

PATVIRTINTA  
Lietuvos Respublikos finansų ministro  
2021 m. birželio 28 d. įsakymu  
Nr. 1K-227  
(Lietuvos Respublikos finansų ministro  
2022 m. vasario 4 d. įsakymo  
Nr. 1K-33 redakcija)

**2021–2030 METŲ PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS NR. 03-001-06-03-03 „ĮGYVENDINTI DEGALŲ IŠ AEI GAMYBOS PRIEMONES IR PLĖTOTTI JŲ PANAUDOJIMO INFRASTRUKTŪRĄ TRANSPORTO SEKTORIUJE“ APRAŠE NURODYTOS INFORMACIJOS PAGRINDIMO APRAŠAS<sup>1</sup>**

**I SKYRIUS  
BENDROSIOS NUOSTATOS**

<b>Nacionalinio pažangos plano uždavinys</b>	6.3. Užtikrinti Lietuvos elektros energijos rinkos ir elektros energetikos sistemos adekvatumą bei didinti vidaus energijos gamybos ir bendrojo galutinio energijos vartojimo atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) dalį bei diegti taršos mažinimo priemones energetikos sektoriuje
<b>Plėtos programa</b>	2021–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos energetikos plėtos programa
<b>Atsakinga institucija (koordinuojančioji institucija)</b>	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija

**Paiškinimai:**

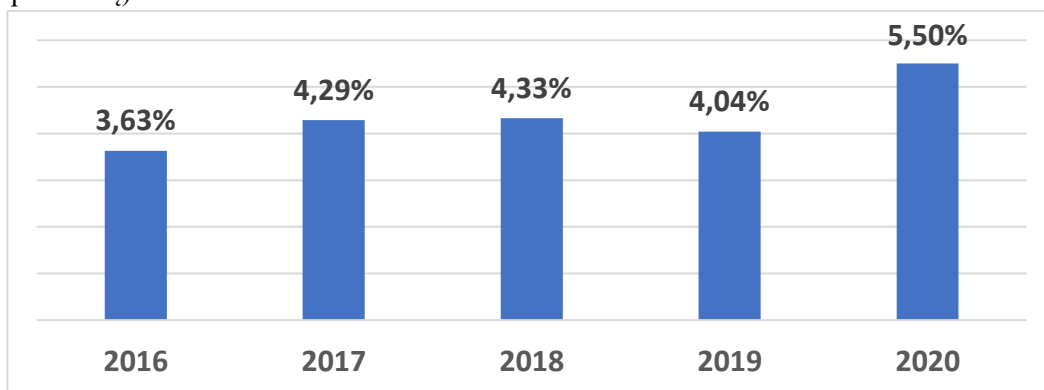
1. Aprašo pavadinime pažangos priemonės kodas nurodomas vadovaujantis Strateginio valdymo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292 „Dėl Lietuvos Respublikos strateginio valdymo įstatymo, Lietuvos Respublikos regioninės plėtos įstatymo 4 straipsnio 3 ir 5 dalių, 7 straipsnio 1 ir 4 dalių ir Lietuvos Respublikos biudžeto sandaros įstatymo 141 straipsnio 3 dalies įgyvendinimo“ (toliau – Strateginio valdymo metodika), 9 priede nustatyta tvarka.

2. Kartu su plėtos programos pažangos priemonės apraše nurodytos informacijos pagrindimo aprašu pateikiama stebėsenos rodiklio aprašymo kortelė, kurios forma pateikta Strateginio valdymo metodikos 2 priede.

**II SKYRIUS  
SITUACIJOS ANALIZĖ IR SIEKIAMAS POKYTIS**

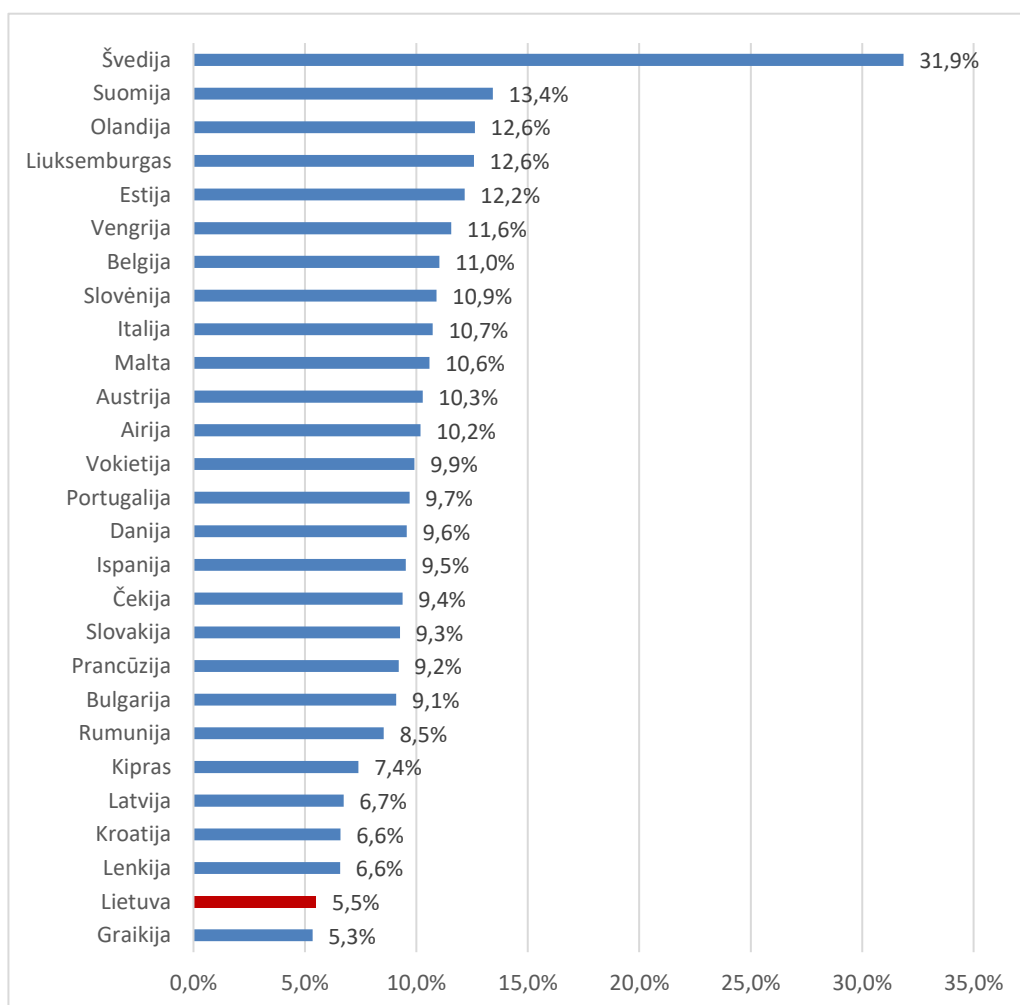
<b>PIRMASIS SKIRSNIS PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS POREIKIS, TIKSLINĖS GRUPĖS IR LAUKIAMO POKYČIO DETALIZAVIMAS</b>
2021–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos energetikos plėtos programoje (toliau – EPP), patvirtintoje 2021 m. gruodžio 8 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1064 identifiukuota problema Nr. 7 „Maža AEI dalis, palyginti su galutiniu energijos suvartojimu: 25,47 proc. (2019 m.), siekiama 50 proc. (2030 m.)“ apima ir problemas, sąlygojančias mažą AEI dalį transporto sektoriuje. AEI dalis transporto sektoriuje yra viena iš AEI dalies palyginti su galutiniu energijos suvartojimu dedamųjų.

2020 m. transporto sektoriaus suvartojama energija sudarė 41% bendrame galutiniame šalies energijos suvartojime<sup>2</sup>. Daugiau kaip 90% energijos suvartojimo sudarė energija, pagaminta iš iškastinių naftos arba dujų išteklių. AEI dalis transporto sektoriaus energijos suvartojime Lietuvoje didėja netolygiai ir pernelyg lėtai (žr. paveikslą).



Paveikslas 1. AEI dalies bendrame transporto energijos suvartojime pokytis 2016-2020 m. (Lietuvos statistikos departamento duomenys.)

Ši tendencinga problematika matoma ir ES lygmeniu, vertinant AEI dalį galutiniame transporto sektoriaus energijos suvartojimo balanse ES lygmeniu visos šalys susiduria su sunkumais, tačiau Lietuva yra tarp labiausiai atsiliekančių ES valstybių narių. Remiantis 2020 m. duomenimis, Lietuva nuo bendro ES vidurkio (10,2%) atsiliko beveik dvigubai (žr. paveikslą).



2 paveikslas. AEI dalis transporto sektoriuje ES šalyse narėse 2020 m. (Šaltinis: Eurostat).

<sup>2</sup> Lietuvos statistikos departamento duomenys.

Iki 2021 m. gruodžio 31 d. Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymo (toliau AEI įstatymas) 1 straipsnio 5 dalyje buvo nustatyti atsinaujinančių išteklių energijos (toliau – AEI) vartojimo uždaviniai transporto sektoriaus bendrajame galutiniame energijos suvartojime. Nuo 2022 m. sausio 1 d. AEI dalies didinimo transporto sektoriuje uždaviniai ir priemonės reglamentuoti Alternatyviųjų degalų įstatyme (toliau – ADĮ). Jame nustatytas pagrindinis tikslas transporto sektoriui – iki 2030 m. padidinti AEI dalį transporto energijos suvartojime iki 15%. ADĮ įgyvendinamos 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (OL 2018 L 328, p. 82) (toliau – Direktyva) nuostatos. Būtinoji procentinė atsinaujinančių išteklių energijos dalis transporte, nustatyta Direktyvos 25 straipsnio 1 dalyje, iki 2030 m. privalo būti bent 14%. ADĮ nustatytas ambicingesnis, 15% tikslas, kadangi Lietuva taip pat yra užsibrėžusi padidinti AEI dalį bendrame energijos suvartojimo balanse iki 45% 2030 m., o transporto sektorius yra viena iš sudedamųjų bendrojo energijos suvartojimo dalių. Tam, kad būtų įgyvendintas 45% tikslas, AEI dalis transporto sektoriaus energijos suvartojime turi sudaryti nemažiau kaip 15%.

EPP identifikuojamos pagrindinės 7.2 problemos „AEI dalis transporto sektoriuje sudaro 4,04 proc.“ priežastys:

- 7.2.1. Neišnaudojamas pažangiųjų biodegalų potencialas.
- 7.2.2. Žemas elektros energijos panaudojimo intensyvumas.
- 7.2.3. Neefektyvus ir taršus lengvųjų automobilių parkas.
- 7.2.4. Problematiška AEI integracija į krovinių automobilių parką.

#### **Priežastis 7.2.1. Neišnaudojamas pažangiųjų biodegalų potencialas.**

Siekiant 15% tikslo ADĮ 16 straipsnis nustato privalomus įpareigojimus naftos degalų tiekėjams kartu su tiekiamais degalais patiekti ir atitinkamą procentinę dalį degalų iš AEI. 2022 m. reikalaujama patiekti 6,8% degalų iš AEI palaipsniui didinant įpareigojimo apimtį iki 16,8% 2030 m.

ADĮ numato, kad degalų tiekėjų įpareigojimai turi būti įgyvendinami per degalų iš AEI apskaitos vienetų sistemą, kuri sudaro galimybes įpareigojimus įgyvendinti įvairiais būdais: naudojant skystuosius biodegalus, pažangiuosius biodegalus ir biometano dujas. Už kiekvieną į transporto sektorių patiektą megadžaulį (MJ) energijos suteikiamas vienas apskaitos vienetas, kurių tam tikras kiekis gali būti panaudojamas įpareigojimams įgyvendinti arba perduodamas kitiems degalų tiekėjams. Apskaitos vienetų sistema – elektroninė sistema, kurioje privalo registruotis visi šalyje veikiantys ir veiklą vykdančios degalų tiekėjai, sistemą administruoti yra paskirtas subjektas (šiuo metu AB „Baltpool“). Sistema buvo sukurta ir pradėjo veikti 2021 m. gruodžio 2 d.

