prisidėti ir perkančiųjų subjektų įsigyjamas didesnis netaršiųjų transporto priemonių kiekis arba tokiomis transporto priemonėmis teikiamų paslaugų kiekis.

Pažymėtina, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1161, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones nustato būtinuosius privalomus viešųjų pirkimų tikslus, kuriuos valstybės narės privalo pasiekti, tačiau ji nenustato maksimalių ribų ir nedraudžia valstybėms narėms taikyti ambicingesnių reikalavimų. Valstybės narės turi diskreciją pasirinkti ambicijos lygį šiems tikslams įgyvendinti atsižvelgiat į taikomų priemonių visumą. Atkreiptinas dėmesys, kad, remiantis Viešųjų pirkimų tarnybos publikuojama perkančiųjų organizacijų pateikta informacija[1], Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimu siūlomas tikslas – pasiekti 30 proc. netaršių N2 ir N3 kategorijos transporto priemonių skaičiaus dalį nuo visų transporto priemonių viešųjų pirkimų – 2025 m. jau buvo pasiektas ir sudarė 40,2 proc., o preliminariais duomenimis 2026 m. pirkimų rodiklis iki šios dienos siekia 93,8 proc., todėl Energetikos ministerijos nuomone, Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu Nr. XVP-1057 siūlomi pakeitimai perkantiesiems subjektams neturėtų sudaryti finansinės ar administracinės naštos, priešingai leistų optimizuoti valdomą transporto priemonių parką ir užtikrinti jo prisidėjimą prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos bei užtikrintų papildomą alternatyviųjų degalų paklausą.

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, Energetikos ministerija siūlo performuluoti Nutarimo projektą išreiškiant Vyriausybės pritarimą Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057.

Energetikos viceministras

D. Stakvilevičiūtė, tel. 0 602 46479, el. p. dalia.stakvileviciute@enmin.lt

[1] https://vpt.lrv.lt/lt/statistika-ir-analize/pirkimu-vykdytoju-zemelapis-svieslente-1/

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. liepos 24 d.

Originalas nebus siunčiamas paštu

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
El. p. sumin@sumin.lt
Darnaus judumo ir inovacijų grupės vadovei Gintarei Janušaitienei
El. p. gintare.janusaitiene@sumin.lt
Darnaus judumo ir inovacijų grupės patarėjui Laurynui Buziui
El. p. laurynas.buzys@sumin.lt
Darnaus judumo ir inovacijų grupės vyresniajai patarėjai Žaliojo kurso klausimais Aistei Gasiūnienei
El. p. aiste.gasiuniene@sumin.lt
Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai
El. p.: info@enmin.lt
Viceministrui Ignui Juknevičiui
El. p. ignas.junevicius@enmin.lt
Tvarios energetikos politikos grupės vadovui Aurimui Salapėtai
El. p. aurimas.salapeta@enmin.lt
Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai
El. p. info@am.lt
Viceministrei Airai Paliukėnaitei
El. p. aira.paliukenaite@am.lt
Klimato politikos grupės vadovei Vilijai Augutavičienei
El. p. vilija.augutaviciene@am.lt

Kopija:
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai
El. p. LRVkanceliarija@lrv.lt
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kancleriui Tomui Daukantui
El. p. tomas.daukantas@lrv.lt
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos ekonomikos politikos grupei
Grupės vadovei Linai Liubauskaitei
El. p. lina.liubauskaite@lrv.lt
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos teisės grupei
Grupės vadovei Eglė Izokaitytė
El. p. egle.izokaityte@lrv.lt

DĖL VYRIAUSYBĖS IŠVADOS REG. NR. 26-10201 DĖL ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 15 STRAIPSNIO PAKEITIMO PROJEKTO

Lietuvos atsinaujinančių išteklių konfederacija (toliau – **Konfederacija**), susipažinusi su Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje 2026 m. liepos 17 d. viešam derinimui paskelbtu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtu Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-1057“ projektu Nr. 26-10201 (toliau – **Nutarimo projektas**)[1], šiuo raštu teikia žemiau nurodytas pastabas, patvirtinančias būtinybę iš esmės tobulinti Nutarimo projektą.

Nutarimo projektas **yra tobulintinas iš nepagrįsto Nutarimo projekte nustatyto siūlymo nepritarti Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057 (toliau – Įstatymo projektas)**, **į siūlymą iš esmės pritarti Įstatymo projekto tikslams**, tačiau siūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą papildomai įvertinant siūlomų reguliavimo priemonių apimtį.

Įstatymo projekto aiškinamajame rašte pažymima, kad Įstatymo projektu siekiama paskatinti netaršaus transporto sektoriaus plėtrą, aplinką tausojančių išvalytų biodujų (biometano) didesnį panaudojimą kelių transporte, taip mažinant Lietuvos priklausomybę nuo mineralinių naftos produktų, kadangi atsinaujinančių energijos išteklių naudojimas yra vienas pagrindinių būdų mažinti iškastinio kuro vartojimą.

Šie Įstatymo projekto tikslai tiesiogiai įgyvendina:

(i) XXI-osios Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – **LRV**) programą, kurios 619 p. numato, jog: *„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.“;*

(ii) Nacionalinės darbotvarkės „Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija“ (toliau – **NENS**) 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).*“;

(iii) Pagrindinius Alternatyviųjų degalų įstatymo (toliau – **ADĮ**) 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*

[1] https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/eb6fede281de11f19be4e4d226bee2f8?fbclid=IwY2xjawTNfdJleHRuA2FlbQIxMQBzcnRjBmFwcF9pZAEwAAEeXtuSlUhrOSTyF0wUwD1H7yGRWGTl0YWv-dudzflFmub5HVhMuowSrTo-y2I_aem_a-AARiUPyRQ4A8d8_jJkDg

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.“ Šių tikslų pasiekimas vertinamas pagal atsinaujinančių išteklių energijos *vartojimą* Lietuvoje, o ne pagal jos gamybą šalyje, todėl būtina kryptingai didinti švaresnių degalų arba elektros vartojimą ir atitinkamų transporto priemonių įsigijimą Lietuvos vidaus rinkoje. Tačiau Lietuva jau ne vienerius metus reikšmingai atsilieka nuo nurodyto dekarbonizacijos tikslo įgyvendinimo. 2020 m. atsinaujinančių energijos išteklių dalies transporte tikslas siekė 10 proc., tačiau faktiškai buvo pasiekta tik 5,5 proc.; 2022 m. ši dalis sudarė 6,7 proc., o 2023 m. – 7,2 proc.

