

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO
NR. XIV-196 2, 17 IR 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO

1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai:

Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 2, 17 ir 18 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) pagrindinis tikslas – didinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporto sektoriuje, skatinti elektrinį viešąjį bei elektrinį krovinį transportą. Įstatymo projektu siekiama išplėsti degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – DAEI) apskaitos vienetų sistemos dalyvių ratą, į jį įtraukiant keleivių ir (arba) krovinių vežėjus, kurie paslaugas teikia elektrinėmis transporto priemonėmis.

Atkreiptinas dėmesys, kad šiuo metu naftos ir gamtinių dujų degalų tiekėjai alternatyviuosius degalus gali patiekti maišydami ar kitaip tiekdami biodegalus, biometaną, ar įkraudami elektrinius automobilius iš viešųjų įkrovos stotelių. Šiuo metu elektrinio viešojo transporto bei elektrinio krovinio transporto paslaugų tiekėjai neturi galimybės parduoti generuojamų DAEI apskaitos vienetų naftos ir gamtinių dujų tiekėjams, siekiantiems įgyvendinti jiems teisės aktuose numatytus tikslus. Nors keleivinis ir krovinis elektrinis transportas (autobusai, troleibusai, geležinkeliai ir kt.) prisideda prie Lietuvai keliamų tikslų įgyvendinimo, tačiau toks viešasis transportas negali pasinaudoti Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme (toliau – ADĮ) sukurta skatinimo sistema per DAEI vienetų prekybą. Todėl siekiama įtraukti elektrinį viešąjį ir krovinį transportą į šios sistemos tikslus, o, tuo pačiu, augant tikslams bei DAEI vienetų poreikiui, atsiras vis didesnės finansinės paskatos investuoti į elektrinį transportą ir tapti DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyviu.

Atkreiptinas dėmesys, kad viešasis transportas Lietuvoje yra smarkiai subsidijuojamas, nes daugelis keleivių bilietų parduodami lengvatinėmis kainomis. Šis Įstatymo projektas leistų elektriniam viešajam transportui gauti papildomų pajamų bei sumažintų dotacijų ir subsidijų poreikį iš valstybės biudžeto, nes naftos degalų pardavėjai galėtų įsigyti DAEI vienetus iš viešojo transporto operatorių.

Rengiant Įstatymo projektą buvo atlikta kai kurių sparčiai elektrines transporto priemones įsigyjančių keleivių bei krovinių vežėjų Lietuvoje apklausa. Įmonių sunaudotos elektros energijos pateikti skaičiai nurodomi žemiau:

- AB „Lietuvos geležinkeliai“ planuoja padidinti sunaudojamos elektros energijos kiekį nuo 12 GWh 2022 m. iki 40 GWh 2030 m.;
- UAB „Vilniaus viešasis transportas“ vertina, kad pilna elektrifikacija padidintų sunaudojamos elektros energijos kiekį nuo 20 GWh 2022 m. iki 55 GWh 2030 m.;
- UAB „Kauno autobusai“, elektrifikavę savo transportą, padidintų sunaudotos elektros kiekį nuo 16 GWh iki 42 GWh 2030 m.;
- Mažesnių apskričių, pavyzdžiui, Tauragės apskrities, patirtis rodo, kad „UAB Tauragės autobusų parkas“ 2022 m. sunaudojo 0.146 GWh elektros energijos su 5 elektrobussais, o elektrifikavus visus 32 autobusus iki ~2030 m. sunaudos iki 0.9 GWh per metus.

Apibendrinus apklausos rezultatus, elektros energijos suvartojimas viešajame transporte Lietuvoje 2022 m. siekė mažiausiai 49 GWh, arba maždaug 0.2% nuo rinkai patiekto dyzelino ir benzino energinės vertės.

Įstatymo projekte siūlomi pakeitimai išlaikytų ir didelę biodegalų paklausą, nes nuo 2024 m. alternatyviųjų degalų tikslai didėja 0.6% iki 7.8% nuo bendro dyzelino ir benzino energinio kiekio, o, kaip minėta, elektrinis viešasis transportas galėtų sudaryti maždaug tik 0.2% nuo patiekto dyzelino ir benzino kiekio. Elektrinis kelių krovinių transportas šiuo metu sudaro tik simbolinę transporto kiekio dalį – Lietuvoje yra registruota keli šimtai lengvųjų krovinių automobilių, dalis

kurių priklauso ne krovinių pervežimo paslaugas teikiančioms bendrovėms, bet yra naudojami verslo vidinėms reikmėms.

