Pranešimas žiniasklaidai

2025 m. vasario 20 d.

**Iš Azijos plūsta neaiškios kilmės degalai – Lietuvos verslas skelbia pavojų ir prašo valstybės dėmesio**

**Europos Sąjungos (ES) šalys jau kurį laiką bando spręsti neaiškios kilmės atsinaujinančių degalų iš Kinijos ir kitų Azijos šalių problemą, kuri pasiekė ir Lietuvą. Mūsų šalies bendrovės baiminasi, kad galimoms klastotėms neužkirtus kelio bus ne tik sužlugdyti vietos atsinaujinančių degalų gamintojai, bet ir sustabdyta biometano bei elektra varomo transporto plėtra.**

Lietuvos verslui nerimą kelia išaugusios importuojamų atsinaujinančių degalų apimtys. Šie „pažangiaisiais“ vadinami degalai gaminami iš alyvpalmių aliejaus nuoplovų (POME). Taip pat neramina ir panaudoto kepimui aliejaus (UCO) importas.

Pastaruoju metu šių importuojamų degalų importas į ES gerokai išaugo. Įtariama, kad didžioji dalis tokių degalų į Europą patenka su suklastotais tvarumo sertifikatais – dokumentuose šie degalai įvardijami kaip pagaminti iš atliekų, o realybėje tai ES šalyse draudžiamas alyvpalmių aliejus.

Klastojimo schemas įžvelgiančios šalys jau ėmėsi riboti tokį importą. Airija, Belgija ir Vokietija inicijavo procedūras, siekdamos užkirsti kelią neaiškios kilmės pažangiųjų atsinaujinančių degalų importui iš trečiųjų šalių. Vokietija siūlo atlikti išsamią analizę ir įsitikinus atsinaujinančių degalų klastojimu iš viso išbraukti POME iš patvirtintų pažangiųjų atsinaujinančių degalų žaliavų sąrašo. Į problemą sureagavo ir ES Taryba, rekomendavusi Europos Komisijai pradėti tyrimą.

„Lietuvoje ši problema ypač opi, nes 66 proc. pažangiųjų degalų yra importuojami, didelę dalį jų sudaro POME kilmės degalai. Vietos gamintojai ragina valdžios institucijas ginti šalies pramonę ir aktyviau kovoti su galimomis klastotėmis“, - teigė Atsinaujinančių degalų asociacijos FUTURE FUEL prezidentas Vytautas Kisielius.

Pasak V. Kisieliaus, neaiškių degalų iš Azijos importas žlugdo sąžiningai veikiančius Lietuvos gamintojus, kurie siekia gaminti pažangius degalus iš atliekų. „Didžiausios Lietuvos įmonės „Mestilla“, „Kurana“ ir „Rapsoila“ į atsinaujinančių degalų gamybą šiemet investuos daugiau nei 100 mln. eurų – bus įsigyjama moderni įranga, kuri gali perdirbti skirtingas atliekas į pažangiuosius degalus. Be to, gamintojai kuria atliekų surinkimo iš maisto pramonės ir maitinimo įmonių schemas, logistikos ir sandėliavimo grandines. „Akivaizdu, kad mūsų gamintojai negalės konkuruoti su Kinijos ar kitų Azijos šalių gamintojais ir investicijų rizika tampa per didelė“, – pastebi V. Kisielius.

**Mažina kainą ir griauna sistemą**

Degalų klastotės griauna Lietuvoje deramai veikti nė nepradėjusią degalų iš atsinaujinančių energijos šaltinių (DAEI) apskaitos vienetų sistemą. Šios sistemos esmė – benzino ir dyzelino vartotojai kryžminiu keliu subsidijuoja elektra ir biometanu naudojamą transportą, rinkoje pirkdami DAEI vienetus. Deja, šie dėl importuotų degalų klastočių pinga, tad iškastinio kuro pardavėjų neskatina didinti atsinaujinančių išteklių dalies tradiciniuose degaluose.

„Ignitis“ tvarumo sprendimų vadovas Eugenijus Šegurovas sako, kad galima suklastoto POME problema bendrovei žinoma, nors kol kas nei Europos Komisija, nei ES šalys dar nepatvirtino dokumentų klastojimo fakto. Jis priduria, kad šiuo metu daugiausia rūpesčių sektoriui kelia UCO.

„Rinkoje girdime  svarstymus apie tai, kad visoje Europoje naudojami iš trečiųjų šalių importuoti POME degalai atkeliauja iš Azijos tik dokumentų pavidalu, o fiziškai degalai ten nebuvo gaminami. Kalbant apie DAEI  vienetų kainą – tikrai jaučiame stiprią konkurenciją, kurią sukelia alyvpalmių aliejus “, – sako E. Šegurovas.

Jis svarsto, kad susidariusi situacija traukia degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių kainas žemyn. „Konkrečiai kalbant, tai daro įtaką biometano ir elektros energijos vartojimui transporto sektoriuje“, – pabrėžia pašnekovas.

