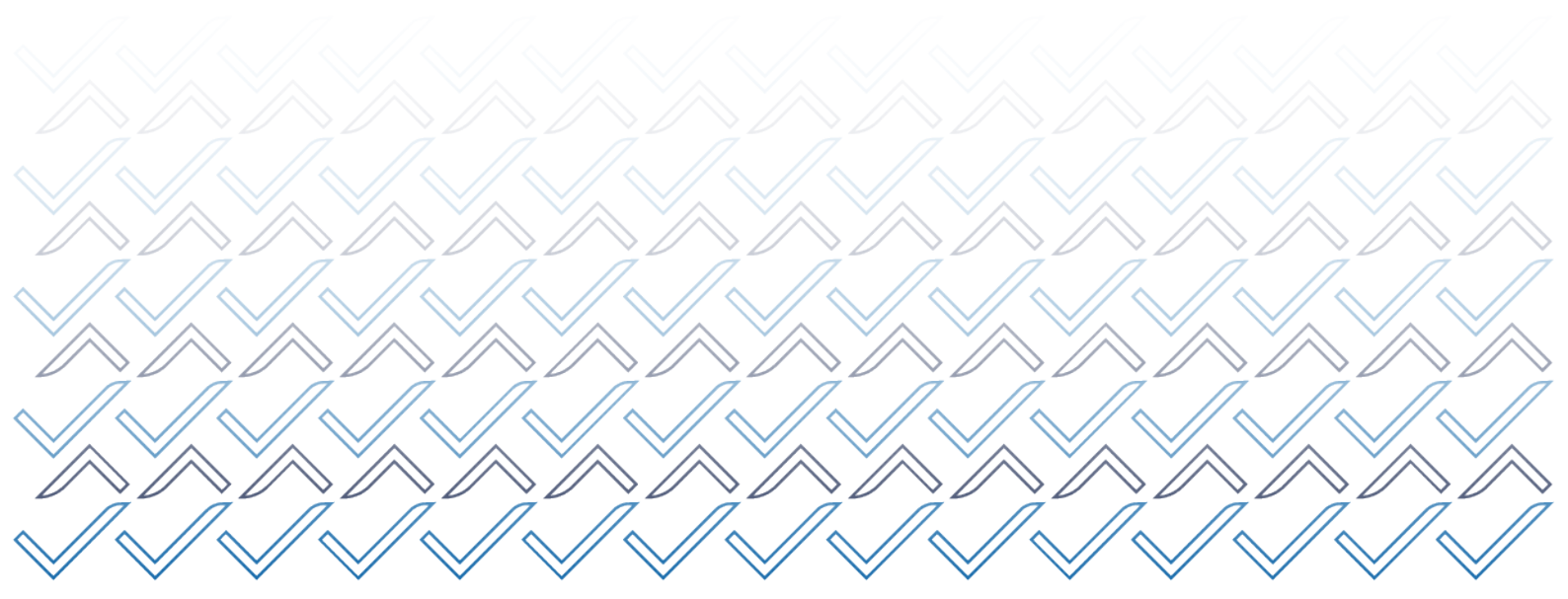


VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA

ENERGETINĖS NEPRIKLAUSOMYBĖS TIKSLŲ ĮGYVENDINIMAS TRANSPORTO SEKTORIUJE

2024 m. gegužės 9 d.

Nr. VAE-3



Valstybės kontrolė – aukščiausioji valstybinio audito institucija – prižiūri, ar teisėtai ir efektyviai valdomas ir naudojamas valstybės turtas ir kaip vykdomas valstybės biudžetas. Valstybės kontrolė, teikdama audito pastebėjimus ir rekomendacijas, skatina teigiamą ir veiksmingą valstybinio audito poveikį valstybės finansų valdymo ir kontrolės sistemai bei į rezultatus ir visuomenės poreikius orientuotam viešajam valdymui. Daugiau apie Valstybės kontrolės veiklą ir valstybinio audito rezultatus – interneto svetainėje www.valstybeskontrolė.lt.

Audito grupė: Mindaugas Šalčius (departamento vadovas), Tadas Čiblys (grupės vadovas), Darius Tartėnas, Jūratė Dilienė, Jonas Izokaitis.

Valstybinio audito ataskaita pateikta: Lietuvos Respublikos Seimo Audito ir Aplinkos apsaugos komitetams, Susisiekimo, Aplinkos ir Energetikos ministerijoms.

TURINYS

PAGRINDINIAI FAKTAI	4
SANTRAUKA	5
ĮŽANGA	9
AUDITO REZULTATAI	10
1. ATSINAUJINANČIŲ ENERGIJOS IŠTEKLIŲ PANAUDOJIMAS TRANSPORTE TURĖTŲ BŪTI SPARTINAMAS	10
1.1. Neišnaudojamas biodegalų potencialas didinant atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporte	10
1.2. Nepasiekti 2023 m. planuoti kelių transporto elektrifikavimo rodikliai	15
2. TRANSPORTO SEKTORIUJE TAIKOMŲ ENERGIJOS VARTOJIMO EFEKTYVUMO PRIEMONIŲ SUPLANUOTIEMS POKYČIAMS PASIEKTI NEPAKANKA	22
2.1. Transporto priemonių keliama tarša nemažėja	22
2.2. Gyventojai nesirenka viešojo transporto kaip pagrindinės keliavimo priemonės	27
REKOMENDACIJŲ ĮGYVENDINIMO PLANAS	31
PRIEDAI	34
1 priedas. Santrumpos ir sąvokos	34
2 priedas. Audito apimtis ir metodai	36
3 priedas. Pokyčių vertinimo rodiklių duomenys	39

PAGRINDINIAI FAKTAI

40,4 proc.

2022 m. Lietuvoje suvartotos galutinės energijos teko transporto sektoriui.

2 mln. t

2022 m. transporto sektoriuje suvartota degalų, t. y. vidutiniškai 1 t vienai registruotai transporto priemonei.

6 011 kt CO₂ ekv.

2022 m. transporto sektoriuje išmesta šiltnamio efektą sukeliančių dujų, arba 31 proc. visų Lietuvos išmetimų.

1,58 mlrd. Eur

numatyta skirti priemonėms dėl atsinaujinančių energijos išteklių didinimo ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo transporto sektoriuje 2021–2027 m.

2 kartus

arba daugiau nei 1 mln. transporto priemonių padaugėjo nuo 0,95 mln. 2005 m. iki 2 mln. 2023 m., iš kurių tik 1,09 proc. elektra varomos.

6,7 proc.

2022 m. transporto sektoriuje suvartotos energijos pagaminta iš atsinaujinančių energijos išteklių, o buvo planuota, kad 2020 m. turi sudaryti ne mažiau kaip 10 proc.

43,3 proc.

iki 2022 m. padidėjo šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje, nors juos siekiama sumažinti 14 proc., lyginant su 2005 m.

6 iš 18 degalų tiekėjų

skirtos sankcijos už įstatyme numatytų įsipareigojimų nevykdymą dėl biodegalų įmaišymo.

329,6 mln. keleivių

2023 m. pervežta visų rūšių transportu, tačiau keleivių pervežimai vis dar nesiekia lygio prieš pandemiją – 380,8 mln. 2019 m., nors siekiama 2025 m. pervežti 405 mln.

SANTRAUKA

Audito svarba

Transportas ir logistika – itin reikšmingas ekonomikos variklis, iš viso sugeneruojantis apie 11 proc. Lietuvos bendrojo vidaus produkto. Transportas yra didžiausias energijos vartotojas Lietuvoje: 2022 m. sunaudota apie 64 TWh galutinės energijos, iš kurių net 25,7 TWh, arba 40,4 proc., – transporto sektoriuje. Kadangi 99 proc. kelių transporto priemonių Lietuvoje yra automobiliai su vidaus degimo varikliais, transporto sektorius dominuoja ir pagal į atmosferą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, nes išmeta 31,8 proc. viso Lietuvos šių dujų kiekio, t. y. 6 011 kt CO₂ ekvivalento.

Transporto sektoriui iki 2030 m. ES ir nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose keliami ambicingi tikslai, kad šiame sektoriuje atsinaujinančių energijos išteklių dalis sudarytų bent 15 proc., taip pat siekiama reikšmingai sumažinti neigiamą poveikį klimatui ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus ne mažiau nei 14 proc., lyginant su 2005 metais.

Vienos svarbiausių užduočių, siekiant sušvelninti klimato kaitą ir sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išskyrimą transporto sektoriuje, – didinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį, skatinti efektyvesnį energijos vartojimą, užtikrinti darnų judumą ir atnaujinti viešojo transporto sistemą.

Audito tikslas ir apimtis

Audito tikslas – įvertinti, ar didėja atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas ir energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje.

Pagrindiniai audito klausimai:

- ✓ ar užtikrinama, kad didėtų atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporte;
- ✓ ar užtikrinama, kad didėtų energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje.

Audituojami subjektai:

Susisiekimo ministerija: kartu su Energetikos ministerija formuoja alternatyviųjų degalų ir juos naudojančių transporto priemonių infrastruktūros plėtros politiką, nustato darnaus judumo miestuose planų rengimo principus ir derina parengtus planus.

Aplinkos ministerija: formuoja ir koordinuoja Lietuvos klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie jos politiką.

Energetikos ministerija: formuoja degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių plėtros politiką.

Duomenis ir informaciją rinkome iš Lietuvos energetikos agentūros, Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos, savivaldybių.

Audituojamas laikotarpis – 2019–2022 m.; siekdami įvertinti pokyčius, naudojome ir ankstesnių bei 2023 ar 2024 m. duomenis.

Auditas atliktas pagal tarptautinius aukščiausiųjų audito institucijų standartus. Audito apimtis ir taikyti metodai išsamiau aprašyti 2 priede „Audito apimtis ir metodai“ (36 psl.).

Pagrindiniai audito rezultatai

Siekiant, kad iki 2030 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje sumažėtų bent 14 proc., lyginant su 2005 m., būtina spartinti atsinaujinančių energijos išteklių plėtrą, t. y. didinti biodegalų ir elektros energijos panaudojimą šiame sektoriuje ir didinti energijos vartojimo efektyvumą. Reikšmingai (ne mažiau kaip 39 proc., lyginant su 2022 m.) nesumažinus šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimų transporto sektoriuje, Klimato kaitos valdymo darbotvarkėje iki 2030 m. numatyti tikslai nebus pasiekti.

1. Atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporte turėtų būti spartinamas

- ES ir nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose numatytas tikslas, kad iki 2030 m. atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporto sektoriuje turėtų sudaryti ne mažiau kaip 15 proc. Tačiau 2022 m. didžiąją dalį (4 iš 6,4 proc.) kelių ir geležinkelių transporte suvartotos energijos iš šių energijos išteklių sudarė energija, gauta iš biodegalų, pagamintų iš maistinių ir pašarinių augalų, kurių panaudojimas nuo 2022 m. apribotas iki 5,61 proc. Nepadidinus pažangiųjų biodegalų, iš atsinaujinančių energijos išteklių gaminamos elektros energijos ir kitų alternatyviųjų degalų naudojimo, transporto sektoriuje numatyti tikslai dėl atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo ir taršos mažinimo nebus pasiekti (1.1 poskyris, 10 psl.).
- Siekiant didinti šalies energetinę nepriklausomybę ir energija apsirūpinti iš vietinių išteklių, būtina skatinti tvarių skystųjų pažangiųjų biodegalų gamybą ir vartojimą šalies viduje. Kadangi tokių biodegalų gamybos pajėgumų Lietuvoje šiuo metu nėra, 2023 m. numatyti reikalavimai dėl 0,4 proc. pažangiųjų biodegalų įmaišymo į parduodamus degalus buvo įgyvendinti šiuos biodegalus importuojant iš kitų šalių, todėl neužtikrinamas vietos žaliavų panaudojimas gaminant skystuosius pažangiuosius biodegalus Lietuvoje (1.1 poskyris, 10 psl.).
- Siekiant užtikrinti įpareigojimų dėl atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo transporto sektoriuje kontrolę, buvo sukurta degalų iš šių energijos išteklių apskaitos vienetų sistema, kurioje degalų tiekėjai įpareigoti teikti informaciją apie vidaus rinkai patiektus benzino, dyzelino ir degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių kiekius. Sistemos duomenimis, 1 degalų tiekėjas 2022 m. nesilaikė reikalavimo, kad atitinkamą dalį (6,8 proc.) vidaus rinkai patiekto benzino ir dyzelino energinės vertės sudarytų degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių, 2 nesilaikė reikalavimo dėl pažangiųjų degalų įmaišymo, o 3 nepateikė tai įrodančių duomenų. Nustatyto įpareigojimo nesilaikymas turi neigiamos įtakos siekiam didinti atsinaujinančių energijos išteklių vartojimą ir mažinti neigiamą degalų įtaką klimato kaitai ir aplinkos oro taršai (1.1 poskyris, 10 psl.).
- Parama biometano gamybai pradėta teikti tik 2020 m. Kadangi projektų įgyvendinimas užtrunka apie 3–4 metus, biometanas Lietuvoje iki 2023 m. nebuvo gaminamas, o 2022

m. numatytas rodiklis dėl vietinio 52,4 ktne biometano suvartojimo transporte nepasiektas. Neužtikrinus reikiamų gamybos pajėgumų, Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane iki 2030 m. numatytas 81,5 ktne, arba 950 GWh iš tvarių ir vietos žaliavų pagaminto biometano panaudojimo rodiklis gali būti nepasiektas (1.1 poskyris, 10 psl.).

- Naujai įregistruojamų elektra varomų transporto priemonių sandorių skaičius sparčiai didėja: 2023 m. šie sandoriai sudarė 11,35 proc. visų sandorių. 2019–2023 m. šių transporto priemonių skaičius padidėjo daugiau nei 6 kartus (nuo 3 106 iki 19 977 vnt.), tačiau 2023 m. numatytas 25 399 vnt. rodiklis nebuvo pasiektas. Kadangi 2030 m. didės ES reikalavimai dėl atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo transporto sektoriuje (nuo 14 iki 29 proc.), elektra varomų transporto priemonių plėtra ir toliau turi būti spartinama, kad būtų pasiekti iki 2030 m. užsibrėžti tikslai (1.2 poskyris, 15 psl.).
- Siekiant padidinti elektra varomų transporto priemonių skaičių ir jomis pakeisti taršias transporto priemones, būtina sudaryti geresnes šių transporto priemonių įkrovimo sąlygas. 2019–2023 m. elektromobilių įkrovos prieigų skaičius padidėjo 10 kartų (nuo 250 iki 2 521 vnt.), bet 2023 m. planuotas 8 731 vnt. rodiklis nebuvo pasiektas. Nepakankama įkrovos prieigų tinklo plėtra mažina elektromobilių naudojimo transporto sektoriuje patrauklumą. Siekiant padidinti atsinaujinančių energijos išteklių naudojimą ir sumažinti taršą, toliau būtina didinti tokių prieigų skaičių, kad iki 2030 m. numatyti tikslai būtų pasiekti (1.2 poskyris, 15 psl.).