Atkreiptinas dėmesys, kad transporto sektorius Lietuvoje yra didžiausias ŠESD emisijų šaltinis (virš 30%). Europos Sąjungoje šio sektoriaus dekarbonizavimui skiriamas didelis dėmesys. Šis siūlymas glaudžiai susijęs su ES ir Lietuvos strateginiuose tiksluose keliamais uždaviniais. Pabrėžtina, kad 2023 m. rugsėjo 12 d. priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/..., iš dalies keičianti Direktyvą (ES) 2018/2001, Reglamentą [\(ES\) 2018/1999](#) ir Direktyvą [98/70/EB](#) dėl skatinimo naudoti energiją iš atsinaujinančių šaltinių ir panaikinančią Tarybos direktyvą (ES) 2015/652 (toliau – Direktyva)¹, pagal kurią valstybės narės turėtų laikytis integruoto požiūrio, skatindamos veiksmingiausią atsinaujinančios energijos šaltinį bet kuriame sektoriuje ir siekti, kad bet kuriai ekonominei veiklai būtų reikalinga mažiausiai energijos.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai:

Įstatymo projektą inicijavo Seimo narys Kasparas Adomaitis.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai:

Šiuo metu ADĮ nėra numatyta, kad keleivių ir (arba) krovinių vežėjai, kurie paslaugas teikia elektrinėmis transporto priemonėmis, yra laikomi DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyviais.

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

Įstatymo projekto 1 straipsniu, kuriuo keičiamas ADĮ 2 straipsnis, siūloma įtvirtinti sąvoką „keleivių ir (arba) krovinių vežėjai elektrinėmis transporto priemonėmis“ – viešojo transporto arba krovinių vežimo paslaugas geležinkeliu, keliais ar vidaus vandenų transportu teikiantis juridinis asmuo, veiklą vykdamas elektrinėmis transporto priemonėmis, energiją gaunančiomis per įkrovimo prieigas, pantografus, induktyviusius įrenginius ar kitais būdais.

Taip pat siūloma įtvirtinti nuostatą, kad keleivių ir (arba) krovinių vežimo elektrinėmis transporto priemonėmis paslaugas teikiantys juridiniai asmenys galėtų būti DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyviais.

Įstatymo projekto 2 straipsniu, kuriuo keičiamas ADĮ 17 straipsnis, numatoma, kad DAEI apskaitos vienetai būtų skiriami elektrinio viešojo transporto operatoriams ir krovinių vežėjams tik tuo atveju, jei elektros energijos, sunaudotos elektrinėse transporto priemonėse, kiekį jie apskaičiuoja energetikos ministro nustatyta tvarka, o naudojamos įkrovimo prieigos atitinka tvarkoje nustatytus reikalavimus.

Įstatymo projekto 3 straipsniu, kuriuo keičiamas ADĮ 18 straipsnis, nustatoma, kad keleivių ir (arba) krovinių vežėjai elektrinėmis transporto priemonėmis, norėdami sugeneruoti DAEI apskaitos vienetą, apskaitos sistemoje deklaruojant vidaus rinkai patiektus degalus, turi pateikti atsinaujinančių išteklių energijos kilmės garantijos, įrodančios degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių patiekimą galutiniam vartotojui, kopiją.

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

¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0303_EN.html#title1

Įstatymo projekto siūlomomis nuostatomis prisidedama prie tikslų, numatytų Lietuvos Respublikos strateginiuose dokumentuose ir Europos Sąjungos teisės aktuose, įgyvendinimo. Taip pat, prisidedama prie aplinkos oro taršos mažinimo, kadangi skatinant elektrinių transporto priemonių naudojimą, mažinamas ŠESD emisijų kiekis transporto sektoriuje. Elektrinio viešojo transporto operatoriai būtų papildomai paskatinti už jų indėlį mažinant miestų oro taršą, jie galėtų gauti papildomų pajamų ir toliau plėsti viešojo transporto parko elektrifikaciją. Krovinių vežėjai taip pat galėtų gauti papildomų pajamų, o tai padidintų elektrinių krovinių transporto priemonių atsiperkamumą.

Priėmus Įstatymo projekte siūlomus pakeitimus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai:

Priėmus Įstatymo projekte siūlomus pakeitimus, pasekmių korupcijai ir kriminogeninei situacijai neturėtų būti.

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

Įstatymo projektu nustatyti reikalavimai neturės neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams. Priešingai, Įstatymo projekto siūlomos nuostatos prisidėtų prie Lietuvos Respublikos strateginiuose dokumentuose, tokiuose kaip Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje, Nacionalinėje klimato kaitos valdymo politikos strategijoje, Nacionalinėje atsinaujinančių išteklių plėtros programoje, Energijos vartojimo efektyvumo veiksmų plane ir kituose dokumentuose numatytų tikslų įgyvendinimo.