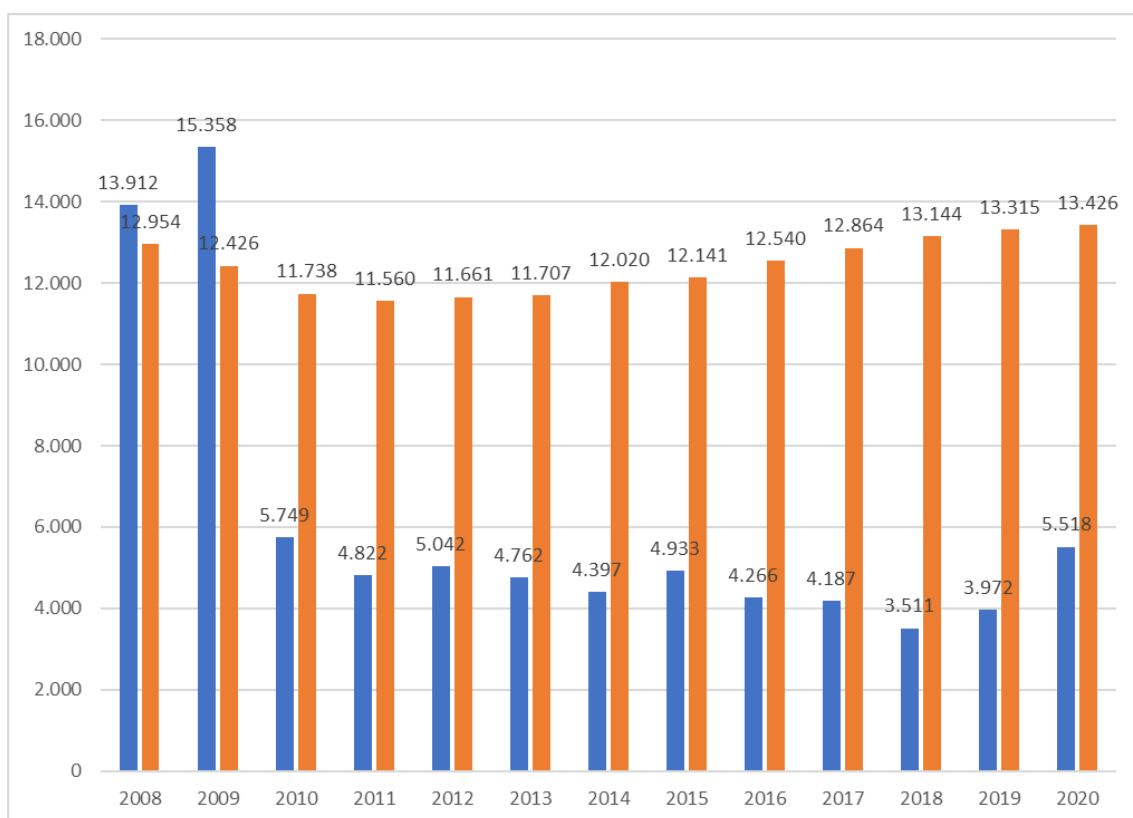
Lietuvoje nėra išnaudojamas pažangiųjų biodegalų potencialas. 2020 m. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, šalyje nebuvo vartojami nei skystieji nei dujinės kilmės pažangieji biodegalai, tuo tarpu ES vidutiniškai pažangieji biodegalai sudaro apie ketvirtadalį visų suvartojamų biodegalų. Iki šiol galiojantys privalomi biodegalų maišymo įpareigojimai nėra pakankamai veiksmingi pažangiųjų biodegalų atžvilgiu, todėl tam, kad atsirastų vietiniai gamybos pajėgumai, reikalingos papildomos priemonės orientuotos į naujų gamybos pajėgumų plėtrą. Neužtikrinus veiksmingų priemonių šalyje veikiantys degalų tiekėjai, įgyvendindami jiems nustatytus įpareigojimus, bus priversti naudoti biodegalus, importuojamus iš kitų šalių. Direktyva taip pat nustato, kad būtinojoje 14% procentinėje dalyje 2030 m. bent 1,75% (3,5% įskaitant Direktyvoje numatytus daugiklius) privalo sudaryti pažangieji biodegalai ir biodujos, pagaminti iš Direktyvos IX priedo A dalyje išvardytų pradinių žaliavų. Dalis Direktyvos IX priedo A dalyje nurodytų žaliavų ar jų nebūdingos Lietuvai<sup>3</sup> arba jų išteklių yra labai riboti, o surinkimas komplikotas, todėl iki šiol Lietuvoje biodegalų gamyba buvo vykdoma panaudojant maistinės ir pašarinės kilmės žaliavas (rapsus, kviečius, kvietrugius). Biomasės naudojimas biodegalų ir biodujų gamybai privalo būti tvarus ir atitikti AEI įstatymo 38 straipsnyje nustatytus kriterijus, siekiant užtikrinti miškų, dirvožemio ir kitų ekosistemų tvarų naudojimą ir išvengti neigiamo poveikio klimato kaitai.

<sup>3</sup> Alyvpalmių aliejaus gamyklų nuotekos ir tuščios alyvpalmių vaisių kekės būdingos alyvuogių aliejų gaminančioms šalims (Ispanija, Graikija, Italija). Vynuogių išspaudos ir vyno nuosėdos atitinkamai Prancūzijoje, Italijoje, Austrijoje ir t.t.

Nacionaliniame klimato kaitos ir energetikos srities veiksmų plane (toliau – NEKS) yra numatytos planuojamos politikos priemonės transporto sektoriuje iki 2030 m. Energetikos ministerija yra atsakinga už pažangiųjų biodegalų dalies didinimą bendrame energijos suvartojime ir už biometano dujų gamybos apimčių didinimą. Numatytas biometano dujų gamybos kiekis turi pasiekti 81,5 kTNE iki 2030 m. Siekiant užtikrinti dujinės kilmės pažangiųjų biodegalų plėtrą nepakanka skatinti vien tik gamybos pajėgumų, turi būti užtikrinama ir tokių degalų paklausa. 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje numatyta priemonė „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ ir NEKS plane numatytos priemonės „Skatinimas naudoti AEI transporto sektoriuje“, „T7. Skatinimas įsigyti mažiau taršias transporto priemones“, „T12. Transporto parko atnaujinimas, taikant žaliuosius pirkimus ir užtikrinant būtinuosius viešojo pirkimo tikslus transporto srityje“ susijusios su netaršių lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus didinimu yra reikšmingos siekiant sudaryti biometano dujų paklausą rinkoje. Dujomis varomos viešojo ir sunkiasvorio transporto priemonės galėtų sunaudoti NEKS plane suplanuotą 81,5 kTNE biometano dujų kiekį.

### Priežastis 7.2.2. Žemas elektros energijos panaudojimo intensyvumas.

Elektros energijos suvartojimas šalyje neženkliai<sup>4</sup>, bet tolygiai didėja nuo 2011 metų (žr. paveikslą). Tuo tarpu šalyje pagaminamos elektros energijos apimčių augimo kreivė nėra tolygi: vidutinis augimas per 10 metų vos 0,79%, 6 metus iš 10 fiksuotas<sup>5</sup> gamybos apimčių sumažėjimas, o 2020 m. fiksuotas rekordinis 38,92% vietinės gamybos apimčių padidėjimas. Nepaisant pastaraisiais metais išaugusių vietinės elektros energijos gamybos apimčių, šalyje 2011-2020 m. laikotarpiu buvo suvartojama nuo 2,3 iki 3,74 kartų daugiau elektros energijos nei pagaminama.



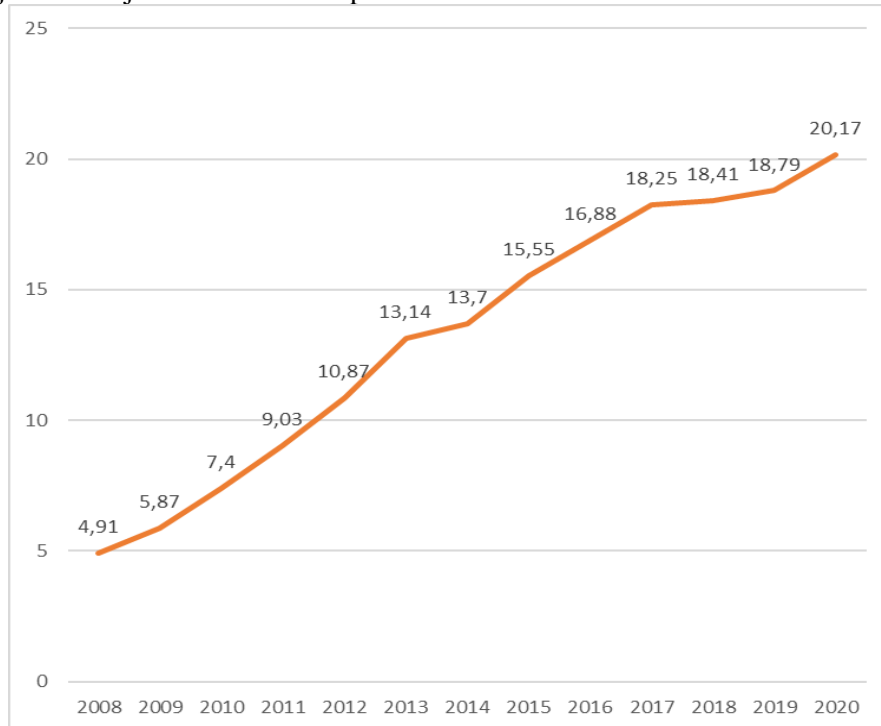
Paveikslas 3. Elektros energijos gamyba ir galutinis elektros energijos suvartojimas, GWh 2008-2020 m.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> Vidutinis augimas 1,68%, mažiausia augimo reikšmė 2013 m. 0,39%, didžiausia – 3,29% 2016 m.

<sup>5</sup> Didžiausias kritimas 2011-2020 m. laikotarpiu fiksuotas 2018 m. ir sudarė 16,15%. 2011 m. palyginti su 2010 m. gamybos apimtys šalyje sumažėjo 16,13%, 2016 m. atitinkamai 13,53%.

<sup>6</sup> Oficialiosios statistikos portalo duomenys <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S1R101#/>

Elektros energijos gamybos apimčių didinimas prisideda prie šalies energetinio saugumo didinimo, mažina priklausomybę nuo trečiųjų šalių ir užtikrina naujų darbo vietų kūrimą. Elektros energijos gamybos apimčių didinimo siekiama tvariais būdais – didinant AEI naudojimą elektros energijai gaminti. Šis tikslas įtvirtintas dar 2011 m. priimtame AEI įstatyme<sup>7</sup>: įstatymo 1 straipsnio 5 dalies 2 punkte nustatytas tikslas iki 2025 m. energijos gamybos iš atsinaujinančių išteklių energijos dalį palyginti su suvartojimu padidinti iki 38% ir šią dalį toliau didinti, tam panaudojant naujausias ir veiksmingiausias AEI naudojimo technologijas. AEI dalis bendrame elektros energijos suvartojime 2020 m. pasiekė 20,17% ir tai yra reikšmingas pasiekimas lyginant su paskutiniais metais iki Ignalinos atominės elektrinės uždarymo buvusią situaciją, kai 2008 m. AEI dalis elektros energijos suvartojime sudarė tik 4,91%<sup>8</sup>. AEI dalies augimo kreivė bendrame elektros energijos suvartojime atvaizduota 3 paveiksle.



Paveikslas 4. AEI dalies kitimas (%) bendrame Lietuvos elektros energijos suvartojime 2008-2020 m.<sup>9</sup>

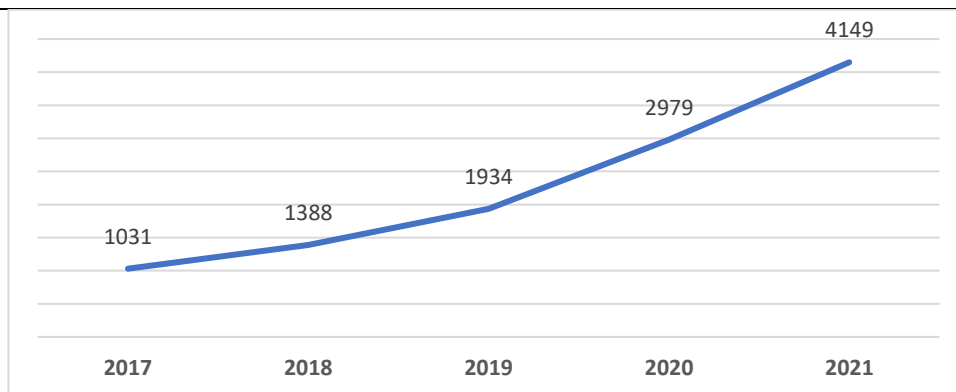
Nuoseklus AEI dalies didėjimas elektros energijos gamyboje yra palankus siekiant transporto sektoriuje didinti elektros energijos panaudojimą, ypač kai elektros energijos naudojimas elektros varikliuose yra daug efektyvesnis palyginti su iškastinio kuro naudojimu vidaus degimo variklių technologijose. Iki šiol transporto sektoriuje buvo panaudojama itin maža elektros energijos dalis, pvz. elektros energija 2020 m. sudarė tik apie 0,28% bendrame galutiniame transporto sektoriaus energijos suvartojimo balanse, o gryųjų elektromobilių skaičius 2021 m. rugsėjo mėn. duomenimis Lietuvoje tesudarė 0,23% šalies automobilių parko. Šalies automobilių parke, kuriame 2021 m. lapkričio mėn. VĮ REGITRA duomenimis buvo įregistruoti 2 mln. automobilių, vyraujantis (>60%) kuras buvo dyzelinas (1,235 mln. transporto priemonių<sup>10</sup>), dar 2,4 tūkst. kaip kurą naudojo dyzeliną arba elektrą. Be gryųjų elektromobilių šalyje dar buvo beveik 30 tūkst. benzinaž ir elektrą naudojančių transporto priemonių ir 2,6 tūkst. benzinaž/elektrą/dujas naudojančių transporto priemonių. Elektromobilių skaičiaus augimo tempai nėra pakankami ir tai yra iš dalies susiję su elektromobilių įkrovimo infrastruktūros trūkumu.

<sup>7</sup> Toliau – AEI įstatymas (vertėtų sutrumpinti teksto pradžioje, kur pirmą kartą pavartotas įstatymo pavadinimas)

<sup>8</sup> Oficialiosios statistikos portalo duomenys <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S1R109#/>

<sup>9</sup> Oficialiosios statistikos portalo duomenys <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S1R109#/>

<sup>10</sup> <https://www.regitra.lt/lt/paslaugos/duomenu-teikimas/atviri-duomenys-1/transporto-priemones-3>



Paveikslas 1. Grynujų elektromobilių skaičiaus kitimas Lietuvoje 2017-2021 m. (Šaltinis: VĮ „Regitra“)

Remiantis 2021 m. birželį LITGRID AB parengtu Lietuvos elektros energetikos sistemos 400-110 kV tinkle plėtros planu [2021-2030 m.](#), 2030 m. 100% šalyje įregistruojamų N1 klasės automobilių ir 50% M1 klasės automobilių sudarys elektromobiliai. 2030 m. suminis elektromobilių skaičius viršys 230 tūkst., todėl efektyviai elektromobilių plėtrai skatinti būtina elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra.