2. Transporto sektoriuje taikomų energijos vartojimo efektyvumo priemonių suplanuotiems pokyčiams pasiekti nepakanka

- Elektromobilių skaičius auga, bet ir naftos degalais varomų transporto priemonių skaičius auga. Didžioji dalis (99 proc.) visų transporto priemonių Lietuvoje yra varomos naftos degalais. Nuo 2005 m. transporto priemonių skaičius išaugo apie du kartus iki 2 mln., didėjo krovinių pervežimo mastai, todėl išaugo ir naftos degalų vartojimas: 2022 m. jis siekė apie 2 mln. t. Dėl padidėjusio šių degalų vartojimo šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai, lyginant su 2005 m., išaugo 43,3 proc. iki 6 011 kt. CO₂ ekv. (2.1 poskyris, 22 psl.).
- Kad būtų pasiekti Klimato kaitos valdymo darbotvarkėje keliami tikslai, Lietuvoje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje nuo 2022 iki 2030 m. turi sumažėti 39 proc. Įvertinus tai, kad 2019–2022 m. šių dujų išmetimai transporto sektoriuje mažėjo vidutiniškai po 1,5 proc. punkto kasmet (nuo 6 283 iki 6 011 kt. CO₂ ekv.), nenumačius papildomų jų mažinimo priemonių, 2030 m. numatytas tikslas nebus pasiektas (2.1 poskyris, 22 psl.).
- Energetikos, Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos bei savivaldybės vykdė priemones, skirtas visuomenės elgsenai formuoti, keisti jos įpročius, skatinant rinktis alternatyviaisiais degalais varomas netaršias transporto priemones ar viešąjį transportą bei kitas judumo priemones. Visgi taršių (varomų dyzelinu ir benzinu) transporto priemonių skaičius 2021–2023 m. padidėjo 4,1 proc., todėl būtina toliau plėtoti visuomenės elgsenos keitimo priemones, kad būtų pasiekti 2030 m. keliami tikslai (2.1 poskyris, 22 psl.).
- Siekiant, kad gyventojai keistų įpročius, atsisakytų kelionių nuosavu automobiliu, būtina plėtoti viešojo transporto infrastruktūrą ir pritaikyti viešojo transporto maršrutus keleivių poreikiams. Keleivių vežimas kelių transportu ir geležinkeliais

2021–2023 m. didėjo 57,8 proc. (nuo 208,9 iki 329,6 mln. keleivių), tačiau vis dar nesiekia 2019 m. pervežimo lygio – 380,8 mln. keleivių, todėl 2025 m. numatytas tikslas dėl 405 mln. keleivių pervežimo gali būti nepasiektas (2.2 poskyris, 27 psl.).

- Susisiekimo ministerijos sukurtoje duomenų platformoje kasmet turėtų būti pateikiami duomenys apie savivaldybių įgyvendintas darnaus judumo priemones ir jų rezultatus, tačiau vis dar nėra parengtos informacinės sistemos, kur visos savivaldybės teiktų šiuos duomenis, todėl neatliekama nuosekli darnaus judumo priemonių įgyvendinimo stebėseną. Nevykdant stebėsenos, neužtikrinama, kad būtų tinkamai reaguojama į kylančias problemas dėl darnaus susisiekimo užtikrinimo ir tam skirtų priemonių įgyvendinimo (2.2 poskyris, 27 psl.).
- Siekiant patenkinti visuomenės judumo numatytoje teritorijoje poreikius, skatinti darnų susisiekimą visomis transporto priemonėmis ir pėsčiomis, savivaldybėms rekomenduojama pasirengti darnaus judumo planus. 39 iš 60 savivaldybių vis dar nėra jų parengusios, todėl neužtikrinama, kad visiems visuomenės judumo poreikiams patenkinti numatytos priemonės būtų įgyvendinamos tinkamai (2.2 poskyris, 27 psl.).

Rekomendacijos

Energetikos ministerijai

1. Siekiant paskatinti tvarių ir iš vietinių atsinaujinančių energijos išteklių gaminamų degalų naudojimą, numatyti ir įgyvendinti priemones, skirtas skatinti vietinių skystųjų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių gamybą (1-asis pagrindinis audito rezultatas).
2. Siekiant užtikrinti, kad degalų tiekėjai laikytųsi jiems numatytų įpareigojimų dėl privalomo degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių tiekimo, įvertinti degalų tiekėjams taikomų įpareigojimų sistemą ir peržiūrėti sankcijų už šių įpareigojimų nevykdymą taikymo mechanizmą (1-asis pagrindinis audito rezultatas).

Susisiekimo ministerijai

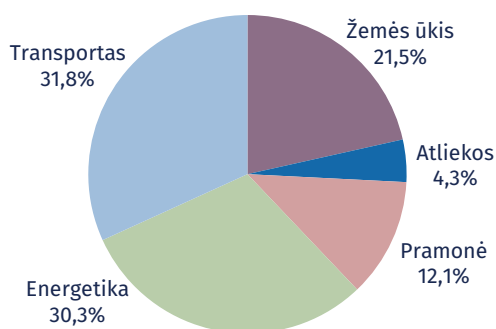
3. Tam, kad būtų pasiektas Klimato kaitos darbotvarkėje nustatytas tikslas, numatyti ir įgyvendinti papildomas priemones, kuriomis transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai iki 2030 m. būtų sumažinti ne mažiau kaip 14 proc., lyginant su 2005 m. (2-asis pagrindinis audito rezultatas).
4. Siekiant turėti patikimus ir išsamius duomenis apie įgyvendinamas darnaus judumo priemones, kurių pagrindu būtų priimami pagrįsti sprendimai, sudaryti galimybes sukurtoje darnaus judumo rodiklių platformoje visoms savivaldybėms teikti kokybiškus ir palyginamus duomenis apie jų įgyvendinamas darnaus judumo priemones (2-asis pagrindinis audito rezultatas).

Rekomendacijų įgyvendinimo priemonės ir terminai, laukiamas audito poveikis ir pokyčių vertinimo rodikliai pateikti ataskaitos dalyje „Rekomendacijų įgyvendinimo planas“ (31 psl.). Aktualią informaciją apie rekomendacijų įgyvendinimo būklę, rezultatus ir įvykusius pokyčius yra skelbiama atviruose duomenyse Valstybės kontrolės interneto svetainėje <https://www.valstybeskontrolė.lt/LT/AtviriDuomenys>.

JŽANGA

Lietuvoje automobilių parkas nuo 2005 iki 2024 m. padidėjo daugiau nei 1 mln. transporto priemonių, o viso autoparko amžiaus vidurkis siekia 16 metų. Augančiam transporto sektoriui 2022 m. teko net 40,4 proc. visos Lietuvoje suvartojamos galutinės energijos, o energiniams poreikiams patenkinti kasmet Lietuvoje sunaudojama apie 2 mln. t naftos degalų, kurie į aplinką išmeta apie 32 proc. bendro šalies ŠESD kiekio.

1 pav. Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai pagal ūkio sektorius 2022 m.



Šaltinis – Valstybės duomenų agentūra

ES ir nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose keliami ambicingi tikslai iki 2030 m. ŠESD išmetimus transporto sektoriuje sumažinti ne mažiau kaip 14 proc., lyginant su 2005 m., o AEI dalis transporte turėtų sudaryti ne mažiau kaip 15 proc.

Siekiant reikšmingai sumažinti ŠESD išmetimus transporto sektoriuje, būtina užtikrinti, kad didėtų transporto sektoriaus energijos vartojimo efektyvumas ir mažėtų naftos degalų vartojimas, ypač kelių transporte, kuris išskiria net 96 proc. viso šiame sektoriuje susidarančio ŠESD kiekio.

Už Nacionaliniame pažangos plane transporto sektoriui numatytų rodiklių pasiekimą yra atsakinga Susisiekimo ministerija. Tikslams pasiekti numatytas priemonės įgyvendina Susisiekimo, Aplinkos ir Energetikos ministerijos, prie jų įgyvendinimo prisideda ir kitų institucijų bei savivaldybių vykdomos priemonės.

Parengtame ir su EK suderintame Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane transporto sektoriui numatytos priemonės, kurioms vykdyti 2021–2027 m. laikotarpiu suplanuota skirti 1,58 mlrd. Eur iš ES ir valstybės biudžeto. Taip pat planuojamos papildomos priemonės, kurių vertė – 480 mln. Eur.

AUDITO REZULTATAI

1. ATSINAUJINANČIŲ ENERGIJOS IŠTEKLIŲ PANAUDOJIMAS TRANSPORTE TURĖTŲ BŪTI SPARTINAMAS

1. Pagrindinis Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos tikslas atsinaujinančių energijos išteklių srityje – toliau didinti šių išteklių dalį Lietuvos vidaus energijos gamyboje ir galutiniame energijos suvartojimo balanse ir taip mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro importo.
2. Buvo numatyta, kad iki 2020 m. transporto sektoriuje, kaip daugiausia suvartojančiame energijos, ne mažiau kaip 10 proc. suvartotos energijos sudarytų AEI, tačiau 2022 m. šis rodiklis siekė 6,7 proc., iš jų 6,5 proc. sudarė skystieji biodegalai, o 0,2 proc. – elektros energija, naudojama kelių ir geležinkelių transporte.
3. Numatyta, kad 2030 m. ne mažiau kaip 15 proc. transporto sektoriuje suvartotos energijos sudarytų AEI, todėl būtina spartinti biodegalų, elektros ar kitų iš AEI pagamintų alternatyviųjų degalų panaudojimą.
4. Laikėmės nuostatos, kad AEI panaudojimas transporto sektoriuje didėja, kai užtikrinama, kad didėtų biodegalų ir elektros energijos panaudojimas transporto priemonėse.

1.1. Neišnaudojamas biodegalų potencialas didinant atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporte

5. Biodegalų, kaip alternatyvos iškastiniam kurui, naudojimas transporto sektoriuje gali padėti sumažinti ŠESD išmetimus ir padidinti valstybės energetinį saugumą, biodegalus gaminant iš vietinių ir tvarių žaliavų.
6. Transporte naudojami biodegalai yra maišomi su naftos degalais. Bioetanolio įmaišoma į benzina, o biodyzelino – į dyzeliną. 2019–2022 m. laikotarpiu biodegalų kiekis benzine pagal energetinę vertę (ktne) padidėjo 1,8 karto ir siekė 7 proc., dyzeline biodegalų kiekis padidėjo 1,6 karto ir siekė 5,9 proc.

1 lentelė. Atsinaujinančių energijos išteklių dalis benzine ir dyzeline 2019–2022 m.

Degalai	2019 m.		2020 m.		2021 m.		2022 m.	
	bendras kiekis (ktne)	iš jų AEI (proc.)	bendras kiekis (ktne)	iš jų AEI (proc.)	bendras kiekis (ktne)	iš jų AEI (proc.)	bendras kiekis (ktne)	iš jų AEI (proc.)
Benzinas	252,2	3,8	252,8	6,2	254	6,5	281,9	7,0
Dyzelinas	1760,1	3,7	1741,7	5,0	1760,8	6,3	1691,2	5,9

Šaltinis – Lietuvos energetikos agentūros pateikti duomenys pagal Valstybės duomenų agentūros duomenis

7. 2020 m. panaikintos 2010 m. numatytos¹ išimties dėl privalomojo biodegalų įmaišymo žiemą ir pereinamaisiais laikotarpiais². Tai leido padidinti AEI dalį dyzeline. 2022 m. sumažėjusią AEI dalį dyzeline lėmė teisės aktų, reglamentuojančių biodegalų įmaišymą į parduodamus degalus, pakeitimas³.
8. Dėl turimų žaliavų ir jų perdirbimo pajėgumų didžiąją dalį (4 iš 6,4 proc.) kelių ir geležinkelių transporte 2022 m. suvartotos energijos, pagamintos iš AEI, sudarė energija, gauta iš biodegalų, pagamintų iš maistinių ir pašarinių augalų. Siekiant, kad maistui ar pašarams tinkamos žaliavos nebūtų naudojamos energijai gauti, iš jų pagamintų biodegalų naudojimas nuo 2022 m. apribotas iki 5,61 proc. galutinio transporto sektoriuje suvartojamo energijos kiekio⁴. Siekiant numatytų AEI tikslų transporto sektoriuje, būtina didinti pažangiųjų biodegalų panaudojimą.

Pažangieji biodegalai Lietuvoje dar nėra gaminami

9. Alternatyviųjų degalų įstatyme⁵ degalų tiekėjams nustatyti privalomi pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš AEI tiekimo įpareigojimai. Kiekvienas tiekėjas turi užtikrinti, kad 2030 m. jo degalų balanse būtų ne mažiau kaip 3,5 proc. pažangiųjų biodegalų arba nebiologinės kilmės degalų iš AEI. Pagal 2023 m. atnaujintos direktyvos⁶ reikalavimus, pažangiųjų biodegalų arba nebiologinės kilmės degalų iš AEI dalis 2030 m. turės būti didinama iki 5,5 proc., užtikrinant, kad nebiologinės kilmės degalai iš AEI galutiniame transporto sektoriaus energijos suvartojimo balanse sudarys ne mažiau kaip 1 proc.
10. Pažangieji biodegalai gaminami iš įvairių atliekų ir gamybos procesų liekanų. Dėl sudėtingesnio žaliavų paruošimo proceso reikalingos papildomos investicijos į gamybos technologijas, be to, žaliavų surinkimas reikalauja papildomų išlaidų⁷.
11. 2022 m. degalų tiekėjams buvo nustatytas įpareigojimas į parduodamus degalus įmaišyti ne mažiau kaip 0,2 proc. pažangiųjų biodegalų, o jų gamybos skatinimą buvo planuojama finansuoti pagal 2020 m. patvirtintą Ateities ekonomikos DNR planą. Jame numatyta skatinti ir biodyzelino gamybą iš panaudoto kepimo aliejaus, kad 2022 m. šių degalų būtų pagaminta ne mažiau kaip 16 ktne. Priemonei vykdyti suplanuotas finansavimas⁸ – 8,7 mln. Eur – taip ir nebuvo skirtas, nes planas buvo panaikintas, o priemonės perkeltos į 2021 m. patvirtintą planą „Naujos kartos Lietuva“.
12. Tik 2023 m. Energetikos ministerija paskelbė 8,7 mln. Eur vertės kvietimą gaminti skystuosius antros kartos biodegalus ir naudoti transporte. Projektai finansuojami Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšomis. Teikiant investicinę pagalbą biodegalų gamintojams,

¹ Energetikos, aplinkos ir susisiekimo ministrų 2010-12-22 įsakymas Nr. 1-348/D1-1014/3-742 „Dėl Lietuvos Respublikoje vartojamų naftos produktų, biodegalų ir skystojo kuro privalomųjų kokybės rodiklių patvirtinimo“, 9.4–9.5 p.