Pačios Susisiekimo ministerijos duomenimis, didžiausia tarša tenka kelių transportui – net 97,5 proc. viso transporto sektoriaus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekio, o sunkiasvorėms transporto priemonėms tenka 41,3 proc. kelių transporto emisijų. Dyzelino suvartojimas sudaro 67 proc. viso Lietuvos transporto parko: 82 proc. autobusų ir 98 proc. krovininio transporto suvartojimo. Tai pagrindžia poreikį N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių atnaujinimą laikyti viena prioritetinių transporto dekarbonizacijos krypčių. Atkreiptinas dėmesys taip pat į Lietuvos ŠESD išmetimų mažinimo ATL prekybos sistemoje nedalyvaujančiuose sektoriuose įsipareigojimus, skaičiuojant visus šių sektorių išmetimus nuo 2020 iki 2030 metų (imtinai), kurie yra apibrėžti Pastangų pasidalijimo reglamente (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2023/857). Transportas čia sudaro didelę visų išmetimų šiuose sektoriuose dalį ir ženkliai nesumažinus ŠESD išmetimų transporto sektoriuje Lietuvai neišvengiamai atsiras pareiga biudžeto lėšomis perleisti įsipareigojimus kitoms ES šalims, tam leidžiant (anot Aplinkos ministerijos pateikto vertinimo) virš 400 mln. eurų. Todėl Lietuvai transporto dekarbonizacija, kurią, kaip vieną iš priemonių, įgyvendintų Įstatymo projekto priėmimas, yra itin aktualus.

Atsižvelgus į tai, kad, kaip nurodyta aukščiau, Įstatymo projekto tikslai tiesiogiai įgyvendina ne tik LRV programos, strateginių politikos dokumentų (NENS), bet ir ADĮ tikslus bei dekarbonizacijos įpareigojimus, **Nutarimo projekte nurodytas nepritarimas Įstatymo projektui, neatsižvelgus į jo tikslus, yra akivaizdžiai nepagrįstas**.

Pastebėtina, kad Nutarimo projekte nurodytas nepritarimas Įstatymo projektui, neatsižvelgus į jo tikslus, **neatitinka ir kitų LRV išvadų dėl įstatymų projektų praktikos, kurioje pabrėžiamas poreikis vertinti įstatymų projektų tikslus[2]**.

Nutarimo projekte nėra pateikta aiškių argumentų, kodėl siūloma nepritarti Įstatymo projektui, o pateikti teiginiai yra iš esmės deklaratyvūs. Nutarimo projekte nepagrįstai deklaratyviai nurodoma, kad: „*pagrindinės kliūtys netaršių N2 ir N3 kategorijų (sunkiasvorės krovininės) transporto priemonių pokyčiui yra ženkliai didesnė tokių transporto priemonių įsigijimo kaina, neišvystyta joms reikalinga pildymo / įkrovimo infrastruktūra, trūksta kitų reguliavimo priemonių, kurios reikšmingai mažintų taršių transporto priemonių naudojimo populiarumą. Pagrindiniai klausimai, su kuriais susiduria atliekantieji netaršių sunkiasvorių krovinių transporto priemonių viešuosius pirkimus, – nėra pakankamai numatytų lėšų įsigyti netaršias transporto priemones arba dėl specifinių reikalingų transporto priemonių technologinių parametrų (nėra rinkoje konkrečius reikalingus reikalavimus atitinkančių transporto priemonių alternatyvų paslaugų teikimui)*.“ **Konfederacija nesutinka su nurodytu Nutarimo projekto teiginiu dėl žemiau nurodytų argumentų.**

[2] Žr. 2026 m. liepos 8 d. LRV nutarimą Nr. 538; 2026 m. birželio 17 d. LRV nutarimas Nr. 455, 2026 m. birželio 11 d. LRV nutarimas Nr. 433, 2026 m. gegužės 27 d. LRV nutarimas Nr. 405 ir kt.

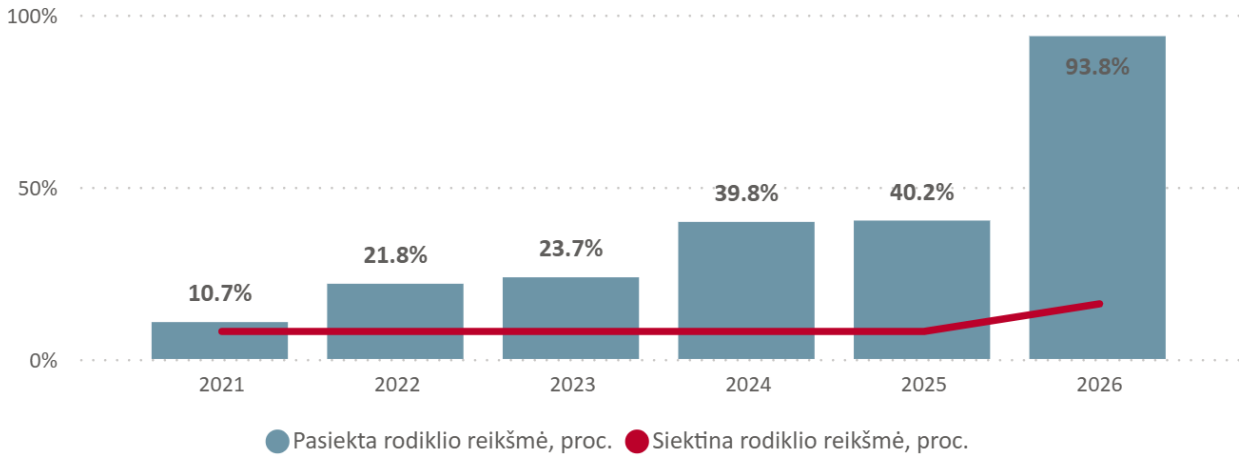
1. Didesnė netaršaus transporto įsigijimo kaina gali būti valdoma mažesniais eksploatacijos kaštais ir finansinėmis priemonėmis

Visų pirma, Nutarimo projekte nėra pateikta jokių konkrečių duomenų, kuriais remiantis buvo padaryta prielaida, kad *„kliūtys netaršių N2 ir N3 kategorijų (sunkiasvorės krovininės) transporto priemonių pokyčiui yra ženkliai didesnė tokių transporto priemonių įsigijimo kaina“.*

Pirmiausia, remiantis viešais Viešųjų pirkimų tarnybos duomenimis (toliau – VPT) apie transporto priemonių arba transporto priemonėms teikiamų paslaugų, patenkančių į ADĮ taikymo sritį, pirkimus[3]:

- 2022 m. iš viso įsigyta 119 N2 ir N3 kategorijos transporto priemonių, iš kurių netaršių – 26, t. y. 21,8 proc.,
- 2023 m. iš viso 156, iš kurių 37, arba 23,7 proc., netaršių,
- 2024 m. iš viso 103, iš kurių 41, arba 39,8 proc., netaršių,
- 2025 m. iš viso 102, iš kurių 41, arba 40,2 proc., netaršių,
- (2026 m. iš viso įsigytų 48 net 45, arba 93,8 proc., yra netaršios.