ADĮ numato, kad iki 2030 m. Lietuvos Respublikoje turėtų būti įrengta 60 tūkst. elektromobilių įkrovimo prieigų, iš kurių 6 tūkst. viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų. ADĮ taip pat numatyta, kad įprastos ir vidutinės galios elektromobilių įkrovimo prieigos įrengiamos Lietuvos didžiuosiuose miestuose šalia daugiabučių gyvenamųjų namų, sudarant galimybę juose gyvenantiems elektromobilių naudotojams įkrauti elektromobilius visą parą. Remiantis „*Transport and Environment*“ ataskaita<sup>11</sup>, tik 5% elektromobilių įkrovimo vyksta viešosiose įkrovimo prieigose, 95% įkrovimo sesijų atliekama prieigose įrengtose gyvenamosiose ir darbo vietose. Valstybių, kuriose elektromobilumo plėtra jau išibėgėjusi pavyzdžiai rodo, kad plėtojantis elektromobilių technologijoms ir didėjant galimybėms elektromobiliu įveikti didesnius atstumus, įkrovimo infrastruktūra turi būti daugiau koncentruojama į privačią elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą. Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra pati savaime nėra pagrindinis veiksnys lemiantis elektromobilių skaičiaus augimą, paraleliai infrastruktūros plėtrai turi būti sudaromos palankios sąlygos ir pačių elektromobilių įsigijimui fiziniams ir juridiniams asmenims. 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje ir NEKS plane numatytos priemonės skatinančios netaršių transporto priemonių įsigijimą ir naudojimą veikia kartu su šioje pažangos priemonėje analizuojamomis infrastruktūros plėtros priemonėmis, todėl svarbu užtikrinti sėkmingą visų šių priemonių įgyvendinimą, kuris padidintų elektros energijos panaudojimo transporto sektoriuje intensyvumą ir prisidėtų prie mažos AEI dalies transporto sektoriuje problemos sprendimo.

#### 7.2.4. Problematiška AEI integracija į krovinių automobilių parką.

Nors krovinių automobilių skaičius tesudaro 4,6 proc. bendrame transporto priemonių parke, dėl didelio degalų suvartojimo kiekio krovinių transportas daro reikšmingą įtaką. 96 proc. krovinių automobilių šiuo metu yra varomi dyzeliniu kuru. Šiandieninės technologijos vis dar nesudaro galimybių kroviniam transportui pereiti prie visiškai netaršių alternatyvų. Tolimųjų krovinių pervežimų segmente šiuo metu technologiniu požiūriu konkurencingiausia ir ekonomiškai naudingiausia alternatyva dyzelinui – suskystintos gamtinės dujos, kuri yra pagrindas pereinant prie mažiau taršaus sunkiojo transporto. Nors suskystintų gamtinių dujų vartojimas prisidėtų prie oro taršos mažinimo ir nacionalinių oro taršos mažinimo tikslų įgyvendinimo, tačiau tai tiesiogiai neprisidėtų prie AEI dalies didinimo, todėl trumpalaikėje perspektyvoje turi būti ieškoma galimybių suskystintas gamtines dujas keisti dujomis, pagamintomis iš AEI, o ilguoju laikotarpiu – orientuotis į perspektyvias ateities technologijas – vandenilio kuro elementais arba

<sup>11</sup> Roll-out of public EV charging infrastructure in the EU, Published by Transport & Environment, September 2018.

elektros energija varomus sunkvežimius. Šioje pažangos priemonėje analizuojamos veiklos galėtų padėti užtikrinti reikiamą dujinės kilmės degalų iš AEI (biometano dujų) pasiūlą kroviniui transportui, tačiau labai svarbu užtikrinti, kad rinkoje atsirastų tokios transporto priemonės, galinčios prisidėti prie taršos mažinimo kroviniui transporto segmente. NEKS plane numatytos priemonės „Skatinimas naudoti AEI transporto sektoriuje“, „T7. Skatinimas įsigyti mažiau taršias transporto priemones“, „T12. Transporto parko atnaujinimas, taikant žaliuosius pirkimus ir užtikrinant būtinuosius viešojo pirkimo tikslus transporto srityje“ sudaro prielaidas keisti transporto priemonių parką pritaikytą naudoti AEI.

Siekiant užtikrinti pakankamą AEI suvartojimą transporto sektoriuje, turi būti plėtojami degalų iš AEI gamybos pajėgumai ir atitinkama degalų pildymo/įkrovimo infrastruktūra, plečiamas netaršių transporto priemonių parkas visuose vartotojų segmentuose.

Kaip numatyta EPP, problema Nr. 7.2 ir jos priežastys Nr. 7.2.1, 7.2.2, 7.2.4 bus sprendžiamos per pažangos priemonę Nr. 03-001-06-03-03 „Įgyvendinti degalų iš AEI gamybos priemones ir plėtoti jų panaudojimo infrastruktūrą transporto sektoriuje“ bei per kitas priemones, numatytas 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje. Pažymėtina, kad 7.2 problemos priežastys 7.2.3. „Neefektyvus ir taršus lengvųjų automobilių parkas“ ir 7.2.4 „Problematiška AEI integracija į krovinių automobilių parką“ sprendžiamos tiesiogiai per 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje įtvirtintas priemones ir per priemones finansuojamas iš Klimato kaitos programos (pvz. alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių įsigijimas), atitinkamai EPP numatytos veiklos skirtos užtikrinti reikiamą degalų iš AEI kiekį tokioms transporto priemonėms.

Siekiamas pokytis, įgyvendinant pažangos priemonę, yra produkto rodiklių ir rezultato rodiklių rinkinys. Produkto rodikliai yra EM įsipareigojimas, priimtas Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plane „Naujos kartos Lietuva“. Rezultato rodikliai yra susiję su ADI įstatymo įpareigojimais ir NPP 6.1 uždavinio tikslo rodikliu.

1 lentelė. Pažangos priemonės rodiklių suvestinė

Eil.Nr.	Rodiklio tipas (rezultato / produkto)	Rodiklio pavadinimas	Matavimo vienetas	Pradinė rodiklio reikšmė 2020 m.	Tarpinė reikšmė 2025 m.	Galutinė reikšmė / pasiekimo data
1)	Produkto	Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietėse	Vnt.	Nėra duomenų <sup>12</sup>	26 600 (2025 m. I ketv.)	53 200 (2026 m. I ketv.)
2)	Produkto	Patvirtintas elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tinklo integracijos veiksmų planas	Vnt.	0	n/a	1 (2022 m. II ketv.)
3)	Produkto	Instaliuotas suminis biometano dujų gamybos įrenginių pajėgumas	MW	0	n/a	27,1 (2025 m. IV ketv.)
4)	Produkto	Papildomas metinis skystųjų antros kartos biodegalų gamybos kiekis	ktne	0 <sup>13</sup>	n/a	12,4 (2025 m. IV ketv.)
5)	Produkto	Pradėjusi veikti transporto sektoriuje naudojamų degalų iš AEI apskaitos vienetų IT sistema.	Vnt.	0	n/a	1 (2021 m. IV ketv.)
6)	Rezultato	AEI dalis, palyginti su bendroju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	%	4,04	8,04	8,04% (2026 m. IV ketv.)

#### TIKSLINĖS GRUPĖS

Sprendžiama problema aktuali šioms tikslinėms grupėms:

<sup>12</sup> Statistikos tikslais nėra kaupiami duomenų apie įrengtas privačias elektromobilių stoteles.

<sup>13</sup> Visi šiuo metu gaminami biodegalai Lietuvoje yra gaminami iš maistinės kilmės žaliavų, todėl pagaminami biodegalų kiekiai yra „pirmos kartos“. Atitinkamai, kiekis prilygintas 0.



- valstybei (netiesiogiai) – rezultatas leistų pasiekti užsibrėžtus ir ES teisės aktuose įtvirtintus AEI tikslus transporto sektoriuje. Neįgyvendinus 14% AEI dalies bendrame galutiniame transporto sektoriuje tikslo Lietuvai galėtų būti pritaikyta Direktyvos pažeidimo procedūra ir Lietuva būtų įpareigota atlikti savanorišką finansinę įmoką į ES lygmeniu sukurtą ES atsinaujinančiųjų išteklių energijos finansavimo mechanizmą arba pasinaudoti bendradarbiavimo mechanizmais, nustatytais Direktyvoje (ES) 2018/2001, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos 2018 m. gruodžio 11 d. reglamentu (ES) 2018/1999.
- įmonėms (tiesiogiai) – būtų sudarytos AEI plėtrai transporto sektoriuje patrauklios sąlygos ir palanki investicinė aplinka, būtų sprendžiama rinkos nepakankamumo problema ir tai skatintų investuoti į AEI gamybos ir panaudojimo transporto sektoriuje technologijas, kurios be papildomos finansinės pagalbos nėra konkurencingos palyginti su išskastinį kurą naudojančiomis technologijomis. Infrastruktūrinių pajėgumų diegimas leistų užtikrinti AEI plėtrą ir konkurencinę aplinką taip sudarant sąlygas įgyvendinti projektus užtikrinant mažiausią našą galutiniams vartotojams.
- vartotojams (tiesiogiai) – būtų sudaromos prielaidos vartotojams rinktis transporto priemones naudojančias alternatyvius energijos šaltinius ir šio pasirinkimo dėka sumažinti transporte naudojamai energijai tenkančias išlaidas.

#### TARPINSTITUCINIS BENDRADARBIAVIMAS

Šios pažangos priemonės sėkmė taip pat priklauso ir nuo kitų NPP numatytų uždavinių įgyvendinimo. Įgyvendinant Direktyvos 2014/94 nuostatas ir siekiant sukurti efektyvų ir išplėtotą elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą šalyje, Energetikos ministerija yra atsakinga už privačių elektromobilių įkrovimo prieigų plėtrą, tuo tarpu Susisiekimo ministerija – už viešų ir pusiau viešų elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo plėtrą.

Siekiant didinti AEI dalį transporto sektoriuje būtina užtikrinti Lietuvoje naudojamų transporto priemonių parko pokyčius, t.y. modernizuoti parką, utilizuojant taršius automobilius. Automobilių parko atnaujinimas pagal kompetenciją yra Susisiekimo ministerijos veiklos sritis, parko atnaujinimo tikslai iš dalies pasiektini organizuojant žaliuosius viešuosius pirkimus, kurių vykdymas yra Ekonomikos ir inovacijų ministerijos veiklos sritis. Taršaus transporto apmokestinimas, numatantis teisingą ir proporcingą transporto priemonių keliamos aplinkos ir oro taršos apmokestinimą yra Aplinkos ir Finansų ministerijos veiklos sritis. Atitinkamai, atliekant šios pažangos priemonės galimų veiklų analizę, identifikuojamos ir vertinamos tik EM veiklos sričiai priskirtinos veiklos.

#### ANKSČIAU ĮGYVENDINTOS PRIEMONĖS

- Biometano dujų gamybos skatinimas.

Lietuvos kaimo plėtros 2007–2013 m. programoje buvo numatyta skatinamoji priemonė skirta biodujų gamybai iš žemės ūkio atliekų skatinimui. Paramos intensyvumas sudarė iki 15 proc. viso projekto vertės, todėl neskaitino ūkio subjektų imtis tokių projektų įgyvendinimo ir per visą laikotarpį nebuvo sulaukta paraiškų.

Sėkmingesnė buvo Lietuvos kaimo plėtros 2014–2020 m. programos priemonė „Parama biodujų gamybai iš žemės ūkio ir kitų atliekų“. Iki 2020 m. parama buvo skirta 12 biodujų gamybos projektų, tačiau pažymėtina, kad parama buvo išskirtinai orientuota į žemės ūkio subjektus, o papildomi reikalavimai dėl biometano dujų panaudojimo savoms reikmėms nesudarė sąlygų investuoti į didesnio masto biodujų valymo ir biometano dujų tiekimo į dujų tinklus arba transporto sektorių, projektus.

2020 m. pirmą kartą Klimato kaitos programos lėšomis buvo pradėta skatinti biometano dujų gamyba teikiant iki 60% intensyvumo subsidiją ne tik biodujų gamybos įrenginiams, bet ir biodujų valymo iki biometano dujų įrenginiams. Parama susilaukė didelio susidomėjimo, visi paramai numatyti 8 mln.€ buvo panaudoti, o pirmieji biometano dujų gamybos projektai turėtų atsirasti jau 2023 m.

#### ANTRASIS SKIRSNIS

#### PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO TERITORIJA IR TERITORINIAI SKIRTUMAI

Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau - LRV) [programoje](#) nustatytas tikslas sukurti vienodą, patogią ir lengvai pasiekiamą elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą (LRV programos 157.3 p. “<...> Skatinsime elektromobilumą, sukurdami vienodą, patogią ir lengvai pasiekiamą elektromobilių



įkrovimo infrastruktūrą. <...>“). 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) [2014/94](#) dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (toliau – Direktyva 2014/94) numato prievolę visoms valstybėms narėms užtikrinti, kad būtų įrengtas tinkamas ir pakankamas viešųjų ir privačių elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius, siekiant, kad elektromobiliai galėtų nevaržomai judėti. Direktyvos 2014/94 4 straipsnio 3 d. numato: „3. Valstybės narės savo nacionalinėse politikose taip pat imasi priemonių, skirtų skatinti ne viešųjų įkrovimo prieigų įrengimą ir sudaryti jam palankesnes sąlygas.“

Įvertinus gyventojų pasiskirstymą šalies mastu, prognozuojama, kad didžioji privačių elektromobilių įkrovimo prieigų dalis tektų Vilniaus ir Kauno regionams (~40 proc.), likusi dalis būtų pasiskirsčiusi tolygiai per visą Lietuvos teritoriją.

Prognozuojama, kad nauji biometano dujų gamybos ir skystųjų biodegalų gamybos pajėgumai galėtų atsirasti vidurio ir vakarų Lietuvos regionuose, kadangi didžioji dalis ūkių ir juose susidaranti žaliavų yra susitelkusios būtent šiuose regionuose, todėl tikėtina, kad susidarantis žaliavų, tinkamų biodegalų gamybai, kiekis naujų projektų statybą šiame regione darys patrauklesne.

