AIŠKINAMASIS RAŠTAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 15 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai:

Šiuo metu Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme (toliau – ADĮ) 15 straipsnio 4 dalies 2 punkte nustatyta, kad laikotarpiu nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. ne mažiau kaip 16 procentų per viešuosius pirkimus įsigyjamų N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių (krovininių sunkvežimių) turi būti netaršios[1].

Tokiu būdu egzistuojantis teisinis reguliavimas įpareigoja perkančiąsias organizacijas užtikrinti, kad atliekamuose viešuosiuose pirkimuose įsigijamoms paslaugoms teikti ar įsigijamų pačių netaršių transporto priemonių skaičius, palyginti su visais per tuos metus atliekamais įsigijimais, per metus sudarytų tik 16 procentų (pavyzdžiui, biometanu varomų[2]) N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių.

Siūloma nustatyti, kad šiuo metu esamas nurodytas 16 proc. netaršių transporto priemonių dydis, palyginti su visais perkančiosios organizacijos paslaugų bei pačių N2 ir N3 transporto priemonių įsigijimu, būtų padidintas į ne mažiau kaip 30 procentų.

Toks teisinio reguliavimo pakeitimas paskatintų 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 (toliau – AEI) naudojimas yra vienas pagrindinių būdų mažinti iškastinio kuro vartojimą.

Siekiant Lietuvos energetinės nepriklausomybės ir klimato tikslų, Seimas 2024 m. vasarą priėmė ir nuo 2025 m. sausio 1 d. jau įsigaliojo to paties ADĮ pakeitimas – 1 straipsnio papildymas nauja, trečia, dalimi, kuri nustatė naują tikslą – iki 2030 m. sumažinti naftos degalų suvartojimą kelių transporte, palyginti su naftos degalų suvartojimu 2021 m., ne mažiau kaip 39 procentais[3].

Tačiau Lietuva jau eilę metų susiduria su iššūkiais pasiekti AEI vartojimo transporte tikslus: 2020 m. tikslas buvo 10 proc., bet įgyvendinti tik 5,5 proc., 2022 m. – tik 6,7 proc., o naujausiais 2023 m. duomenimis, ši dalis siekė vos 7,2 proc. Tuo metu pagal į nacionalinę teisę š.

---

[1] Netarši transporto priemonė – M1, M2 arba N1 kategorijos transporto priemonė, kurios išmetamo CO2 kiekis neviršija 50 g/km, o realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis neviršija 80 procentų ribinės vertės, nustatytos 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, arba M3, N2, N3 kategorijos transporto priemonė, naudojanti alternatyviuosius degalus, išskyrus skystųjų biodegalų ir degalų mišinius.

[2] 2021 m. patvirtinus ADĮ biometanu varomos transporto priemonės (N2, N3 ir kt.) buvo apibrėžtos kaip netaršios transporto priemonės.

[3] Priimtas teisės akto projektas. | Nuo 2025 m. sausio 1 d. galiojanti redakcija.

m. birželio 25 d. Seimo sprendimu perkeliamą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2023/2413 (RED III) šis tikslas 2030 m. padidintas iki 29 proc.

Taip pat vietoje to, kad mažėtų, dyzelino ir benzino vartojimas Lietuvos transporto sektoriuje auga ir 2024 m. pasiekė aukščiausią lygį per visą Lietuvos istoriją.

Pagal Europos Sąjungos Pastangų pasidalijimo reglamentą Lietuva turi visą 2021-2030 m. laikotarpį nuolat mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) išmetimus ES Apyvartinių taršos leidimų prekybos sektoriuje nedalyvaujančiuose ūkio sektoriuose – taigi, ir transporto sektoriuje, kuris Lietuvoje yra pats taršiausias sektorius. Priešingu atveju Lietuvos valstybei gresia pirkti milijonus eurų kainuosiančias CO2 kvotas. Jau 2027 m. reikės atsiskaityti už 2021-2025 m. taršos išmetimus. O minėtos dabartinės naftos degalų vartojimo tendencijos rodo, kad toks CO2 kvotų pirkimas, tam naudojant mokesčių mokėtojų pinigus, kurie galėtų būti skiriami kitiems svarbiems tikslams, yra labai tikėtinas.

Visų minėtų nacionalinių ir tarptautinių įsipareigojimų nepasiekimas Lietuvai reikštų teisinius ginčus, finansines ir atitinkamai reputacines pasekmes.

Išmetimų transporto sektoriuje mažinimas yra vienas svarbiausių ES prioritetų ir vienas sudėtingiausių uždavinių, kurį sprendžiant Lietuvoje neišnaudotas vietinio biometano potencialas.

