AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 2, 15, 18 IR 24 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

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

Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 2, 15, 18 ir 24 straipsnių pakeitimo įstatymo (toliau – Įstatymo projektas) projekto pagrindinis tikslas – didinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporto sektoriuje, skatinant elektrinėms transporto priemonėms būtinos infrastruktūros plėtrą. Taip pat siekiama teisinio aiškumo, ištaisant praktikoje pastebėtus teisės akto netikslumus.

Įstatymo projektu keičiamais 2 straipsnio 5 dalimi, 18 ir 24 straipsniais siekiama įtraukti elektros energijos tiekėjus transporto sektoriui į degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – DAEI) apskaitos vienetų sistemos dalyvių ratą. Šiuo metu atsinaujinančių energijos išteklių dalies kiekiui transporto sektoriuje keliamų tikslų įgyvendinimo siekiama skatinant tik tokių alternatyviųjų degalų rūšių, kaip biodegalai ir biometanas, gamybą. Elektros energija, gaminama iš atsinaujinančių energijos išteklių yra alternatyvieji degalai, todėl tokios elektros energijos neįtraukimas į DAEI apskaitos vienetų sistemą stabdo elektros įkrovimo stotelių plėtrą, o degalų prekybos bendrovių investicijas elektros įkrovimo stotelėms nukreipia į kitas valstybes, tokias kaip Latvija ar Estija, kuriose elektros energija yra įtraukiama į DAEI apskaitos vienetų sistemą. Įstatymo projektu planuojama išplėsti DAEI apskaitos sistemos dalyvių ratą ir sudaryti sąlygas plėtoti infrastruktūrą, būtiną Lietuvos transporto parko elektrifikacijai. Taip pat prisidėti prie Lietuvos strateginio lygmens planavimo dokumentuose (žr. 8 klausimą) numatytų tikslų įgyvendinimo.

Įstatymo projektu keičiamais 2 straipsnio 23 dalimi ir 15 straipsniu, siekiama patikslinti praktikoje pastebėtus Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo (toliau – Įstatymas) netikslumus, susijusius su būtinaisiais viešojo pirkimo reikalavimais, jų taikymo išimtimis, suderinti Įstatymo 2 straipsnio 23 dalyje apibrėžiamą sąvoką „Netaršios transporto priemonės“ su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2019/1161/ES, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (toliau – Direktyva 1161) vartojama sąvoka, taip pat atlikti kitus redakcinio pobūdžio pakeitimus. Patikslinus Įstatymo nuostatas, bus užtikrinti teisinio aiškumo principai, išvengta skirtingo Įstatymo nuostatų traktavimo ir taikymo praktikoje.

2. Įstatymo projekto 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 Įstatymo 2 straipsnio 23 dalyje nustatyta „Netaršios transporto priemonės“ sąvoka apima tik M1, M2 arba N1 kategorijos transporto priemones, nors Direktyva 1161 nurodo, kad ši sąvoka turėtų apimti ir M3, N2, arba N3 kategorijos transporto priemones.

Įstatymo 15 straipsnio 1 dalis nustato atvejus, kada perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, atlikdami kelių transporto priemonių ar jomis teikiamų paslaugų viešuosius pirkimus, turi vadovautis Įstatymo nuostatomis.

Įstatymo 15 straipsnio 3 ir 4 dalis nustato būtinuosius viešųjų pirkimų reikalavimus, t. y.

nustato, kokiu laikotarpiu (nuo 2021 m. rugpjūčio 2 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d. ir nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.) perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, atlikdami kelių transporto priemonių ar jomis teikiamų paslaugų viešuosius pirkimus, kiekvieno atliekamo pirkimo atveju turi užtikrinti, kad bus įsigyjamos arba paslaugoms teikti naudojamos Įstatymo 2 straipsnio 23 dalyje ir 36 dalyse apibrėžtos kelių transporto priemonės.

Įstatymo 15 straipsnio 7 dalis nustato išimtis, kada perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, atliekantys kelių transporto priemonių ar jomis teikiamų paslaugų viešuosius pirkimus, neturi vadovautis Įstatymo nuostatomis.

Šiomis Įstatymo nuostatomis yra įgyvendinama Direktyva 1161.