² Lapkričio 10–30 ir kovo 1–balandžio 10 dienomis.

³ LEA 2024-02-26 el. paštu pateiktas paaiškinimas. Anksčiau buvo įtvirtintas reikalavimas dėl atitinkamo degalų tūrio įmaišymo, nuo 2022 m. atsiranda reikalavimas dėl atitinkamos energinės vertės dalies degaluose, todėl skaičiuojama AEI dalis degaluose sumažėjo.

⁴ Energetikos ministro 2017-06-28 įsakymas Nr. 1-170 „Dėl Atsinaujinančių energijos išteklių dalies, palyginti su bendroju galutiniu energijos suvartojimu, apskaičiavimo metodikos patvirtinimo“, 12 p.

⁵ Alternatyviųjų degalų įstatymas, 16 str. 1 d.

⁶ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/2413, 25 str. 1 d. b p.

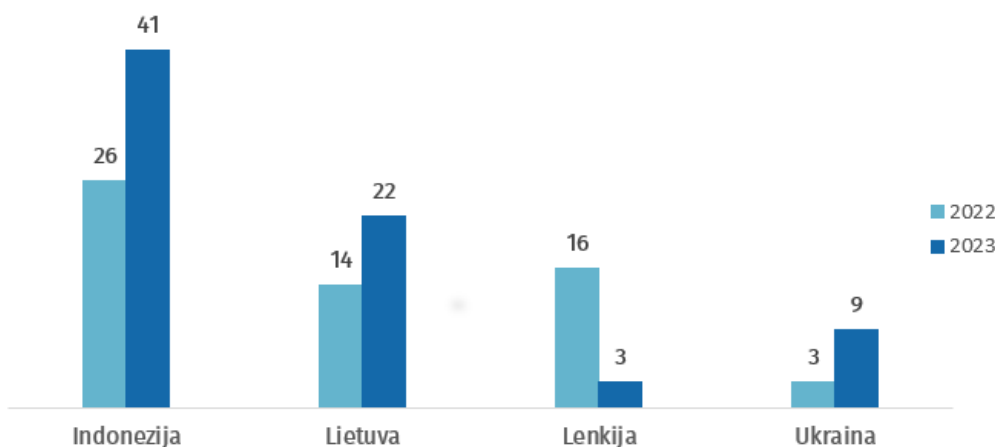
⁷ Komisijos tarnybų darbo dokumentas *Poveikio vertinimo ataskaita SWD(2021)621*.

⁸ Ateities ekonomikos DNR plano veiksmų ir projektų įgyvendinimo tvarkos aprašas, 3 priedas.

tikimasi, kad 2025 m. pabaigoje Lietuvoje bus pagaminama ne mažiau kaip 12,4 ktne antros kartos biodegalų iš atliekų ir (ar) biologinės kilmės gamybos liekanų.

13. Pagal paskelbtą kvietimą „Skystųjų antros kartos biodegalų gamybos pajėgumų sukūrimas“, 7 mln. Eur (iš numatytų 8,7 mln. Eur) finansavimas skirtas dviem įmonėms, kuriose nuo 2026 m. per metus galėtų būti pagaminama apie 9,94 ktne skystųjų antros kartos biodegalų. EM teigimu, likusiai sumai panaudoti bus skelbiamas naujas kvietimas.
14. Kadangi skystieji pažangieji biodegalai Lietuvoje nėra gaminami, degalų tiekėjai jiems numatytus įpareigojimus įgyvendina pažangiuosius biodegalus importuodami. Lietuvos energetikos agentūra vykdo biodegalų atitikties tvarumo ir ŠESD kiekio sumažėjimo kriterijams⁹ kontrolę, tikrindama duomenis apie Tarptautinio tvarumo ir anglies dioksido sertifikavimo sistemoje suteiktus sertifikatus.
15. Iki 2024 m. ES mastu nebuvo užtikrintas degalų ir biodegalų siuntų atsekamumas visoje tiekimo grandinėje. Nuo 2024-01-15 pradėjo veikti EK sukurta duomenų bazė, kurioje siekiama apimti visą tiekimo grandinę nuo pirmojo žaliavų surinkimo punkto iki galutinio vartojimo, įskaitant informaciją apie žaliavų kilmę.
16. Pažangiųjų biodegalų gamybai naudojamos žaliavos ir iš Lietuvos, tačiau šie biodegalai Lietuvoje nėra gaminami, jie importuojami iš kitų šalių. 2023 m. daugiausia (41 proc.) žaliavų Lietuvoje panaudotų pažangiųjų biodegalų gamybai buvo importuota iš Indonezijos¹⁰.

2 pav. Pagrindinės Lietuvoje panaudotų pažangiųjų biodegalų žaliavų kilmės šalys 2022–2023 m. (proc.)



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal UAB „Baltpool“ duomenis

17. Numatyta, kad, siekiant didinti šalies energetinę nepriklausomybę, būtina užtikrinti tvarių vietinių skystųjų pažangiųjų biodegalų gamybą ir vartojimą šalies viduje¹¹. Kadangi tokių biodegalų gamybos pajėgumų Lietuvoje nėra, numatyti reikalavimai dėl atitinkamos dalies pažangiųjų biodegalų įmaišymo į paruošiamus degalus įgyvendinami šiuos biodegalus importuojant iš kitų šalių, todėl neišnaudojamas vietos žaliavų panaudojimo potencialas gaminant tvarius pažangiuosius degalus.

⁹ Atsinaujinančių energijos išteklių energetikos įstatymas, 37 str. 3 d.

¹⁰ UAB „Baltpool“ 2024-02-26 el. paštu pateikti duomenys

¹¹ NENS, 64–65 p.

6 iš 18 degalų tiekėjų nesilaikė įpareigojimų dėl biodegalų įmaišymo

18. Alternatyviųjų degalų įstatyme¹² numatyta, kad kiekvienais metais degalai iš AEI turės sudaryti vis didesnę bendros degalų tiekėjo vidaus rinkai patiekto benzino ir dyzelino energinės vertės dalį: nuo 6,8 proc. 2022 m. iki 16,8 proc. 2030 m., iš kurių pažangiųjų biodegalų dalis turės didėti nuo 0,2 proc. 2022 m. iki 3,5 proc. 2030 m.

3 pav. Numatyti įpareigojimai degalų tiekėjams dėl biodegalų ar nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių 2022–2030 m. (proc.)



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Alternatyviųjų degalų įstatymą

19. Biodegalų įmaišymas į parduodamus degalus didina jų savikainą. Pagal LEA skelbiamas dyzelino ir benzino mėnesio vidutinės kainos dedamąsias Lietuvoje 2023 m., biodegalų kainos dedamoji benzine sudarė iki 0,04 Eur/l, o dyzeline – iki 0,09 Eur/l ir buvo didžiausia sausio–vasario mėn., kai buvo įmaišomi žemesnėje temperatūroje tinkami naudoti priedai.
20. Siekiant užtikrinti įpareigojimų dėl AEI panaudojimo transporto sektoriuje kontrolę, buvo sukurta degalų iš AEI apskaitos vienetų sistema, kurią administruoja UAB „Baltpool“. 2022 m. joje buvo užsiregistravę 18 degalų tiekėjų, kurie įpareigoti teikti informaciją apie vidaus rinkai patiektus benzino, dyzelino ir degalų iš AEI kiekius. Atsižvelgiant į šiai rinkai patiektą degalų iš AEI kiekį, kiekvienam tiekėjui yra suteikiami DA EI apskaitos vienetai¹³.
21. VERT pavesta¹⁴ atlikti degalų tiekėjams nustatytų įpareigojimų vykdymo kontrolę:
- atliekant degalų ir transporto sektoriaus gamtinių dujų tiekėjų fizinį patikrinimą;
 - vertinant audituotas ataskaitas, kurias degalų tiekėjai turi pateikti iki einamųjų metų balandžio 30 dienos. Sistemoje nepateikus ataskaitų, sugeneruoti DA EI apskaitos vienetai yra panaikinami ir laikoma, kad įpareigojimai neįvykdyti.
22. VERT duomenimis, trečdalis degalų tiekėjų (6 iš 18) 2022 m. nesilaikė reikalavimo, kad atitinkamą vidaus rinkai patiekto benzino ir dyzelino energinės vertės dalį sudarytų degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių:
- 3 nepateikė audito ataskaitų, kuriose nurodyti vidaus rinkoje patiekti benzino, dyzelino, gamtinių dujų kiekiai ir degalų iš AEI kiekiai;
 - 2 neįgyvendino reikalavimo, kad ne mažiau kaip 0,2 proc. sudarytų pažangieji biodegalai;
 - 1 neįgyvendino reikalavimo, kad degalų iš AEI dalis sudarytų ne mažiau kaip 6,8 proc.

¹² Alternatyviųjų degalų įstatymas, 16 str. 1 d.

¹³ Energetikos ministro 2021-12-29 įsakymas Nr. 1-379 „Dėl Degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemos administravimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, 28 p.

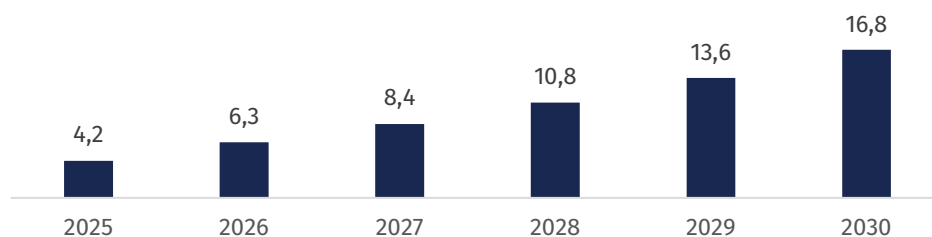
¹⁴ Alternatyviųjų degalų įstatymas, 11 str.

23. Ūkio subjektai nurodė su UAB „Baltpool“ ir tvarumo sertifikavimo sistemų netinkamu veikimu susijusias priežastis kaip lemiančias pažeidimus, taip pat nurodė, kad dėl dažnų teisės aktų pakeitimų, veikiančių duomenų pateikimo platformų trūkumų degalų tiekėjams yra sudėtingiau vykdyti įstatymo reikalavimus. Taip pat buvo nurodoma nepakankama degalų pardavėjų atsakomybė¹⁵.
24. Didinant pažangiųjų biodegalų naudojimą, jų dalis parduodamuose degaluose turės didėti, todėl būtina užtikrinti, kad tiekėjai laikytųsi reikalavimų dėl įmaišomo jų kiekio. Nustatyto įpareigojimo nesilaikymas turi neigiamos įtakos siekiant didinti atsinaujinančių energijos išteklių vartojimą ir mažinant neigiamą degalų įtaką klimato kaitai ir aplinkos oro taršai. Tam, kad visi degalų tiekėjai tinkamai įgyvendintų jiems keliamus reikalavimus, turėtų būti peržiūrima ir tobulinama įpareigojimų ir sankcijų už jų nevykdymą sistema.

Neužtikrinamas biometano panaudojimas transporto sektoriuje

25. Iš AEI gaminamu biometanu galima sėkmingai pakeisti importuojamas gamtines dujas ir panaudoti transporto (ypač sunkiojo) ir žemės ūkio sektoriuose. Alternatyviųjų degalų įstatyme gamtinių dujų tiekėjams nustatyti įpareigojimai, kad 2030 m. ne mažiau kaip 16,8 proc. dujinių degalų, patiektų transporto sektoriui, sudarytų AEI¹⁶.

4 pav. Numatyti įpareigojimai gamtinių dujų tiekėjams dėl biometano ar kitų dujinių alternatyviųjų degalų energinės vertės dalies iki 2030 m. (proc.)



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Alternatyviųjų degalų įstatymą

26. NENS įgyvendinimo plane buvo numatyta priemonė „suteikiant finansinę pagalbą skatinti biometano, vartojamo transporte, pagaminto iš žemės ūkio ir kitų nekomunalinių atliekų, gamybą“. Siekiant ją vykdyti, nuo 2020 m. skiriama parama biometano gamybai ir valymui. Planuota, kad suvartotas jo kiekis 2022 m. turėjo siekti 52,4 ktne.

Energetikos ministerijos paaiškinimas¹⁷ dėl biometano gamybos

Biometano gamybos projektų įgyvendinimas užtrunka 3–4 metus, nes pirma parama gamybai pradėta teikti 2020 m. pab., todėl pirmasis projektas biometaną tiekti į dujų tinklą pradėtas vykdyti tik 2023 m.

27. Įgyvendinant Energetikos ir Aplinkos ministerijų vykdomas priemones siekiama, kad iki 2030 m. atsirastų gamybos pajėgumų, galinčių užtikrinti 81,5 ktne, arba 950 GWh biometano gamybą¹⁸.

¹⁵ Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos 2023 m. ataskaita, 62 psl.

¹⁶ Alternatyviųjų degalų įstatymas, 16 str. 3 d.

¹⁷ Energetikos ministerijos el. paštu 2023-12-11 pateiktas paaiškinimas.

¹⁸ Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m., 32 psl.

2 lentelė. Numatyta parama biometano gamybai 2020–2023 m.

Investavimo kryptis	Data	Kvietimo biudžetas (mln. Eur)	Finansuoja ma projektų (vnt.)	Paramos projektams skiriama suma (mln. Eur)	Numatomas pagaminti biometano kiekis per metus (GWh)
Investicinė parama biometano dujų gamybai ir (ar) biodujų valymo įrenginiams įrengti	2020-08	8	4	8	140,5
Investicinė parama biometano dujų gamybai ir (ar) biodujų valymo įrenginiams įrengti	2021-07	15	8	14,93	408,6
Biometano dujų gamybos pajėgumų didinimas	2022-09	22,21	4	10,3	134
Investicinė parama biometano dujų gamybai ir (ar) biodujų valymo įrenginiams įrengti	2023-07	31	9	31	781,4
IŠ viso		76,21	25	64,23	1464,5

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Energetikos ministerijos duomenis

28. Susisiekimo ministerija, skatindama biodujų panaudojimą transporte, teikia paramą pildymo stotelėms įrengti ir biodujomis (biometanu) varomoms sunkiosioms transporto priemonėms įsigyti. 2023-09-21 paskelbtas kvietimas teikti paraiškas dėl biodujų pildymo viešųjų punktų įrengimo, tam numatyta skirti 6,9 mln. Eur, paraiškos gali būti teikiamos iki 2024-09-30. Tikimasi, kad, pasinaudojus parama, bus įrengta ne mažiau kaip 30 paslaugas teikiančių (biodujų) punktų su stotelėmis iki 2026 m. II ketvirčio.
29. Susisiekimo ministerija 2024 m. kovo mėn. paskelbė kvietimus, numatyta skirti 10,4 mln. Eur 350 vnt. biodujomis (biometanu) varomų sunkiųjų transporto priemonių įsigijimui skatinti.
30. DAEI apskaitos vienetų sistemos duomenimis, 2022 m. per gamtinių dujų pildymo punktus, prijungtus prie dujų tinklų, į transporto priemones buvo patiekta 58,5 TJ importuoto biometano. Tačiau į DAEI apskaitos sistemą nepatenka duomenys apie biometaną, kuris patiekiamas per dujų pildymo punktus, neprijungtus prie dujų tinklų.
31. Energetinei nepriklausomybei užtikrinti būtina didinti iš tvarių ir vietinių žaliavų pagaminto biometano panaudojimą transporto sektoriuje. Kadangi parama jo gamybai pradėta teikti tik 2020 m., o projektų įgyvendinimas užtrunka apie 3–4 metus, biometanas Lietuvoje iki 2023 m. nebuvo gaminamas, todėl 2022 m. numatytas rodiklis dėl vietinio 52,4 ktne biometano suvartojimo transporte nebuvo pasiektas. Būtina užtikrinti tinkamą įgyvendinamų priemonių ir numatytų rodiklių planavimą, kad išskelti tikslai dėl AEI panaudojimo transporto sektoriuje būtų pasiekti laiku.