### III SKYRIUS ALTERNATYVŲ ANALIZĖ

#### PIRMASIS SKIRSNIS

#### BENDROSIOS ALTERNATYVŲ ANALIZĖS NUOSTATOS

1. Alternatyvų analizė atliekama sąnaudų-naudos analizės (toliau – SNA) principu;
2. SNA naudojamas ataskaitinis laikotarpis yra 15 metų. Ataskaitinis laikotarpis nustatomas pagal infrastruktūros, kuriai skirta didžiausia finansavimo suma, eksploatavimo laikotarpį, išlaikant reikalavimą, kad ataskaitinis laikotarpis būtų ne mažiau nei 5 metais ilgesnis nei pažangos priemonės įgyvendinimo laikotarpis. Didžiausia finansavimo suma (60%) suplanuota investicijoms į elektromobilių infrastruktūrą, kurios eksploatavimo laikotarpis yra 8-10 metų. Priimama, kad ataskaitinio laikotarpio trukmė yra 10 + 5 metai ilgiausia pažangos priemonės įgyvendinimo trukmė, iš viso 15 metų.
3. Atsinaujinančių išteklių energijos dalis transporte apskaičiuojama pagal Energetikos ministro patvirtintą Atsinaujinančių energijos išteklių dalies, palyginti su bendroju galutiniu energijos suvartojimu, apskaičiavimo [metodiką](#) (toliau – Metodika).
4. Pažangieji biodegalai Lietuvoje gaminami iš žaliavų, nurodytų Metodikoje.
5. Lietuvoje pagaminti biodegalai ir skystieji bioproduktai privalo atitikti AEI įstatymo 37 straipsnyje įtvirtintus tvarumo ir išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų sumažėjimo kriterijus.
6. 2030 m. atsinaujinančių išteklių energijos naudojimas transporto sektoriuje pasieks ADĮ nustatytą 15% tikslą, iš kurių 1,75% sudarys pažangieji biodegalai ir skystieji bioproduktai, pagaminti iš Direktyvos IX priedo A dalyje išvardytų pradinė žaliavų. 2025 m. pažangiųjų biodegalų dalis transporto sektoriuje pasieks 1%.
7. Atsižvelgiant į vyraujančius rinkos mechanizmus ir ES laisvos rinkos principus, vertinant veiklų prisidėjimą prie rezultato rodiklio „AEI dalis, palyginti su bendroju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentais.“ daroma prielaida, kad pagamintas skystųjų biodegalų ir biometano dujų kiekis bus suvartojamas Lietuvos transporto sektoriuje.
8. Visų alternatyvų įgyvendinimas pasieks nustatytą visų pažangos priemonės produktų ir rezultatų rodiklių reikšmes.
9. Biodegalai įmaišomi į benzina ne mažesne nei 6,6% dalimi, skaičiuojant pagal bendrą degalų ir biodegalų mišinio energinę vertę, kaip nustatyta Alternatyviųjų degalų įstatymo 16 straipsnio 6 dalyje.
10. Biodegalai įmaišomi į dyzeliną ne mažesne nei 6,2% dalimi, skaičiuojant pagal bendrą degalų ir biodegalų mišinio energinę vertę, kaip nustatyta Alternatyviųjų degalų įstatymo 16 straipsnio 6 dalyje.
11. Atliekant SNA daroma itin konservatyvi prielaida, kad priemonės lėšomis įrengtų privačių įkrovimo prieigų skaičius paskatins įsigyti nemažesnę elektromobilių skaičių. T.y. priemonės lėšomis įrengiant 53.200 įkrovimo prieigų, jomis naudosis mažiausiai 53.200 elektromobilių.
12. Vertinant pažangos priemonės įtaką CO2 sumažinimui, atsižvelgiama į tai, kad 2030 m. siekiamas suminis grynųjų elektromobilių skaičius Lietuvoje viršys 260 tūkst., o šios pažangos priemonės lėšomis bus įrengta 53.200 įkrovimo prieigų. Todėl, siekiant nepervertinti šios priemonės įtakos, priimama, kad paramos įrengti įkrovimo stotelę įgyvendinimo įtaka gyventojų ir įmonių palankiam sprendimui pakeisti vidaus degimo varikliu varomą automobilį į elektromobilį, sudarys **15%**, t.y. 15% asmenų priims tokį sprendimą jeigu turės galimybę pasinaudoti elektromobilių įkrovimo prieiga darbovietėje arba namuose.

Reikšmingesnės bus kitos priemonės, pvz. parama įsigyti elektromobilių, parama utilizuoti turimą taršų automobilių taip pat mokesčių pagal automobilio taršą diferencijavimas ir kt. priemonės.

13. Suminis paramos elektromobilių įkrovimo stotelei įrengti poveikis vertinamas susumuojant priemonės įgyvendinimo apimtį (53.200 vnt.) ir dėl šios priemonės įgyvendinimo paskatintų įsigyti elektromobilių skaičių, naudojant priemonės įtakos svorį 15% ir darant prielaidą, kad skiriant paramą privačiam namų ūkiui bus paskatintas 1 elektromobilio įsigijimas, įrengiant prieigą daugiabučio namo kieme – 3 elektromobiliai, o įrengiant įkrovimo prieigą įmonės, įstaigos ar organizacijos teritorijoje – 2 elektromobiliai<sup>14</sup>. Šie koeficientai naudojami ir ekonominės naudos analizei atlikti.
14. Vieno elektromobilio suvartojama elektros energija, kai elektromobiliu vidutiniškai per metus nuvažiuojama 15 000 km. ir elektromobilis vidutiniškai sunaudoja 160 Wh vienam kilometrui nuvažiuoti, per metus vidutiniškai sudarys 2400 kWh.
15. Investicijų į elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimą dydžiai pagrįsti ESFA atliktos Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo išlaidų fiksuotųjų įkainių nustatymo tyrimo duomenimis. Vidutinė investicijų į privačias 3,7-11kW galios įkrovimo prieigas vertė apskaičiuota kaip prieigos įrengimo kainos ant sienos ir ant žemės vidurkis. Vidutinė investicijų į įkrovimo prieigas daugiabučių kiemuose apskaičiuota įkrovimo jungčių skaičių prilyginant 3 (tiek, kiek elektromobilių bus paskatinta įsigyti). Vidutinė investicijų į įkrovimo prieigas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose) apskaičiuota įkrovimo jungčių skaičių prilyginant 2 (tiek, kiek elektromobilių bus paskatinta įsigyti). Vertinama investicijų vertė be PVM.
16. Veiklų įgyvendinimo pinigų srautų prognozė atlikta iš valstybės pozicijų, priimančią, kad valstybė teikia investicinę paramą, reikalingą pasiekti pažangos priemonės rodiklius. Visa pažangos priemonės lėšomis sukurta infrastruktūra priklausys privatiems fiziniams ir juridiniams asmenims bei viešiesiems juridiniams asmenims todėl atliekant SNA, nėra prognozuojamos nei reinvesticijos, likutinė vertė, veiklos pajamos ir sąnaudos. Sukuriamos infrastruktūros savininkai jas įsirengs savo naudai ir taps atsakingi už investicinės paramos lėšomis įgytos infrastruktūros būklės priežiūrą ir palaikymą, jos naudojimą.
17. 2020 m. pabaigoje Lietuvoje buvo 1,52 mln. būstų, iš jų privačių 1-2 butų namų 0,63 mln., daugiabučių – 0,86 mln. (žr. lentelę). Priimama, kad būstų skaičius atitinka namų ūkių skaičių. Bendras gyventojų skaičius 2021 m. pradžioje buvo **3,029 mln.**, iš jų vaikai ir jaunimas iki 17 metų sudarė 490,2 tūkst. gyventojų, o pensinio amžiaus gyventojai sudarė 689 tūkst. 2019 m. namų ūkiuose, turinčiuose automobilį, gyveno **73%** asmenų<sup>15</sup>, atitinkamai 1,52 mln.\*73%=1,11 mln. būstų/namų ūkių turėjo automobilį. Eliminuojuant vaikus ir jaunimą iki 17 metų, neturinčius teisės turėti lengvojo automobilio, automobilius galėjo turėti 1,853 mln. gyventojų. Žr. 2 lentelę.

2 lentelė. Būstų skaičius, vnt., 2020 m. pabaigoje Lietuvoje<sup>16</sup>

visų namų tipai	Iš viso pagal nuosavybės formą	1.516.990
	Viešoji nuosavybė	28.059
	Savivaldybių nuosavybė	25.868
	Privati nuosavybė	1.488.931
1-2 butų namai	Iš viso pagal nuosavybės formą	631.920
	Viešoji nuosavybė	2.455
	Savivaldybių nuosavybė	1.656
	Privati nuosavybė	629.465

18. Remiantis Oficialiosios statistikos portalu, lengvųjų automobilių skaičius tenkantis 1000 gyventojų 2020 metais siekė 486. Priimama, kad šis skaičius nedidės valstybei investuojant į viešąjį transportą, didinant autotransporto apmokestinimą ir įgyvendinant kitas taršos mažinimo priemones.

<sup>14</sup> Vidutinis darbuotojų skaičius 2021 m. spalio pabaigoje veiklą Lietuvoje vykdžiusioje ir skolų SODRA neturėjusioje įmonėje buvo **23** darbuotojai. Daroma prielaida, kad įmonės investuos į elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimą tik tuomet, kai įmonės veikloje bus naudojami ne mažiau nei 2 elektromobiliai. Kitaip tariant, vienos įkrovimo stotelės įrengimas paskatins atsisakyti 2 automobilių su vidaus degimo varikliais.

<sup>15</sup> Paskutinio visuotinio gyventojų surašymo, vykdyto 2020 m., duomenys dar nėra viešai paskelbti.

<sup>16</sup> Oficialiosios statistikos portalas <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S3R073#/>

19. Vidutiniai Lietuvoje eksploatuojamų dyzelinių automobilių CO<sub>2</sub> išmetimai sudaro 160-170 g/km<sup>17</sup>.
20. Socialinė-ekonominė alternatyvų nauda/žala įvertinta vadovaujantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio ekonominio poveikio (naudos/žalos) vertinimo [metodika](#) ir jos 5-6 priedu.

## ANTRASIS SKIRSNIS

### PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO ALTERNATYVOS

Alternatyvos formuluojamos taip, kad visų alternatyvų įgyvendinimas užtikrintų skyriuose aukščiau pristatytų produkto ir rezultato rodiklių pasiekimą. Vardijamos tik tos veiklos, kurių įgyvendinimas šios pažangos priemonės ribose yra EM kompetencija, konkrečiai – nevertinama viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra, tačiau investuojama išimtinai į privačias įkrovimo stoteles. Identifikuojamos veiklos prisideda prie EPP nustatytos 7.2 problemos „AEI dalis transporto sektoriuje sudaro 4,04 proc.“ priežasčių 7.2.1. „Neišnaudojamas pažangiųjų biodegalų potencialas“, 7.2.2. „Žemas elektros energijos panaudojimo intensyvumas“ ir 7.2.4. „Problematiška AEI integracija į krovinių automobilių parką“.

Galimos investicinės poveiklės pasiekti produkto rodiklį „Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo priegių skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietėse“ (toliau – Rodiklis 1) gali būti diferencijuotos pagal vietą, kur įkrovimo priegys yra įrengiamos, t.y.:

- 1.1. Privačių elektromobilių įkrovimo priegių įrengimas individualiuose namuose/soduose;
- 1.2. Privačių elektromobilių įkrovimo priegių įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose;
- 1.3. Privačių elektromobilių įkrovimo priegių įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose ir t.t.).

Visas Rodikliui 1 pasiekti skirtas investicines poveikles suplanuota finansuoti skiriant kompensacijas pagal iš anksto nustatytus fiksuotus įkainius, todėl techninių sprendinių įvairovė atliekant pažangos priemonės alternatyvų analizę nėra atliekama. Preziumuojama, kad gyventojai, daugiabučių namų bendrijos ir administratoriai, įmonės ir įstaigos pasirinks kiekvieno situacijoje efektyviausias technologijas, įrangos modelius bei stotelių įrengimo lokacijas, kuriose infrastruktūros poreikis ir vartotojų srautas būtų pats didžiausias, ir, atitinkamai, infrastruktūros panaudojimas būtų efektyviausias.

Rodiklio 1 poveiklės tiesiogiai prisidėtų prie EPP nustatytos 7.2 problemos „AEI dalis transporto sektoriuje sudaro 4,04 proc.“ priežasties Nr. 7.2.2. „Žemas elektros energijos panaudojimo intensyvumas“, kadangi privačios infrastruktūros plėtra sudarytų galimybes atsirasti naujiems elektromobilių savininkams taip pat paskatintų tuos subjektus, kurie dėl esamos infrastruktūros stokos, dar nėra apsisprendę įsigyti elektromobilį.

Galimos investicinės poveiklės pasiekti produkto rodiklį „Instaliuotas suminis biometano dujų gamybos įrenginių pajėgumas“ (toliau – Rodiklis 2):

- 2.1. Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba;
- 2.2. Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių.

Atsižvelgiant į tai, kad investicines poveikles suplanuota finansuoti konkurso būdu, o iki jo nėra galimybės identifikuoti tiksliai biometano dujų gamybos vietas, taip pat į tai, kad finansavimo apimtis skirta tik gamybos pajėgumams sukurti ir neskirta finansuoti pagamintų biodujų transportavimui reikalingos įrangos, alternatyvi techninių sprendinių įvairovė nėra analizuojama. Preziumuojama, kad pareiškėjai, pasirinkdami biodujų gamybos įrenginių statybos vietą, įvertins pagamintos produkcijos transportavimo alternatyvas ir pasirinks efektyviausią biometano dujų pateikimo galutiniam vartotojams būdą.

Rodiklio 2 poveiklės prisidėtų prie EPP nustatytos 7.2 problemos „AEI dalis transporto sektoriuje sudaro 4,04 proc.“ priežasčių Nr. 7.2.1. „Neišnaudojamas pažangiųjų biodegalų potencialas“, ir Nr. 7.2.4. „Problematiška AEI integracija į krovinių automobilių parką“. Vertinama, kad prisidėjimas prie numatytų problemų priežasčių sprendimo būtų per dujinės kilmės pažangiųjų biodegalų gamybos pajėgumų užtikrinimą, kuris galėtų efektyviai padengti poreikį viešajame ir sunkiajame kroviniiniame transporte. Pažymėtina, kad sukurti gamybos pajėgumai efektyviai prisidėtų prie numatytų priežasčių sprendimo jeigu būtų pilna apimtimi įgyvendinamos ir 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje ir NEKS VP numatytos poveiklės – sukurti reikalinga dujinių degalų pildymo infrastruktūrą ir skatinti netaršaus sukiasvorio transporto plėtrą.

