



Lietuvos  
pramonininkų  
konfederacija

Vilniaus g. 31,  
Vilnius, Lietuva  
+370 5 2431067  
sekretoriatas@lpk.lt  
www.lpk.lt

ORIGINALAS SIUNČIAMAS NEBUS

Lietuvos Respublikos Seimo Ekonomikos komitetui

2024-06-05 Nr. S. 136

## DĖL BIOMETANO VARTOJIMO LIETUVOJE

Gerbiamas Komiteto pirmininke,  
Gerbiami Komiteto nariai,

2024 m. balandžio 24 d. Seimo Ekonomikos komiteto (toliau – Komitetas) nuotoliniame posėdyje įvyko diskusija „Biometano dujų gamyba: dabartinės gamybos, panaudojimo galimybės ir ateities perspektyvos“, kurioje dalyvavo Lietuvos pramonininkų konfederacijos ir kai kurių jos narių atstovai.

Kaip buvo diskutuota Komiteto posėdyje, problema yra ta, kad, augant vietinei biometano gamybai, į kurios subsidijavimą Lietuvos valstybė iki šiol jau yra skyrusi daugiau nei 65 mln. Eur valstybės pagalbos lėšų, Lietuvoje gaminamas biometanas yra eksportuojamas į kitas Europos Sąjungos (toliau – ES) šalis, o ne suvartojamas Lietuvoje. Biometano paklausos Lietuvoje nebuvimas investicijų į biometano gamybą ekonominį atsiperkamumą daro visiškai priklausomą nuo biometano paklausos kitose valstybėse, kas investicijas daro rizikingesnėmis, nes produkto realizavimas visiškai priklauso nuo kitų ES šalių reguliacinės aplinkos ir galimybės sukonguruoti su kitų ES šalių biometano gamintojais. Tai savo ruožtu atsiliepia ir biometano gamybai Lietuvoje, ji vystosi lėčiau, nei galėtų. Tokiu būdu, kadangi atsinaujinančių išteklių vartojimo statistika ES yra skaičiuojama ne pagal atsinaujinančių išteklių gamybą, o pagal atsinaujinančių išteklių vartojimą, Lietuva jau eilę metų susiduria su problemomis, vykdydama savo atsinaujinančių išteklių dalies transporto sektoriuje įsipareigojimus<sup>1</sup>, o valstybės pagalbos lėšos yra eksportuojamos kartu su eksportuojamu biometanu, gerinant kitų ES valstybių statistiką.

<sup>1</sup> Pavyzdžiui, pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (angl. trumpinys *RED I*) 2020 m. tikslas buvo 10 %, tačiau Lietuva pasiekė tik 5,5 %, o pagal atnaujintą direktyvą 2018/2001 (*RED II*), 2022 m. tikslas buvo 14 %, bet Lietuva pasiekė tik 6,7%.



Įmonės kodas: 110058241  
PVM mokėtojo kodas: LT100002156611  
A/s Nr.: LT05 7044 0600 0150 5642

## **Biometano privalumai**

Biometanas yra viena iš alternatyviųjų degalų rūšių, tai alternatyvūs degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių, kurie gali būti panaudoti sunkiajame ir viešajame transporte.

Pagrindiniai biometanu varomų sunkvežimių ir autobusų privalumai:

