

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Kopija:

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijai

Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

**DĖL DVIDEŠIMT PIRMOSIOS LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS PROGRAMOS NUOSTATŲ
ĮGYVENDINIMO PLANO PROJEKTO**

2026 m. rugsėjo 3 d. Nr. 2026/0903, Vilnius

Transporto inovacijų asociacija (toliau - TIA), susipažino su dvidešimt pirmosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano projektu (toliau – Projektas) ir teikia žemiau išvardintus siūlymus.

- **Dėl 2.3. veiksmo papildymo**

Transporto ir logistikos sektorius yra vienas reikšmingiausių Lietuvos ekonomikos sektorių – jis sukuria apie 10 proc. BVP. Todėl sektoriaus technologinė pažanga, inovacijų diegimas ir produktyvumo didinimas turi tiesioginę įtaką ne tik šio sektoriaus, bet ir visos Lietuvos ekonomikos konkurencingumui, tarptautinių tiekimo grandinių atsparumui bei ilgalaikiam šalies ekonominiam vystymuisi. Siekiant išlaikyti transporto ir logistikos sektoriaus konkurencingumą, būtina sudaryti sąlygas nuosekliam inovacijų diegimui.

Ekonomikos ir inovacijų ministerija yra iškėlusį tikslą iki 2030 m. inovatyvių pirkimų dalį padidinti iki 20 proc. Viena iš Lietuvos inovacijų sistemos silpnųjų yra nepakankama inovacijų paklausa, todėl viešieji pirkimai gali būti pasitelkiami kaip strateginė priemonė inovacijų paklausai didinti valstybės prioritetinėse srityse. Transporto sektorius šiuo požiūriu yra ypač reikšmingas, nes valstybė, savivaldybės, viešosios įstaigos ir valstybės valdomos įmonės yra svarbūs technologinių sprendimų pirkėjai.

Transporto sektoriaus transformacija apima gerokai platesnį spektrą nei vien transporto priemonių atnaujinimas. Ji apima dirbtinio intelekto, autonominių sistemų, duomenų analitikos, išmaniosios infrastruktūros, krovinių sekimo ir valdymo sistemų, robotikos, alternatyviųjų degalų bei energetikos sprendinių diegimą. Šių technologijų plėtra sudaro prielaidas didinti sektoriaus našumą, mažinti veiklos sąnaudas ir kartu spręsti aplinkosaugos, energetinio efektyvumo bei tiekimo grandinių atsparumo iššūkius.

Be to, transporto sektoriuje diegiami elektrinio ir vandenilinio transporto, alternatyviųjų degalų infrastruktūros, energijos gamybos ir kaupimo, išmaniųjų eismo valdymo, dokumentacijos keitimosi, krovinių sekimo ir kiti sprendimai leidžia vienu metu prisidėti prie kelių valstybės politikos tikslų įgyvendinimo.

Atsižvelgiant į transporto ir logistikos sektoriaus ekonominę reikšmę, didelį inovacijų potencialą, poveikį energetiniam efektyvumui, tiekimo grandinių atsparumui, nacionaliniam saugumui ir Lietuvos įmonių konkurencingumui, manome, kad šis sektorius turėtų būti aiškiai įvardytas Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane. Todėl siūlome Plano 2.3. veiksmo formuluotę patikslinti taip:

*„Suformuoti naujas inovacijų pirkimų skatinimo iniciatyvas, orientuotas į gynybos ir kosmoso, sveikatos apsaugos, energetikos, švietimo technologijų, **transporto ir logistikos**, žemės ūkio, maisto ir kitus sektorius“.*

- **Dėl 7.7. veiksmo tikslinimo**

Pabrėžtina, kad Susisiekimo ministerijos iniciatyva kartu su socialiniais partneriais buvo parengtas ir patvirtintas „Stop kelių gadinimui“ 2026–2028 metų veiksmų planas. Plane numatytas ir sunkiasvorių transporto priemonių svarstyklių įsigijimas. Vis dėlto šis planas yra kompleksinis – jį sudaro keturi pagrindiniai tikslai ir juos įgyvendinančios tarpusavyje susijusios priemonės. Atsižvelgiant į tai, atskirų priemonių įgyvendinimas negali būti vertinamas atsietai nuo viso plano tikslų ir numatytų veiksmų.