1.2. Nepasiekti 2023 m. planuoti kelių transporto elektrifikavimo rodikliai

32. Elektros energija – viena efektyviausių alternatyviosios energijos rūšių, galinti svariai prisidėti prie AEI didinimo ir energijos vartojimo efektyvumo tikslų transporto sektoriuje. Bendras elektros energijos suvartojimas transporte¹⁹ 2022 m. siekė 91,8 GWh, iš jų 63,3

¹⁹ Rodiklių duomenų bazė – Oficialiosios statistikos portalas (žiūrėta 2023-11-20).

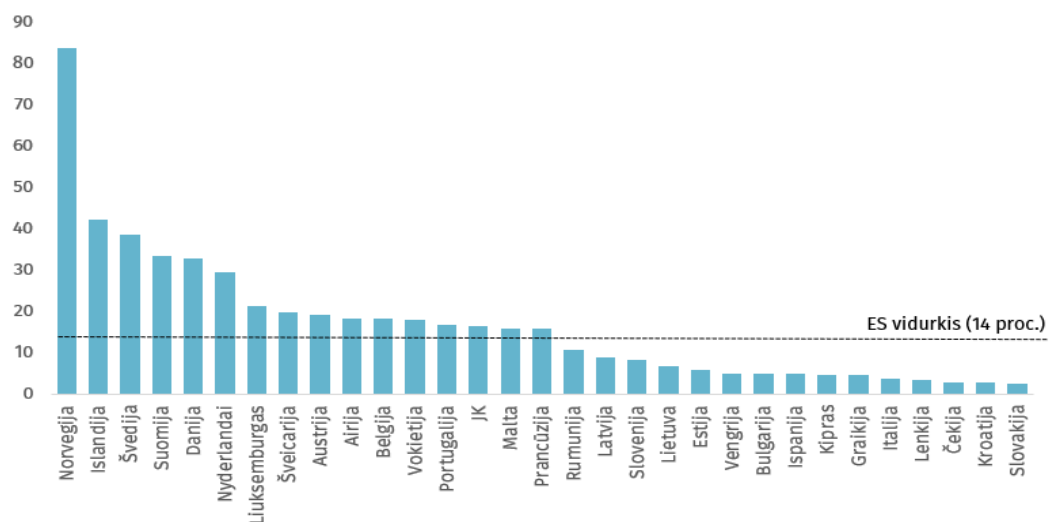
proc. teko kelių transportui. Šios energijos vartojimas kelių transporte nuolat didėja: 2020 m. suvartota 40,5 GWh, 2021 m. – 46,6 GWh, 2022 m. – 58,1 GWh.

33. Viena iš pagrindinių krypčių, kuria siekiama įgyvendinti NENS numatytus tikslus, – skatinti elektromobilių naudojimą transporto sektoriuje ir sukurti jų įkrovimo prieigų tinklą²⁰.
34. Energetikos ministerija kartu su Susisiekimo ministerija parengė ir patvirtino Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planą, kuriame numatyta:
 - elektromobilių ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtros tikslai ir prioritetinės kryptys;
 - planuojamas elektromobilių ir jų įkrovimo prieigų skaičiaus didėjimas;
 - prognozuojamas elektromobilių elektros energijos suvartojimas ir elektros energijos tinklų plėtros poreikis;
 - nustatytų tikslų įgyvendinimo priemonės;
 - rekomendacijos dėl platesnio elektromobilių naudojimo skatinimo ir jų įkrovimo prieigų įrengimo, kartu užtikrinant ir efektyviausią elektros energijos tinklų panaudojimą.

Būtina spartinti elektra varomų transporto priemonių plėtrą

35. 2022 m. Lietuvoje įregistruoti M1 ir N1 klasės elektromobiliai sudarė 0,72 proc. visų užregistruotų transporto priemonių, 2023 m. – 1,09 proc.
36. Per 2023 m. tris ketvirčius visose Europos ekonominės erdvės šalyse parduotų naujų elektromobilių dalis padidėjo 47 proc., palyginti su 2022 m., – trimis ketvirčiais²¹. Lietuvoje ir kitose Baltijos šalyse parduotųjų dalis taip pat didėja, bet ji mažesnė nei ES vidurkis (14 proc.).

5 pav. Elektromobilių dalis iš visų naujų automobilių 2023 m. (proc.)



Šaltinis – Lietuvos energetikos agentūra

²⁰ Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija, 68.2 p.

²¹ Lietuvos energetikos agentūros el. paštu 2023-11-10 pateikti duomenys.

37. Skatinant elektros naudojimą transporte, siekiama didinti pirmą kartą Lietuvoje registruojamų ir perregistruojamų naujų ir (ar) naudotų elektromobilių skaičių²²:
- iki 2025 m. M1 klasės elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 10 proc., o N1 klasės – ne mažiau kaip 30 proc. metinių pirkimų sandorių;
 - iki 2030 m. M1 klasės elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 50 proc., o N1 klasės – 100 proc. metinių pirkimų sandorių.
38. 2022 m. pirmą kartą Lietuvoje įregistruotų ir perregistruotų naujų ir naudotų elektromobilių sandorių dalis nuo visų metinių pirkimų sandorių sudarė: M1 klasės automobilių – 1,5 proc., N1 klasės – 1,08 proc. 2023 m. tokie M1 klasės automobilių sandoriai sudarė 3,0 proc., o N1 klasės – 1,06 proc.
39. Vertinant kasmet sudaromus elektromobilių sandorius, matyti, kad naujų įregistruojamų elektromobilių sandorių dalis nuo visų naujų automobilių sandorių didėja. Tokių elektromobilių M1 klasės sandorių dalis 2023 m. sudarė 11,35 proc., o N1 klasės – 5,95 proc.

3 lentelė. Naujai įregistruojamų elektromobilių sandorių dalis nuo naujų automobilių sandorių 2021–2023 m., proc.

Metai	Elektra varomų transporto priemonių klasė	
	M1	N1
2021	2,20	1,90
2022	7,66	5,14
2023	11,35	5,95

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Susisiekimo ministerijos duomenis

40. Siekiant didinti mažiau taršaus transporto priemonių naudojimą, Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos vykdo finansines paramos priemones, skatinančias grynųjų elektromobilių įsigijimą.

4 lentelė. Informacija apie grynųjų M1 ir N1 elektromobilių įsigijimą pagal paramos šaltinius 2020–2023 m.

Duomenys	Finansavimo šaltinis		Iš viso 2023-12-01
	Klimato kaitos programa 2020–2022-06-01	Modernizavimo fondas 2022-06-02–2023-12-01	
Įsigyta su parama (vnt.)	3 124	3 093	6 217
Suteikta parama (Eur)	13 406 860	12 344 500	25 751 360

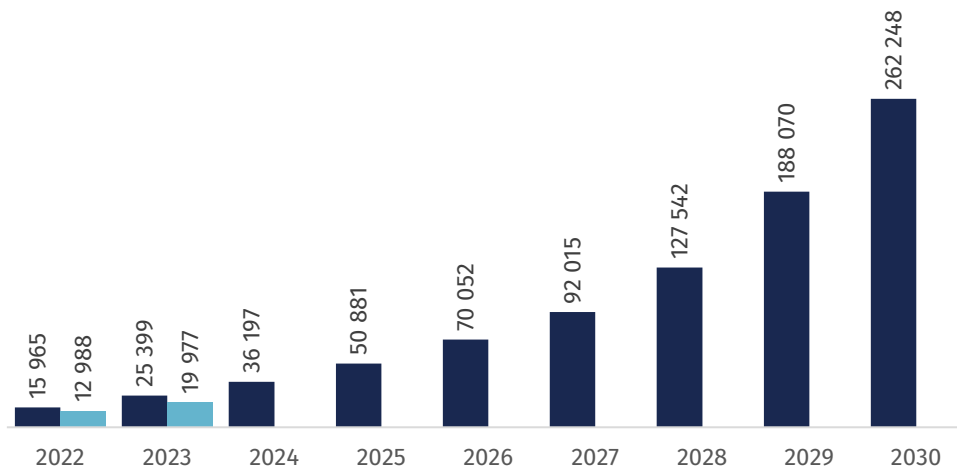
Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Aplinkos ir Susisiekimo ministerijų ir Aplinkos projektų valdymo informacinės sistemos (APVIS) duomenis

41. Nuo 2020 m. iki 2023-12-01 fiziniai ir juridiniai asmenys įsigijo 6 217 grynųjų M1 ir N1 elektromobilių, kuriems įsigyti buvo suteikta 25,75 mln. Eur valstybės parama. Apie 78 proc. šių elektromobilių su valstybės parama įsigijo fiziniai asmenys.
42. Numatyta²³, kad Lietuvoje elektra varomų transporto priemonių (grynųjų elektromobilių ir įkraunamų hibridų) skaičius iki 2030 m. turėtų sudaryti ne mažiau kaip 262 248 vnt., iš kurių M1 klasės – 210 571 vnt., N1 – 44 590 vnt., likusią dalį sudarytų kitos elektra varomos transporto priemonės (M2, M3, N2, N3).

²² Alternatyviųjų degalų įstatymas, 22 str. 1 d.

²³ Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planas, 21 p., 5 pav.

6 pav. Planuojamas elektra varomų transporto priemonių skaičiaus augimas 2022–2030 m. ir faktinis skaičius (vnt.)



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plano 21 p., 5 pav. ir Susisiekimo ministerijos pateiktus duomenis

43. Susisiekimo ministerijos duomenimis, nuo 2019 m. elektra varomų transporto priemonių (grynųjų elektromobilių ir įkraunamų hibridų) skaičius Lietuvoje padidėjo nuo 3 106 vnt. iki 19 977 vnt. 2023 m., t. y. daugiau nei 6 kartus.

5 lentelė. Bendras grynųjų elektromobilių ir iš išorės įkraunamų hibridų skaičius pagal transporto priemonės klasę 2019–2023 m.

Metai	Transporto priemonių klasė						Iš viso
	M1	M2	M3	N1	N2	N3	
2019	2 566	5	495	40	0	0	3 106
2020	4 447	5	432	55	0	0	4 939
2021	8 047	5	431	208	0	0	8 691
2022	12 288	6	470	222	0	2	12 988
2023	19 017	8	526	418	0	8	19 977

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Susisiekimo ministerijos pateiktą informaciją

44. Elektra varomų transporto priemonių skaičius 2022 m. turėjo sudaryti 15 965 vnt., o siekė 12 988 vnt. 2023 m. elektromobilių skaičius, lyginant su 2022 m., padidėjo 6 989 vnt. iki 19 977 vnt., tačiau 2023 m. numatytas rodiklis – 25 399 vnt. – nebuvo pasiektas.
45. Siekdama nustatyti priežastis, kurios daro didžiausią įtaką gyventojų apsisprendimui įsigyti elektra varomas transporto priemones, Susisiekimo ministerija 2023 m. inicijavo šalies gyventojų sociologinį tyrimą²⁴. Nustatytos šios pagrindinės priežastys:
- per maža perkamoji galia / didelė elektromobilių kaina (77 proc. apklaustųjų);
 - trūksta įkrovimo infrastruktūros (45 proc. apklaustųjų);
 - vidaus degimo varikliu varomu automobiliu keliauti pigiau nei elektromobiliu (23 proc. apklaustųjų);
 - Lietuvoje labai maža elektromobilių pasiūla (15 proc. apklaustųjų);
 - nėra linkę į technologines naujoves (13 proc. apklaustųjų).

²⁴ Atliko „Spinter Research“.

46. Didžiausią įtaką elektromobilių naudojimo plėtrai turi jų kaina. Tai rodo ir Europos Audito Rūmų atliktas auditas: ES šalyse elektromobiliai vidutiniškai yra brangesni už automobilius su vidaus degimo varikliais, todėl vartotojai gali tiesiog jų neįpirkti. Tikėtina, kad valstybėse narėse, kurių BVP vienam gyventojui mažesnis, elektromobilių plėtra gali būti lėtesnė nei kitose, todėl svarbu spręsti elektrinių transporto priemonių įperkamumo klausimą²⁵.
47. Sandorių dėl naujai įregistruojamų elektra varomų transporto priemonių skaičius sparčiai didėja: 2023 m. M1 klasės elektromobilių sandoriai sudarė 11,35 proc. nuo visų sandorių. Kita vertus, nors nuo 2019 m. elektra varomų transporto priemonių skaičius padidėjo daugiau nei 6 kartus, 2022 ir 2023 m. numatyti rodikliai nebuvo pasiekti. Atsižvelgiant į tai, jog didėja ES reikalavimai iki 2030 m. padidinti atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimą transporto sektoriuje nuo 14 iki 29 proc., elektra varomų transporto priemonių plėtra ir toliau turi būti spartinama, kad būtų pasiekti iki 2030 m. užsibrėžti tikslai.