1. **Aplinkosauginiu atžvilgiu alternatyva iškastiniam kurui.** Gaminant ir naudojant biometaną išmetama 23,4 g CO<sub>2</sub>-ekv/kWh – 10 kartų mažiau nei iškastinės gamtinės dujos, kurios išgaunamos iš žemės gelmių. Biometanas, naudojamas kaip degalai, kurie leidžia sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) emisiją iki 90 %, palyginti su iškastinėmis gamtinėmis dujomis, benzinu ar dyzelinu, netgi skaičiuojant visą biometano gamybos ir logistikos ciklo metu naudojamą energiją.
2. **Mažesnė dalelių tarša.** Iki minimumo sumažintas azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) ir kietųjų dalelių išmetimas, lyginant su tradiciniais dyzeliu varomais sunkvežimiais bei autobusais. Lyginant analogiškus dyzelinius ir dujomis (t. y. biometanu) varomus sunkvežimius, vidutiniškai su biometanu varoma technika sutaupome NO<sub>x</sub> sumažinama apie 54 %, o kietųjų dalelių sumažinama apie 37 %.<sup>2</sup>
3. **Mažesnė garso tarša.** Mažesnis transporto priemonės triukšmingumas, lyginant su dyzelinu varomomis transporto priemonėmis, kas yra svarbu miesto transportui arba nakties metu miegamosiose zonose dirbančiam transportui.
4. **Priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.** Tokių transporto priemonių pasirinkimas prisidėtų prie Lietuvos ir ES energetinės nepriklausomybės tikslo siekimo.
5. **Patvarumas.** Nuvažiuojamas atstumas naudojant biometaną (CBG) – iki 800 km.
6. **Efektivumas.** Greitas dujų bakų užpildymas (trunka apie 10-12 min).
7. **Našumas.** Nors bakai yra sunkesni, nenukenčia pervežamo krovinio svoris, kadangi direktyvos leidžia dujiniam transportui pridėti 1 toną prie bendrosios masės ir tokiu būdu kompensuojami sunkesni degalų bakai.
8. **Išliekamoji vertė.** Technologija veikia jau daug metų, ji turi didelę perspektyvą vietiniam transportui, todėl prognozuotina, kad išliekamoji dujinio transporto vertė taip pat bus aukšta.

---

<sup>2</sup> Pastaba: Pažymėtina, jog šioje vietoje kalbama apie vidurkį. Siekiant didesnio tikslumo, reikia gilintis, kokius konkrečiai variklius lyginame, kokio tipo testą darome ir pan. Tačiau vidurkio skaičius galimas naudoti bendrai informacijai; šiuos skaičius galime naudoti ir lyginant analogiškus dyzelinius ir biometanu varomus autobusus.

Kaip buvo sutarta minėtos diskusijos metu Komiteto posėdyje, **šiuo raštu asociacijos teikia Komiteto vertinimui bendrą poziciją dėl biometano vartojimo Lietuvoje skatinimo**: toliau yra išdėstomos pagrindinės priežastys, kodėl biometanu varomos transporto priemonės Lietuvoje kol kas nėra populiarios, o Lietuvoje gaminamas biometanas yra eksportuojamas į užsienį, taip pat konkretūs pasiūlymai, kurie įgyvendinimas prisidėtų prie **biometano vartojimo Lietuvoje skatinimo**.