Biometanas – tai viena iš alternatyviųjų degalų iš atsinaujinančių išteklių rūšių, kuri gali būti efektyviai panaudojama sunkiajame transporte. Pagrindiniai biometanu varomų sunkvežimių ir autobusų privalumai yra iki 90 proc. ŠESD sutaupymai, palyginus su iškastiniu kuru; apie 54 proc. mažesnė azoto oksidų (NO_x) ir apie 37 proc. mažesnė kietųjų dalelių tarša; mažesnė garso tarša; priklausomybės nuo iškastinio kuro sumažinimas; geresnis patvarumas, našumas, efektyvumas ir išliekamoji vertė, palyginus su iškastiniu kuru varomu transportu.

Vietinio biometano gamyba auga – AB „Amber Grid“ numato, kad 2030 m. ji sieks 1400 GWh[4]. Biometano gamybos skatinimui Lietuva jau yra skyrusi daugiau nei 65 mln. Eur valstybės pagalbos lėšų, tačiau beveik visas lietuviškas biometanas yra eksportuojamas į kitas ES šalis. Tokiu būdu, kadangi atsinaujinančių išteklių vartojimo statistika ES yra skaičiuojama ne pagal atsinaujinančių išteklių gamybą, o jų vartojimą, valstybės pagalbos lėšos yra eksportuojamos kartu su eksportuojamu biometanu, gerinant kitų ES valstybių, o ne Lietuvos statistiką vietoje to, kad būtų skatinamas biometano vidaus vartojimas ir tokiu būdu Lietuva vienu metu patirtų visapusišką naudą:

1) pasiektų minėtus klimato, aplinkos tikslus ir išvengtų minėtų pasekmių dėl šių įpareigojimų neįgyvendinimo;
2) skatintų vietinį žemės ūkį (kuris užtikrina pirmines žaliavas vietiniams, tvariems atsinaujinantiems degalams);
3) skatintų vietinių ir tvarių atsinaujinančių degalų pramonę (sukuriamos darbo vietos, investicijos, tobulinamos technologijos, skatinama Lietuvos regionų ekonominė plėra);
4) skatintų žiedinę ekonomiką;
5) sukurtų didesnę pridėtinę vertę šalies ekonomikai;

[4] Augantis lietuviško biometano kiekis leis Lietuvai tapti vienai iš tvarios energetikos lyderių regione | Amber Grid

6) prisidėtų prie energetinės nepriklausomybės;
7) prisidėtų prie energetinio saugumo (geopolitiniame kontekste).

Viena iš nepakankamo biometano paklausos Lietuvoje priežasčių yra minėtas netaršių transporto priemonių viešųjų pirkimų teisinis reguliavimas. Šis teisinis reguliavimas prisidėjo prie tokios N2, N3 ir kitų kategorijų transporto priemonių savivaldybių viešųjų pirkimų praktikos vystymosi, kurios rezultate visai netaršios transporto priemonės (varomos elektra ir vandeniliu)[5] iš šių kategorijų pirkimų nepagrįstai (dėl įvardytų priežasčių) išstūmė netaršias (biometanu varomas) transporto priemones. Tokiu būdu savivaldybės žaliųjų pirkimų metu (įsigydamos pačias transporto priemones arba pervežimo paslaugų teikimą) teikia pirmenybę visai netaršioms sunkiojo transporto priemonėms, kurios yra ženkliai brangesnės. Į viešuosius pirkimus įtraukiama sąlyga, kad yra perkamos būtent tik elektra varomos transporto priemonės ir tokiu būdu biometano alternatyvai yra sukuriami dirbtiniai barjerai. Tik tam tikrais išimtiniais atvejais (neįvykus elektra varomo transporto ar paslaugų pirkimui) konkurso sąlygose numatomos tiekėjų galimybės tiesiogiai pirkimų vykdytojui pasiūlyti alternatyvą (savo produktą), tokią kaip biometanas, nors šiandien biometanas tiek techniniais, tiek ekonominiais kriterijais yra efektyvesnė dekarbonizacijos alternatyva nei elektra sunkiajam transportui.