Netaršių N2 ir N3 kategorijos transporto priemonių skaičiaus dalis, proc.



Šaltinis: Viešųjų pirkimų tarnyba

Taigi, **2022-2025 m. vidutiniškai per metus iš viso yra įsigyjama 120 N2 ir N3 kategorijų transporto priemonės, vidutiniškai 37 netaršios transporto priemonės, o faktinė svertinė netaršių transporto priemonių dalis jau šiuo metu siekia 31 proc.**

Visų antra, remiantis Konfederacijai transporto priemonių tiekėjų pateikta informacija, analogiško N3 kategorijos biometanu varomo sunkvežimio įsigijimo kaina yra apie 20 tūkst. Eur didesnė nei dyzelinio (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	30 % – 16 % (įpareigojimo	14 proc. punktų

[3] https://vpt.lrv.lt/lt/statistika-ir-analize/pirkimu-vykdytoju-zemelapis-svieslente-1/

Rodiklis	Skaičiavimas	Rezultatas
	pasikeitimas)	skirtumas
Papildomas transporto priemonių skaičius per metus	120 × 14 %	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 Konfederacijai transporto priemonių tiekėjų pateikta informacija, **nepaisant to, kad analogiško N3 kategorijos biometanu varomo sunkvežimio įsigijimo kaina (be paramos) yra apie 20 tūkst. Eur didesnė nei dyzelinio, tačiau 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*), biometano ekonominis patrauklumas turėtų dar didėti.**

2. Biometano pildymo infrastruktūra Lietuvoje nuolat plečiasi

Antra, Nutarimo projekte nepagrįstai deklaratyviai teigiama, kad *„neišvystyta joms reikalinga pildymo / įkrovimo infrastruktūra".*

Konfederacijos turimais rinkos dalyvių duomenimis, vien tik sunkiasvores transporto priemones, naudojančias dyzeliną, pakeitus biometanu varomomis transporto priemonėmis, joms yra pakankama pildymo infrastruktūra. Šiuo metu Lietuvoje veikia arba yra suplanuoti 27 dujinio biometano (bio-CNG) degalų pildymo punktai, iš kurių 18 yra vieši. Tinklą sudaro „SG dujos", „Viada", Vilniaus viešojo transporto, „Vlantanos", Panevėžio autobusų parko, Elektrėnų komunalinio ūkio ir „Baltic Petroleum" infrastruktūra. Vieši punktai jau veikia didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir pagrindiniuose transporto koridoriuose, įskaitant Vilnių, Kauną, Klaipėdą, Šiaulius, Panevėžį, Marijampolę, Telšius ir Pasvalio rajoną. 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.

3. Rinkoje yra galimybių pritaikyti biometanu varomas važiuokles specialiosioms paslaugoms

Trečia, Nutarimo projekte nepagrįstai deklaratyviai teigiama, kad *„dėl specifinių reikalingų transporto priemonių technologinių parametrų (nėra rinkoje konkrečius reikalingus reikalavimus atitinkančių transporto priemonių alternatyvų paslaugų teikimui)".* Nurodytas Nutarimo projekto teiginys nėra pagrįstas jokiais duomenimis ir / ar konkrečiais pavyzdžiais. Konfederacijos 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 ADĮ 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 / ar transporto priemonių įsigijimui (pagal atskirų transporto priemonių specifiką) naudoti netaršias transporto priemones.

Galiausiai pabrėžtina, kad Nutarimo projekte yra nepagrįstai akcentuojamos tariamos pačių perkančiųjų organizacijų problemos įsigijant netaršias transporto priemones (pavyzdžiui, nurodant, kad tam nėra pakankamai lėšų), **iš esmės ignoruojant ADĮ 15 str. 4 d. 2 p. taikymo apimtį**. Pagal ADĮ 15 str. 4 d. 2 p. (Įstatymo projektu siūloma padidinti iki ne mažiau 30 proc.): „*netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių skaičius, palyginti su bendru perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto atliekamuose **viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu** tos pačios kategorijos kelių transporto priemonių skaičiumi, turi sudaryti ne mažiau kaip 16 procentų*;“ **Taigi, į nurodytą ADĮ 15 str. 4 d. 2 p. tikslą įeina ne tik pačios perkančiosios organizacijos įsigijamos N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonės, bet ir perkančiosios organizacijos vykdomi viešieji pirkimai, kurių pagrindu privatūs subjektai teikia perkančiajai organizacijai paslaugas naudodami N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemones.**

4. Vien Direktyvos minimalių rodiklių palyginimas nepagrindžia siūlomo tikslo neproporcingumo

Nutarimo 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 anksčiau šiame rašte pateikta 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, įsigijant ateityje toliau brangstančius dyzelinu varomus sunkvežimius, reikš ateities ekonominius sunkumus**.

5. Dėl proporcingumo principo neatitikimo

Galiausiai pabrėžtina, kad Nutarimo projekte nepagrįstai deklaratyviai nurodyta, kad: „*Įstatymo projektu numatomas reikalavimas padidinti netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių įsigijimo skaičių beveik dvigubai neatitiktų Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 2 punkte nustatyto proporcingumo principo*.“ Šis Nutarimo projekto teiginys yra nepagrįstas dėl žemiau nurodytų argumentų.

Visų pirma, Nutarimo projekte nėra pateikta jokių argumentų ir nėra aišku, kodėl Nutarimo projekte yra teigiama, kad siūlomas reguliavimas neatitiktų proporcingumo principo.

Antra, kaip jau pažymėta, Įstatymo projektu siūlomoje keisti ADĮ 15 str. 4 d. 2 p. nustatytas netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių plėtras tikslas yra siejamas ir pasiekiamas ne tik įsigijamomis N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonėmis (kas Nutarimo projekte tik ir vertinta), **bet**

ir viešuosiuose pirkimuose perkamoms paslaugoms, kurios privačių subjektų yra teikiamomis šių kategorijų transporto priemonėmis.