## **AUKŠTA BIOMETANO KAINA, LYGINANT SU NAFTOS DEGALAIŠ**

Iki šiol yra likęs, neišspręstas (atsakingų institucijų neatsakytas/nepatikslintas) skirtingiems rinkos dalyviams kylantis klausimas, vertinant dabartinę galiojančią Akcizų įstatymo redakciją, kaip po š. m. Seimo neeilinės sesijos metu priimtų Akcizų įstatymų pakeitimų bus (ar nebus) apmokestinamas biometanas. Biometanas yra dujinis angliavandenilis. Biometanas – tai išvalytos biodujos, kurios jei po išvalymo atitinka gamtinėms dujoms keliamus kokybės bei sudėties reikalavimus, savo chemine sudėtimi yra prilyginamos gamtinėms dujoms, būtent todėl biometanas gali būti paduodamas į gamtinių dujų tinklą. Taigi, ar šiuo pagrindu iš dabartinių Akcizo įstatymo formuluočių galima interpretuoti, jog **visiems** biometano **vartojimo atvejams** yra taip pat pritaikoma išimtis, aiškiai skirta gamtinėms dujoms („išskyrus gamtines dujas“)? Matant, jog skirtingi rinkos dalyviai nevienodai interpretuoja tą patį tekstą (dabartinę Akcizo įstatymo redakciją), manytina, jog **teisėkūra galėtų būti tikslesnė**: jeigu Akcizų įstatyme tekste yra tikslus gamtinių dujų išskyrimas (t. y. paminėjimas „išskyrus gamtines dujas“), tuomet vertėtų apsvarstyti ir analogiškai tikslų biometano išskyrimą, kadangi dabar nėra iki galo ir visiems vienodai aišku, ar *pagal nutylėjimą* (dėl cheminės sudėties) biometaną reikėtų traktuoti kaip gamtines dujas ir todėl suprasti, jog visiems biometano vartojimo atvejams (kaip variklių degalams stacionariose įrangoje ar šildymui, pavyzdžiui, pramonėje) taikoma gamtinių dujų išimtis (t. y. nulinis apmokestinimas). Poreikis tikslinti įstatymo tekstą papildomai gali būti argumentuojamas ir tuo, jog anksčiau įvestas nulinis gamtinių dujų apmokestinimas turi savo atskiras priežastis, kitokias nei nulinis biometano apmokestinimas, už kurias pasisako tiek verslo atstovai, tiek institucijos<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Biometanas yra dujinis angliavandenilis, tačiau neutrali CO<sub>2</sub> emisijos požiūriu energinio kuro rūšis, prisidedanti prie klimato kaitos valdymo tikslų. Biometano dujų gamyba ir panaudojimas pramonėje, transporte Lietuvoje yra skatinama valstybės paramos priemonėmis. Europos Komisijos paskelbtame REPowerEU plane biometanui numatytas svarbus vaidmuo siekiant sumažinti ES priklausomybę nuo iškastinio kuro. Šiame plane siekiama, kad ES 2030 m. būtų pagaminama 35 mlrd. m<sup>3</sup> biometano per metus. Lietuvoje sparčiai auga susidomėjimas investuoti į biometano gamybą. Stambios pramonės įmonės ir nauji rinkos dalyviai aktyviai nagrinėja galimybes įrengti biometano jėgaines, prijungti jas prie dujų perdavimo sistemos ir pagamintą biometaną tiekti vietos bei užsienio rinkai, dalyvaujant žaliųjų dujų kilmės garantijų prekyboje. Biometano integracija į bendrą energetikos sistemą dabar yra svarbiausias Europos valstybių energetikos tikslas. Lietuvos biometano sektoriaus vystymosi potencialą sustiprina 2021 m. patvirtintas ADJ. Jame numatyta, kad 2030 m. transporto sektoriuje bus naudojama 15 proc. atsinaujinančios energijos išteklių: didinama transporto elektrifikacija, skatinamas iš biomasės gaminamų dujinių degalų ir vandenilio dujų naudojimas,

Todėl, kaip jau ne kartą siūlė LPK, siūlytina:

**1. Akcizų įstatyme aiškiai, tiksliai nurodyti, kad biometanas nėra apmokestinamas akcizo mokesčiu.**

Valstybės kontrolė savo 2024 m. gegužės 9 d. paskelbto veiklos audito „Energetinės nepriklausomybės tikslų įgyvendinimas transporto sektoriuje“ pagrindiniuose rezultatuose pažymi, jog AIE panaudojimas transporte turėtų būti **spartinamas**: „siekiant didinti šalies energetinę nepriklausomybę ir energija apsirūpinti iš vietinių išteklių, būtina skatinti tvarių skystųjų pažangiųjų biodegalų gamybą ir vartojimą šalies viduje“<sup>4</sup>. Ataskaitoje užfiksuota, jog tokių biodegalų gamybos pajėgumų Lietuvoje atskaitos rengimo metu nėra, dėl to „2023 m. numatyti reikalavimai dėl 0,4 proc. pažangiųjų biodegalų įmaišymo į parduodamus degalus buvo įgyvendinti šiuos biodegalus importuojant iš kitų šalių, todėl neužtikrinamas vietos žaliavų panaudojimas gaminant skystuosius pažangiuosius biodegalus Lietuvoje“<sup>5</sup>. Kaip dėl kiekių buvo diskutuota ir balandžio 24 d. Seimo Ekonomikos komiteto posėdžio metu, kol kas Lietuvoje iš esmės veikia dvi biometano jėgainės – UAB „Tube Green“, kuri per metus gamina apie 100 tūkst. MWh biometano, ir AB „AUGA group“ nedidelė biometano jėgainė, kuri vis dar veikia nelabai stabiliai ir per šiuos metus galimai galėtų pagaminti apie 10 tūkst. MWh biometano, kuris į duojotiekio tinklą būtų įleistas per UAB „Tube Green“ valdomą įleidimo tašką. Taip pat paminėta, jog šią dieną jau yra vystomi keli nauji biometano projektai paukštininkystės sektoriuje. Alternatyviųjų degalų įstatyme (toliau – ADĮ) degalų tiekėjams nustatyti privalomi pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš AIE tiekimo įpareigojimai. Kiekvienas tiekėjas turi užtikrinti, kad 2030 m. jo degalų balanse būtų ne mažiau kaip 3,5 proc. pažangiųjų biodegalų arba nebiologinės kilmės degalų iš AIE. Pagal 2023 m. lapkričio mėnesį įsigaliojusios atnaujintos Europos Sąjungos Atsinaujinančių išteklių energetikos direktyvos, kuri dar nėra perkelta į Lietuvos nacionalinę teisę, reikalavimus, pažangiųjų biodegalų arba nebiologinės kilmės degalų iš AEI dalis 2030 m. turės būti didinama iki 5,5 proc., užtikrinant, kad nebiologinės kilmės degalai iš AEI galutiniame transporto sektoriaus energijos suvartojimo balanse sudarys ne mažiau kaip 1 proc. Taigi, atliepiant minėtą Valstybės kontrolės rekomendaciją **spartinti** AEI panaudojimą transporte, atitinkamai siūlome:

