**Pranešimas žiniasklaidai**

**2024 05 02**

**Ekspertai apžvelgė, kada elektrifikacija pasieks sunkųjį transportą: atkreipia dėmesį ir į kitas perspektyvias alternatyvas**

**Sunkiajam transportui Europos Sąjungoje (ES) išmetant ketvirtadalį kelių transporto šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, griežtėja reikalavimai dėl spartesnės šių transporto priemonių dekarbonizacijos.**

Europos Parlamentas balandžio pradžioje nusprendė sugriežtinti reikalavimus dėl anglies dvideginio taršos naujoms sunkiasvorėms transporto priemonėms. Remiantis jais, nuo 2030 m. naujų sunkvežimių anglies dvideginio tarša turės būti 45 proc. mažesnė nei 2019 m. Nuo 2035 m. ši tarša turi mažėti 65 proc., o nuo 2040 m. – 90 proc.

Ekspertų teigimu, nors tarp dažniausiai girdimų sprendimų tiek lengvajam, tiek sunkiajam transportui minimas perėjimas prie elektros energijos, šiai dienai rinkoje netrūksta technologinių ir reguliacinių iššūkių. Jie taip pat atskleidžia, kada elektriniai sunkvežimiai sudarys iki trečdalio automobilių parko, bei kokie sprendimai, šiuo metu esantys rinkoje, turi daugiausia potencialo pereinant prie mažiau taršaus transporto.

**Elektrifikacijai pagalius į ratus kiša neišvystyta technologija, paskatų trūkumas**

Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) duomenimis, 2023 m. registruotų elektrinių sunkiasvorių skaičius žemyne, palyginti su 2022 m., augo 234 proc. iki beveik 5,3 tūkst. Procentinė jų dalis didėjo 0,7 proc. nuo 0,8 proc. 2022 m. iki 1,5 proc. praėjusiais metais.

Remiantis asociacijos duomenimis, daugiausia – 20 tūkst. elektra varomų sunkiojo transporto priemonių – buvo įregistruota Vokietijoje. 2023 m. jos sudarė 7,5 proc. rinkos.

Tuo tarpu Lietuva su sunkvežimių elektrifikacija juda lėčiau. Registruotas elektra varomas sunkusis transportas šiai dienai sudaro vos 0,02 proc., arba iki dešimties vienetų, viso parko.

Transporto inovacijų asociacijos (TIA) direktorės Rugilės Andziukevičiūtės-Buzės teigimu, lėtą šios transporto kategorijos elektrifikaciją Lietuvoje lemia kompleksinės priežastys. Pagrindinės jų – nepakankamai išvystyta technologija ir ribota infrastruktūros plėtra. Tikslingų paskatos schemų trūkumą ekspertė įvardija kaip dar vieną iššūkį, ribojantį spartesnį sunkvežimių perėjimą prie švaresnės elektros energijos.

„Paramos schemos yra efektyvi priemonė, skatinanti verslo įmonių perėjimą prie tvaresnio transporto. Dalis šalių, pavyzdžiui, Vokietija, subsidijuoja net iki 80 proc. elektrinių sunkvežimių kainos skirtumo nuo vidaus degimo varikiu varomo. Tai turi įtakos nuosekliam rinkos augimui. Be abejonės, minėto dydžio paramas sau gali leisti nedaug Europos šalių, o ir finansavimas yra labiau trumpuoju periodu pasiteisinanti priemonė. Neišnaudotas galimybes matome kitose sferose – reguliavime, kuris sudarytų paskatas verslui spartinti perėjimą prie mažiau taršaus transporto, taip pat pasigendame išimčių kelių mokesčiui. Pastarąją priemonę taiko daugelis žemyno šalių, tarp kurių Jungtinė Karalystė, Slovakija, Čekija ir kitos“, – sako TIA atstovė.