<sup>17</sup> Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2030 m., 11 psl.

Galimos investicinės poveiklės pasiekti produkto rodiklį „Skystųjų antros kartos biodegalų gamybos kiekis per metus“ (toliau – Rodiklis 3):

- 3.1. Naujų antros kartos biodyzelino gamybos pajėgumų sukūrimas;
- 3.2. Esamų pirmos kartos biodyzelino gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antrosios kartos biodyzeliną;
- 3.3. Naujų antros kartos bioetanolio gamybos pajėgumų sukūrimas;
- 3.4. Esamų pirmos kartos bioetanolio gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antros kartos bioetanolį.

Šiuo metu Lietuvos rinkoje gaminami biodegalai yra gaminami panaudojant maistui ar pašarams tinkamas žaliavas (rapsus ir javus). Tokie biodegalai nėra priskiriami pažangiesiems arba antros kartos biodegalams. Direktyva 2018/2001 biodegalų, pagamintų ir maistingų ar pašarinių augalų, naudojimą riboja iki 7% palyginti su šalies bendruoju suvartojimu 2020 m. (Lietuvoje šis apribojimas nustatytas ties 5,61% riba). Rodiklis 3 skirtas paskatinti skystųjų pažangiųjų (antros kartos) biodegalų gamybą. Pažangieji biodegalai yra gaminami iš atliekoms ar liekanoms priskirtinų žaliavų, nurodytų Direktyvos IX priede ir Metodikoje. Populiariausi ir pažangiausi antros kartos biodegalai gali būti gaminami iš medienos atliekų, panaudoto kepimo aliejaus, gyvūninės kilmės riebalų, žemės ūkio poveiklės metu susidaranciu liekanų, šiaudų, maisto ir komunalinių atliekų, celiuliozės turinčių žaliavų, krakmolo liekanų ir t.t.

Tiek biodyzelinas tiek ir bioetanolis yra naudojami sumaišant su įprastu benzinu ar dyzelinu taip sumažinant iš naftos išteklių pagaminto benzino ar dyzelino kiekį mišinyje. Tokiam skystųjų pažangiųjų biodegalų panaudojimui transporto priemonėse nėra reikalinga papildoma degalų pildymo infrastruktūros plėtra, kadangi sumaišytais degalų ir biodegalų mišiniais gali būti prekiaujama esančiose degalinėse.

Visas Rodikliui 3 pasiekti skirtas investicines poveikles suplanuota finansuoti konkurso būdu, todėl techninių sprendinių įvairovė atliekant pažangos priemonės alternatyvų analizę nėra atliekama. Preziumuojama, kad verslas pasirinks kiekvienoje situacijoje efektyviausias technologijas, įrangos modelius pagal planuojamas naudoti žaliavas.

Rodiklio 3 poveiklės prisidėtų prie EPP nustatytos 7.2 problemos „AEI dalis transporto sektoriuje sudaro 4,04 proc.“ priešasčių Nr. 7.2.1. „Neišnaudojamas pažangiųjų biodegalų potencialas“, ir Nr. 7.2.4. „Problematiška AEI integracija į krovinių automobilių parką“, kadangi paskatinus pažangiųjų skystųjų biodegalų gamybos atsiradimą Lietuvoje būtų sudarytos sąlygos šalyje veikiantiems degalų tiekėjams konkurencingomis kainomis įsigyti pažangiuosius biodegalus, kurie vėliau būtų naudojami šalyje važinėjančioms transporto priemonėms užpildyti kartu su įprastiniu benzinu ar dyzelinu. Reguliacinėmis priemonėmis jau yra numatytos prielaidos užtikrinti pažangiųjų biodegalų įmaišymo į degalus didinimą, todėl gamybos sukūrimas Lietuvoje sąlygotų pasiūlos užtikrinimą vietoje. Pažymėtina, kad sunkiasvorės krovinės transporto priemonės didžiąja dalimi naudoja dyzelinį kurą su biodegalų mišiniais, todėl atitinkamai galėtų padidėti ir mišiniuose sunaudojamų pažangiųjų biodegalų dalis.

Rodiklis „Sukurta ir eksploatuojama degalų iš AEI apskaitos vienetų sistema“ jau yra pasiektas, apskaitos vienetų sistema buvo sukurta ir paleista 2021 m. gruodžio 2 d., todėl alternatyvos šiam rodikliui pasiekti nėra svarstomos.

Papildomos reguliacinės poveiklės rodikliams pasiekti neplanuojamos, kadangi reguliacinė bazė jau yra įtvirtinta galiojančiame Alternatyviųjų degalų įstatyme.

**Alternatyva 1** sudaryta iš visų išvardytų poveiklių, kuriomis planuojama pasiekti platesnį vartotojų ratą ir užtikrinti priemonių paklausą bei investicijų įgyvendinimo greitį, kuris būtinas siekiant efektyviai panaudoti Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės fondo lėšas, kurių tinkamumas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) [2021/241](#) yra 2026 m. II ketvirtis. Veiklų įgyvendinimo apimtys Alternatyvos 1 atveju:

- Poveiklė 1.1. Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas individualiuose namuose/soduose. Namų ūkiuose būtų įrengiama 22 000 vnt. privačių įkrovimo prieigų.

- Poveiklė 1.2. Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose. Daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose būtų įrengiama 12 300 vnt. įkrovimo prieigų. Daroma prielaida, kad kolektyviniams sprendimams daugiabučiuose priimti bus reikalingas laikas, todėl preliminari investicijų apimtis bus lėtesnė ir investavimas prasidės tik 2023 m.



- Poveiklė 1.3. Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose ir t.t.). Įmonėse, įstaigose, organizacijose ir kituose juridinių subjektų valdomuose objektuose būtų įrengiama 18 900 vnt. įkrovimo priegų.

- Poveiklė 2.1 Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba. Ši Poveiklė įgyvendinama darant prielaidą, kad vieno naujo biometano dujų gamybos įrenginio vidutinė galia yra 5,2MW, todėl suplanuotomis lėšomis būtų finansuojama 5-ių naujų gamybos įrenginių statyba, iš viso sukuriant 5,2\*5=26MW naujų biometano dujų gamybos pajėgumų.

- Poveiklė 2.2. Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių. Ši poveiklė būtų įgyvendinama darant prielaidą, kad trūkstama Rodiklio 2 reikšmė 1,1MW bus pasiekta įrengiant valymo įrenginius 1 jau veikiančioje biodujų jėgainėje.

- Poveiklės 3.1 ir 3.3 nevykdomos.

- Poveiklė 3.2. Esamų pirmos kartos biodyzelino gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antrosios kartos biodyzeliną vykdoma sukuriant 50% produkto rodiklio, t.y. sukuriant gamybos pajėgumus, pagaminančius 6,2 kTNE kasmet.

- Poveiklė 3.4. Esamų pirmos kartos skystojo bioetanolio gamybos pajėgumų modernizavimas gaminti antros kartos bioetanolį vykdoma sukuriant 50% produkto rodiklio, t.y. 6,2 kTNE.

**Alternatyvos 2** sudaryta tik iš dalies išvardytų poveiklių:

- Poveiklė 1.2. Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose įgyvendinama visa apimtimi investuojant į 53 200 vnt. įkrovimo priegų įrengimą įmonėse, įstaigose ir organizacijose.

- Poveiklė 2.1 Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba įgyvendinama darant prielaidą, kad vienos naujos jėgainės galia yra 5,2MW, todėl finansuojama 4 naujų jėgainių statyba, iš viso sukuriant 5,2\*4=20,8MW naujų biometano dujų gamybos pajėgumų.

- Poveiklė 2.2. Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių įgyvendinama darant prielaidą, kad trūkstama Rodiklio 2 reikšmė 6,3MW bus pasiekta įrengiant valymo įrenginius 7 jau veikiančiose biodujų jėgainėse. Valymo įrenginiai padidins biometano dujų gamybos pajėgumus po 0,9MW.

- Poveiklė 3.1. Naujų antros kartos biodyzelino gamybos pajėgumų sukūrimas vykdoma sukuriant 50% produkto rodiklio, t.y. sukuriant gamybos pajėgumus, pagaminančius 6,2 kTNE kasmet.

- Poveiklė 3.3. Naujų antros kartos bioetanolio gamybos pajėgumų sukūrimas vykdoma sukuriant 50% produkto rodiklio, t.y. 6,2 kTNE.

- Poveiklės 3.2 ir 3.4 nevykdomos jokia apimtimi.

**Alternatyva 3** sudaryta iš šių poveiklių:

- Poveiklė 1.2. Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose įgyvendinama įrengiant 25 000 vnt. įkrovimo priegų daugiabučių namų kiemuose, aikštelėse ir garažuose. Dėl laiko, reikalingo kolektyviniams sprendimams daugiabučiuose priimti, investicijos į stoteles daugiabučiuose kiemuose bus vykdomos nuo 2023 m. ta pačia apimtimi, kaip ir Alternatyvos 1 atveju.

- Poveiklė 1.3. Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose ir t.t.) įgyvendinama įrengiant 28 200 vnt. įkrovimo priegų įmonėse, įstaigose, organizacijose. Šioje alternatyvoje ši poveiklė įgyvendinama Alternatyvos 2 tempu.

- Poveiklė 2.1 Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba ir Poveiklė 2.2. Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių įgyvendinamos taip pat, kaip ir Alternatyvos 1 atveju.

- Poveiklės 3.1.-3.4 įgyvendinamos vienoda apimtimi: sukuriant 25% produkto rodiklio, t.y. sukuriant gamybos pajėgumus, pagaminančius 3,1 kTNE kasmet.

Poveiklių įgyvendinimo suvestinė kiekvienai alternatyvai pristatyta skaičiuoklės darbalapyje „Veiklos“ ir lentelėse žemiau.

3 lentelė. Rodikliui 1 galimų poveiklių pasiskirstymas 3 alternatyvoms

Poveiklė	Alternatyvos Nr.			Alternatyvos Nr.			Papildomai paskatintų įsigyti elektromobilių skaičius		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1.1. Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas	Taip	Ne	Ne	22.000			3.300	0	0

individualiuose namuose/soduose									
1.2. Privačių elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose	Taip	Ne	Taip	12.300		25.000	5.535	0	11.250
1.3. Privačių elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose ir t.t.)	Taip	Taip	Taip	18.900	53.200	28.200	5.670	15.960	8.460
Suminė Rodiklio 1 reikšmė				53.200	53.200	53.200	14.505	15.960	19.710

Šaltinis: skaičiuoklės darbalapis „Veiklos“

Lentelė 1. Rodikliui 2 galimų poveikių pasiskirstymas 3 alternatyvoms

Poveiklė	Alternatyvos Nr.			Alternatyvos Nr.		
	1	2	3	1	2	3
2.1 Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba;	Taip	Taip	Taip	20,8	26	20,8
2.2. Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių	Taip	Taip	Taip	6,3	1,1	6,3
<b>Suminė Rodiklio 2 reikšmė</b>				<b>27,1</b>	<b>27,1</b>	<b>27,1</b>

Šaltinis: skaičiuoklės darbalapis „Veiklos“

Lentelė 2. Rodikliui 3 galimų poveikių pasiskirstymas 3 alternatyvoms

Poveiklė	Alternatyvos Nr.			Alternatyvos Nr.		
	1	2	3	1	2	3
3.1. Naujų antros kartos biodyzelino gamybos pajėgumų sukūrimas	Taip	Taip	Taip		6,2	3,1
3.2. Esamų pirmos kartos biodyzelino gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antros kartos biodyzeliną	Taip	Taip		6,2		3,1
3.3. Naujų antros kartos bioetanolio gamybos pajėgumų sukūrimas	Taip	Taip			6,2	3,1
3.4. Esamų pirmos kartos bioetanolio gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antros kartos bioetanolį	Taip	Taip		6,2		3,1
<b>Suminė Rodiklio 3 reikšmė</b>				<b>12,40</b>	<b>12,40</b>	<b>12,40</b>

Šaltinis: skaičiuoklės darbalapis „Veiklos“

Socialinė-ekonominė poveikių 1.1-1.3 sukuriama nauda yra energijos sąnaudų sumažėjimas dėl energijos šaltinio pakeitimo. Parama investicijoms į elektromobilių įkrovimo priėgas yra tiesioginė paskata kiekvienai tikslinei grupei pakeisti turimą naftos produktus naudojančių lengvųjų automobilių elektromobiliu. Apskaičiuojamas suminis paskatintų įsigyti elektromobilių skaičius kiekvienai alternatyvai sumuojant produkto rodiklio reikšmę 53.200 ir papildomai paskatintų įsigyti elektromobilių skaičių, naudojant prielaidą, kad elektromobilio priėgos įrengimas individualiame name paskatins atsisakyti 1 naftos produktus vartojančio automobilio, daugiabučio kieme – 3, įmonėje – 2 automobilių ir šios priemonės įgyvendinimo įtaka yra 15%<sup>18</sup>. Energijos sąnaudų sumažėjimas vertinamas darant prielaidą, kad šiuo metu naftos produktus vartojantis automobilis nuvažiuoja 15 tūkst. km kasmet, o jo vidutinės degalų sąnaudos sudaro 6 l/100 km.<sup>19</sup> Pagal žaliavinės naftos barelio<sup>20</sup> kainą apskaičiuojama energijos sąnaudų sumažėjimui įvertinti reikalinga bazinė reikšmė per metus: visų dėl pažangos priemonės pakeičiamų automobilių teorinės išlaidos įsigyjant kurą reikalingą visų metų (15 tūkst. km.) ridai nuvažiuoti.

Lygiagrečiai įvertinama kiek kWh sunaudos dėl pažangos priemonės įsigyti elektromobiliai. Teoriniam išlaidų apskaičiavimui kintamuoju naudojama prognozuojama 2022 m. elektros energijos rinkos kaina ir vidutinė elektros energijos persiuntimo paslaugų kaina. Skirtumas tarp naftos produktus naudojančių automobilių ir elektromobilių yra ekonominė nauda, kuri kiekvienai alternatyvai yra skirtinga ir priklauso nuo paskatintų įsigyti elektromobilių skaičiaus (žr. Skaičiuoklės darbalapio “Prielaidos” eilutę 107).