Trečia, ADĮ 15 str. 4 d. 2 p. nustatytas netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių plėtras tikslas yra siejamas su vykdomais naujais N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių įsigijimais, tačiau jis neįpareigoja perkančiųjų organizacijų keisti turimų ir eksploatuojamų N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių.

Apibendrinant

Atsižvelgdama į išdėstytus argumentus, Konfederacija prašo tobulinti Nutarimo projektą pagal aukščiau išdėstytas pastabas ir atsisakyti šiuo metu Nutarimo projekte nurodyto nepritarimo Įstatymo projektui.

Pagarbiai



Martynas Nagevičius

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

Lietuvos pramonininkų konfederacija

Vilniaus g. 31,
Vilnius, Lietuva
+370 5 2451067
sekretoriatas@lpk.lt
www.lpk.lt

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
GAUTA
2026-07-27 Nr. 1-7380

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai 2026-07-27 Nr. S.108

kopija:
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IŠVADOS DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 15 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XVP-1057

Lietuvos pramonininkų konfederacija (LPK), susipažinusi su Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektu, kuriuo siūloma nepritarti Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057 (toliau – Įstatymo projektas), kreipiasi prašydama peržiūrėti dabar siūlomą Vyriausybės poziciją.

LPK remia transporto sektoriaus dekarbonizacijos tikslus ir sutinka, kad viešieji pirkimai gali tapti svarbia priemone spartinant netaršių transporto priemonių diegimą bei kuriant paklausą inovatyviems sprendimams. Kartu būtina užtikrinti, kad žalioji transformacija būtų įgyvendinama ekonomiškai tvariai, nebloginant Lietuvos įmonių konkurencingumo ir nesukuriant neproporcingos finansinės naštos verslui.

LPK nuomone, Nutarimo projekte Vyriausybės pozicija suformuota neatsižvelgiant į Įstatymo projekto tikslus. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad juo siekiama paskatinti netaršaus transporto sektoriaus plėtrą, aplinką tausojančių išvalytų biodujų (biometano) didesnį panaudojimą kelių transporte. Manome, kad svarbu Nutarimo projekte įvertinti ir Įstatymo projekto tikslus bei atsižvelgti į tai, kad jie atitinka bei įgyvendina 2026 m. liepos 14 d. Seimo nutarimu Nr. XV-1157 patvirtintos Vyriausybės programos 12, 581, 590, 619 punktus.

Taip pat LPK vertinimu, įstatymo projekto tikslai turėtų būti siejami su aiškiais ir veiksmingais saugikliais mažoms ir vidutinėms įmonėms, t.y. užtikrinta savalaikė ir pakankama parama verslo įmonėms įsigyjant netaršias transporto priemones veiklai vykdyti. Šiuo metu esančios paskatos yra labai menkos, o žadėtos – dar vis nėra paskelbtos ir teikiamos.

Didžiausią susirūpinimą kelia situacija, kai viešųjų pirkimų reikalavimų vykdymui įsigijus netaršias transporto priemones įmonėms papildomai tenka investuoti į didelės galios įkrovimo infrastruktūrą, elektros tinklų pajėgumų didinimą ir kitą susijusią infrastruktūrą. Tokios investicijos daugeliu atvejų sudaro reikšmingą bendros projekto vertės dalį ir gali tapti esmine kliūtimi mažesniems rinkos dalyviams dalyvauti viešuosiuose pirkimuose ar vykdyti sudarytas sutartis.

Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas toms mažoms ir vidutinėms įmonėms, kurios dėl nustatytų tinkamumo kriterijų negalės pasinaudoti Socialinio klimato plano finansavimo priemonėmis,

tačiau kartu privalės vykdyti viešųjų pirkimų metu prisiimtus įsipareigojimus naudojant netaršias transporto priemones. Tokiu atveju reikšmingai išaugusios infrastruktūros įrengimo sąnaudos būtų dengiamos tik pačių įmonių lėšomis, o tai gali neigiamai paveikti jų finansinį tvarumą ir konkurencingumą.

Atsižvelgiant į tai, LPK siūlo pritarti Seimo narių pasiūlymui, bet ir numatyti, kad kartu su įstatymo pakeitimais būtų įtvirtintos arba Vyriausybės lygmeniu užtikrintos papildomos pagalbos priemonės, skirtos:

- mažų ir vidutinių įmonių investicijoms į įkrovimo infrastruktūrą finansuoti;
- alternatyviems finansavimo mechanizmams toms įmonėms, kurios neatitiks Socialinio klimato plano paramos sąlygų;
- pereinamojo laikotarpio priemonėms, leidžiančioms verslui nuosekliai prisitaikyti prie didėjančių netaršių transporto priemonių naudojimo reikalavimų.

Suderinus ambicingus klimato politikos tikslus su pakankamomis investicinėmis paskatomis ir proporcingu reguliavimu bus galima užtikrinti, kad transporto sektoriaus pertvarka vyktų sparčiai, sektorius išliktų ekonomiškai tvarus ir prisidėtų prie mažų ir vidutinių įmonių konkurencingumo išlaikymu.

LPK ragina peržiūrėti Vyriausybės išvadą ir, svarstant įstatymo projektą, raginti Seimo narius numatyti papildomus saugiklius bei finansinės paramos priemones verslui, ypač mažoms ir vidutinėms įmonėms.

Pagarbiai
Generalinė direktorė Raminta Radavičienė

L. Maskaliovienė, Loreta.Maskalioviene@lpk.lt , +370 618 27527

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Kopija:
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IŠVADOS DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 15 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XVP-1057

2026 m. liepos 27 d. Nr. 2026/0727, Vilnius

Transporto inovacijų asociacija susipažino su Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektu, kuriuo siūloma nepritarti Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057 ir teikia žemiau išvardintus siūlymus ir argumentus.

Transporto inovacijų asociacija nepritaria Lietuvos Respublikos Vyriausybės projekte siūlomai išvadai ir mano, kad joje pateikti argumentai nepakankamai atliepia Europos Sąjungos klimato politikos kryptį, Lietuvos transporto sektoriaus dekarbonizacijos siekius, sparčiai besikeičiančią netaršių sunkiasvorių transporto priemonių rinką bei viešųjų pirkimų, kaip vienos svarbiausių žaliosios transformacijos priemonių, reikšmę.