Lietuva atsinaujinančių energijos išteklių plėtrą vykdo remdamasi Nacionaline energetinės nepriklausomybės strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. birželio 26 d. nutarimu Nr. XI-2133 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos patvirtinimo“ (toliau – NENS), kurioje nustatyti ilgalaikiai tikslai energetikos srityje. Vienas iš jų – atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su transporto sektoriaus galutiniu energijos suvartojimu 2050 m. turi siekti 50 proc. Vadovaujantis NENS, Lietuva išsikėlė ambicingus tikslus, kuriais reikšmingai prisidės prie Energetikos sąjungos, padedančios ES sumažinti jos priklausomybę nuo energijos importo, ir 2030 m. ES energetikos ir klimato politikos tikslų įgyvendinimo. Norint pasiekti šių tikslų reikia visiškai įgyvendinti planuojamas politikos priemones. NENS pagrindinis degalų srities tikslas – palaipsniui pereiti prie mažiau taršių degalų ir elektros energijos vartojimo, lanksčiai ir efektyviai išnaudojant esamą naftos ir naftos produktų sektoriaus infrastruktūrą ir vietinį atsinaujinančių energijos išteklių potencialą. Vienas iš principų, kuriuo vadovaujamas siekiant šio tikslo – integralumo principas, t.y. alternatyvių rūšių degalų integravimas, mažinant priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro, didinant energijos vartojimo efektyvumą, mažinant taršą. Įgyvendinant strateginį degalų srities tikslą, bus siekiama, kad iki 2050 metų 50 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytų energija iš atsinaujinančių energijos išteklių ir 100 proc. sumažėtų įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių naudojimas miestuose.

NENS ir jos įgyvendinimo priemonių plane, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 5 d. nutarimu Nr. 1210 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių plano patvirtinimo“ (toliau – Planas),

numatyti tikslai yra papildomi Lietuvos Respublikos nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane (toliau – NEKS planas), numatant kryptis bei priemones, siekiant įgyvendinti Lietuvos Respublikos įsipareigojimus dėl transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų. NEKS plane numatyta, kad, didinant transporto sektoriaus efektyvumą, bus imtasi skatinimo priemonių ir įpareigojimų.

Atkreiptinas dėmesys, kad Įstatymo projektu būtų prisidedama ir prie Direktyvoje išsikeltų tikslų įgyvendinimo.

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

Priėmus Įstatymo projektą pakeisti ar pripažinti netekusiais galios kitų įstatymų nereikės. Priėmus Įstatymo projektą turės būti keičiami ar priimami nauji poįstatyminiai teisės aktai. Remiantis Įstatymo projekto 2 straipsniu, kuriuo keičiamas ADĮ 17 straipsnis, turės būti keičiamas Lietuvos Respublikos energetikos ministro įsakymas „Dėl Degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemos administravimo tvarkos aprašo patvirtinimo” arba priimamas naujas teisės aktas, kuriame nustatoma, kaip apskaičiuojamas keleivių ir (arba) krovinių vežėjų elektrinėse transporto priemonėse sunaudotos elektros energijos kiekis, jeigu šie subjektai nori būti įtraukti į DAEI apskaitos vienetų dalyvių ratą. Taip pat, minėtame teisės akte turėtų atsirasti reikalavimai, skirti keleivių ir (arba) krovinių vežėjų naudojamoms įkrovimo prieigoms.

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

Įstatymo projektas parengti laikantis nustatytų reikalavimų.

11. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas bei Europos Sąjungos dokumentus:

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir ES dokumentus.

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

Priėmus Įstatymo projektą, Lietuvos Respublikos energetikos ministras turės priimti teisės aktą, kuriuo būtų nustatoma, kaip apskaičiuojamas keleivių ir (arba) krovinių vežėjų elektrinėse transporto priemonėse sunaudotos elektros energijos kiekis, jeigu šie subjektai nori būti įtraukti į DAEI apskaitos vienetų dalyvių ratą.

Taip pat, minėtame teisės akte turėtų atsirasti reikalavimai, skirti keleivių ir (arba) krovinių vežėjų naudojamoms įkrovimo prieigoms. Iš kontaktinių linijų elektrą gaunančios transporto priemonės (troleibusai, traukiniai) patiria tam tikrus techninius elektros energijos nuostolius, kurie neišvengiami, siekiant palaikyti elektros įtampa tinkle ir pan. Elektrinio viešojo transporto įkrovimo prieigose ar juridinių asmenų valdomose jų krovinio transporto įkrovimo prieigose elektros energija taip pat turi būti tiksliai apskaityta, neįtraukiant techninių nuostolių. Elektros įkrovimo prieigų gamintojai nurodo, kad įprastu atveju naudojami sertifikuoti vidiniai įkrovos stotelių skaitikliai, kurių rodmenys galėtų būti pagrindu suteikti DAEI apskaitos vienetus. Vidinių

įkrovos stotelių skaitiklių rodmenys galėtų būti derinami su deklaracijomis apie transporto priemonių ridą ar kitais papildomais duomenimis, siekiant užtikrinti objektyvų sunaudotos elektros energijos įvertinimą. Tikslūs reikalavimai elektros energijos apskaitai turėtų būti nustatomi Lietuvos Respublikos energetikos ministro tvirtinamame teisės akte.

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

Papildomų lėšų iš biudžetų nereikės.

14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Nėra.

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

Reikšminiai įstatymo projekto žodžiai yra „alternatyvieji degalai“, „elektra“, „elektros energija“, „DAEI apskaita“, „DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyvis“, „elektrinis viešasis transportas“, „keleivių ir (arba) krovinių vežėjai elektrinėmis transporto priemonėmis“ ir t.t.

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

Nėra.

Teikia
Seimo nariai