---

didinami biodegalų įmaišymo reikalavimai. Tai paskatins investuotojus statyti biometano jėgaines, jungti jas prie dujų perdavimo tinklo ir gaminti žaliąją energiją.

<sup>4</sup> <https://www.valstybeskontrole.lt/LT/Post/17836/siltnamio-efekta-sukeliantiu-duju-ismetimai-transporto-sektoriuje-mazeja-per-letai>, 1. 1. Poskyris, 10 psl.

<sup>5</sup> Ten pat.

**2. Kiek galima greičiau perkelti atnaujintą, 2023 m. lapkritį įsigaliojusią ES direktyvos dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (ES) 2023/2413 (REDI III), kadangi jos perkėlimas reikalingas aiškiai reguliacinei aplinkai sukurti ir tinkamamų paskatų krepšeliui sukurti.**

Tokiu būdu degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – DAEI) apskaitos vienetų paklausa rinkoje bus padidinta, kas ateityje yra neatsiejamai reikalinga, lygiagrečiai svarstant DAEI apskaitos vienetų pasiūlos rinkoje didinimą (t. y. kalbant apie vietinės biometano gamybos didinimą). DAEI vienetų paklausa rinkoje kol kas yra maža, o DAEI vienetų kaina – žema, kas neleidžia biometano pardavėjams užsidirbti iš DAEI vienetų pardavimo ir tokiu būdu atpiginti biometaną (kuris yra brangesnis už gamtines dujas), kad jį būtų galima konkurencingiau pasiūlyti rinkai vartoti. Čia svarbu suprasti abipusį ryšį/įtaką, todėl visame šiame rašte mes iš esmės kalbame apie įvairiapusį paskatų krepšelį.

**NEEFEKTYVUS BIOMETANO VAROMŲ PRIEMONIŲ ĮSIGIJIMO IR INVESTICIJŲ | BIOMETANO UŽPILDYMO INFRASTRUKTŪRĄ SKATINIMAS**

**Valstybės pagalba**

Susisiekimo ministerija šiuo metu yra paskelbusi kvietimą teikti biometano pildymo viešųjų punktų įrengimo projektų įgyvendinimo planus, tam numatyta 6,9 mln. Eur. Tikimasi, kad pasinaudojus investicijomis bus įrengta ne mažiau kaip 30 paslaugas teikiančių (biodujų) punktų su stotelėmis.

Susisiekimo ministerija taip pat yra paskelbusi dar tris kvietimus, skirtus finansuoti biometanu varomų M3 klasės aukštagrindžių autobusų ir sunkiasvorių transporto priemonių – tiek N2, tiek N3 klasės – įsigijimą. Į 10,4 mln. Eur siekiantį finansavimą pretenduoti gali verslo įmonės, užsiimančios keleivių ir krovinių vežimu bei atitinkančios reikalavimus dėl *de minimis* pagalbos teikimo.