Būtina spartinti elektromobilių įkrovos prieigų plėtrą

48. Alternatyviųjų degalų įstatyme numatyta²⁶, kad iki 2030 m. Lietuvoje turi būti įrengta 60 000 elektromobilių įkrovimo prieigų, iš jų – 6 000 viešųjų ir pusiau viešųjų.
49. Energetikos ministerija yra atsakinga už privačių, o Susisiekimo ministerija – už viešųjų ir pusiau viešųjų įkrovimo prieigų įrengimą.
50. Finansinė parama privačių įkrovimo prieigų įrengimo skatinimo priemonėms:
- jų įrengimas individualiuose namuose ir (ar) soduose;
 - jų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose;
 - jų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose, viešajame sektoriuje).
51. Šioms priemonėms įgyvendinti Energetikos ministerija inicijavo jungtinį projektą „Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas“, kurio tikslas – elektromobilių įkrovimo tinklo plėtra Lietuvoje, įrengiant privačias įkrovimo prieigas. Projektas įgyvendinamas nuo 2022 m. rugsėjo mėn. iki 2026 m. kovo mėn. pagal ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planą „Naujos kartos Lietuva“. Projektui įgyvendinti skirta 44,94 mln. Eur iš plano „Naujos kartos Lietuva“ ir 0,39 mln. Eur investicijų iš valstybės biudžeto. Planuojama, kad iki 2026-03-31 bus įrengta ir pradės veikti 53 200 vnt. privačių įkrovimo prieigų, kurios paskatins keisti taršias transporto priemones į elektra varomas transporto priemones.
52. Parama privačioms įkrovimo prieigoms įrengti pradėta teikti 2022 m. Energetikos ministerijos duomenimis²⁷, patvirtinta 3 387 vnt. paraiškų, pagal kurias numatyta įrengti 4 627 vnt. privačių įkrovimo prieigų. Valstybės finansuojama ir patvirtinta išmokėjimų dalis sudaro apie 2,3 mln. Eur.
53. Finansinė parama viešųjų ir pusiau viešųjų įkrovimo prieigų plėtros skatinimo priemonėms:
- elektromobilių viešosios ir pusiau viešosios įkrovimo infrastruktūros plėtra šalia valstybinės reikšmės kelių;

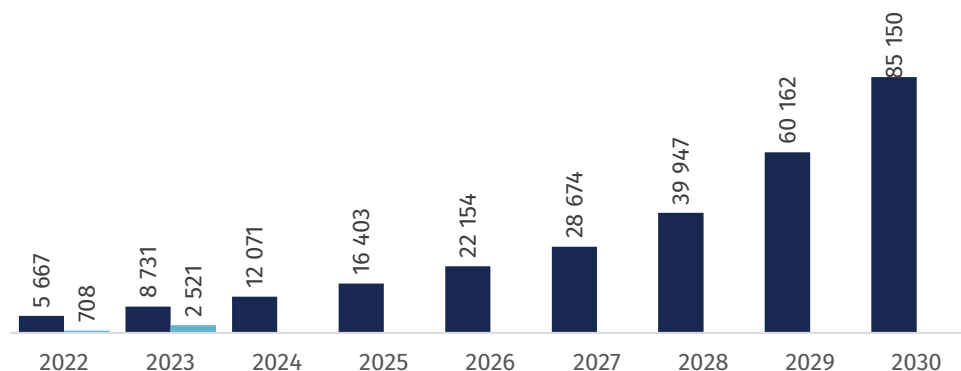
²⁵ Europos Audito Rūmų 2024 m. specialioji ataskaita „Lengvųjų automobilių išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimas“, 5 ir 42 psl.

²⁶ Alternatyviųjų degalų įstatymas, 23 str. 1 d.

²⁷ Energetikos ministerijos 2024-04-19 el. paštu pateikti duomenys.

- šios infrastruktūros plėtra savivaldybių teritorijose šalia vietinės reikšmės kelių;
 - plėtra degalinėse;
 - plėtra oro uostuose, jūrų uoste, geležinkelių ir autobusų stotyse.
54. Viešai elektromobilių įkrovimo infrastruktūrai įrengti iš 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos skirta 1,66 mln. Eur ES struktūrinių fondų (Europos regioninės plėtros fondo) lėšų priemonės „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“ projektams finansuoti²⁸. Iš šių lėšų įrengtoms įkrovimo prieigoms nustatyta sąlyga – 5 metus teikti įkrovimo paslaugas nemokamai. Įgyvendinant priemonę, šalia valstybinės reikšmės kelių ir savivaldybėse buvo įrengta 144 vnt. elektromobilių įkrovimo prieigų²⁹.
55. 2018–2021 m. savivaldybėse įrengta³⁰ 100 viešųjų ar pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių. Jų tinklo plėtrą įgyvendino Transporto kompetencijų agentūra drauge su 39 šalies savivaldybėmis, kurių pasirinktose vietose buvo įrengiamos įkrovimo stotelės.
56. Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimui ir plėtrai 2021–2027 m. planuojama skirti 131,3 mln. Eur plano „Naujos kartos Lietuva“ lėšų. 2024-01-10 duomenimis³¹, pagal paskelbtus tris kvietimus gautos 45 paraiškos gauti paramą.
57. Iš 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos lėšų suplanuota skirti 26,1 mln. Eur viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms – 3 500 vnt. – įrengti. Planuojama priemonės pradžia – 2024 m. I ketvirtis.
58. Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plane numatyta, kad įkrovimo prieigų skaičius iki 2030 m. turi siekti ne mažiau kaip 85 150 vnt., iš kurių 92 proc. sudarytų privačios elektromobilių įkrovimo prieigos³².

7 pav. Planuojamas elektromobilių įkrovimo prieigų skaičiaus augimas 2022–2030 m. ir faktinis skaičius (vnt.)



²⁸ Susisiekimo ministro 2016-11-22 įsakymu Nr. 3-399 (1.5 E) patvirtintas 04.5.1-TID-V-515 priemonės „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“ projektų finansavimo sąlygų aprašas, 7 p.

²⁹ Prieiga per internetą: <https://www.cpva.lt/finansuojamos-sritys/transportas/04.5.1-tid-v-515-elektromobiliu-ikrovimo-prieigu-tinklo-kurimas/499>. <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/patvirtintos-priemones/veiksmu-programos-prioriteto-igyvendinimo-priemone-2> (žiūrėta 2024-01-05).

³⁰ Prieiga per internetą: <https://jsumundi.com/en/document/pdf/other/lt-danpower-gmbh-v-the-republic-of-lithuania-sketine-taikos-sutartis-tarp-lietuvos-respublikos-danpower-gmbh-ir-uab-danpower-baltic-tuesday-8th-may-2018> (žiūrėta 2023-12-22).

³¹ Prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/elektromobiliu-infrastrukturos-pletra/> (žiūrėta 2024-01-10).

³² Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planas, 22 p.

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plano 22 p., 6 pav. ir Susisiekimo ministerijos pateiktus duomenis

59. Pagal 2022 m. patvirtintą planą, elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius turėjo sudaryti 5 667 vnt., tačiau siekė tik 708 vnt. 2023 m. įkrovimo prieigų skaičius, lyginant su 2022 m., padidėjo 1 813 vnt. iki 2 521 vnt., bet planuotas 8 731 vnt. rodiklis taip pat nebuvo pasiektas.

6 lentelė. Elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius 2019–2023 m., vnt.

Metai	2019	2020	2021	2022	2023
Viešųjų ir pusiau viešųjų įkrovimo prieigų skaičius, vnt.	250	300	380	648	1 312
Privačių įkrovimo prieigų skaičius, vnt.				60	1 209
Iš viso:	250	300	380	708	2 521

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Susisiekimo ir Energetikos ministerijų pateiktą informaciją

60. Susisiekimo ministerijos įvardytos priežastys, kodėl nebuvo pasiekti 2022 ir 2023 m. numatyti elektromobilių įkrovimo prieigų skaičiaus rodikliai:
- didelė įkrovimo prieigų įrengimo kaina (sujungimo su elektros tinklais ir įrangos kaina);
 - ilgas investicijų atsiperkamumo laikotarpis (trūksta lėšų investicijoms, kurios atsiperka per maždaug 5 metus);
 - nedidelė paklausa (vis dar nedidelis elektromobilių skaičius).
61. Pažymėtina, kad 2023 m. viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos sudarė 52 proc. (1 312 iš 2 521) įkrovimo prieigų, nors, 2022 m. pradėjus teikti paramą privačioms įkrovimo prieigoms įrengti, vien 2022–2023 m. tokių prieigų įrengta 1 209 vnt.

Energetikos ministerijos paaiškinimas dėl elektromobilių privačių įkrovimo prieigų

Parama privačioms įkrovimo prieigoms įrengti pradėta teikti tik 2022 m. Šių prieigų apskaitą tvarko tik paramos teikėjai pagal paramos priemonės lėšomis įrengtas įkrovimo prieigas. Pažymėtina, kad neįmanoma tiksliai nustatyti, kiek Lietuvoje yra įrengtų privačių įkrovimo prieigų, nes dauguma jų yra prilyginamos buitiniams prietaisams ir jų apskaita atskirai netvarkoma.

62. Už rodiklio pasiekimą atsakingoms ministerijoms yra žinoma tik apie su valstybės parama įrengtas arba į viešųjų arba pusiau viešųjų įkrovimo prieigų registrą įtrauktas įkrovimo prieigas. Stebimas rodiklis gali neatskleisti realaus privačių prieigų, kuriuose įkraunamos elektra varomos transporto priemonės, skaičiaus.
63. Siekiant padidinti elektra varomų transporto priemonių skaičių, jomis keičiant taršias, būtina sudaryti sąlygas įkrauti elektra varomas transporto priemones. 2019–2023 m. elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius sparčiai didėjo, tačiau 2022 ir 2023 m. jų buvo mažiau, nei planuota, todėl ir toliau būtina didinti jų skaičių, kad iki 2030 m. numatytas AEI panaudojimo transporto sektoriuje rodiklis būtų pasiektas.

2. TRANSPORTO SEKTORIUJE TAIKOMŲ ENERGIJOS VARTOJIMO EFEKTYVUMO PRIEMONIŲ SUPLANUOTIEMS POKYČIAMS PASIEKTI NEPAKANKA

64. Efektyvus energijos vartojimas – vienas iš būdų didinti energetinę nepriklausomybę, mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus, skatinti gyventojus kelionėms rinktis viešąjį transportą kaip alternatyvą taršioms automobiliams.
65. Laikėmės nuostatos, kad energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje didėja, kai užtikrinama, kad didėtų naudojimas viešuoju transportu, o naftos degalų vartojimas ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai mažėja.

2.1. Transporto priemonių keliami tarša nemažėja

66. Lietuvoje transporto sektorius, lyginant su kitais ūkio sektoriais, 2022 m. į aplinką išmetė daugiausia – 6 011 kt (iš 18 904 kt.) CO₂ ekv. (31,8 proc.) ŠESD, iš jų – net apie 96 proc. tenka kelių transportui. Nuo naftos degalų vartojimo ir transporto priemonių skaičiaus tiesiogiai priklauso išmetami ŠESD kiekiai, todėl Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje nustatytas tikslas – iki 2030 m. išmetamus ŠESD kiekius transporto sektoriuje sumažinti ne mažiau kaip 14 proc., lyginant su 2005 m. Šio tikslo įgyvendinimą koordinuoja Susisiekimo ministerija.
67. Siekiant tikslo – mažinti išmetamų ŠESD kiekį, Klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyta iki 2035 m. iškastinio kuro suvartojimą kelių transporte sumažinti 50 proc. Siekiant atsisakyti nebūtinų kelionių, taršių transporto priemonių ir sumažinti degalų vartojimą, būtina keisti visuomenės elgseną.

Didėja taršių automobilių skaičius ir naftos degalų vartojimas

68. Eurostato duomenimis, Lietuvoje apie 75 proc. lengvųjų automobilių yra senesni nei 11 metų, o vidutinis jų amžius – 16 metų. Dyzeliniai automobiliai sudaro 66,5 proc. viso šalies autoparko.

7 lentelė. Lietuvoje įregistruotų lengvųjų automobilių skaičius pagal pagrindines degalų rūšis 2022–2024 m.

Metai*	Iš viso	Pagal degalų rūšį				
		dyzelinas	benzinas	benzinas / dujos	benzinas / elektra	tik elektra (grynieji elektromobiliai)
2022	1 607 254	1 095 457	370 757	99 663	36 536	4 841
2023	1 643 280	1 110 160	380 381	96 242	49 151	7 346
2024	1 709 771	1 137 561	392 790	102 720	64 938	11 762

* Metų pradžios duomenys

Šaltinis – VĮ „Regitra“ duomenys

69. Remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis, nors elektrinių transporto priemonių skaičius didėja, didėja ir naftos degalais varomųjų skaičius, todėl auga ir naftos degalų vartojimas.

8 lentelė. Suvartotos energijos kiekis pagal degalų rūšį 2005–2022 m., Tj

Metai	Benzinas	Dyzelinas	Suskystintosios naftos dujos	Bioetanolis	Biodyzelinas	Gamtinės dujos
2005	14 685	29 262	9 593	26	119	-
2019	10 148	68 150	4 405	409	2,665	312
2020	9 922	66 669	4 058	659	3,551	351
2021	9 937	66 570	3 867	692	4,437	419
2022	10 977	65 096	3 872	825	4,110	411

Šaltinis – 2022 m. Lietuvos ŠESD apskaitos ataskaita

70. Nuo 2005 m. naftos degalų vartojimas Lietuvoje padidėjo nuo 53,5 tūkst. iki 85,3 tūkst. Tj 2022 m., iš jų dyzelinėms transporto priemonėms tenka apie 76 proc. visos transporte sunaudojamos energijos.

Energetikos ministerijos paaiškinimas dėl išaugusio degalų vartojimo

Degalų vartojimui įtakos turėjo išaugusi krovininių gabenimo kelių transportu apyvarta, kuri, Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2013–2022 m. padvigubėjo: nuo 26 338 410 iki 53 772 526 tūkst. tonkilometrų, o sunkiasvorių krovininių transporto priemonių – nuo 52 tūkst. 2017 m. iki 90 tūkst. 2023 m.

71. Vienas iš NENS tikslų – pereiti prie mažiau taršių degalų ir elektros energijos vartojimo, lanksčiai ir efektyviai išnaudojant esamą naftos ir jos produktų sektoriaus infrastruktūrą ir vietinį atsinaujinančių energijos išteklių potencialą. Be to, numatyta³³ iki 2030 m. įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių skaičių miestuose sumažinti 50 proc., o iki 2050 m. – 100 proc., bet Susisiekimo ministerija duomenų apie naftos degalais varomų automobilių skaičių miestuose nerenka.

Susisiekimo ministerijos paaiškinimas³⁴ dėl naftos degalais varomų automobilių skaičiaus miestuose

Šis kriterijus, nustatytas pagal ES baltosios knygos rekomendacijas, turi būti peržiūrėtas ir patikslintas pagal atnaujintus ES ir nacionalinius teisės aktus. Nacionalinėje klimato kaitos darbotvarkėje yra nustatytas tikslas – iki 2035 m. naftos degalų suvartojimą kelių transporte sumažinti 50 proc. Susisiekimo ministerija nerenka duomenų apie naftos degalų suvartojimą (atsakinga Energetikos ministerija), tačiau kas mėnesį renka duomenis apie kelių transporto priemonių skaičių (ir savivaldybių lygiu) ir pokytį pagal degalų tipą.

72. VĮ „Regitra“ duomenimis, dyzelinu ir benzinu varomų automobilių skaičius didžiuosiuose miestuose 2019–2024 m. didėjo.

9 lentelė. Didžiuosiuose miestuose registruotų dyzelinių ir benzininių automobilių skaičius 2019–2024 m., vnt.