Asociacijos vertinimu, siūlomas 30 proc. rodiklis yra būtinas siekiant įgyvendinti Lietuvos klimato politikos tikslus, užtikrinti transporto sektoriaus konkurencingumą, skatinti inovacijas bei sudaryti prielaidas spartesnei netaršių technologijų plėtrai.

- **Direktyvoje nustatyti minimalūs reikalavimai**

Vienas pagrindinių Vyriausybės argumentų yra tas, kad Direktyva (ES) 2019/1161 Lietuvai nustato tik 9 proc. privalomą netaršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių viešųjų pirkimų tikslą, todėl nacionaliniu lygmeniu jau nustatytas 16 proc. rodiklis yra pakankamai ambicingas.

Vis dėlto, atkreiptinas dėmesys, kad direktyva nustato tik minimalius viešųjų pirkimų tikslus. Jos paskirtis – užtikrinti bendrą minimalų pažangos lygį visose valstybėse narėse, tačiau direktyva ne tik nedraudžia, bet iš esmės skatina valstybes nares, atsižvelgiant į nacionalinius tikslus ir galimybes, nustatyti ambicingesnius reikalavimus. Direktyvos 5 straipsnyje rašoma, kad „valstybės narės gali taikyti arba leisti savo perkančiosioms organizacijoms ar perkantiesiems subjektams taikyti didesnius nei šios direktyvos priede nurodytuosius nacionalinius tikslus arba griežtesnius reikalavimus“.

Lietuva šia teise jau pasinaudojo, perkeldama direktyvą į nacionalinę teisę ir nustatydama 16 proc. rodiklį vietoje Direktyvoje numatyto 9 proc. minimumo. Nepaisant to, Lietuva vertindama savo tarptautinių įsipareigojimų vykdymo pažangą, kuri tiek Valstybės kontrolės, tiek Aplinkos ministerijos vertinimu yra nepakankama, turi teisę keisti nacionalinius tikslus ir juos didinti dar

kartą. Toks sprendimas būtų nuoseklus Lietuvos pasirinktos krypties tęsinys ir atitiktų ES teisėje valstybėms narėms paliktą diskreciją nustatyti aukštesnius aplinkos apsaugos standartus.

Pabrėžtina, kad nuo Direktyvos priėmimo 2019 m. Europos Sąjungos klimato politika reikšmingai pasikeitė. Buvo priimtas Europos klimato teisės aktas, paketas „Fit for 55“, griežtesni CO_2 standartai sunkiasvorėms transporto priemonėms, Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas (AFIR) bei daugelis kitų teisės aktų, kurie iš esmės pakeitė transporto sektoriaus reguliavimo aplinką. Todėl vien Direktyvos minimalių reikalavimų kėlimas šiuo metu nebeatspindi dabartinės Europos Sąjungos politikos krypties.

Taip mato ir Europos Komisija. Liepos 17 d. paskelbtame elektrifikavimo veiksmų plane numatoma peržiūrėti minėtą direktyvą ir iki 2027 m. ketvirto ketvirčio pateikti siūlymą dėl didesnių ambicijų patvirtinimo šioje srityje.

- **Transporto sektorius išlieka didžiausia klimato politikos problema**

Vyriausybės išvadoje pagrindinis dėmesys skiriamas galimoms viešųjų pirkimų vykdytojų problemoms – didesnei netaršių transporto priemonių kainai, infrastruktūros trūkumui ir ribotai pasiūlai.

Pabrėžtina, kad būtent ambicingesni tikslai paskatina rinką adaptuotis ir patenkinti padidėjusį prekių ar paslaugų poreikį. Mūsų asociacijos nariai jau dabar gali užtikrinti, kad Lietuvos rinkoje būtų pakankamai netaršių transporto priemonių.

Transporto sektorius jau daugelį metų išlieka vienu didžiausių šiltnamio efektą sukeliančių dujų šaltinių tiek Lietuvoje, tiek visoje Europos Sąjungoje. Skirtingai nei energetikos ar pramonės sektoriuose, kuriuose emisijos nuosekliai mažėjo, transporto sektoriaus išmetimai ilgą laiką augo.

Tai reiškia, kad būtent šiame sektoriuje būtinos papildomos ir kryptingos politikos priemonės. Europos Komisija ne kartą yra pažymėjusi, kad be spartesnės sunkiojo transporto elektrifikacijos nebus įmanoma pasiekti nei 2030 m., nei 2050 m. klimato tikslų. Todėl viešųjų pirkimų tikslai negali būti vertinami izoliuotai kaip administracinė našta perkančiosioms organizacijoms. Jie yra svarbi nacionalinės klimato politikos įgyvendinimo priemonė.

Jeigu būtų pritarta Vyriausybės pozicijai ir atsisakyta didinti tikslą iki 30 proc., būtų siunčiamas signalas rinkai, kad Lietuva nėra pasirengusi spartinti transporto sektoriaus transformacijos, nors būtent šiame sektoriuje pažanga yra lėčiausia.

Pastebėtina, kad XXI Vyriausybės programoje pavirtinti įsipareigojimai didinti „atsinaujinančių energijos išteklių vartojimą transporto sektoriuje“ (12 punktas), didinti „atsinaujinančių energijos išteklių vartojimą transporto sektoriuje, skatinsime viešojo transporto priemonių atnaujinimą, elektromobilių įsigijimą, įskaitant reikalingos įkrovimo infrastruktūros plėtrą“ (581 punktas). Maža to, Vyriausybė įsipareigojo savo veiksmais užtikrinti, kad Lietuva klimato netutralumo 2050 metų tikslus pasiektų greičiau, nei numatyta (633 punktas).

2024 metų gegužę Valstybės kontrolės paskelbta „Energetinės nepriklausomybės tikslų įgyvendinimas transporto sektoriuje“ ataskaita pateikė aiškias valstybinės svarbos rekomendacijas. Pabrėžiama, kad tam, kad būtų pasiektas Klimato kaitos darbotvarkėje nustatytas tikslas, numatyti ir įgyvendinti papildomas priemones, kuriomis transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai būtų sumažinti ne mažiau kaip 14 proc., lyginant su 2005 m.

Aplinkos ministerija skelbia, kad 1990 m. transporto sektorius sudarė 17,5 % visų energetikos sektoriaus ŠESD emisijų, o 2024 m. – 51,1 %. Akivaizdu, kad esant šiuo metu vykdomomis priemonėms, kurios skatina automobilių parko atsinaujinimą neįmanoma pasiekti įstatymuose įtvirtintų emisijų mažinimo tikslų.