Taip pat, šiuo metu Įstatymo 2 straipsnio 5 dalyje reglamentuojama, kad DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyvis yra degalų tiekėjas ar transporto sektoriaus gamtinių dujų tiekėjas, kuriam šio įstatymo 16 straipsnyje nustatyta tvarka taikomas įpareigojimas, arba degalus iš atsinaujinančių energijos išteklių, **išskyrus elektros energiją**, tiekiantis subjektas, kuris DAEI apskaitos vienetų sistemoje dalyvauja savanoriškai. Įstatyme nėra reglamentuojami aptarti teisiniai santykiai dėl elektros energijos įtraukimo į DAEI apskaitos vienetų sistemą.

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

1. Keičiama Įstatymo 2 straipsnio 5 dalyje nustatyta sąvoka „DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyvis", siekiant į DAEI apskaitos vienetų sistemos dalyvių ratą įtraukti viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos operatorius arba kitus degalus iš atsinaujinančių energijos išteklių teikiančius subjektus.

2. Tikslinama Įstatymo 2 straipsnio 23 dalyje nustatyta sąvoka „Netaršios transporto priemonės", siekiant, kad sąvoka būtų vartojama tokia pačia apimtimi, kaip ji apibrėžta Direktyvoje 1161, ir apimtų M1, M2, N1, N2, M3, arba N3 kategorijos transporto priemones. Šią sąvoką svarbu patikslinti, nes ji detalizuoja kriterijus, kuriais perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai turi vadovautis atlikdami viešuosius pirkimus.

3. Tikslinama Įstatymo 15 straipsnio 1 dalis, detalizuojant (atsižvelgiant į Direktyvos 1161 nustatytą taikymo sritį) atvejus, kada perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, atlikdami kelių transporto priemonių ar jomis teikiamų paslaugų viešuosius pirkimus, turi vadovautis įstatymo nuostatomis.

4. Tikslinamas Įstatymo 15 straipsnio 3 ir 4 straipsniuose nustatytas laikotarpis, per kurį perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai turi užtikrinti būtinuosius viešojo pirkimo reikalavimus (t. y. įsigyti Įstatymo 15 straipsnio 3 ir 4 straipsniuose nustatytą procentą Įstatymo 2 straipsnio 23 ir 36 dalyse apibrėžtų kelių transporto priemonių), kadangi perkančiosioms organizacijoms ir perkantiesiems subjektams *kiekvieno* viešojo pirkimo atvejais yra sudėtinga arba neįmanoma užtikrinti šiuo metu Įstatyme nustatytų būtinųjų viešojo pirkimo reikalavimų pritaikymo. Atsižvelgiant į tai, įstatymo projektu siekiama nustatyti, kad perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai būtinų viešųjų pirkimų reikalavimų (procentų) turėtų siekti ne kiekvieno viešojo pirkimo atveju, o metinių viešųjų pirkimų atveju, t. y. būtinieji viešųjų pirkimų reikalavimai (procentai) ir jų pasiekimas bus vertinami pagal metinius viešųjų pirkimų rezultatus.

5. Tikslinamas ir papildomas Įstatymo 15 straipsnio 7 dalyje nustatytas taikymo išimčių sąrašas. Įstatymo projektu siekiama nustatyti išimtį, kad VĮ „Regitra" galėtų įsigyti M1 kategorijos kelių transporto priemones su mechaninėmis pavarų dėžėmis, taip, kaip jiems nustatyta nacionaliniuose teisės aktuose, susijusiuose su vairuotojų egzaminavimu. Vadovaudamasi šiuo metu galiojančiomis Įstatymo nuostatomis, VĮ „Regitra" negali įsigyti netaršių transporto priemonių su mechaninėmis pavarų dėžėmis, nes rinkoje hibridų ar elektromobilių su

mechaninėmis pavarų dėžėmis nėra. Įstatymo projektu siekiama nustatyti išimtį atvejams, kai viešųjų pirkimų sutartys sudaromos žodžiu, kadangi Viešųjų pirkimų tarnyba neturi galimybės kontroliuoti ir turėti informacijos apie tokias sutartis, todėl tokių sutarčių skaičius negalės būti įtrauktas į statistiką, teikiant ataskaitą Europos Komisijai dėl pasiektų tikslų per ataskaitinį laikotarpį. Taip pat siūloma nustatyti išimtį, kai atlikus planuojamo viešojo pirkimo rinkos konsultacijas yra nustatoma, kad rinkoje nėra nei vienos galimybės, nepažeidžiant Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo 37 straipsnio 3 dalyje nustatytų reikalavimų, įsigyti Įstatymo 2 straipsnio 23 ir 36 dalyse apibrėžtų transporto priemonių.