Miestas	Degalų rūšis					
	dyzelinas			benzinas / benzinai-dujos		
	2019 m.	2024 m.*	pokytis (proc.)	2019 m.	2024 m.*	pokytis (proc.)
Vilnius	191 442	201 769	+5,12	115 167	125 755	+8,42
Kaunas	120 937	130 051	+7,00	51 196	55 875	+8,37
Klaipėda	46 854	53 690	+12,73	23 486	26 231	+10,46
Šiauliai	37 473	44 615	+16,01	15 877	16 476	+3,64
Panevėžys	34 517	38 075	+9,34	12 427	12 330	-0,79

* 2024-02-01 duomenys

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal VĮ „Regitra“ duomenis

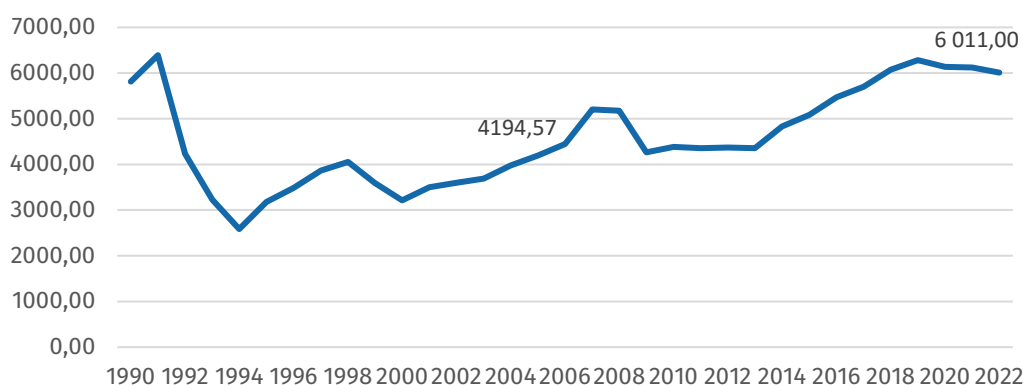
³³ Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija, 67.2 p.³⁴ Susisiekimo ministerijos 2023-11-29 el. paštu pateiktas paaiškinimas.

73. Elektromobilių skaičius didėja, bet auga ir naftos degalais varomų transporto priemonių skaičius. Didžioji dalis (99 proc.) visų transporto priemonių Lietuvoje yra varomi naftos degalais, todėl didėja ir šių degalų vartojimas bei išmetamų ŠESD kiekiai.

Transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukiančių dujų kiekiai mažėja nepakankamai sparčiai

74. 2022 m. Lietuvoje į atmosferą buvo išmesta 18 904 kt. CO₂ ekvivalento ŠESD, iš jų – 6 011 kt CO₂ ekv., arba 31,8 proc. – transporto sektoriuje. Dėl didėjančio transporto priemonių skaičiaus ir intensyvėjančios krovinio transporto veiklos šio sektoriaus išmetamas ŠESD kiekis, lyginant su 2005 m., išaugo³⁵.

8 pav. Transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukiančių dujų kiekiai 1990–2022 m. (kt CO₂ ekv.)



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Nacionalinės šiltnamio efektą sukiančių dujų apskaitos ataskaitos duomenis

75. Transporto sektoriaus išmetamas ŠESD kiekis padidėjo nuo 4 194 kt CO₂ ekv. 2005 m. iki 6 011 kt CO₂ ekv. 2022 metais.
76. Lyginant su 2019 m., išmetamų ŠESD kiekiai 2022 m. sumažėjo 4,4 proc. – nuo 6 283 iki 6 011 kt. CO₂ ekv. (vidutiniškai po 1,5 proc. kasmet). Tam įtakos turėjo 2022 m., lyginant su 2019 m., 4,48 proc. sumažėjęs dyzelino vartojimas.

Lietuvos energetikos agentūros paaiškinimas dėl sumažėjusio dyzelino vartojimo

Prasidėjus karui Ukrainoje, gerokai išaugo benzino ir dyzelino kainos. Dėl to gyventojai galėjo pradėti taupyti, rinktis ekologiškesnes transporto priemones, viešąjį transportą arba apskritai atsisakyti kai kurių kelionių. Degalų vartojimui įtakos turėjo ir sumažėjusi krovinių apyvarta kelių bei geležinkelių transportu iš Baltarusijos, taip pat vidaus rinkoje.

77. Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatytas tikslas – iki 2030 m. transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekį sumažinti 14 proc., lyginant su 2005 m.

10 lentelė. Išmetamų šiltnamio efektą sukiančių dujų kiekio mažinimo tikslai transporto sektoriuje iki 2030 m. ir 2022 m. faktas, proc.

Išmetamų ŠESD kiekiai 2005 m., kt CO ₂ ekv.	Lyginant su 2005 m.		
	2022 m. faktas, proc.	2025 m. tikslas, proc.	2030 m. tikslas, proc.
4 194	+43,3	+11,3	-14

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Klimato kaitos valdymo darbotvarkę

³⁵ Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planas, 5 p.

78. Aplinkos ministerijos vertinimu³⁶, NEKSVP numatytos esamos ir planuojamos priemonės nepakankamos Klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatytiems išmetamų ŠESD kiekio mažinimo tikslams transporto sektoriuje pasiekti. 2023 m. atnaujinus direktyvą³⁷, numatyta, kad iki 2030 m. AEI dalis transporto sektoriuje turės sudaryti 29 proc. (t. y. 14 proc. punktų daugiau, nei planuota iki šiol) arba ŠESD intensyvumas turės sumažėti 14,5 proc., lyginant su 2005 metais.

Aplinkos ministerijos paaiškinimas dėl ŠESD mažinimo tikslų iki 2030 m. pasiekimo

NEKSVP projekte esamų 33 priemonių, kurioms vykdyti skirta 1 581 mln. eurų, ir numatomų 14 papildomų priemonių (480 mln. eurų lėšų poreikis) poveikis nepadedą pasiekti išmetamų ŠESD kiekio mažinimo iki 2030 m. tikslų, nes prognozuojama, kad šie kiekiai sumažės tik 11,6 proc., nors numatyta 14 proc. Tačiau bendras Lietuvai numatytas tikslas – 21 proc. – pasiekiamas, nes yra sektorių, kuriems šiuo metu lengviau ir pigiau diegti dekarbonizacijos priemonės, ir jų papildomi sutaupymai padengia transporto trūkumą.

79. Tam, kad mažėtų naftos degalų vartojimas, nuo kurio tiesiogiai priklauso išmetamų ŠESD kiekiai, būtina užtikrinti, kad seną ir taršų automobilių parką keistų netaišios transporto priemonės. Viena iš priemonių, tiesiogiai prisidedanti prie taršaus transporto priemonių skaičiaus mažinimo, – finansinė parama (kompensacija) gyventojams mažiau taršiams automobiliams įsigyti, sunaikinus senąsias transporto priemones.
80. Pasinaudojus parama 2019–2023 m., buvo utilizuota 45,5 tūkst. senų automobilių. Šiai paramai iš Klimato kaitos programos iš viso buvo skirta 34,7 mln. Eur: mažiau taršiams automobiliams įsigyti – 7,7 mln. Eur, kitoms alternatyvioms judumo priemonėms (viešojo transporto bilietai, dalijimosi paslaugos, paspirtukai, dviračiai) – 27 mln. Eur.
81. Keliami taršių transporto priemonių sunaikinimo tikslai buvo pasiekti, tačiau įvertinti, kokį poveikį ši priemonė darė taršos mažinimui, nėra galimybės, nes trūksta duomenų, ar, sunaikinus taršų automobilių ir paramą panaudojus alternatyvioms judumo priemonėms įsigyti, nebuvo įsigytas kitas taršus automobilis.
82. Atsižvelgiant į Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje transporto sektoriui keliamus tikslus, planuojama, kad išmetamų ŠESD kiekiai transporto sektoriuje nuo 2022 iki 2030 m. turėtų sumažėti 39 proc. Įvertinus tai, kad 2019–2022 m. išmetamų ŠESD kiekiai šiame sektoriuje mažėjo vidutiniškai po 1,5 proc. kasmet, nenumačius papildomų priemonių, transporto sektoriui keliami tikslai nebus pasiekti.

Nepakanka visuomenės elgsenos keitimo priemonių, kurios paskatintų pereiti prie netaišių transporto priemonių

83. Energetikos, Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos bei savivaldybės vykdydamos priemonės, skirtas visuomenės elgsenai formuoti, keisti jos įpročius, skatinant pereiti prie alternatyviaisiais degalais varomų netaišių transporto priemonių ar rinktis viešąjį transportą bei kitas judumo priemones.

³⁶ Aplinkos ministerijos 2024-02-28 el. paštu pateikti duomenys.

³⁷ Direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją.

2019–2023 m. organizuoatų visuomenės švietimo kampanijų ir renginių, skatinant rinktis mažiau taršų keliavimo būdą, pavyzdžiai:

- Aplinkos ministerija – kasmet organizuojama Klimato kaitos savaitė, „Būk modernus – keisk ratus“, Europos judumo savaitė ir diena be automobilio ir kt.
- Energetikos ministerija – Elektromobilumo konferencija.
- Susisiekimo ministerija – „Persėsk į elektromobilį“, „Nustebink save“ ir kt.
- Savivaldybės – seminarai klimato kaitos tema, nemokamo viešojo transporto organizavimas ir kt.

84. Atnaujintame NEKSVP projekte³⁸ numatyta informuoti ir šviesti visuomenę, siekiant paskatinti rinktis visiškai netaršias transporto priemones ir kitus alternatyvius nuosavam automobiliui keliavimo būdus, organizuojant:
- mokymus, viešinimą, pristatymus, reklamą ir kt. darželiuose, mokyklose, universitetuose, gyventojams, valstybinėms, savivaldybių ir privačioms įmonėms bei organizacijoms ir kt. (2017–2030 m.);
 - konkursus ir laimėtojų iniciatyvų, kurios veikia visuomenės grupių elgseną, finansavimą (2022–2030 m.)
85. Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos, vertindamos įgyvendinamų priemonių efektyvumą, atliko visuomenės nuomonės apklausas. Energetikos ministerija jos vykdytų priemonių poveikio vertinimo neatliko.
86. Susisiekimo ministerijos užsakymu 2023 m. atliktos apklausos rezultatai rodo, kad visuomenė yra linkusi keisti keliavimo įpročius, nes 64 proc. apklaustųjų ateityje planuoja įsigyti elektromobilį. Taip pat 54 proc. tyrimo dalyvių mano, kad elektromobilis yra draugiškesnis gamtai. Pokyčiams įvertinti apklausą planuojama atlikti ir 2024 m.
87. Aplinkos ministerijos užsakymu 2021 m. atlikta visuomenės nuomonės apklausa rodo, kad 53,2 proc. respondentų per pastaruosius 6 mėn. bent kartą atsisakė kelionės nuosavu automobiliu ir pasirinko alternatyvų kelionės būdą. 51,1 proc. respondentų svarstė įsigyti mažiau taršų automobilį, o visiškai atsisakyti – 13,8 proc. 2023 m. pakartotinė apklausa parodė, kad iki 67,5 proc. padaugėjo respondentų, kurie nurodė, jog per pastaruosius 6 mėn. bent kartą atsisakė kelionės nuosavu automobiliu ir pasirinko alternatyvų kelionės būdą. Svarstančiųjų įsigyti mažiau taršų automobilį padaugėjo 2,7 proc. punkto, o svarstančiųjų jo atsisakyti – 4 proc. punktais.
88. Vykdomos visuomenės elgsenos keitimo priemonės tiesiogiai nedaug mažina ŠESD kieki, bet jos labai svarbios siekiant sėkmingai įgyvendinti kitas numatytas priemones³⁹. Taršių transporto priemonių skaičius 2021–2023 m. padidėjo 4,1 proc., tačiau išmetamų ŠESD kiekiai kasmet mažėja vidutiniškai po 1,5 proc., todėl kartu su kitomis priemonėmis toliau būtina vykdyti visuomenės elgsenos keitimo priemones, kad naftos degalų vartojimas mažėtų, o keliami tikslai – iki 2030 m. mažinti išmetamų ŠESD kiekius – būtų pasiekti.

³⁸ Prieiga per internetą: <https://enmin.lrv.lt/uploads/enmin/documents/files/Atnaujiamo%20NEKSVP%20projektas.pdf> (žiūrėta 2024-03-22).

³⁹ NEKSVP, 66 psl.

2.2. Gyventojai nesirenka viešojo transporto kaip pagrindinės keliavimo priemonės

89. Lietuvos gyventojai, turintys nuosavus automobilius, apie 90 proc. savo kelionių renkasi asmeninį automobilį. VĮ „Regitra“ duomenimis, kelių transporto priemonių skaičius Lietuvoje nuolat didėja ir 2024 m.⁴⁰ siekė 2,007 mln. Didžiąją dalį, apie 99 proc., automobilių parko sudaro naftos degalais varomos transporto priemonės, todėl ypač svarbu plėsti viešojo transporto infrastruktūrą, kuri leistų užtikrinti gyventojų judumą, sudarytų sąlygas gyventojams persėsti iš nuosavo automobilio į viešąjį transportą. Viešojo transporto naudojimas gali daryti didelį poveikį mažinant naftos degalų naudojimą ir didinant energijos vartojimo efektyvumą transporto sektoriuje.

Mažėja keleivių vežimas viešuoju transportu

90. Kelionės nuosavu automobiliu metu išskiriama vidutiniškai du kartus daugiau ŠESD vienam keleiviui nei keliaujant viešuoju transportu, todėl svarbu plėtoti šio transporto paslaugas⁴¹.
91. Nacionaliniame pažangos 2021–2030 m. plane numatyta didinti keleivių vežimą visų rūšių transportu, kad 2025 m. būtų pervežta 405 mln., o 2030 m. – 420 mln. keleivių.

11 lentelė. Keleivių vežimas visų rūšių transportu 2018–2023 m., mln. vnt.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.
Iš viso	380,8	235,9	208,9	308,8	329,6
Geležinkelių transportu	5,5	3,3	4,1	4,7	5,0
Kelių transportu, iš jų:	372,2	229,7	201,5	300,2	321,0
autobusais	289,5	182,4	162,2	241,0	255,6
troleibusais	82,5	47,4	39,2	59,2	65,4
Jūrų transportu	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Vidaus vandenų transportu	2,1	2,5	2,5	2,8	2,8
Oro transportu	0,5	0,1	0,5	0,8	0,7

Šaltinis – Valstybės duomenų agentūros duomenys

92. Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2023 m. visų rūšių transportu vežta 329,6 mln. keleivių – tai 13,5 proc. mažiau nei 2019 m., tačiau 6,7 proc. daugiau nei 2022 m. Keleivių vežimas kelių transportu ir geležinkeliais nuo 2021 m. iki 2023 m. didėjo 57,8 proc., tačiau vis dar nesiekia 2019 m. lygio.
93. Siekiant, kad gyventojai keistų savo įpročius, atsisakytų kelionių nuosavu automobiliu, būtina užtikrinti patogų, ekonomiškai patrauklų, netaaršų viešąjį transportą, kurio maršrutai būtų pritaikyti prie keleivių poreikio⁴².