- **Europos Komisija ragina spartinti transporto elektrifikaciją**

Po Direktyvos (ES) 2019/1161 priėmimo Europos Komisija pristatė naujos kartos transporto ir pramonės politikos iniciatyvas, kuriomis siekiama ne tik reguliuoti transporto priemonių gamintojus, bet ir skatinti netaršių transporto priemonių paklausą.

2025 m. Europos Komisijos pristatytame Europos automobilių pramonės veiksmų plane (Industrial Action Plan for the European Automotive Sector) vienu iš prioritetų įvardijamas spartesnis netaršių sunkiasvorių transporto priemonių ir joms reikalingos infrastruktūros įrengimas.

Komisija pabrėžia, kad vien gamintojams taikomi CO_2 standartai nėra pakankami. Lygiagrečiai būtina aktyvi paklausos politika, apimanti viešuosius pirkimus, valstybės investicijas, finansines paskatas ir spartesnę įkrovimo infrastruktūros plėtrą. Tai reiškia, kad viešasis sektorius turi tapti viena svarbiausių rinkos transformacijos varomųjų jėgų.

- **Viešieji pirkimai - ekonominės politikos priemonė**

Vyriausybės išvadoje viešieji pirkimai vertinami beveik vien per administracinės naštos prizmę. Tačiau toks požiūris neatitinka šiuolaikinės Europos Sąjungos viešųjų pirkimų politikos. Pastaraisiais metais Europos Komisija nuosekliai pabrėžia, kad viešieji pirkimai turi būti naudojami kaip viena svarbiausių priemonių: skatinti inovacijas; didinti Europos pramonės konkurencingumą; spartinti naujų technologijų diegimą; kurti rinką netaršioms technologijoms; mažinti priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro.

Viešasis sektorius kasmet išleidžia reikšmingą dalį bendrojo vidaus produkto viešiesiems pirkimams. Todėl būtent valstybės institucijos gali sukurti pakankamą pirminę paklausą naujoms technologijoms, kuri vėliau leidžia mažėti jų kainai, didėti konkurencijai ir spartėti inovacijoms.

Jeigu viešasis sektorius pats nerodys lyderystės pereinant prie netaršių transporto priemonių, sunku tikėtis, kad šis procesas vyks pakankamai sparčiai privačiame sektoriuje. Todėl viešųjų pirkimų tikslai turi būti vertinami ne kaip administracinis įpareigojimas, o kaip viena efektyviausių valstybės ekonominės, pramonės ir klimato politikos priemonių.

- **Europos Tarybos rekomendacijos Lietuvai**

Vyriausybės išvada didžiąja dalimi grindžiama trumpalaikiais praktiniais sunkumais, su kuriais gali susidurti perkančiosios organizacijos. Tačiau joje nevertinama platesnė Europos ekonominės ir klimato politikos kryptis bei Lietuvai teikiamos Europos Sąjungos institucijų rekomendacijos.

2026 m. Europos Taryba, vertindama Lietuvos pažangą įgyvendinant klimato ir energetikos politiką, akcentavo būtinybę spartinti transporto sektoriaus pertvarką ir mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro.

Rekomendacijose pabrėžiama, kad Lietuva turi efektyviau nukreipti viešąsias investicijas į priemones, kurios leistų sparčiau mažinti transporto sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, aktyviau taikyti priemones, kurios sudarytų sąlygas netaršių transporto priemonių plėtrai.

- **Dėl infrastruktūros stokos**

Vienas pagrindinių Vyriausybės argumentų yra nepakankamai išvystyta elektrinių sunkiasvorių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra. Transporto inovacijų asociacija sutinka, kad įkrovimo infrastruktūros plėtra yra vienas svarbiausių iššūkių. Tačiau būtent dėl šios priežasties valstybė turi formuoti aiškią ilgalaikę paklausą.

Tarptautinė praktika rodo, kad investicijos į didelės galios įkrovimo parkus, elektros tinklų stiprinimą ir aptarnavimo infrastruktūrą vykdomos tik tada, kai rinkos dalyviai mato konkrečias valstybės pastangas dekarbonizuoti automobilių parką. Nesant viešojo sektoriaus ženklaus indėlio šioje srityje, investicijos į infrastruktūrą lėtėja.

Užtikrinti reikiamą įkrovimo tinklą reikalauja Europos Sąjungos Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas (AFIR), kuriuo valstybės narės įpareigojamos sparčiai plėtoti viešai prieinamą didelės galios įkrovimo infrastruktūrą TEN-T kelių tinkle. Jei valstybės institucijos aktyviai naudotųsi elektriniais vilkikais, tai taptų paskata kurti viešuosius įkrovimo parkus.

Ne mažiau svarbu, kad netrukus startuos ir Socialinio klimato plano paramos priemonės, kurios suteikt galimybę mažoms įmonėms įsigyti netaršias transporto priemones ir įsirengti įkrovimo infrastruktūrą. Aukštesnių tikslų kėlimas viešuosiuose pirkimuose skatintų šias įmonės naudotis parama ir užtikrinti nuosavos infrastruktūros plėtrą.

- **Netaršių sunkiasvorių transporto priemonių rinka bei saugumas**

Vyriausybės išvadoje daroma prielaida, kad rinkoje nėra pakankamos netaršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių pasiūlos. Pabrėžiame, kad šiandien situacija iš esmės pasikeitusi. Visi didieji Europos sunkiasvorių transporto priemonių gamintojai jau gamina serijinius elektrinius sunkvežimius įvairiems naudojimo scenarijams – komunalinėms paslaugoms, atliekų surinkimui, miestų logistikai, regioniniams ar tarpmiestiniams pervežimams.

Kasmet didėja baterijų talpa. Taigi transporto priemonės įveikia ilgesnius atstumus, trumpėja įkrovimo laikas. Dėl to sudaromos galimybės sunkiojo transporto priemonių baterijose sukauptą energiją naudoti pastatų ar kitoms būtinosioms reikmėms.

Birželio 17 d. Europos Komisijos paskelbtame elektrifikacijos plane pabrėžiama, kad transporto baterijos jau dabar gali būti pasitelkiamos spręsti laikinus elektros energijos tiekimo sutrikimus, pavyzdžiui, esant ekstremalioms situacijoms. Tokių technologijų diegimas viešajame sektoriuje užtikrintų, kad valstybės institucijos ir įmonės galėtų nenutrūkstamai dirbti esant nenumatytoms aplinkybėms dėl kurių sutriktų tiekimas iš tinklo.