Socialinė-ekonominė nauda skaičiuojama nuo sekančių metų po investavimo į elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą inkrementiniu būdu didėjant įrengtų elektromobilių įkrovimo stotelių skaičiui pagal suplanuotas

<sup>18</sup> Skaičiuoklės darbalapis “Veiklos”, stulpeliai J3:L6.

<sup>19</sup> Decomposition of fuel consumption trends in Europe, 2010-2019 – Charts – Data & Statistics - IEA. Remiamasi grafiku „Decomposition of fuel consumption trends in Europe, 2010-2019“, priimama 2019 m. reikšmė 6 l/100 km.

<sup>20</sup> Žaliavinės naftos kaina naudojama atibojant vertinimą nuo akcizų, mokesčių, pelno ir kitų pridėtinių sąnaudų įtakos.

investavimo apimtis. 2022 m. tik investuojama ir poveikis pradamas vertinti nuo 2023 m. Pasiekus visus produkto rodiklius, nuo sekančių metų nauda skaičiuojama visam paskatintam įsigyti elektromobilių skaičiui vienodai iki ataskaitinio laikotarpio pabaigos.

Ekonominė nauda dėl energijos šaltinio pasikeitimo yra aktuali konkrečiam elektromobilio savininkui. Visai visuomenei ir aplinkai poveiklių 1.1-1.3 sukuriama nauda yra CO<sub>2</sub> sumažinimas dėl iškastinių kurą naudojančių automobilių pakeitimo elektromobiliais. Generuojamas CO<sub>2</sub> kiekis iš iškastinių kurą naudojančių automobilių pagal Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir išorinio socialinio-ekonominio poveikio (naudos/žalos) vertinimo metodikos 214 psl. apibrėžtą skaičiavimo logiką apskaičiuotas visam paskatintam įsigyti elektromobilių skaičiui. Gautas CO<sub>2</sub> kiekis<sup>21</sup> yra dauginamas iš CO<sub>2</sub> (kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų) emisijos sumažėjimo (centrinės vertės), tonos vertės atitinkamais metais. Anglies dioksido emisijos sumažėjimo įverčiai naudojami pagal metodikos 5-6 priedą. Apskaičiuotos CO<sub>2</sub> sumažinimo ekonominės reikšmės atvaizduotos alternatyvų eilutėse L1.4.

Socialinė-ekonominė poveiklių 2.1-2.2 nauda yra metano emisijos sumažėjimas dėl atliekų<sup>22</sup> panaudojimo biometano dujoms gaminti. Ūkiuose susidaranti atlieka (galvijų, kiaulių, paukščių mėšlas) gali būti perdurbamos į biodujas, taip sumažinant lagūnose susiformavusio metano (CH<sub>4</sub>) išmetimus į atmosferą, kartu išvengiant blogo kvapo sklidimo. Perdurbant gyvulių mėšlą į biodujas, atsiranda galimybė gaminti elektros energiją ir šilumą. Taikant biodujų valymą ir gerinimą, biometanas atitinka gamtinių dujų kokybės reikalavimus, gali būti naudojamos transporto sektoriuje ar tiekiamas į gamtinių dujų tinklus. Toks biometano naudojimas energetikos, transporto sektoriuose turi ekonominę ir aplinkosauginę naudą, padidina AEI dalį transporto sektoriuje. Naudojamos konservatyvios prielaidos įvertinti kiek bus sumažintas metano išskyrimas į aplinką, gyvulių mėšlą panaudojant biometano dujoms gaminti. Remiantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir išorinio socialinio-ekonominio poveikio (naudos/žalos) vertinimo metodika, į atmosferą išskiriamo metano dalis perskaičiuota į anglies dioksidą naudojant koeficientą 25<sup>23</sup>. Anglies dioksido emisijos sumažėjimo įverčiai naudojami pagal metodikos 5-6 priedą. Detalios prielaidos pristatytos skaičiuoklės darbalapyje „Prielaidos“ 16-23 eilutėse. Apskaičiuotos CO<sub>2</sub> sumažinimo ekonominės reikšmės atvaizduotos alternatyvų eilutėse L1.2.

Socialinė-ekonominė poveiklių 3.1-3.4 nauda yra anglies dioksido (kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų) emisijos sumažėjimas (centrinė vertė). Naudai ekonomiškai įvertinti remiamasi Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir išorinio socialinio-ekonominio poveikio (naudos/žalos) vertinimo metodikos 5-6 priedo reikšmėmis (288 eilutė). Apskaičiuojamas finansuotose įrenginiuose pagaminamas biodyzelino ir bioetanolio kiekis, kuris sumažins naftos produktų – dyzelino ir benzino naudojimą. Visos įgyvendinamos alternatyvos sukurs tą patį produkto rodiklį – 12,4 kTNE, kuriame lygiomis dalimis sukuriama biodyzelino ir bioetanolio gamybos apimtys.

Vidaus degimo varikliuose sudegančio benzino generuojamas CO<sub>2</sub> iš 1MJ kuro yra 93,3 g/CO<sub>2</sub>/MJ<sup>24</sup>, dyzelio atitinkamai – 95,10 g/CO<sub>2</sub>/MJ, įskaitant transportavimo metu susidarantį CO<sub>2</sub>. CO<sub>2</sub> emisijų sumažėjimas yra įvertintas ekonomine verte priimant, kad naujuose įrenginiuose pagaminti biodegalai pakeičia kurą iš naftos produktų. Pažymėtina, kad šio vertinimo kontekste biodegalų ŠESD emisijos laikomos nulinėmis. Anglies dioksido emisijos sumažėjimo įverčiai naudojami pagal metodikos 5-6 priedą, galiojantį nuo 2022-01-01. Apskaičiuotos CO<sub>2</sub> sumažinimo monetizuotos reikšmės atvaizduotos alternatyvų eilutėse L1.3.

### TREČIASIS SKIRSNIS

#### PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO ALTERNATYVŲ Palyginimas ir Geriausios Alternatyvos Pasirinkimo Argumentai

Alternatyvų palyginimas atliekamas sąnaudų ir naudos analizės metodu. Alternatyvų palyginimas atliktas naudojant skaičiuoklę, viešai paskelbtą adresu: <https://www.pplietuva.lt>. Alternatyvų palyginimas atliktas vadovaujantis pirmajame ir antrajame skirsnyje pristatytomis prielaidomis.

<sup>21</sup> Skaičiuoklės darbalapis “Prielaidos”, eilutės C109:E109.

<sup>22</sup> Dažniausia atlieka, panaudojama biometanui gaminti, yra gyvulių mėšlas. Remiantis Lietuvos agrarinės ekonomikos instituto studija „Biodujų gamybos ir panaudojimo galimybių, poreikių įvertinimo ir plėtros galimybės“, įvertintas mėšlo potencialas biometano gamybai yra apie 250 tūkst. tne.

<sup>23</sup> Metodikos 5-6 priedo 289 eilutė.

<sup>24</sup> Definition of input data to assess GHG default emissions from biofuels in EU legislation, 6 psl.



Naudojant skaičiuoklę apskaičiuotos visų trijų alternatyvų palyginamojo rodiklio (ekonominio naudos ir išlaidų santykio) reikšmės:

Lentelė 3. Ekonominio naudos ir išlaidų santykio reikšmės

Alternatyvos pavadinimas	Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS)
Alternatyva 1	4,80
Alternatyva 2	4,04
Alternatyva 3	4,63

Skaičiuoklės darbalapis „Rezultatai“

Alternatyvų poveikis viešiesiems finansams yra nurodytas lentelėje.

Lentelė 4. Alternatyvų poveikis viešiesiems finansams.

Kodas	Viešųjų finansų srautas	Grynoji dabartinė vertė	Reali vertė	Grynoji dabartinė vertė	Reali vertė	Grynoji dabartinė vertė	Reali vertė
		Alternatyva 1		Alternatyva 2		Alternatyva 3	
S.	Investicijų, reinvesticijų ir grynas veiklos srautas (be PVM)	141 934 113	153 965 028	172 193 319	177 850 853	153 690 493	161 648 881
T.	Privataus ir NVO sektoriaus grynas veiklos srautas (be PVM)	0	0	0	0	0	0
U.	PVM dalis, sumokėta privataus ir NVO sektoriaus	0	0	0	0	0	0
	POVEIKIS VIEŠIESIEMS FINANSAMS	-141 934 113	-153 965 028	-172 193 319	-177 850 853	-153 690 493	-161 648 881

Skaičiuoklės darbalapis „Poveikis VF“

Įvertinus poveikį viešiesiems finansams bei palyginamojo rodiklio reikšmes, kaip naudingiausia alternatyva yra pasirinkama **Alternatyva 1**.

Remiantis jautrumo analize, Alternatyvos 1 įgyvendinimas neturi **kritinių kintamųjų**.

Scenarijų analizės rezultatai atskleidžia, kad pesimistinio scenarijaus atveju (investicijoms ir veiklos sąnaudoms pabrangus 25%, o pajamoms ir socialinei naudai sumažėjus 25%), Alternatyvos 1 ENIS būtų lygus 2,22 todėl vertinama, kad pažangos priemonės įgyvendinimas nėra rizikingas.

#### IV SKYRIUS GERIAUSIOS PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO ALTERNATYVOS DETALIZAVIMAS

##### PIRMASIS SKIRSNIS TEISINĖ APLINKA

#### 1. 2021 m. vasario 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2021/241 kuriuo nustatoma ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė;

2020 m. pradžioje dėl COVID pandemijos pasikeitė ekonominės ir socialinės realijos, todėl reikėjo imtis skubių ir koordinuotų atsakomųjų veiksmų, kad būtų galima susidoroti su didžiuliais ekonominiais ir socialiniais padariniais bei asimetriniu poveikiu valstybėse narėse. Tam, kad būtų paspartintas ekonomikos atsigavimas ir sustiprintas ilgalaikio augimo potencialas, šioje konkrečioje situacijoje labai svarbu remti investicijas, siekiant sąžiningo, integracinio ir tvaraus ekonomikos augimo, padedant kurti darbo vietas ir iki 2050 m. pasiekti ES poveikio klimatui neutralumą, todėl šiuo reglamentu buvo nustatyta ekonomikos

gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė ir su ja susijusios taisyklės taikomos visų pagal šią priemonę finansuojamų veiksmų įgyvendinimui.

**2. 2014 m. birželio 17 d. Komisijos Reglamentas (ES) 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, su visais pakeitimais (toliau BBIR);**

BBIR numato išimtines sąlygas teikiant valstybės pagalbą supaprastinta tvarka, neatliekant notifikavimo procedūros. BBIR numato specifinį reglamentavimą skirtingos rūšies valstybės pagalbai. Biodydų gamybos skatinimas būtų priskirtinas prie pagalbos aplinkos apsaugai, todėl valstybės pagalbai taikytinos nuostatos būtų nustatomos atsižvelgiant į BBIR 41 straipsnį.

**3. Komisijos Komunikatas (2022/C 80/01) 2022 m. valstybės pagalbos klimato ir aplinkos apsaugai ir energetikai gairės (toliau – Gairės);**

Investicijas į skystųjų biodegalų gamybos įrenginius planuojama vykdyti vadovaujantis Gairių nuostatomis, kurios numato reikalavimus taikytinus investicinės pagalbos atsinaujinančių išteklių energetikos projektams atsižvelgiant į Direktyvoje (ES) 2018/2001 numatytus reikalavimus biodegalų naudojimui.

**4. 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (toliau – *de minimis* reglamentas).**

*De minimis* reglamentas numato išimtines sąlygas taikant valstybės pagalbą ir sudaro sąlygas supaprastinam nedidelės apimties valstybės pagalbos suteikimui, kai neviršijama tam tikra nustatyta suma per tam tikrą laikotarpį vienai įmonei. Remiantis *de minimis* reglamentu būtų teikiama valstybės pagalba privačios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros finansavimui, kai vienai įmonei per trejų metų laikotarpį būtų suteikiama valstybės pagalba neviršijanti 200 000 EUR.

**5. 2021 m. liepos 28 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimas dėl Lietuvos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“ (toliau – Naujos kartos Lietuva) įvertinimo patvirtinimo;**

Tarybos įgyvendinimo sprendimu patvirtinamas Lietuvos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planas, kuriame yra įtrauktos ir priemonės svarbios siekiant transporto sektoriaus dekarbonizacijos tikslų įgyvendinant reformą „Judame neteršdami aplinkos“. Tam tikslui numatyta parama siekiant plėsti degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, įskaitant biometaną ir antros kartos skystuosius biodegalus, naudojimą kartu sukuriant tam būtiną alternatyviųjų degalų gamybos ir įkrovimo infrastruktūrą.

**6. Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas (toliau – ADĮ);**

ADĮ įtvirtina naują įpareigojimų dėl biodegalų naudojimo mechanizmą skaičiuojant įpareigojimų įgyvendinimą pagal bendrą degalų mišinio energinę vertę. Įpareigojimai taikomi degalų tiekėjams, kurie yra atsakingi už akcizo sumokėjimą kaip numatyta Direktyvoje 2018/2001/ES. Degalų tiekėjams nustatytas įpareigojimas 2030 m. sudaro 16,8 proc., dalis šio įpareigojimo turi būti įgyvendinama fiziškai įmaišant biodegalus į degalus, kita dalis gali būti įgyvendinama išsigyjant apskaitos vienetus iš kitų degalų tiekėjų arba vandenilio ar biometano dujų tiekėjų. Įpareigojimai skystųjų degalų tiekėjams pradėti taikyti nuo 2022 m., kaip yra numatyta Direktyvoje 2018/2001, palaipsniui didinant įpareigojimus iki 2030 m., įpareigojimų taikymo apimtis taip pat praplečiama iki transporto sektoriaus gamtinių dujų tiekėjų, kuriems įpareigojimai pradėti taikyti nuo 2025 m., atsižvelgiant į prognozuojamas gamtinių dujų panaudojimo transporte apimtis.