⁴⁰ VĮ „Regitra“ 2024-02-01 duomenys.

⁴¹ Prieiga per internetą: <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility> (žiūrėta 2024-03-26).

⁴² Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategija, 35 psl.

12 lentelė. Autobusų maršrutų skaičius apskrityse 2018–2022 m., vnt.

	Autobusų maršrutų skaičius				
	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
Lietuvos Respublika	3 067	3 005	2 394	2 572	2 434
Vilniaus apskritis	607	641	478	590	602
Alytaus apskritis	102	70	68	64	53
Kauno apskritis	492	517	420	457	407
Klaipėdos apskritis	384	469	284	282	304
Marijampolės apskritis	113	109	117	124	97
Panevėžio apskritis	448	287	197	200	187
Šiaulių apskritis	251	259	246	268	257
Tauragės apskritis	198	187	178	170	141
Telšių apskritis	224	210	146	181	154
Utenos apskritis	248	256	257	236	232

Šaltinis – Valstybės duomenų agentūros duomenys

94. Remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis, autobusų (viešojo transporto) maršrutų skaičius mažėja. Tik Vilniaus ir Klaipėdos apskrityse 2022 m., lyginant su 2021 m., jis padidėjo, tačiau ir šiose apskrityse išlieka mažesnis nei 2019 m.
95. Savivaldybės organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais, todėl nuo jų vykdomų priemonių, plėtojant viešąjį transportą, priklauso, kiek gyventojų juo naudojasi. Viena iš priemonių, skatinančių naudotis šiuo transportu, yra nemokamas viešasis transportas.
96. Apklauso⁴³ rezultatai rodo, kad, skatindamos naudotis viešuoju transportu, 19 (iš 58 atsakusių) savivaldybių vietiniais maršrutais gyventojus veža nemokamai, o 3 taiko simbolinį, pvz., 12 Eur, metinį mokestį už naudojimąsi viešuoju transportu.
97. Tam, kad gyventojai galėtų atsisakyti kelionių nuosavu automobiliu ir rinktis viešąjį transportą, būtina užtikrinti jo patrauklumą ir patogumą gyventojams. Keleivių vežimas kelių transportu ir geležinkeliais 2021–2023 m. didėjo 57,8 proc. (nuo 208,9 mln. iki 329,6 mln. keleivių), bet vis dar nesiekia 2019 m. vežimo lygio – 380,8 mln. keleivių, todėl 2025 m. numatytas rodiklis (405 mln. keleivių) gali būti nepasiektas.

21-oje iš 60 savivaldybių parengti darnaus judumo planai

98. Siekiant užtikrinti darnių ateities transporto ir judumo scenarijų kūrimą, pabrėžiant geresnę gyvenimo kokybę miestuose ir jų prieigose bei susisiekimą visomis transporto priemonėmis, teritorijų planavimo dokumentų ir savivaldybių strateginių plėtros planų pagrindu yra rengiamas darnaus judumo planas⁴⁴. Savivaldybės rengia ir suderinusios su Susisiekimo ministerija tvirtina darnaus judumo planus bei įgyvendina juose numatytas priemones⁴⁵.

⁴³ 2023-12-07 Valstybės kontrolės atlikta savivaldybių apklausa.

⁴⁴ Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijos.

⁴⁵ Alternatyviųjų degalų įstatymas, 12 str. 4 d.

99. Siekdami gauti informaciją apie savivaldybių parengtus darnaus judumo planus ir juose numatytų priemonių vykdymą (mažos taršos zonų įrengimas, elektromobilių įkrovimo priegių ir lengvatinių sąlygų taikymas, keleivių vežimo organizavimas ir lengvatinių sąlygų nustatymas), atlikome apklausą. Atsakymus pateikė 58 savivaldybės, iš jų 21 nurodė, kad yra pasirengusi, suderinusi su Susisiekimo ministerija ir patvirtinusi darnaus judumo planus.
- 100.36 iš 58 atsakymus pateikusių savivaldybių nurodė, kad neturi parengtų darnaus judumo planų, ir nurodė, jog:
- planas neprivalomas, todėl nebuvo parengtas (17 sav.);
 - nenurodė priežasčių (6 sav.);
 - plano parengimas nebuvo finansuojamas savivaldybėms, kurios neturi kurortinio miestelio statuso arba turi mažiau nei 25 tūkst. gyventojų (4 sav.);
 - planas rengiamas arba planuojamas rengti (7 sav.);
 - yra pasitvirtinusi arba planuoja pasitvirtinti kitus planavimo dokumentus, kurie sprendžia darnaus judumo problemas (2 sav.).
101. 17 savivaldybių nurodė, kad darnaus judumo planai nerengiami, nes jų miestuose / miesteliuose yra mažiau nei 25 tūkst. gyventojų arba jie neturi kurortinio miestelio statuso. Pažymėtina, kad nuostatos dėl gyventojų skaičiaus ir miestelio statuso buvo įtvirtintos 2015 m. patvirtintose Darnaus judumo mieste planų rengimo gairėse, kurios 2022-12-28 neteko galios. Šiuo metu galiojančiose rekomendacijose⁴⁶ nuostatų dėl gyventojų skaičiaus ir miestelio statuso nebėra, o planus rekomenduojama pasirengti visoms savivaldybėms.
102. Susisiekimo ministerijos duomenimis, Kauno r., Kretingos r, Ukmergės r. ir Lazdijų r. (Veisiejų miestelio), Molėtų r. savivaldybės šiuo metu rengia darnaus judumo planus ir juos derina su Susisiekimo ministerija. 3 esami planai – Utenos, Telšių ir Mažeikių r. savivaldybių – yra arba bus atnaujunami.
- 103.18-ai savivaldybių, 2014–2020 m. parengusių darnaus judumo planus, 2021–2027 m. laikotarpio ES fondų investicijų programoje planams įgyvendinti ir darniam judumui skatinti numatyta skirti 332,6 mln. Eur. Didžiausią dalį – 160 mln. Eur – numatoma skirti savivaldybių viešojo transporto parkams atnaujinti. Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtrai miestuose numatyta skirti 100 mln. Eur, kitoms mieste planuose numatytoms darnaus judumo priemonėms, prisidedančioms prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo, – 56,5 mln. Eur.
104. Savivaldybėms, kurios neturi parengusių darnaus judumo planų, planuojama iki 2026 m. iš Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšų skirti 69 mln. Eur netaršiams autobusams įsigyti ir 6 mln. Eur – jų įkrovimo infrastruktūrai kurti.
105. Siekiant užtikrinti, kad darnaus judumo planų įgyvendinimo etapas būtų sėkmingas, prieš jo pradžią turi būti nustatyti pagrindiniai tikslai, siektini rezultatai, jų vertinimo rodikliai ir siektinos reikšmės 5 ir 10 metų, o stebėseną turi būti pradėta laiku, kad būtų galima tinkamai reaguoti į pasikeitimus⁴⁷.

⁴⁶ Susisiekimo ministro 2022-12-27 įsakymas Nr. 3-586 „Dėl Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“, 2.1 p.

⁴⁷ Ten pat, 30 p.

106. Numatyta, kad Susisiekimo ministerija iki 2024 m. parengs skaitmeninę duomenų platformą, kuri leis minėto plano organizatoriams ir už jų įgyvendinimą ir stebėseną atsakingiems asmenims centralizuotai rinkti, suvesti, analizuoti ir viešinti duomenis apie esamą plane numatytų priemonių įgyvendinimo padėtį, daromą pažangą ir darnaus judumo rodiklius. Planuota, kad savivaldybės įgyvendins stebėseną ir užtikrins duomenų teikimą skaitmeninėje darnaus judumo duomenų platformoje⁴⁸. Rengiamoje skaitmeninėje darnaus judumo duomenų platformoje taip pat būtų teikiami ir kitų, neturinčių darnaus judumo planų, savivaldybių duomenys apie jų įgyvendinamas darnaus judumo priemones ir rezultatus⁴⁹.
107. Susisiekimo ministerija nurodė⁵⁰, kad platforma neparengta, bet rengiama duomenų struktūra ir jų rinkimo įrankis, kurį ministerija tvirtins kartu su Valstybės duomenų agentūra. Platformoje surinkti duomenys bus analizuojami ir atveriami visuomenei. Planuojama, kad platforma, kuri vadinsis „Darnaus judumo ežerų“, turėtų būti parengta ir pavišinta iki 2024 m. pabaigos.
108. Nors kasmet turi būti pateikiami duomenys apie įgyvendintas darnaus judumo priemones ir jų rezultatus, tačiau vis dar nėra parengtos informacinės sistemos, kurioje visos savivaldybės teiktų šiuos duomenis, todėl neatliekama darnaus judumo priemonių įgyvendinimo stebėseną. Nevykdant stebėsenos, neužtikrinama, kad būtų tinkamai reaguojama į kylančias darnaus susisiekimo užtikrinimo ir tam skirtų priemonių įgyvendinimo problemas.

⁴⁸ Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijos, 30 ir 31 p.

⁴⁹ Susisiekimo ministerijos 2024-04-19 el. paštu pateikta informacija

⁵⁰ Susisiekimo ministerijos 2024-01-15 el. paštu pateikta informacija.

REKOMENDACIJŲ ĮGYVENDINIMO PLANAS

Laukiamas audito poveikis: įgyvendinus rekomendacijas padidės atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporto sektoriuje, mažės naftos degalų vartojimas ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai.

Pagrindinis audito rezultatas	Rekomendacija (pokytis, kurio siekiama) / priemonės	Pokyčio vertinimo rodikliai ir jų reikšmės*			Subjektas, kuriam pateikta rekomendacija/ įgyvendinantis priemonės	Rekomendacijos (pokyčio, kurio siekiama)** / priemonių*** įgyvendinimo terminas
		rodiklis	pradinė reikšmė	siektina reikšmė		
1-asis pagrindinis audito rezultatas Atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporte turėtų būti spartinamas	Vidutinės svarbos 1. Siekiant paskatinti tvarių ir iš vietinių atsinaujinančių energijos išteklių gaminamų degalų naudojimą, numatyti ir įgyvendinti priemones, skirtas skatinti vietinių skystųjų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių gamybą.	Lietuvoje pagamintų skystųjų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių dalis nuo transporto sektoriuje sunaudotų degalų	0	1,4 proc.	Energetikos ministerija	2030 m.
	1.1. Įvertinti papildomų finansinių priemonių skirtų pažangiųjų biodegalų ir (ar) nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių gamybos įrenginių įrengimui Lietuvoje įgyvendinimo galimybes ir esant poreikiui inicijuoti tokių priemonių įgyvendinimą.				Energetikos ministerija	2027 m.
	Vidutinės svarbos 2. Siekiant užtikrinti, kad degalų tiekėjai laikytųsi jiems numatytų įpareigojimų dėl privalomo degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių tiekimo, įvertinti degalų tiekėjams taikomų įpareigojimų sistemą ir peržiūrėti sankcijų už šių įpareigojimų nevykdymą taikymo mechanizmą.	Degalų tiekėjų dalis, kuriems nustatyti pažeidimai dėl įpareigojimų nevykdymo	33 proc.	10 proc.	Energetikos ministerija	2026 m.

Pagrindinis audito rezultatas	Rekomendacija (pokytis, kurio siekiama) / priemonės	Pokyčio vertinimo rodikliai ir jų reikšmės*			Subjektas, kuriam pateikta rekomendacija/ įgyvendinantis priemonės	Rekomendacijos (pokytio, kurio siekiama)** / priemonių*** įgyvendinimo terminas
		rodiklis	pradinė reikšmė	siektina reikšmė		
	2.1. Peržiūrėti Alternatyviųjų degalų įstatyme įtvirtintą degalų tiekėjams taikomų įpareigojimų sistemą ir sankcijų mechanizmą, esant poreikiui inicijuoti teisės aktų pakeitimus dėl jų tobulinimo ir lankstumo priemonių įgyvendinimo.				Energetikos ministerija	2026 m.
2-asis pagrindinis audito rezultatas	Vidutinės svarbos	Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje	6 011 kt CO ₂ ekv.	3 693 kt CO ₂ ekv.	Susisiekimo ministerija	2031 m.
Transporto sektoriuje taikomų energijos vartojimo efektyvumo priemonių suplanuotiems pokyčiams pasiekti nepakanka	3. 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.					
	3.1. Įvertinti galimų papildomų reguliacinių, skatinamųjų ar mokestinių priemonių būtinumą, kad būtų pasiekti Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyti tikslai, esant poreikiui inicijuoti teisės aktų pakeitimus.				Susisiekimo ministerija	2027 m.
	Vidutinės svarbos	Subjektai, turintys teikti duomenis apie darnaus judumo rodiklius	0	60 duomenų teikėjų (savivaldybių)	Susisiekimo ministerija	2028 m.
	4. Siekiant turėti patikimus ir išsamius duomenis apie įgyvendinamas darnaus judumo priemones, kurių pagrindu būtų priimami pagrįsti sprendimai, sudaryti galimybes sukurtoje darnaus judumo rodiklių platformoje visoms savivaldybėms teikti kokybiškus ir palyginamus duomenis apie jų įgyvendinamas darnaus judumo priemones.					

Pagrindinis audito rezultatas	Rekomendacija (pokytis, kurio siekiama) / priemonės	Pokyčio vertinimo rodikliai ir jų reikšmės*			Subjektas, kuriam pateikta rekomendacija/ įgyvendinantis priemonės	Rekomendacijos (pokyčio, kurio siekiama)** / priemonių*** įgyvendinimo terminas
		rodiklis	pradinė reikšmė	siektina reikšmė		
	4.1. Inicijuoti teisės aktus ar jų pakeitimus, numatant informacijos apie savivaldybių vykdomas darnaus judumo priemones ir jų rezultatus teikimo tvarką.				Susisiekimo ministerija	2027 m.

* Detalūs pokyčių vertinimo rodiklių duomenys pateikti 2 priede „Pokyčių vertinimo rodiklių duomenys“.

** Priemonės ir terminus joms įgyvendinti, pokyčiui pasiekti ir rodikliams pamatuoti pateikė Energetikos ministerija, Susisiekimo ministerija.

*** Rekomendacijų įgyvendinimo stebėsenos metu gali būti tikslinamos arba keičiamos rekomendacijų įgyvendinimo plane nurodytos priemonės ar pokyčių vertinimo rodikliai Valstybinio audito rekomendacijų įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašo nustatyta tvarka. Aktualus priemonių ir pokyčių vertinimo rodiklių sąrašas yra pateikiamas Valstybės kontrolės atviruose duomenyse adresu www.valstybeskontrole.lt.