- **Proporcingumo principas**

Vyriausybės išvadoje teigiama, kad siūlomas reguliavimas neatitiktų Teisėkūros pagrindų įstatyme įtvirtinto proporcingumo principo.

Pabrėžtina, kad Konstitucinio Teismo ir Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo sprendimų praktikoje proporcingumo principas reiškia ne tik pareigą neapsunkinti reguliuojamų subjektų daugiau, negu būtina, bet ir pareigą pasirinkti tokias priemones, kurios būtų tinkamos siekiamam viešajam tikslui pasiekti.

Šiuo atveju siekiamas tikslas yra itin svarbus – Lietuvos įsipareigojimų klimato kaitos srityje įgyvendinimas, transporto sektoriaus išmetamųjų teršalų mažinimas, energetinio saugumo didinimas ir priklausomybės nuo importuojamo iškastinio kuro mažinimas.

Pabrėžtina, kad Alternatyvių degalų įstatymas numato išimtis, kada minėto procento viešuosiuose pirkimuose nereikia pasiekti. Taigi griežtesnis reikalavimas būtų taikomas tik daliai perkančiųjų organizacijų. Todėl siūlomas 30 proc. rodiklis laikytinas subalansuota priemone, kuri sudaro galimybes spartinti transporto sektoriaus dekarbonizaciją, kartu išlaikant pakankamą lankstumą viešųjų pirkimų vykdytojams.

Atsižvelgiant į tai, kad išdėstyta siūlome pakeisti Vyriausybės išvadą ir pritarti Alternatyvių degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057.

Pagarbiai,

Transporto inovacijų asociacijos direktorė

Rugilė Andziukevičiūtė-Buzė



M. Norbutas, tel. +370 659 11080, el. p. martynas.norbutas@tiasoc.eu

LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, 01104 Vilnius, el. pristatymo dėžutės adresas 188604955
mob. tel. +370 600 38 904, el. p. rastine@tm.lt, https://tm.lrv.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai Į 2026-01-17 Nr. 2-2585

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Pagal kompetenciją išnagrinėję derinti pateiktą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-1057“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Kaip pagrindinę nepritarimo Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057 (toliau – Įstatymo projektas) priežastį (ją Nutarimo projekte pateikiant pirmąją[1]) siūlome nurodyti tai, kad Įstatymo projektu siūlomas reguliavimas neleistų pasiekti vieno iš Įstatymo projekto tikslų – skatinti biometano vidaus vartojimą, nes Įstatymo projektu siūloma padidinti įsigyjamų netaršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių skaičių nepriklausomai nuo to, kokius alternatyviuosius degalus ši transporto priemonė naudoja. Atkreipiame dėmesį, kad dėl to pasisakė Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos Teisės departamentas savo išvados[2] (toliau – Seimo TD išvada) 1.1 pastaboje.

2. Nutarimo projektu formuluojamą Vyriausybės poziciją pagrindžiančios priežastys Nutarimo projekte dėstomos nenuosekliai ir neaiškiai. Įvertinus Nutarimo projekto ketvirtojoje-devintojoje pastraipose[3] teikiamus argumentus, darytina išvada, jog Įstatymo projektui siūloma nepritarti iš esmės dėl kelių priežasčių: *pirma*, Įstatymo projektu siūlomas reguliavimas nėra tinkamas aiškinamajame rašte nurodytam tikslui pasiekti (žr. Nutarimo projekto penktąją ir septintąją pastraipas), *antra*, to nereikalauja Direktyva 2019/1161/ES[4], kuri įgyvendinta Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymu (žr. Nutarimo projekto ketvirtąją ir šeštąją pastraipas,

[1] Žr. Teisingumo ministerijos, siekiant vienodinti teisės aktų projektų rengimo praktiką, parengtų Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų projektų, kuriais teikiamos Lietuvos Respublikos Vyriausybės išvados dėl Lietuvos Respublikos Seime svarstomų teisės aktų projektų, rengimo rekomendacijų 6.4 p., kuriame nurodyta, kad Vyriausybės nutarimų projektuose pateikiamos priežastys, argumentai, motyvai turėtų būti nurodomi iš eilės pagal svarbą.
[2] Seimo kanceliarijos Teisės departamento 2025 m. lapkričio 27 d. išvada Nr. XVP-1057.
[3] Vadovaujantis Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298 „Dėl Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“, 149 p., pradedant skaičiuoti nuo preambulės.
[4] 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1161, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.

taip pat susijusią devintąją pastraipą). Atsižvelgiant į tai ir siekiant Nutarimo projektu dėstomų priežasčių aiškumo bei nuoseklumo, siūlome apjungti Nutarimo projekto penktąją ir septintąją pastraipas, papildant, kad Įstatymo projektu siūlomas reguliavimas dėl to neatitinka ir teisėkūros efektyvumo principo, įtvirtinto Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. 2 d. 5 p. Nutarimo projekto ketvirtoji ir šeštoji pastraipos (jei tikslinga, ir devintoji pastraipa) taip pat galėtų būti apjungtos.

3. Siekiant pagrįstumo, Nutarimo projekto penktojoje pastraipoje nurodytina konkrečiau, *kokių kitų reguliavimo priemonių,* kurios reikšmingai mažintų taršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių naudojimo populiarumą, *trūksta*, arba šio argumento apskritai atsisakytina. Be to, Nutarimo projekto penktojoje pastraipoje trūksta jame nurodomų argumentų susiejimo su Įstatymo projektu siūlomu reguliavimu, t. y. kodėl Nutarimo projekte nurodytos problemos Įstatymo projektu nebūtų išsprendžiamos.

4. Siūlome įvertinti galimybę papildyti Nutarimo projekto penktąją pastraipą ir nurodyti, kieno duomenimis vadovaujantis dėstomi šioje pastraipoje teikiami teiginiai.