Preliminariais skaičiavimais (atsižvelgiant į apytikslį viešajame sektoriuje vidutiniškai per metus įsigyjamų N2 ir N3 transporto priemonių skaičių bei į dyzelinu ir biometanu varomų transporto priemonių įsigyjimo bei eksploatacijos kaštų skirtumus), 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. Šios sumos atsipirktų iki 7 šių transporto priemonių eksploatacijos metų, nes vidutiniai dyzelinu ir biometanu varomų transporto priemonių eksploatacijos kaštai jau šiandieną yra panašūs, dyzelinas perspektyvoje turi labai aiškią, negrįžtamą tendenciją vis laipsniškai brangti dėl jau priimto ES ir nacionalinio reguliavimo, o tuo metu biometano gamybai ir vartojimui – priešingai – reguliavimu yra sudaromos vis patrauklesnės sąlygos.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai:

Seimo narys Audrius Radvilavičius.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai:

Šiuo metu Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme 15 straipsnio 4 dalies 2 punktu nustatyta, kad laikotarpiu nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. ne mažiau kaip 16 procentų kalendoriniais metais per viešuosius pirkimus įsigyjamų N2 ir N3 kategorijų

[5] Visai netarši sunkioji transporto priemonė – netarši M3, N2 ir (ar) N3 kategorijos transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, naudojančiu alternatyviuosius degalus ir išmetančiu anglies dioksido (CO2) mažiau kaip 1 g/km arba mažiau kaip 1 g/kWh.

kelių transporto priemonių (krovininių sunkvežimių) ir jomis teikiamų paslaugų, turi būti netaršios.

Tokiu būdu egzistuojantis teisinis reguliavimas įpareigoja perkančiąsias organizacijas viešųjų pirkimų būdu per kalendorinius metus privalomai įsigyti tik 16 procentų netaršių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių ar jomis teikiamų paslaugų, lyginant su visais per metus tokio pobūdžio pirkimais.

Šis teisinis reguliavimas prisidėjo prie tokios N2, N3 ir kitų kategorijų transporto priemonių savivaldybių viešųjų pirkimų praktikos vystymosi, kurios rezultate visai netaršios transporto priemonės (varomos elektra ir vandeniliu) iš šių kategorijų pirkimų nepagrįstai išstūmė netaršias (pavyzdžiui, biometanu varomas) transporto priemones. Tokiu būdu savivaldybės žaliųjų pirkimų metu (įsigydamos pačias transporto priemones arba pervežimo paslaugų teikimą) teikia pirmenybę visai netaršioms sunkiojo transporto priemonėms, kurios yra ženkliai brangesnės. Į viešuosius pirkimus įtraukiama sąlyga, kad yra perkamos būtent tik elektra varomos transporto priemonės ir tokiu būdu biometano alternatyvai yra sukuriami dirbtiniai barjerai. Tik tam tikrais išimtiniais atvejais (neįvykus elektra varomo transporto ar paslaugų pirkimui) konkurso sąlygose numatomos tiekėjų galimybės tiesiogiai pirkimų vykdytojui pasiūlyti alternatyvą (savo produktą), tokią kaip biometanas, nors šiandien biometanas tiek techniniais, tiek ekonominiais kriterijais yra efektyvesnė dekarbonizacijos alternatyva nei elektra sunkiajam transportui.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama:

Įstatymo projektu siūloma padidinti perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto per kalendorinius metus atliekamiems viešiesiems pirkimams, palyginti su bendru perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto atliekamuose viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu kelių transporto priemonių skaičiumi, keliamą reikalavimą, nustatant, kad laikotarpiu nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. ne mažiau kaip 30 procentų (vietoje dabartinių 16 procentų) kalendoriniais metais per viešuosius pirkimus įsigyjamų N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių būtų netaršios.

Laukiamas rezultatas – skatinti didesnės apimties ir efektyvesnį sunkiojo transporto parko perėjimą prie švaresnių transporto priemonių viešajame sektoriuje.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta:

Priėmus įstatymą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai:

Įstatymo projektas neturės įtakos kriminogeninei situacijai ar korupcijos lygiui.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

Įstatymo įgyvendinimas turės teigiamą poveikį vietiniam verslui, sukuriant didesnę pridėtinę vertę šalies ekonomikai: skatinant vietinę atsinaujinančių degalų pramonę (sukuriamos darbo vietos, investicijos, tobulinamos technologijos, skatinama Lietuvos regionų ekonominė plėra), vietinį žemės ūkį (kuris užtikrina pirmines žaliavas šiems degalams) ir atsinaujinančių degalų tiekimo transportui infrastruktūros plėtojimą.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios:

Nėra.

10. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka:

Įstatymo projektas parengtas laikantis nustatytų reikalavimų.

11. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus:

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti:

Nereikia.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais):

Įstatymui įgyvendinti papildomų valstybės biudžeto lėšų nereikės.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis:

„Netaršios N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonės.“

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai:

Nėra.

Teikia Audrius Radvilavičius

Seimo narys