Anot „Ignitis“ atstovo, pateikdamas 1MWh elektros energijos transporto sektoriuje elektromobilių įkrovimo stotelės operatorius sugeneruoja tam tikrą kiekį DAEI vienetų, kuriuos parduoda kuro tiekėjams.

„Normaliomis rinkos sąlygomis, pavyzdžiui Estijoje, DAEI vienetų pardavimas sugeneruoja bent 50 proc. elektros energijos kainos, o tai elektros įkrovos stotelių operatoriui leidžia ženkliai sumažinti kainą ir pritraukti didesnį kiekį vartotojų. Taip pat vyksta ir su biometanu – 1 MWh biometano kainuoja du, kartais ir tris kartus brangiau nei paprastos gamtinės dujos. DAEI vienetų pardavimas turėtų leisti parduoti biometaną galutiniam vartotojui paprastų gamtinių dujų kaina, tačiau taip ne visada vyksta“, – dėsto E. Šegurovas.

Anot jo, DAEI rinkos reguliavimo mechanizmas sugalvotas siekiant iškastinio kuro pardavimo pajamų sąskaita padaryti alternatyvų kurą pigesnį nei tradicinė alternatyva, tačiau kol kas Lietuvoje to pasiekti nepavyksta, „Dėl to elektromobilių skaičius neauga taip sparčiai, gaminamas biometanas iškeliauja į kitas šalis ir investicijos į alternatyvių degalų gamybą sustoja“, – pabrėžia E. Šegurovas.

**Mato akivaizdų poveikį pramonei**

Ruslanas Sklepovičius,  bendrovės „Green Genius“ vadovas, sako, kad suklastotų degalų problema didelės žalos jau pridarė valstybėse, kuriose atsinaujinančių degalų gamybos ir panaudojimo sektorius smarkiai išvystytas, pavyzdžiui, Vokietijoje ar Skandinavijos valstybėse.

„Mes šią situaciją vertiname labiau iš ES perspektyvos. Praėjusiais metais šita problema buvo fiksuota Skandinavijos šalyse ir Vokietijoje, kurios yra mūsų eksporto rinkos. Padirbtų POME efektas ypač ryškūs yra Vokietijoje – rudenį ji jau kreipėsi į ES. Ir pati Vokietija panaikino didelį kiekį padirbtų sertifikatų. Tačiau, be abejo, jei jie yra problema kitose ES šalyse, tai poveikį padarys ir Lietuvos rinkai“, – sako R. Sklepovičius.

 Jo teigimu, neaiškios kilmės POME degalai šalyje padarė didelę įtaką biometano kainoms – jos dėl padirbto kuro nukrito praktiškai dvigubai.  „Labai daug biometano gamintojų Vokietijoje dėl kritusių kainų susidūrė su sunkumais. Bet reikia, kad priemonių imtųsi visa Europa, nes Vokietija pati negali susitvarkyti, kai POME atvažiuoja per kitas ES šalis. Tai yra visos Europos klausimas“, – sako R. Sklepovičius.

**Kontrolės mechanizmai neveikia**

Pasak V. Kisieliaus, importuojamų atsinaujinančių degalų kontrolė Lietuvoje yra silpna. Į Lietuvą įvežamų atsinaujinančių degalų sudėties nekontroliuoja nei valstybinės institucijos, nei degalų prekybos įmonės. Lietuvoje taip pat nėra teisės aktų, kurie nustatytų pareigas tvarumo auditoriams tikrinti įvežamą produktą – tikrinamos tik tiekėjų pateikiamos tvarumo deklaracijos, kurios nebūtinai yra tikros. Lietuvos institucijos šių tvarumo dokumentų nepertikrina, nes neturi tokių įpareigojimų.

„Lietuvos gamintojai investuoja į pažangiųjų atsinaujinančių degalų gamybą. Lietuviški atsinaujinantys degalai gaminami iš vietoje surinktų atliekų – jų sudėtį ir kokybę galima lengvai patikrinti“, – tvirtina V. Kisielius.

**Lietuvos pastangos – tik „ant popieriaus“?**

Pasak asociacijos FUTURE FUEL vadovo, jei galimai suklastotų atsinaujinančių degalų importas nebus sustabdytas, žalumo tikslai bus pasiekiami per biodyzeliną ir Lietuvoje gaminamų pažangiųjų atsinaujinančių degalų tiesiog nebereikės. Be to, dėl neadekvačios POME kainos nebereikės ir pirmos kartos atsinaujinančių degalų, o nesant vietinio pažangaus etanolio paklausos, negalės vystytis lietuviško biometano pramonė.

„Kol kas valdžios institucijų pastangos yra formalios. Visiškai ignoruojamas pavojus, kad į Lietuvą patenka atsinaujinantys degalai, kurių kilmė yra abejotina. Dar daugiau – šiems neva pažangiesiems degalams yra taikomas dvigubas vertės apskaičiavimas, tad dirbtinių daugiklių pagalba Lietuva ES raportuoja aukštesnius AEI rodiklius nei yra tikrovėje, o realybėje suvartoja daugiau naftos produktų“, – pastebi V. Kisielius.