5. Be to, Nutarimo projekto penktojoje pastraipoje nurodoma, kad N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių įsigijimo tikslą pasiekti trukdo tai, kad nėra pakankamai numatytų lėšų įsigyti netaršias N2 ir N3 kategorijų transporto priemones. Įstatymo projekto aiškinamojo rašto 1 p. nurodoma, kad „<...> skaičiuojama, kad perkančiosioms organizacijoms didesnio netaršių transporto priemonių skaičiaus įsigijimas (padidinus įpareigojimą nuo 16 iki 30 procentų) per metus papildomai kainuotų apie 2,06-2,14 mln. Eur.“ Atsižvelgiant į tai, turi būti įvertintos galimybės skirti valstybės biudžeto lėšų Įstatymo projektu siūlomam dar ambicingesniam ir daugiau lėšų reikalaujančiam tikslui pasiekti. Kartu įvertinant ir tai, ar Įstatymo projektu padidinus reikalavimą viešuosiuose pirkimuose įsigyti netaršias transporto priemones, perkančiosios organizacijos apskritai galėtų tinkamai vykdyti savo funkcijas ar teikti paslaugas, jeigu visoms funkcijoms vykdyti ir paslaugoms teikti reikiamoms transporto priemonėms įsigyti suplanuotų valstybės biudžeto lėšų nepakaktų dėl to, kad didesnę dalį šių lėšų tektų skirti netaršioms transporto priemonėms įsigyti (žr. Seimo TD išvados 1.2 pastabą). Pažymime, kad jei Įstatymo projektui įgyvendinti nėra galimybės skirti lėšų, tai turėtų būti nurodoma kaip atskiras nepritarimo Įstatymo projektui argumentas (Rekomendacijų[1] 6.6 p.).

6. Teisės technikos ir redakcinės pastabos dėl Nutarimo projekto rengėjams perduotos darbo tvarka.

Teisingumo ministrė Rita Tamašunienė

Viltė Smalakytė, mob. tel. +370 671 90701, el. p. vilte.smalakyte@tm.lt
Ugnė Jakaitytė, mob. tel. +370 618 51328, el. p. ugne.jakaityte@tm.lt

LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, A. Jakšto g. 4, LT-01105 Vilnius,
tel. +370 626 22 252, el. p. info@am.lt, https://am.lrv.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188602370

Susisiekimo ministerijai 2026-07- Nr.

Į 2025-07-20 Nr. D7-6700

DĖL VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO DERINIMO

Išnagrinėję Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-1057“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), kuriuo siūloma nepritarti Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-1057 (toliau – Įstatymo projektas), teikiame šias pastabas.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2019/1161/ES Lietuvai nustatytas 9 proc. minimalus netaršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių viešųjų pirkimų tikslas savaime nesudaro pakankamo pagrindo nepritarti Įstatymo projektui. Tačiau pažymėtina, kad perkeliant direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę Lietuva jau pasirinko ambicingesnį reguliavimo modelį ir nustatė 16 proc. rodiklį, kuris reikšmingai viršija Europos Sąjungos (toliau – ES) teisėje nustatytą minimumą. Tokiu sprendimu siekiama ne tik formaliai įgyvendinti direktyvos reikalavimus, bet ir prisidėti prie Lietuvos klimato kaitos švelninimo, oro taršos mažinimo ir transporto sektoriaus dekarbonizacijos tikslų įgyvendinimo.

Toliau vertinant ilgalaikę perspektyvą būtina atsižvelgti į ES transporto sektoriaus reguliavimo kryptį. Nuo 2028 m. ir vėliau TEN-T transporto koridoriuose bus nuosekliai įgyvendinami alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros reikalavimai, didinant viešai prieinamos elektrinių sunkiasvorių transporto priemonių įkrovimo ir kitų alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumą. Atsižvelgiant į tai, infrastruktūros trūkumas turėtų būti vertinamas kaip laikinas pereinamojo laikotarpio iššūkis, o ne svarus argumentus neskatinti netaršių transporto priemonių paklausos.

Taip pat vertinant, kad nuo 2028 m. įsigalioja ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos išplėtimas į transporto, pastatų ir kt. sektorius, kurio pagrindu didės iškastinio kuro vartojimo apmokestinimas, konkurencingumo atžvilgiu 30 proc. tikslą vertintume ne kaip konkurencijos mažinimą, o išankstinį konkurencinio pranašumo įgijimą.

Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos vertinimu siūlomas 30 proc. netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių tikslas atitinka ilgalaikius nacionalinius ir ES klimato politikos tikslus, sudaro prielaidas spartesnei rinkos transformacijai bei leidžia efektyviau pasirengti ateityje taikomiems transporto sektoriaus emisijų mažinimo ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros reikalavimams. Todėl nepritariame Nutarimo projektui ir siūlome Įstatymo projektui iš esmės pritarti.

Aplinkos viceministrė Aira Paliukėnaitė

I. Janeliūnas, tel. +370 648 76 041, el. p. ignas.janeliunas@am.lt

LIETUVOS RESPUBLIKOS EKONOMIKOS IR INOVACIJŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Šeimyniškių g. 19-401, LT-09236 Vilnius, tel.: +370 706 64 845,
el. p. kanc@eimin.lt, http://eimin.lrv.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188621919

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai 2026-07-

Į 2026-07-20 Nr. 2-8014

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

Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi pateiktą derinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-1057“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), kuriuo siūloma nepritarti Lietuvos Respublikos Seimo narių pasiūlymui dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-1057, informuoja, kad Nutarimo projektui pastabų ar pasiūlymų neturime.

Papildomai, esant poreikiui, Nutarimo projekto argumentacija galėtų būti papildyta, nurodant, kad vienas iš XXI-osios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos prioritetų yra vengti perteklinio reguliavimo (*angl. gold-plating*) perkeliant Europos Sąjungos teisę į nacionalinę teisę, kuris gali mažinti Lietuvos konkurencingumą (116 programos punktas). Perteklinis reguliavimas susidaro tais atvejais, kai valstybė narė, perkeldama ar įgyvendindama Europos Sąjungos teisę, nustato platesnę reguliavimo taikymo sritį, griežtesnes taisykles ar papildomus įpareigojimus, viršijančius Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytus reikalavimus. Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvoje (ES) 2019/1161 Lietuvai nustatytas 9 proc. netaršių N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių viešųjų pirkimų tikslas, o perkeliant šios direktyvos nuostatas į Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymą nacionalinėje teisėje jau buvo nustatytas griežtesnis – 16 proc. – rodiklis, Įstatymo projektu siūlomas šio rodiklio didinimas iki 30 proc. galėtų būti vertinamas kaip tolesnis Europos Sąjungos teisėje nustatytų minimaliųjų reikalavimų viršijimas. Toks reguliavimas galėtų lemti papildomą administracinę ir prisitaikymo prie reguliavimo naštą viešuosiuose pirkimuose dalyvaujantiems subjektams.

Ekonomikos ir inovacijų viceministras Darius Zailskas

Evelina Maskoliūnaitė, tel. +370 699 65747, el. p. Evelina.Maskoliunaite@eimin.lt