Ji priduria, kad sunkiojo transporto elektrifikacijai pagreitinti būtina labiau išvystyta technologija. Sunkvežimiams, kurie gaminami įveikti tūkstančius kilometrų siekiančius atstumus, reikalingos didesnės talpos baterijos, nei šiuo metu siūlomos rinkoje. Didesnės baterijos reikalauja ilgesnio įkrovimo laiko, jos didina vilkikų svorį ir atitinkamai mažina maksimalų leistiną krovinio svorį.

„Nepaisant to, kad pati technologija dar yra vystymosi fazėje, ji sparčiai juda į priekį. Dėl šios priežasties neabejojama, kad vis daugiau elektrinių vilkikų matysime Europos keliuose. Automobilių gamintojai prognozuoja, kad per artimiausius metus pasieksime tam tikrą lūžio tašką rinkoje – iki 2030 m. naujai parduodami elektriniai sunkiasvoriai vilkikai turėtų sudaryti iki 50 proc.“, – dalijasi R. Andziukevičiūtė-Buzė.

**Tarp efektyvių sprendimų transporto sektoriui – ne tik elektra**

Elektra – ne vienintelis sprendimas mažiau taršiai transporto ateičiai. Juolab, kai šiai dienai spartesniam elektrinių sunkvežimiui įsitvirtinimui rinkoje stabdžio pedalą spaudžia technologijų ribotumai, didelės finansinės investicijos ir dar diskusijų etape esantys sprendimai dėl paskatų mechanizmų.

Ekspertai atkreipia dėmesį į kitas alternatyvių degalų rūšis, kurios šiai dienai Lietuvoje nėra pakankamai išnaudojamos, nors prisideda prie mažesnių transporto sektoriaus išskiriamų anglies dioksido kiekių.

Bendrovės „Neste Lietuva“, Lietuvoje prekiaujančios iš atsinaujinančių žaliavų gaminamu dyzelinu „Neste MY Renewable Diesel“, vadovė Julija Matisonė teigia, kad alternatyvių degalų naudojimas leidžia ne vien mažinti transporto sugeneruojamą taršą, bet ir sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.

„Sunkiasvorio transporto emisijos yra didesnės nei lengvųjų automobilių, todėl taršos mažinimo klausimas šios kategorijos transporto priemones turinčioms įmonėms itin aktualus. Juolab, kad spaudimas iš atsakingų institucijų dėl poveikio aplinkai mažinimo laikui bėgant tik didės. „Neste MY Renewable Diesel“ privalumas rinkoje yra ne vien mažesnės emisijos, lyginant su tradiciniu dyzelinu, bet ir papildomų investicijų nereikalaujantis pritaikymas – šiais degalais galima pildyti visų dyzelinu varomų transporto priemonių degalų bakus arba maišyti su įprastiniu dyzelinu.  Be to, nuo šių metų mažėjo „Neste MY Renewable Diesel“ kaina, kuri šiandien mažai skiriasi nuo tradicinio dyzelino“, – sako „Neste Lietuva“ generalinė direktorė.

TIA direktorė antrina – visi sprendimai, prisidedantys prie mažesnių emisijų, yra svarbūs, todėl apsistoti vien ties elektra būtų netikslinga.

„Kelių transportas yra atsakingas už maždaug penktadalį ES išmetamo anglies dioksido kiekio, tad akivaizdu, jog viena alternatyvaus kuro rūšis nebus pajėgi išspręsti tokio masto problemos. Kaip dar vieną lengvai prieinamą ir mažiau taršią alternatyvą sunkiajam transportui matome biometaną, bet platesniam jo pritaikymui būtina išspręsti kuro užpylimo stotelių tinklo plėtros klausimą bei taip pat kurti paskatas vartojimui. Mūsų vertinimu, tik integruojant visus šiuo metu rinkoje siūlomus mažiau taršius sprendimus galime pasiekti reikšmingų pokyčių“ – teigia R. Andziukevičiūtė-Buzė.

**Daugiau informacijos –**

Malvina Baužytė

„Publicum“

M +370 633 05980

@[m.bauzyte@publicum.lt](mailto:m.bauzyte@publicum.lt)