Atsižvelgiant į Direktyvos 2018/2001 nuostatas, degalų tiekėjai dalį įpareigojimo turės įgyvendinti tiekdami pažangiuosius biodegalus (1,75%), taip skatinant perėjimą prie biodegalų, pagamintų iš tvarių, ne maistinės kilmės žaliavų. Kadangi yra prognozuojamas pažangiųjų biodegalų pasiūlos rinkoje trūkumas, įpareigojimas patiekti pažangiuosius biodegalus turėtų būti lankstus ir sudaryti galimybes degalų tiekėjams įpareigojimą įgyvendinti keliais būdais. ADĮ projekte numatyta, kad pažangiųjų biodegalų įpareigojimas galėtų būti įgyvendinamas ne tik juos fiziškai maišant į mineralinius degalus, tačiau ir panaudojant degalų iš AEI apskaitos vienetų, kurie leistų vieniems degalų tiekėjams, jau įgyvendinusiems savo įpareigojimus arba tokių įpareigojimų neturintiems, perviršį perduoti kitiems degalų tiekėjams, todėl ADĮ projektu sukuriama degalų iš AEI apskaitos vienetų sistema kuri leis degalų tiekėjams atlikti transakcijas tarpusavyje ir apjungti biometano ir skystųjų biodegalų rinkas.

ADĮ projekte nustatomi elektros energijos naudojimo tikslai – iki 2030 m. pirmą kartą registruojamų elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 50 proc. metinių pirkimų sandorių. Viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių didelės ir labai didelės galios įkrovimo priegios pirmiausia turi būti įrengiamos Lietuvos didžiuosiuose miestuose, taip pat šalia pagrindiniam transeuropiniam kelių tinklui priklausančių kelių ir šalia kitų transeuropiniam kelių tinklui priklausančių valstybinės reikšmės kelių, prioritetas taip pat taikomas didmiesčiams ir daugiabučių namų kiemų teritorijoms siekiant užtikrinti visiems perinamą priegų tinklą. ADĮ numato, kad savivaldybės turi parengti numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų planus, užtikrinti, kad viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų operatoriai būtų atrenkami tik viešo konkurso būdu, taip pat teikti informaciją apie savivaldybės teritorijoje esamas ir praeitais kalendoriniais metais įrengtas naujas elektromobilių įkrovimo priegas, o planuojant priegų įrengimą atsižvelgti į elektros tinklų galimybes. ADĮ įtvirtinama pareiga Energetikos ir Susisiekimo ministerijoms parengti elektromobilumo plėtros veiksmų planą.

#### **7. Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymas (AIEĮ);**

AIEĮ nustato biodegalams ir biodujoms taikytinus tvarumo ir išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) sumažėjimo kriterijus. Šiuos reikalavimus turi atitikti visi Lietuvos Respublikoje sunaudojami biodegalai ar biodujos. AIEĮ taip pat numato sąlygas ir reikalavimus siekiant prijungti naujus biodujų gamybos įrenginius prie dujų perdavimo/skirstymo sistemų.

#### **8. Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2017 m. birželio 28 d. įsakymas Nr. 1-170 „Dėl atsinaujinančių energijos išteklių dalies, palyginti su bendroju galutiniu energijos suvartojimu, apskaičiavimo metodikos patvirtinimo“ (toliau – Metodika);**

Metodika numato taisykles, kuriomis vadovaujantis turi būti apskaičiuojama AEI dalis bendrame galutiniame energijos suvartojime, tame tarpe ir transporto sektoriuje. Metodikoje taip pat numatytos atskiroms biodegalų ir biodujų rūšims taikomos energinės vertės, taip pat žaliavų, tinkamų naudoti pažangiųjų biodegalų gamybai, sąrašą.

### **ANTRASIS SKIRSNIS PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS PROJEKTŲ VYKDYTOJAI IR PROJEKTAMS TAIKOMI REIKALAVIMAI**

Poveiklių „Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba“ ir „Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių“ potencialūs projekto vykdytojai: mažos, vidutinės ir didelės įmonės (juridiniai asmenys). Didelės įmonės gali užtikrinti efektyviausią lėšų panaudojimą kadangi jų įrengiami projektai dažniausiai yra didesnio masto, tačiau Lietuvoje biometano dujų gamyba suinteresuoti ir žemės ūkio subjektai, kurie dažniausiai yra priskiriami mažoms ar vidutinėms įmonėms. Atliekų tvarkymo sektoriuje taip pat veikia nedidelės įmonės, kurios potencialiai galėtų išnaudoti biometano dujų gamybos technologijas mažinant iš atliekų tvarkymo metu išsiskiriančių metano dujų emisijas.

Poveiklių „Esamų pirmos kartos biodyzelino gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antrosios kartos biodyzeliną“ ir „Esamų pirmos kartos bioetanolio gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antros kartos bioetanolį“ potencialūs projektų vykdytojai: mažos, vidutinės ir didelės įmonės (juridiniai asmenys). Šiuo metu Lietuvoje veikia 3 biodegalų gamintojai, kurie potencialiai galėtų pasinaudoti suplanuotomis lėšomis perorientuojant jau turimus gamybos įrenginius. Jeigu biodegalų gamyba būtų suinteresuoti nauji subjektai, tikėtina, kad tai būtų didelės įmonės galinčios konkuruoti su jau esamais rinkos dalyviais.

Poveiklių „Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas individualiuose namuose/soduose“, „Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose“ ir „Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose ir t.t.)“ potencialūs projekto vykdytojai: fiziniai ir juridiniai (mažos, vidutinės ir didelės įmonės) asmenys, įskaitant savivaldybes, daugiabučių namų bendrijas ar administratorius. Kadangi šia veikla siekiama skatinti privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimą tikėtina, kad didžiausią galimų pareiškėjų ratą sudarytų fiziniai asmenys siekiantys priegas įsirengti namų ūkiuose ir juridiniai asmenys

siekiantys įrengti įkrovimo prieigas daugiabučių namų kiemuose. Sprendžiant egzistuojančią prieigų įrengimo daugiabučių namų kiemuose problematiką tarp suinteresuotųjų subjektų būtų savivaldybės ir daugiabučių namų bendrijos ar administratoriai. Prieigų įrengimas darbovietėse aktualus visoms įmonėms ir organizacijoms, nepriklausomai nuo jų dydžio.

### **TREČIASIS SKIRSNIS**

#### **PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS PROJEKTAMS TAIKOMŲ ANALIZĖS METODŲ NUSTATYMAS IR PROJEKTŲ ATRANKOS BŪDAI**

Šios pažangos priemonės aprašyme numatyti veiksmai bus įgyvendinami pagal parengtus Projektų finansavimo sąlygų aprašus. Projektų finansavimo sąlygų apraše tikslinga numatyti, kad biometano dujų gamybos ir skystųjų biodegalų gamybos projektų vykdytojai parengtų ir pateiktų atitinkamus verslo planus, kuriuose turės išnagrinėti geriausias plėtros kryptis. Biometano dujų gamybos atveju panašaus pobūdžio veikla buvo finansuojama 2020-2021 m. Klimato kaitos programos lėšomis naudojant konkursinę atranką, kuri leido atrinkti ekonomiškai ir klimato kaitos požiūriu geriausius projektus. Planuojama atitinkamą atrankos būdą taikyti ir biometano dujų gamybos ir skystųjų biodegalų gamybos projektų atvejais vadovaujantis projektų finansavimo sąlygų aprašuose numatytais prioritetiniais atrankos kriterijais. Privačios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros finansavimo modelis – jungtinio projekto modelis, teikiant prioritetą projektų finansavimo sąlygų apraše numatytas sąlygas atitinkantiems projektams ir taikant Europos socialinio fondo agentūros (toliau – ESFA) nustatytus fiksuotus įkainius bei projektų finansavimo sąlygų apraše numatytą finansavimo intensyvumą atskiroms jungtinio projekto projektų pareiškėjų grupėms. Jungtinio projekto modelis pasirinktas dėl vienuolių, nedidelės apimties ir homogeniškų projektų šios veiklos apimtyje, planuojama sulaukti nemažiau kaip 30 tūkst. paraiškų, todėl dideliu administravimo funkcijų kiekiui įgyvendinti tikslinga pasirinkti nepriklausomą instituciją jungtinio projekto vykdytojo funkcijoms atlikti, kuri būtų atsakinga už nustatytų rodiklių sekimą ir įgyvendinimą. Jungtinio projekto vykdytoju planuojama pasirinkti Lietuvos energetikos agentūrą dėl turimos kompetencijos ir atliekamų funkcijų.

### **KETVIRTASIS SKIRSNIS**

#### **PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO LAIKOTARPIS IR ĮGYVENDINIMO PLANAS**

Poveiklės 1.1-1.3 įgyvendinamos 2022 m. III ketv. – 2026 m. II ketv.  
Poveiklės 2.1-2.2 įgyvendinamos 2022 m. III ketv. – 2024 m. IV ketv.  
Poveiklės 3.2. ir 3.4 įgyvendinamos 2022 m. IV ketv. – 2024 m. IV ketv.

Pažymėtina, kad vadovaujantis 2021 m. liepos 7 d. LR finansų ministro įsakymu Nr. 1K-240 “Dėl 2021-2027 metų Europos Sąjungos fondų ir ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės lėšomis finansuojamų ar iš dalies finansuojamų projektų įgyvendinimo laikinosios tvarkos aprašo patvirtinimo” veiklos, kurių išlaidos apmokamos Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės lėšomis, turi būti užbaigtos ne vėliau kaip 2026 m. rugpjūčio 31 d., pasiekiant Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės plane „Naujos kartos Lietuva“ (toliau – Planas „Naujos kartos Lietuva“) nustatytas reformų ir investicijų galutines tarpines ir siektinas reikšmes.

### **PENKTASIS SKIRSNIS**

#### **PARTNERYSTĖ SU SOCIALINIAIS IR EKONOMINIAIS PARTNERIAIS**

Skystųjų biodegalų gamybos veikla buvo derinama su socialiniais ekonominiais partneriais rengiant finansavimo priemonę pagal Ateities ekonomikos DNR planą, kuris šiuo metu yra panaikintas. Rengimo metu buvo identifikuotos plėtros kryptys ir veiklos tikslingumas.

Siekiant identifikuoti perspektyviausias degalų iš AEI technologijas ir plėtros kryptis 2019 m. Energetikos ministerijos užsakymu buvo rengiama studija „Atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo galimybių Lietuvos transporto sektoriuje analizė ir galimų alternatyvaus transporto plėtros kryptų identifikavimas“, kuri identifikavo perspektyviausias plėtros kryptis tarp kurių – biometano dujų gamyba, skystųjų biodegalų naudojimas ir elektromobilių plėtrą. 2021 m. vasario 9 d. vyko viešoji konsultacija dėl EM parengtų reformų ir investicijų rinkinio, finansuojamo iš EGADP, kurios metu buvo pristatytos planuojamos kryptys ir galimos veiklos, konsultuotasi dėl jų tikslingumo ir finansavimo apimčių.

Poreikis skatinti biometano dujų plėtrą buvo diskutuotas su rinkos dalyviais rengiant Alternatyviųjų degalų įstatymą, kuriame numatytos nuostatos dėl dujų degalų plėtros Lietuvoje. Pažymėtina, kad biometano dujų gamybos ir tiekimo į dujų tinklus panaudojant dujų kilmės garantijas perspektyvos taip pat

analizuojamos ir Žemės ūkio ministerijos sukurtoje biometano dujų gamybos plėtros skatinimo darbo grupėje, kurioje dalyvauja ministerijų ir socialinių partnerių atstovai.

Skystųjų biodegalų gamybos skatinimo ir biometano dujų gamybos skatinimo veiklos taip pat yra įtrauktos į NEKS, kuris buvo rengiamas ir derinamas su socialiniais partneriais 2020 m. NEKS yra numatytos prognozuojamos veiklų apimtys, siūlomos plėtros kryptys bei efektyvumas ŠESD emisijose.

2021 m. pab. energijos skirstymo operatorius inicijavo studijos „Elektros skirstomojo tinklo ir reguliacinės aplinkos tinkamumo ir pasiruošimo energetikos transformacijai“ parengimą, kuri plačiai analizuoja efektyvią elektromobilių infrastruktūros, tame tarpe ir privačių elektromobilių įkrovimo prieigų, integraciją į elektros tinklą.

Rengiant šį pažangos priemonės aprašymą, taip pat ir iš jo kylančius projektų finansavimo sąlygų aprašus planuojama organizuoti viešąsias diskusijas su socialiniais ir ekonominiais partneriais siekiant pagal galimybes ir nenukrypstant nuo pagrindinių klimato kaitos politikos tikslų maksimaliai atitikti rinkos poreikius.

ŠEŠTASIS SKIRSNIS							
PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO STEBĖSENOS							
RODIKLIAI IR PRIEMONĖS POVEIKIO MATAVIMAS							
Rodiklio kodas <sup>1</sup>	Rodiklio tipas (rezultato / produkto)	Rodiklio pavadinimas <sup>25</sup>	Matavimo vienetas	Pradinė rodiklio reikšmė (metai)	Siekimos rodiklio reikšmės		Finansavimo šaltinis
					Tarpinė reikšmė 2025 m.	Galutinė reikšmė	
03-001-06-03-03-01	Produkto	Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietėse	Vnt.	Nėra duomenų <sup>26</sup>	26 600 (2025 m. I ketv.)	53 200 (2026 m. I ketv.)	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės lėšos (EGADP), privačios lėšos, valstybės biudžeto lėšos (VB)
03-001-06-03-03-02	Produkto	Patvirtintas elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tinklo integracijos veiksmų planas	Vnt.	0 (2021 m.)	n/a	1 (2022 m. II ketv.)	-
03-001-06-03-03-03	Produkto	Instaliuotas suminis biometano dujų gamybos įrenginių pajėgumas	MW	0 (2020 m.)	n/a	27,1 (2025 m. IV ketv.)	EGADP, privačios lėšos
03-001-06-03-03-04	Produkto	Papildomas metinis skystųjų antros kartos biodegalų gamybos kiekis	ktne	0 (2020 m.)	n/a	12,4 (2025 m. IV ketv.)	EGADP, privačios lėšos
03-001-06-03-03-05	Produkto	Pradėjusi veikti transporto sektoriuje naudojamų degalų iš AEI apskaitos vienetų IT sistema.	Vnt.	0 (2020 m.)	n/a	1 (2022 m. I ketv.)	-
03-001-06-03-03-06	Rezultato	AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	%	4,04 (2019 m.)	n/a	8,04 (2030 m.)	EGADP

\* Rodiklio reikšmė susijusi tik su nagrinėjamomis veiklomis, bet kokios kitos intervencijos rinkoje šią reikšmę gali didinti.