Tačiau visi šie kvietimai kol kas nepasižymi dideliu populiarumu dėl šios pagrindinės priežasties – paramos gavimo ribojimai, susiję su *de minimis* pagalbos forma, t. y. didžiosios transporto kompanijos šia priemone naudotis gali tik ribotai, pakeisdamis ne daugiau nei šešias transporto priemones arba dar mažesnę skaičių transporto priemonių, jei kartu įrengiama užpildymo biometanu infrastruktūra, pasinaudojant valstybės pagalba. *De minimis* ribojimai taip pat neleidžia pasinaudoti valstybės pagalba toms įmonėms, kurios jau iki šiol per pastaruosius tris metus pasinaudojo valstybės pagalba pagal *de minimis* schemą. Tai labai apriboja įmonių, turinčių galimybę gauti paramą, ratą.

Atsižvelgiant į tai, siūlome:

**3. Ateityje Susisiekimo ministerijai formuojant valstybės pagalbos priemones įmonėms, siekiančioms įsigyti biometanu varomas transporto priemones ir investuojančioms į užpildymo biometanu infrastruktūrą, paieškoti ir rasti sprendimų, kaip būtų įmanoma teikti valstybės pagalbą, netaikant *de minimis* taisyklės.**

### **Viešieji pirkimai**

Pažymėtina, kad pagal ADĮ „netarši transporto priemonė“ – M1, M2 arba N1 kategorijos transporto priemonė, kurios išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis neviršija 50 g/km, o realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis neviršija 80 % ribinės vertės, nustatytos 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, arba M3, N2, N3 kategorijos transporto priemonė, naudojanti alternatyviuosius degalus, išskyrus skystųjų biodegalų ir degalų mišinius.

Pastebėta tendencija, kad dažnai savivaldybės, vykdydamos viešuosius žaliuosius pirkimus ir įsigydamos netaršias transporto priemones arba įsigydamos pervežimo paslaugas netaršiomis transporto priemonėmis, pirkimo sąlygose iš alternatyviųjų degalų, iš netaršių transporto priemonių išskiria tik transporto priemones, varomas elektra ir vandeniliu, ir nėra įtraukiamos biometanu (kuris, kaip jau minėta, taip pat yra alternatyvieji degalai) varomas netaršias transporto priemones arba pervežimo paslaugas biometanu varomomis netaršiomis transporto priemonėmis. Manytina, kad dalį tokių atvejų, kai savivaldybės pirkimo sąlygose išskiria būtent šitas kuro rūšis, galima paaiškinti tuo, jog dalis savivaldybėms aktualių valstybės finansinės paramos priemonių (bent jau tos, kurios yra skirtos savivaldybių autobusų parkams) yra nukreiptos į transporto priemonių, varomų elektra ar vandeniliu, skatinimą<sup>6</sup> – atitinkamai, siekdamos pasinaudoti šia parama, jos išskiria pirkimo sąlygas, vykdydamos viešuosius žaliuosius pirkimus. Beveik visos paramos priemonės miesto ir priemiestiniam transportui yra skirtos tik elektrai ir vandeniliui, todėl vežėjai neturi alternatyvos, o į tai orientuojasi ir savivaldybės, nes su parama įsigytų autobusų keleivių vežimo paslauga būtų mažesnė, atitinkamai reikalingi mažesni savivaldybių biudžeto pinigai. Taigi, viena vertus, tokia europinių paramos lėšų politika neskatina savivaldybes įsigyti biometanu varomas transporto priemones. Tačiau kita dalis atvejų yra, kai savivaldybės vykdo viešuosius žaliuosius pirkimus, neketindamos pasinaudoti jokia parama, o siekia įgyvendinti projektus savo lėšomis – tokius atvejus reguliuoja nacionaliniai teisės aktai (ADĮ ir aplinkos ministro tvarka). Tokiais atvejais, pirkimo sąlygose išskiriant tik elektra ir vandeniliu