Taip pat svarbu atkreipti dėmesį, kad neseniai patvirtintą „Stop kelių gadinimui“ 2026–2028 metų veiksmų planą numatoma įgyvendinti per kelerius metus, t. y. šios Vyriausybės darbo laikotarpiu. Todėl Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane tikslinga atspindėti ne tik vienos konkrečios priemonės – stacionarių sunkiasvorių transporto priemonių svarstyklių įrengimo – įgyvendinimą, bet ir viso patvirtinto veiksmų plano įgyvendinimą.

TIA nuomone, siekiant veiksmingai užkirsti kelią kelių gadinimui, būtina užtikrinti viso minėto veiksmų plano įgyvendinimą, o ne apsiriboti tik viena iš jame numatytų priemonių. Toks požiūris leistų užtikrinti sistemiską kelių infrastruktūros apsaugą, nuoseklų sunkiasvorio transporto kontrolės stiprinimą ir efektyvesnį valstybės skiriamų išteklių panaudojimą. Todėl siūlome 7.7 veiksmą išdėstyti taip:

*„Siekiant mažinti sunkiasvorio transporto priemonių sukeltą žalą Lietuvos keliams, ~~įrengti 18 vnt. stacionarių sunkiasvorių transporto priemonių svarstyklių~~ **įgyvendinti „Stop kelių gadinimui“ 2026–2028 metų veiksmų plane“ numatytus veiksmus**“.*

- **Dėl 7.16. veiksmo korekcijų ir papildymo**

TIA jau ne kartą yra informavusi atsakingas ministerijas apie kritinę situaciją viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros išlaikymo srityje.

Atkreiptinas dėmesys, kad XXI Vyriausybė savo programoje yra įsipareigojusi skatinti „verslą persiorientuoti į neutralaus poveikio klimatui ekonomiką“ (70 dalis) ir siekti klimato neutralumo anksčiau nei 2050 m. (633 dalis), siekti, kad „pagrindinė Lietuvoje pagamintų biodegalių ir biometano dalis būtų panaudojama šalies transporto ir pramonės sektoriuose“ (619 dalis),

sudaryti „sąlygas verslui vystyti tiek viešojo, tiek privataus (individualaus) transporto (...) elektros įkrovimo ir biometano (ateityje ir žvaliojo vandenilio) pildymo stotelių tinklą“ (621 dalis).

Siekiant nuosekliai plėtoti alternatyviųjų degalų, ypač elektros įkrovimo, infrastruktūrą ir užtikrinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą visoje Lietuvoje, ypatingą dėmesį skiriant regionams, būtina spręsti galios dedamosios klausimą. Šiuo metu, elektromobilių skaičiui didėjant lėčiau, nei buvo planuota, esama infrastruktūros rezervuota galia išnaudojama tik 2,58 proc. Palyginimui, kitų verslo sektorių turima galia vidutiniškai panaudojama 11 proc. Toks itin mažas infrastruktūros apkrovimas lemia reikšmingus iššūkius infrastruktūros operatoriams ir riboja jų galimybes ekonomiškai pagrįstai plėsti įkrovimo tinklą tose vietovėse, kur jis yra ypač reikalingas tolimesnius atstumus keliaujantiems elektromobilių naudotojams.

Nesiimant papildomų ir skubių priemonių, atotrūkis tarp didžiųjų miestų ir regionų dar labiau didės, o įkrovimo infrastruktūros koncentracija miestuose gali tapti reikšminga kliūtimi įgyvendinant kitą Vyriausybės programos siekį – didinti atsinaujinančių energijos išteklių vartojimą transporto sektoriuje (12 dalis). Todėl, siekiant užtikrinti veiksmingą Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimą, būtina numatyti priemonę, sudarančią galimybę ieškoti kompleksinių sprendimų šiai kritinei situacijai spręsti, į procesą įtraukiant ne tik Susisiekimo ministeriją, bet ir Energetikos bei Aplinkos ministerijas.

Papildomai atkreipiame dėmesį, kad jau šiuo metu Lietuvoje veikia 17 biometano pildymo punktų, o dar 6 punktus planuojama įrengti artimiausiu metu¹. Todėl Projekte numatytas rodiklis nebeatitinka faktinės situacijos ir turėtų būti atitinkamai padidintas.

Remiantis „Via Lietuva“ Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinės sistemos duomenimis, šiuo metu Lietuvoje veikia 5493 viešos įkrovimo prieigos². Atsižvelgiant į tai, Plane užsibrėžtas tikslas jau yra beveik pasiektas – trūksta 7 stotelių. Todėl tikslinga šios Vyriausybės įgyvendinimo laikotarpiu padidinti ir šioje srityje siektiną rodiklį, taip užtikrinant, kad Plane nustatyti tikslai atspindėtų ne esamą situaciją, o realų infrastruktūros plėtros poreikį ir valstybės ambiciją.