<sup>25</sup> Rašomi tik tie Europos Sąjungos fondų ir kitų tarptautinių programų rodikliai, dėl kurių prisiimti išpareigojimai atitinkamą fondą ar programą reglamentuojančiame teisės akte. Rezultato rodikliai nurodomi tokie patys, kokie nurodyti plėtros programoje.

<sup>26</sup> Statistikos tikslais nėra kaupiama duomenų apie įrengtas privačias elektromobilių stoteles.

<b>SEPTINTASIS SKIRSNIS PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS VEIKLŲ FINANSAVIMO FORMOS IR FINANSAVIMO ŠALTINIAI</b>						
<b>Finansavimo apimtis ir šaltiniai<sup>27</sup></b>	<b>Lėšų poreikis (tūkst. eurų)</b>					
	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Iš viso</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>1.1. Valstybės biudžeto lėšos</b>						
1.1.1.1.2 Valstybės biudžeto lėšų, skirtų apmokėti bendrai finansuojamų iš ES fondų lėšų projektų, netinkamų finansuoti iš ES fondų lėšų pirkimo ir (arba) importo PVM, poreikis	153	153	153	153	153	765
<b>1.2. Europos Sąjungos ir kitos tarptautinės finansinės paramos bendrojo finansavimo lėšos</b>						
<b>1.3. Europos Sąjungos ir kitos tarptautinės finansinės paramos lėšos</b>						
1.3.3.1.57 Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės lėšos	1 354	19 564	25 560	12 804	17 628	76 910
<b>1.6. Tikslinės paskirties valstybės biudžeto lėšos</b>						
1.6.1. lėšų pavadinimas ir finansavimo šaltinio kodas						
<b>2. Kitos lėšos</b>						
2.1. Savivaldybių biudžetų lėšos						

<sup>27</sup> 1.1–1.4 papunkčiuose nurodomi finansavimo šaltiniai ir jų pavadinimai, atitinkantys galiojančią finansavimo šaltinių klasifikaciją, patvirtintą Lietuvos Respublikos finansų ministro 2011 m. rugpjūčio 8 d. įsakymu Nr. 1K-265 „Dėl Asignavimų valdytojų programų, finansuojamų iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto, finansavimo šaltinių klasifikacijos patvirtinimo“.

2.2. Privačios lėšos	2 031	25 933	20 912	15 650	12 529	77 055
2.3. Kitos viešosios lėšos <sup>28</sup>						
<b>IŠ VISO:</b>	<b>3 538</b>	<b>45 650</b>	<b>46 625</b>	<b>28 607</b>	<b>30 310</b>	<b>154 730</b>

---

<sup>28</sup> Kiti piniginiai ištekliai, kuriais disponuoja valstybė ir (arba) savivaldybės, ir kitų juridinių asmenų, kurie yra perkančiosios organizacijos, nurodytos Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatyme, išskyrus perkančiąsias įmones, veikiančias vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srityje, lėšos.



**V SKYRIUS**  
**PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS VEIKLŲ SUVESTINĖ**

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Prisidedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojanti institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
1. Privačių elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimas	I	Lietuvos energetikos agentūra	Pj	-	Taip/Ne (priklausomai nuo jungtinio projekto projektų pareiškėjų tipo)	Taip/Ne (priklausomai nuo pareiškėjų tipo)	D	EGADP – 46 000 Privačios lėšos - 44 972 VB - 765	EGADP, privačios lėšos ir VB lėšos	P-Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo priėgų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietės, vnt.	53 200	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju	8,04			

<sup>29</sup> Veiklų (poveiklių, projektų) tipai: R – reguliacinė, I – investicinė, K – komunikacinė, A – analitinė, M – mišri.

<sup>30</sup> Nepildoma, kai vykdoma reguliacinė veikla (projektas) arba kai vykdoma analitinė veikla (projektas), kuriai vykdyti naudojamos tęstinės veiklos lėšos.

<sup>31</sup> Projektų atrankos būdai: P – planavimas, K – konkursas.

<sup>32</sup> Valstybei svarbaus projekto požymis suteikiamas pagal Strateginio valdymo metodikoje nustatytus kriterijus.

<sup>33</sup> Pažymima, ar aktyviais veiksmais bus prisidedama prie horizontaliųjų principų įgyvendinimo ir (ar) (bus) nurodomi konkretūs reikalavimai projektų finansavimo sąlygų apraše.

<sup>34</sup> Nurodoma, ar pagal veiklas numatoma teikti valstybės pagalbą (vadovaujantis išimtimis pagal su Europos Komisija suderintą, derinamą ar planuojamą derinti schemą, taikant *de minimis* pagalbą).

<sup>35</sup> Finansavimo formos: DS – dotacija taikant sąlygas, D – dotacija, FP – finansinė priemonė, A – apdovanojimai.

<sup>36</sup> Konkretaus finansavimo šaltinio (IV skyriaus septyntasis skirsnis) dalis, tenkanti veiklai.

<sup>37</sup> Priemonės veiklas ar projektus administruojanti institucija.

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
										galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai				
1.1. Privačių elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimas individualiuose namuose/soduose	I	Lietuvos energetikos agentūra	Pj	-	Taip/Ne (priklausomai nuo jungtinio projekto projektų pareiškėjų tipo)	Taip/Ne (priklausomai nuo pareiškėjų tipo)	D	EGADP – 14 500 Privačios lėšos - 17 463	EGADP ir privačios lėšos	P-Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo priėgų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietės, vnt.	22 000	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos	8,04			

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
										suvartojimu, procentai				
1.2. Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose	I	Lietuvos energetikos agentūra	Pj	-	Taip/Ne (priklausomai nuo jungtinio projekto projektų pareiškėjų tipo)	Taip/Ne (priklausomai nuo pareiškėjų tipo)	D	EGADP – 16 000 Privačios lėšos - 7 263	EGADP ir privačios lėšos	P-Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietės, vnt.	12 300	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
1.3. Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose ir t.t.).	I	Lietuvos energetikos agentūra	Pj	-	Taip/Ne (priklausomai nuo jungtinio projekto projektų pareiškėjų tipo)	Taip/Ne (priklausomai nuo pareiškėjų tipo)	D	EGADP – 15 500 Privačios lėšos - 20 246 VB - 765	EGADP, privačios lėšos ir VB lėšos	P-Įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų skaičius namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietės, vnt.	18 900	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			
2. Biometano dujų gamybos pajėgumų didinimas	I	MĮ, MVI, DĮ	K	-	Taip	Taip	D	EGADP – 22 210 Privačios lėšos - 20 580	EGADP ir privačios lėšos	P-Instaliuotas suminis biometano dujų gamybos	27,1	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
										įrenginių pajėgumas, MW				
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			
2.1. Naujų biometano dujų gamybos įrenginių statyba.	I	MĮ, MVĮ, DĮ	K	-	Taip	Taip	D	EGADP – 11 824 Privačios lėšos - 15 736	EGADP ir privačios lėšos	P- Instaliuotas suminis biometano dujų gamybos įrenginių pajėgumas, MW	20,8	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto	8,04			

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
										energijos suvartojimu, procentai				
2.2. Biometano dujų gamybos įrenginių plėtra, įrengiant biodujų valymo įrenginius prie jau esamų biodujų gamybos įrenginių.	I	MĮ, MVI, DĮ	K	-	Taip	Taip	D	EGADP – 10 386 Privačios lėšos - 4 844	EGADP ir privačios lėšos	Instaliuotas suminis biometano dujų gamybos įrenginių pajėgumas, MW	6,3	2022 m. III ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			
3. Skystųjų biodegalų gamybos skatinimas	I	MĮ, MVI, DĮ	K	-	Taip	Taip	D	EGADP - 8 700 Privačios lėšos – 11 503	EGADP ir privačios lėšos	Papildomas metinis skystųjų antros kartos biodegalų gamybos kiekis, ktne	12.4	2022 m. IV ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	

Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			
3.1. Esamų pirmos kartos biodyzelino gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antros kartos biodyzeliną	I	MĮ, MVI, DĮ	K	-	Taip	Taip	D	EGADP - 2 922 Privačios lėšos - 4 486	EGADP ir privačios lėšos	Papildomas metinis skystųjų antros kartos biodegalų gamybos kiekis, ktne	6,2	2022 m. IV ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			



Veikla	Veiklos (poveiklės, projekto) tipas <sup>29</sup>	Galimi pareiškėjai <sup>30</sup>	Projektų atrankos būdas <sup>31</sup>	Valstybei svarbus ar (ir) Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelio projektas <sup>32</sup> (įrašomas požymis: VS, MPP)	Pridedama prie HP <sup>33</sup> (Taip / Ne)	Valstybės pagalba <sup>34</sup> (Taip / Ne)	Finansavimo forma <sup>35</sup>	Finansavimo suma <sup>36</sup> (tūkst. eurų)	Finansavimo šaltinis (-iai)	Rodiklis	Siektina galutinė rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo pradžia (metai, ketv.)	Administruojančioji institucija <sup>37</sup>	Dalyvaujanti ministerija
3.2. Esamų pirmos kartos bioetanolio gamybos pajėgumų modernizavimas pritaikant juos gaminti antros kartos bioetanolį	I	MĮ, MVI, DĮ	K	-	Taip	Taip	D	EGADP - 5 778 Privačios lėšos - 7 017	EGADP ir privačios lėšos	Papildomas metinis skystųjų antros kartos biodegalų gamybos kiekis, ktne	6,2	2022 m. IV ketv.	Centrinė projektų valdymo agentūra	
										R- AEI dalis, palyginti su bendruoju galutiniu kelių ir geležinkelių transporto energijos suvartojimu, procentai	8,04			
IŠ VISO:				-				154 730						

### **Paaiškinimai:**

1. 2 skiltyje nurodomi veiklų (poveiklių, projektų) tipai: R – reguliacinė (-is), I – investicinė (-is), K – komunikacinė (-is), A – analitinė (-is), M – mišri (-us).

2. 3, 4, 8–10 ir 14 skiltys nepildomos, kai vykdoma (-as) reguliacinė (-is) veikla (projektas) arba kai vykdoma (-as) analitinė (-is) veikla (projektas), kuriai (-iam) vykdyti naudojamos tęstinės veiklos lėšos.

3. 4 skiltyje nurodomi projektų atrankos būdai: P – planavimas, K – konkursas, Pj – planavimas, kai ketinama įgyvendinti jungtinį projektą.

4. 5 skiltyje valstybei svarbaus projekto požymis suteikiamas pagal Strateginio valdymo metodikoje nustatytus kriterijus.

5. 6 skiltyje pažymima, ar tiesiogiai bus prisidedama prie horizontaliųjų principų įgyvendinimo ir (ar) (bus) nurodomi konkretūs reikalavimai projektų finansavimo sąlygų apraše.

6. 7 skiltyje nurodoma, ar pagal veiklas numatoma teikti valstybės pagalbą (vadovaujantis išimtimis, pagal su Europos Komisija suderintą, derinamą ar planuojamą derinti schemą, taikant *de minimis* pagalbą).

7. 8 skiltyje nurodoma finansavimo forma: DS – dotacija taikant sąlygas, D – dotacija, FP – finansinė priemonė, A – apdovanojimai.

8. 9 skiltyje nurodoma konkretaus finansavimo šaltinio (IV skyriaus septintasis skirsnis) dalis, tenkanti veiklai.

9. 10 skiltyje finansavimo šaltiniai nurodomi įrašant trumpinius: 2021–2027 IP – 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programa, EGADP – Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės planas „Naujos kartos Lietuva“, VB – valstybės biudžetas.

10. 11 skiltyje rezultato rodiklis žymimas R, produkto – P. Rezultato ir produkto (jei taikoma) rodikliai perkeliama iš IV skyriaus šeštajame skirsnyje pateiktos informacijos. Jei procentinė rezultato rodiklio siektina reikšmė negali būti skaidoma, o jos siekiama keliomis veiklomis (poveiklėmis, jeigu jos numatomos), ta pati siektina reikšmė gali būti nurodyta prie skirtingų veiklų (poveiklių, jeigu jos numatomos). Jei kita skaitine išraiška išreikštas rezultato ar produkto rodiklis, kelių veiklų (poveiklių, jeigu jos numatomos) siektinos reikšmės gali būti skirtingos, tačiau bendrai turi sutapti su siektinomis priemonės rodiklio reikšmėmis.

11. 13 skiltyje nurodoma planuojama veiklos (poveiklės) kvietimo data, reguliacinės veiklos vykdymo pradžios data, projekto veiklų vykdymo pradžios data (jeigu ji žinoma).

12. 14 skiltyje nurodoma priemonės veiklas ar projektus administruojanti institucija.

13. Jeigu priemonės veiklą numatoma finansuoti iš skirtingų finansavimo šaltinių, 1.1 papunktyje tokia veikla išskaidoma į poveikles, jai priskiriant ne daugiau nei vieną finansavimo šaltinį (bendrojo finansavimo lėšos ir valstybės biudžeto lėšos, kuriomis apmokamas pridėtinės vertės mokestis (jeigu tokios lėšos numatytos), į atskirą poveiklę neišskiriamos, tačiau nurodoma jų dalis (tūkst. eurų).

14. 1.1.1 papunktyje nurodomi numatomi įgyvendinti projektai, dėl kurių finansavimo sprendimas bus priimtas tik atlikus projektų vertinimą. Jeigu projektai bus atrinkami konkurso būdu, projektai nenurodomi.

**Pastaba.** Pasviruoju šriftu ir pilka spalva pažymėtas tekstas pildant formą ištrinamas.

---