<sup>6</sup> <https://www.esinvesticijos.lt/kvietimai/miesto-ir-priemiestinio-viesojo-transporto-priemoniu-parko-atnaujinimas-skatinant-naudoti-visai-netarsias-transporto-priemones>  
<https://www.esinvesticijos.lt/kvietimai/miesto-ir-priemiestinio-viesojo-transporto-priemoniu-parko-atnaujinimas-skatinant-naudoti-visai-netarsias-transporto-priemones-privatus-sektorius>

varomas transporto priemonės, tai dažnai reiškia didesnes biudžeto sąnaudas, nes elektra ir vandeniliu varomas transporto priemonės yra iki trijų kartų brangesnės nei biometanu varomos transporto priemonės.

Todėl siūlytina elektra ir vandeniliu varomas priemonės prioretizuoti tik ten, kur yra būtina įsigyti visai netaišias sunkiasias transporto priemonės (kaip šios apibrėžtos ADI), ir siūlytina:

**4. Apsvarstyti galimybę atlikti tokius ADI pakeitimus:**

**4.1. „15 straipsnis. Viešiesiems pirkimams keliami reikalavimai**

<...>

**4. Šio straipsnio 1 dalyje nustatytais atvejais laikotarpiu nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto per kalendorinius metus atliekamiems viešiesiems pirkimams keliami reikalavimai, palyginti su bendru perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto atliekamuose viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu kelių transporto priemonių skaičiumi, išreiškiami procentinėmis dalimis:**

<...>

**2) netaišių N2 ir N3 kategorijų kelių transporto priemonių skaičius, palyginti su bendru perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto atliekamuose viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu ar paslaugoms teikti naudojamu tos pačios kategorijos kelių transporto priemonių skaičiumi, turi sudaryti ne mažiau kaip 16 50 procentų.” Siūlome iki bent 50 %.**

**4.2. Įvesti nuostatą, kad savivaldybės, įgyvendinamos mažos taršos zonos, turi užtikrinti netaišių N2 ir N3 kategorijų mašinų šimtaprocentinį naudojimą šiose zonose.**

**Papildomai – apvarstyti galimybę perskirstant RRF lėšas Susisiekimo ministerijai numatyti atskirą priemonę, kuri būti skirta savivaldybių komunalinio ir viešojo transporto atnaujinimui ir kuria būtų remiamas biometanu varomas viešojo ir komunalinio transporto įsigijimas.**

## **NĖRA BIOMETANU VAROMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKATINIMO PER SUMAŽINTUS NAUDOJIMOSI KELIAIS MOKESČIUS**

### **Kelių mokesčiai**

Šiuo metu Lietuvoje taikoma eurovinjetės metodo kelių apmokestinimo sistema, kur keliai apmokestinami pagal euro standartus, kurioje mažiausiai taršia klase, pagal kurią mokama

žemiausias kelių mokestis šiuo metu yra Euro 6. Lietuvoje nėra diferencijuojama tarp Euro 6 dyzeliu ar benzinu varomų ir biometanu, elektra ar vandeniliu varomų vilkikų apmokestinimo. N3 kategorijos 4 ašių euro 6 standarto vilkiko metinis kelių mokestis sudaro 1325 Eur, (palyginimui euro 0 – 3053 Eur.)

2023 m. Baltijos šalyse registravosi 13808 virš 16 tonų (N3 klasės) sunkvežimių, iš jų: 27 dujiniai ir 2 elektriniai ir nei kiek vandenilinių. Akivaizdu, kad išimties padarymas biometanu, elektra ir vandeniliu varomiems vilkikams nesudarytų didelių biudžeto netekčių. Tai būtų ypač veiksminga paskata kelių transporto naudotojams, vežiojantiems krovinius Lietuvos rinkoje.

Svarbu užfiksuoti, kad Lietuva yra viena paskutiniųjų valstybių Europos Sąjungoje, kuri dar neįgyvendino atstuminės kelių apmokestinimo sistemos (angl. *e-tolling*) direktyvos. Dėl šiuo metu užsitęsusių teisminių procesų, vykstančių tarp AB VIA Lietuva ir tiekėjų, nėra galimybių įdiegti atstuminiam apmokestinimui reikalingų technologijų. Tad svarbu ir toliau bus išlaikyti išimtį biometanu ir elektra varomiems vilkikams, kai įsigalios atstuminio apmokestinimo sistema.