Atliepiant aukščiau išvardintus argumentus dėl būtinos pagalbos įkrovimo infrastruktūros operatoriams ir įkrovimo bei biometano pildymo infrastruktūros skaičius, siūlome 7.16. veiksmą koreguoti taip:

„Plėtoti alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio, biometano) įkrovimo ir pildymo infrastruktūrą – užtikrinti, kad bus įrengta ~~5-500~~ 5800 viešai prieinamų įkrovimo prieigų, 4 vandenilio punktai ir ~~22~~ 30 biometano papildymo punktai. Sukurti laikiną, dalinę kompensavimo sistemą operatoriams įrovimo infrastruktūrai išlaikyti.“

- **Dėl 7.17. veiksmo korekcijos ir papildymas**

Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyta, kad iki 2030 m. transporto sektoriuje ŠESD emisijos turėtų būti sumažintos ne mažiau kaip 14 proc., palyginti su 2005 m.

¹ Šaltinis - <https://biometanas.eu/>

² Šaltinis - <https://ev.vialietuva.lt/>

Tačiau, remiantis naujausiais duomenimis, transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekis ir toliau auga – 2025 m. Lietuvos nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitoje nurodoma, kad per pastaruosius dvidešimt metų jų kiekis beveik padvigubėjo.

Pabrėžtina, kad siekiant 2050 metais pasiekti klimato neutralumą, Lietuva turi dėti pastangas plėtoti ne tik alternatyviaisiais degalais varomą lengvąjį, bet ir sunkųjį transportą. Be reikšmingo pokyčio šiame segmente nebus galima užtikrinti visų klimato kaitos mažinimo tikslų įgyvendinimo. Sunkiojo transporto segmentas išlieka vienu reikšmingiausių transporto sektoriaus išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų šaltinių, todėl šio transporto parko atnaujinimas ir alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių plėtra turėtų būti vienas iš valstybės prioritetų.

Atkreipiame dėmesį, kad Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros veiksmų plane nustatytas tikslas, jog iki 2030 metų elektra varomų transporto priemonių skaičius sudarytų ne mažiau kaip 262 248 vnt., iš kurių M1 klasės elektromobiliai sudarytų 210 571 vnt., o N1 klasės elektromobiliai – 44 590 vnt., o likusi elektra varomų transporto priemonių dalis tektų kitoms transporto priemonių klasėms. Atsižvelgiant į šiuos ilgalaikius tikslus, būtų tikslinga Plane ne tik nustatyti konkrečius rodiklius sunkiajam transportui, bet ir aiškiai įvardyti siektinas reikšmes lengvojo elektrinio transporto plėtros srityje.

Taip pat pabrėžtina, kad iki 2030 m. gruodžio 31 d. M1 kategorijos elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 40 procentų metinių pirkimų sandorių, o N1 kategorijos elektromobilių skaičius – 80 procentų. Todėl jau iki 2028 metų pabaigos būtina numatyti ir pasiekti ambicingesnę nei Projekte nurodytą tikslą. Priešingu atveju nebus įmanoma per dvejus metus (2029-2030 m.) pasiekti 40 procentų tikslą. Juo labiau, kad Projekte nustatytas rodiklis apima ne tik elektra varomas, bet ir kitas alternatyviausius degalus naudojančias transporto priemones.

Nepadidinus šio tikslo, kyla rizika, kad nebus sudarytos pakankamos prielaidos įgyvendinti Vyriausybės programos 633 punktą, kuriuo numatoma dėti pastangas pagrindams, kad Lietuva klimato neutralumą pasiektų greičiau nei 2050 metais. Be to, lyginant su XX Vyriausybės programa, šis siekis yra mažinamas, o tai gali būti vertinama kaip neigiamas signalas visuomenei ir verslui dėl valstybės ilgalaikio įsipareigojimo mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir nuosekliai įgyvendinti dekarbonizacijos tikslus. Atsižvelgdami į tai, siūlome Projekte numatytą 7.17 veiksmą koreguoti taip:

„Padidinti šalyje pirmą kartą registruojamų lengvųjų transporto priemonių, varomų alternatyviaisiais degalais, dalį nuo 10 iki ~~20~~ 35 proc. Padidinti pirmą kartą registruoto sunkiojo transporto priemonių, varomų alternatyviaisiais degalais, skaičių bent 5 proc.“

Pagarbiai,
Transporto inovacijų asociacijos direktorė
Rugilė Andziukevičiūtė-Buzė



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