6. Pakeičiamas Įstatymo 18 straipsnis. Įstatymo 18 straipsnis papildomas nauja 2^1 dalimi, kuri nustato, kad DAEI apskaitos vienetai skiriami viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriams tik jeigu jie yra įregistruoti Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinėje sistemoje. Taip pat, pakeičiamas 18 straipsnio 4 dalies 6 punktas nustatant, kad ne tik gamtinių dujų transporto sektoriui tiekėjai, bet ir viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai turi pateikti atsinaujinančių išteklių energijos kilmės garantijos, įrodančios degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių patiekimą galutiniam vartotojui, kopiją. Be to, papildoma Įstatymo 18 straipsnio 7 dalis, numatant, kad DAEI apskaitos vienetų sistemos valdytojas turi teisę pagal duomenų teikimo sutartis gauti ir duomenis iš elektros energijos skirstomųjų tinklų operatorių apie elektros energiją patiektą į transporto priemones per viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas. Šiais Įstatymo projektu siūlomais pakeitimais siekiama įtraukti viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos operatorius arba kitus degalus iš atsinaujinančių energijos išteklių teikiančius subjektus į DAEI apskaitos vienetų sistemą, taip skatinant elektromobilių plėtrą.

7. Įstatymo 24 straipsnis papildomas nauja 2^1 dalimi, nustatant, kad elektros energija iš atsinaujinančių energijos išteklių patiekiama į transporto priemones per viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių valdomas įkrovimo prieigas įskaičiuojama į bendrąjį galutinį atsinaujinančių energijos išteklių suvartojimą transporto sektoriuje.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta:

Priėmus Įstatymo projekte siūlomus pakeitimus, būtų sudaromos sąlygos efektyviam, aiškiam ir vieningam Įstatymo nuostatų taikymui. Be to, Įstatymo projekto siūlomomis nuostatomis prisidedama prie tikslų, numatytų Lietuvos Respublikos strateginiuose dokumentuose, įgyvendinimo. Taip pat, prisidedama prie aplinkos oro taršos mažinimo, kadangi skatinant elektrinių transporto priemonių naudojimą, plečiant joms būtiną infrastruktūrą, mažinamas išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis transporto sektoriuje.

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. Priešingai, Įstatymo projekte siūlomų nuostatų įgyvendinimas paskatintų elektromobilių įkrovimo stotelių plėtrą. Skatinant elektros energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių

naudojimą, taip pat būtų didinamos verslo subjektų, užsiimančių elektros energijos gamyba iš atsinaujinančių energijos išteklių, plėtros galimybės. Taip pat, teigiama įtaka verslo sąlygoms pasireikš ir taip, kad perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai būtinuosius viešojo pirkimo tikslus (procentus, kiek bus įsigyta netaršių arba visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių) turės užtikrinti per metinius pirkimus, o ne kiekvieno pirkimo atveju. Įstatymo projektu sudarytos išimtys leis įsigyti transporto priemones, kurių iki šiol perkančiosios organizacijos ar perkantieji subjektai negalėjo įsigyti dėl taikomo reglamentavimo, direktyvos reikalavimų ir esamos Lietuvos rinkos.

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, Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijoje, Nacionalinės 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 ir 2030 m. ES energetikos ir klimato politikos tikslų įgyvendinimo. Norint pasiekti šių tikslų reikia visiškai įgyvendinti planuojamos 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 vadovaujamasi 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 Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos 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.

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

Priėmus Įstatymo projektą, priimti ar pripažinti netekusiais galios kitų įstatymų nereikės. Priėmus Įstatymo projektą turės būti keičiami poįstatyminiai teisės aktai. Remiantis Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 18 straipsniu, turės būti keičiamas Lietuvos

Respublikos energetikos ministro įsakymas „Dėl Degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemos administravimo tvarkos aprašo patvirtinimo".

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 parengtas 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, atitinkamos institucijos pagal kompetenciją turės parengti įgyvendinamuosius teisės aktus.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti:

Įstatymo projektui įgyvendinti papildomų lėšų iš valstybės biudžeto 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", „Kelių transporto priemonių viešieji pirkimai" ir t.t.

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

Nėra.

Teikia
Seimo narys Kasparas Adomaitis