Kitose ES valstybėse matome, kad tokia paskata davė teigiamų rezultatų. Šiuo metu išimtis biometanu varomam transportui iš kelių mokesčio galioja Slovakijoje, Čekijoje ir dalyje Italijos kelių.

Todėl siūlytina priemonė:

**5. Susisiekimo ministerijai rekomenduoti, nustatant kelių apmokestinimo sistemas sunkiajam transportui\* (eurovinjetės metodu arba ateityje *e-tolling* metodu), numatyti atleidimą nuo mokesčio biometanu varomam transportui.**

*\*Pastaba: Tolimojo susisiekimo viešasis transportas keleivius veža ne tik M3 klasės autobusais-sunkiuoju transportu, bet ir M2 klasės. Nesame tikri, ar pastaroji M2 klasė yra priskiriama prie sunkiojo transporto, todėl norime patikslinti, jog priemonę nr. 5 siūlomę ne tik N2, N3, M2 ir M3 klasių sunkiajam transportui, bet taip pat turime omenyje ir paminėti M2 klasės kategorijai.*

## **BIOMETANU VAROMOS TRANSPORTO PRIEMONĖS DAŽNAI NETURI PRIVILEGIJŲ PRIEŠ NAFTOS PRODUKTAIS VAROMAS SUNKIASIAS TRANSPORTO PRIEMONES, PATENKANT Į MAŽOS TARŠOS ZONAS.**

### **Mažos taršos zonos**

Didžioje dalyje Skandinavijos miestų, Austrijoje, Nyderlanduose, Paryžiuje ir dalyje Italijos miestų biometanu varomas sunkusis transportas turi išimtis patenkant į mažos taršos zonas. Pavyzdžiui, Paryžiuje ir Osle – į miestų centrus negalima įvažiuoti sunkiajam ir komunaliniam transportui, kuris nėra varomas elektra ar biometanu. Išanalizavus kitų šalių patirtis matoma, kad tikslinga



biometanu varomą transportą traktuoti kaip netaršų ir kaip galimą eksploatuoti miestų centruose. Todėl būtina peržiūrėti mažos taršos zonos rekomendacijas, suteikiant galimybę biometanu varomam sunkiajam transportui turėti lygias galimybes judėti miestų centruose:

**5. Rekomenduotina Susisiekimo ministerijai, tvirtinant mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijas, numatyti, kad biometanu varomas sunkusis transportas turėtų išimtį, patenkant į savivaldybių nustatytas mažos taršos**

## **TRŪKTA ŽINIŲ APIE BIOMETANU VAROMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ PRIVALUMUS**

### **Švietimo svarba**

Pastebėta neigiama tendencija, kai tiek savivaldybės, tiek transporto įmonės neturi pakankamai informacijos apie tai, kuo skiriasi gamtinės dujos ir biometanas. Dažnu atveju susiduriama su įsivaizdavimu, kad norint transporte naudoti biometaną, yra būtinybė biometaną ir biodujas, iš kurių gaminamas biometanas, generuoti greta transporto priemonių pildymo vietų, nežinoma apie galimybes biometaną transportuoti gamtinių dujų tinklais. Pastebimas ir dažnai sutinkamas nusistatymas, kad biometanu varomos transporto priemonės yra mažesnio efektyvumo, nuvažiuoja mažesnius atstumus nei dyzelinu varomos transporto priemonės, kaip tai būdavo prieš 10-15 metų.

Šį informacijos trūkumą yra būtina mažinti, todėl:

**6. Rekomenduotina Susisiekimo ministerijai vykdyti švietimo kampaniją, supažindinant savivaldybes ir transporto sektoriaus įmonių darbuotojus apie biometano naudojimo transporto sektoriuje galimybes ir privalumus.**

Pagarbiai

Verslo aplinkos ir ekonomikos departamento  
direktorius, laikinai einantis generalinio  
direktoriaus pareigas



Tomas Garuolis