Atstovas ryšiams, atsakingas už Valstybės kontrolės informavimą apie priemonių įgyvendinimą ir kai kurių rodiklių reikšmes plane nustatytais terminais:

Energetikos ministerijos Tvarios energetikos politikos grupė patarėjas Aurimas Salapėta, mob. +370 602 4 6552, el. p. aurimas.salapeta@enmin.lt; Susisiekimo ministerijos Ateities susisiekimo politikos grupės patarėjas Laurynas Buzys, mob. +370 635 54 208, el. p. laurynas.buzys@sumin.lt; Susisiekimo ministerijos Ateities susisiekimo politikos grupės vyriausioji patarėja Gintarė Janušaitienė, mob. +370 638 54 512, el. p. gintare.janusaitiene@sumin.lt.

Veiklos audito 3-iojo departamento vadovas

Mindaugas Šalčius

Veiklos audito 3-iojo departamento auditorius-grupės vadovas

Tadas Čiblys

PRIEDAI

Valstybinio audito ataskaitos
„Energetinės nepriklausomybės tikslų
įgyvendinimas transporto sektoriuje“
1 priedas

Santrumpos ir sąvokos

AEI – atsinaujinantys energijos ištekliai

AM – Aplinkos ministerija

Antrosios kartos biodegalai – pažangieji biodegalai ir biodegalai, pagaminti iš naudoto kepimo aliejaus ar 1 ir 2 kategorijų gyvūninių riebalų

Biodegalai – iš biomasės gaminami skystieji arba dujiniai transporto degalai

Elektromobilis – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavara, turinti bent vieną ne išorinį elektros energijos keitiklį su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės

EK – Europos Komisija

EM – Energetikos ministerija

Grynasis elektromobilis – transporto priemonė be vidaus degimo variklio, kurioje energija mechaniniam judesiui atlikti tiekama tik iš elektros energijos kaupimo sistemos, kuri įkraunama iš išorės

GWh – gigavatvalandė

Ktne – kilotonos naftos ekvivalentas

LEA – Lietuvos energetikos agentūra

M1 klasė – transporto priemonė keleiviams vežti, turinti ne daugiau kaip 8 sėdimas vietas keleiviams ir 1 sėdimą vietą vairuotojui (lengvasis automobilis)

M2 klasė – transporto priemonė keleiviams vežti, turinti daugiau kaip 8 sėdimas vietas keleiviams ir 1 sėdimą vietą vairuotojui, kurios techniškai leistina pakrautos transporto priemonės (bendroji) masė ne didesnė kaip 5 t (autobusas)

M3 klasė – transporto priemonė keleiviams vežti, turinti daugiau kaip 8 sėdimas vietas keleiviams ir 1 sėdimą vietą vairuotojui, kurios techniškai leistina pakrautos transporto priemonės (bendroji) masė didesnė kaip 5 t (autobusas)

N1 klasė – transporto priemonė kroviniams vežti, kurios techniškai leistina pakrautos transporto priemonės (bendroji) masė ne didesnė kaip 3,5 t (lengvasis krovininis automobilis)

N2 klasė – transporto priemonė kroviniams vežti, kurios techniškai leistina pakrautos transporto priemonės (bendroji) masė didesnė kaip 3,5 t, tačiau ne didesnė kaip 12 t (krovininis automobilis)

N3 klasė – transporto priemonė kroviniams vežti, kurios techniškai leistina pakrautos transporto priemonės (bendroji) masė didesnė kaip 12 t (sunkusis krovininis automobilis)

NEKSVP – Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.

NENS – Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija

Pažangieji biodegalai – iš biomasės atliekoms ir perdirbimo liekanoms priskiriamų pradinių žaliavų, numatytų energetikos ministro patvirtintame žaliavų sąraše, gaminami biodegalai

Privati elektromobilių įkrovimo prieiga – nevieša elektromobilių įkrovimo prieiga, kuri yra prieinama tik konkrečiai fizinių ir (ar) juridinių asmenų grupei

Pusiau viešoji elektromobilių įkrovimo prieiga – iš dalies vieša elektromobilių įkrovimo prieiga, kuri yra prieinama visiems elektromobilių vairuotojams elektromobilių įkrovimo prieigos operatoriaus nustatytu laiku nustatytoje teritorijoje ir įtraukta į Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinę sistemą

SM – Susisiekimo ministerija

TJ – teradžiaulis

TWh – teravatvalandė

ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančios dujos (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆, NF₃)

Viešoji elektromobilių įkrovimo prieiga – elektromobilių įkrovimo prieiga, kuri yra prieinama visiems elektromobilių vairuotojams ir įtraukta į Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinę sistemą

VERT – Valstybinė energetikos reguliavimo taryba

Audito apimtis ir metodai

Audito apimtis

Audito tikslas – įvertinti, ar didėja atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas ir energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje.

Pagrindiniai audito klausimai:

- ar užtikrinama, kad didėtų atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporte;
- ar užtikrinama, kad didėtų energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje.

Audituojami subjektai:

- Aplinkos ministerija: formuoja ir koordinuoja Lietuvos klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie jos politiką, nustato gaminant ir naudojant biodegalus, skystuosius bioproduktus ir lyginamąjį išskastinį kurą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų poveikio apskaičiavimo taisykles, nustato biodegalų ir skystųjų bioproduktų naudojimo aplinkos apsaugos sąlygas.
- Energetikos ministerija: formuoja degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių plėtros politiką, kartu su Aplinkos ir Žemės ūkio ministerijomis rengia ir teikia Vyriausybei tvirtinti paramos pažangiųjų biodegalų gamybai skyrimo tvarkos aprašą, kartu su Aplinkos ir Susisiekimo ministerijomis nustato biodegalų privalomuosius kokybės rodiklius, nustato DAEI apskaitos vienetų sistemos administravimo tvarką.
- Susisiekimo ministerija: kartu su Energetikos ministerija formuoja alternatyviųjų degalų ir juos naudojančių transporto priemonių infrastruktūros plėtros politiką, nustato darnaus judumo miestuose planų rengimo principus ir derina parengtus planus.

Duomenis ir informaciją rinkome iš Lietuvos energetikos agentūros, Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos, savivaldybių.

Audituojamas laikotarpis – 2019–2022 m., bet siekdami įvertinti pokyčius, naudojome ir ankstesnių ir 2023 ir 2024 m. duomenis.

Auditas atliktas pagal tarptautinius aukščiausiųjų audito institucijų standartus⁵¹.

⁵¹ 3000-asis TAAIS „Veiklos audito standartas“, prieiga per internetą: <https://www.valstybeskontrolė.lt/LT/post/15649/>. Žiūrėta 2024-03-08.

Audito duomenų rinkimo ir vertinimo metodai

Audito ataskaitos skyrius / poskyris	Taikyti duomenų rinkimo ir vertinimo metodai	Tikslas
<p>1.1 Neišnaudojamas visas biodegalų potencialas didinant atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporte</p>	<p><u>Dokumentų peržiūra</u></p> <p>Nagrinėjome Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvas (ES) 2018/2001 ir 2023/2413, Nacionalinę energetinės nepriklausomybės strategiją, jos priemonių planą, jo įgyvendinimo ataskaitas, Alternatyviųjų degalų įstatymą, Nacionalinį energetikos ir klimato kaitos veiksmų planą (projektą), Energetikos ministerijos 2024–2026 m. strateginį veiklos planą, Degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemos administravimo tvarkos aprašą, Atsinaujinančių energijos išteklių dalies, palyginti su bendruoju galutiniu energijos suvartojimu, apskaičiavimo metodiką, Lietuvos Respublikoje vartojamų naftos produktų, biodegalų ir skystojo kuro privalomųjų kokybės rodiklius, Degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemos dalyvių įpareigojimų ir reikalavimų įgyvendinimo vertinimo tvarkos aprašą.</p> <p><u>Duomenų analizė</u></p> <p>Analizavome NEKSVP, NENS ir jos priemonių vykdymo ataskaitas, Energetikos ministerijos ir Lietuvos energetikos agentūros duomenis apie naftos degalų, biodegalų ir pažangiųjų biodegalų vartojimą, Energetikos, Aplinkos ir Susisiekimo ministerijų duomenis apie biometano gamybą, VERT duomenis apie jų atliktus degalų tiekėjų patikrinimus, UAB „Baltpool“ duomenis apie 2022–2023 m. Lietuvoje panaudotų pažangiųjų biodegalų žaliavos rūšis (proc.) ir kilmės šalis (proc.).</p> <p><u>Pokalbiai su:</u></p> <p>Energetikos ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Lietuvos energetikos agentūros, Biodegalų asociacijos, Lietuvos naftos produktų prekybos įmonių asociacijos atstovais.</p>	<p>Įvertinti, ar užtikrinama, kad didėtų biodegalų panaudojimas transporte</p>
<p>1.2 Kelių transporto elektrifikavimas vyksta per lėtai</p>	<p><u>Dokumentų peržiūra</u></p> <p>Nagrinėjome Alternatyviųjų degalų įstatymą, Nacionalinę energetinės nepriklausomybės strategiją, Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių planą, Nacionalinį energetikos ir klimato kaitos veiksmų planą (projektą), Nacionalinį energetikos ir klimato kaitos veiksmų planą 2021–2030 m., Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planą, Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo stebėsenos dokumentus.. Energetikos ir Susisiekimo ministerijų, Lietuvos energetikos agentūros, Aplinkos projektų valdymo agentūros, Centrinės projektų valdymo agentūros informaciją.</p> <p><u>Duomenų analizė</u></p> <p>Analizavome NEKSVP, NENS ir jos priemonių vykdymo ataskaitas, Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plano duomenis, Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos, Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos energetikos agentūros duomenis apie paramą, skirtą įsigyti elektromobilius bei jiems įkrauti reikalingą infrastruktūrą, elektromobilių skaičių, jų įsigijimo sandorių skaičių, elektromobilių įkrovimo priegų skaičių.</p> <p><u>Pokalbiai su:</u></p> <p>Energetikos ministerijos, Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos energetikos agentūros atstovais.</p>	<p>Įvertinti, ar užtikrinama, kad didėtų elektros energijos panaudojimas kelių transporte</p>
<p>2.1. Transporto priemonių keliama tarša nemažėja</p>	<p><u>Dokumentų peržiūra</u></p> <p>Nagrinėjome Alternatyviųjų degalų įstatymą, Nacionalinę energetinės nepriklausomybės strategiją, Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių planą, Nacionalinę klimato kaitos valdymo darbotvarkę, Nacionalinį energetiko ir klimato kaitos veiksmų planą (projektą), Nacionalinį energetikos ir klimato kaitos veiksmų planą 2021–2030 m., Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo stebėsenos dokumentus.</p>	<p>Įvertinti, ar užtikrinama, kad būtų atsisakoma taršaus transporto</p>

Audito ataskaitos skyrius / poskyris	Taikyti duomenų rinkimo ir vertinimo metodai	Tikslas
	<p><u>Duomenų analizė</u></p> <p>Analizavome Susisiekimo ir Aplinkos ministerijų duomenis apie transporto priemonių skaičių, Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos ir Lietuvos energetikos agentūros duomenis apie ŠESD išmetimus transporto sektoriuje. Energetikos ministerijos, Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos energetikos agentūros duomenis apie naftos degalais varomų automobilių skaičių, jų mažinimo priemones, savivaldybių atsakymus į klausimyną.</p> <p><u>Pokalbiai su:</u></p> <p>Aplinkos, Energetikos ir Susisiekimo ministerijų, Savivaldybių asociacijos ir Lietuvos energetikos agentūros atstovais.</p> <p><u>Apklausa</u></p> <p>Apklausėme visas savivaldybės dėl vykdytų priemonių, skirtų formuoti visuomenės elgseną, keisti jos įpročius ir skatinti pereiti prie alternatyviaisiais degalais varomų netaršių transporto priemonių, darnaus judumo planų rengimo, viešojo transporto organizavimo.</p>	
2.2 Neišnaudojamas viešojo transporto potencialas skatinant gyventojus atsisakyti nuosavo transporto	<p><u>Dokumentų peržiūra</u></p> <p>Nagrinėjome Nacionalinę klimato kaitos valdymo darbotvarkę, Alternatyviųjų degalų įstatymą, Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategiją, Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programą, Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijas, savivaldybių patvirtintus darnaus judumo planus.</p> <p><u>Duomenų analizė</u></p> <p>Analizavome Susisiekimo ministerijos duomenis apie savivaldybių parengtus ar rengiamus darnaus judumo planus, Valstybės duomenų agentūros duomenis apie keleivių vežimą, savivaldybių atsakymus į klausimyną.</p> <p><u>Pokalbiai su:</u></p> <p>Aplinkos, Energetikos ir Susisiekimo ministerijų, Savivaldybių asociacijos ir Lietuvos energetikos agentūros atstovais.</p> <p><u>Apklausa</u></p> <p>Apklausėme visas savivaldybės dėl vykdytų priemonių, skirtų formuoti visuomenės elgseną, keisti jos įpročius ir skatinti pereiti prie alternatyviaisiais degalais varomų netaršių transporto priemonių, darnaus judumo planų rengimo, viešojo transporto organizavimo.</p>	Įvertinti, ar sudaromos sąlygos, kad didėtų naudojimas viešuoju transportu

Valstybinio audito ataskaitos
 „Energetinės nepriklausomybės tikslų įgyvendinimas
 transporto sektoriuje“
 3 priedas

Pokyčių vertinimo rodiklių duomenys

Rodiklis	Lietuvoje pagamintų skystųjų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių dalis nuo transporto sektoriuje sunaudotų degalų	Degalų tiekėjų dalis, kuriems nustatyti pažeidimai dėl įpareigojimų nevykdymo	Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje	Savivaldybių, teikiančių duomenis apie darnaus judumo priemones ir jų rezultatus skaičius
Matavimo vienetas	Proc.	Proc.	kt CO ₂ ekv.	Vnt.
Pradinė reikšmė	0	33	6011	n. d.
Pradinės reikšmės fiksavimo data	2024 m.	2023 m.	2022 m.	2024 m.
Siektina reikšmė	1,4	10	3693	60
Tolerancijos ribos	Gera	≥1,4	≤3693	60
	Vidutiniškai	1,0–1,4	-	-
	Blogai	<1,0	>3693	<60
Siektinos reikšmės fiksavimo data	2030 m.	2027 m.	2030 m.	2026 m.
Periodinės reikšmės fiksavimo data	Vertinant pokytį	Vertinant pokytį	Kas 3 metai	Vertinant pokytį
Duomenų šaltinis rodikliui skaičiuoti	Energetikos ministerija	Energetikos ministerija, Valstybinė energetikos reguliavimo taryba	Susisiekimo ministerija	Susisiekimo ministerija
Detalus skaičiavimo / vertinimo aprašymas	Vertinama, ar Lietuvoje pagamintų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių siekia 1,4 proc. palyginti su galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje 2030 m.	Vertinama keliems degalų tiekėjams buvo nustatyti pažeidimai dėl degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių tiekimo įpareigojimų nevykdymo ir koks degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių kiekis dėl įpareigojimų nevykdymo nebuvo patiektas į vidaus rinką	Vertinama, ar mažėja šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai	Vertinama, ar visos savivaldybės pateikia duomenis apie jų vykdomas darnaus judumo priemones ir rezultatus

