Blue text on a white background

AI-generated content may be incorrect.

Pranešimas žiniasklaidai

2025 m. birželio 25 d.

**Seimas balsuos dėl svarbios direktyvos: tai gali būti galimybė Lietuvos pramonei**

**Šiandien Seime įvyks lemiamas balsavimas dėl Atsinaujinančių išteklių direktyvos (RED III) perkėlimo į Lietuvos nacionalinę teisę. Priėmus reikalingus įstatymų pakeitimus, Lietuva iki 2030 m. įsipareigos pasiekti 29 proc. atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporto sektoriuje. Visgi kyla klausimas – ar šio tikslo sieksime skatindami vietinę pramonę, ar remdami Azijos šalių degalų gamintojus?**

RED III direktyva siekiama paskatinti atsinaujinančių energijos išteklių naudojimą pramonėje, energetikoje, transporte. Tikimasi, kad direktyva padės pasiekti tikslą – ES sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu.

Lietuvoje perkeliant direktyvą keičiami 5 įstatymai, kurių projektams pritarė Vyriausybė ir Seimo komitetai.

„Galime pasidžiaugti, kad svarstant įstatymų projektus, buvo įsiklausyta į visų suinteresuotų pusių argumentus, o Lietuva – viena iš pirmųjų valstybių, kuri direktyvos nuostatas į įstatymus perkels sklandžiai ir laiku“, - teigė Atsinaujinančių degalų asociacijos „Future Fuel“ prezidentas Vytautas Kisielius.

Tikimasi, kad priėmus direktyvą bus paspartina transporto dekarbonizacija. 2030 m. net 29 proc. šio sektoriaus sunaudojamos energijos turės būti pagaminta iš AEI. Deja, naujausiais „Eurostat“ duomenimis, Lietuvoje AEI dalis sudaro vos 7,2 proc. ir pagal šį rodiklį atsiliekame nuo daugelio kitų ES valstybių.

**Nerimą kelia importas iš Azijos**

Pasak „Future Fuel“ vadovo, pasiekti direktyvoje iškeltą tikslą realu, tačiau tam reikės visų atsinaujinančios energijos šaltinių plėtros – atsinaujinančių degalų, biometano, elektros. Ypač svarbus vaidmuo teks atsinaujinantiems degalams, kurie Lietuvoje yra pagrindinis žaliosios energijos transporte šaltinis.

„Turime visas galimybes transporto dekarbonizacijos siekti išnaudodami Lietuvos pramonės potencialą. Lietuvos gamintojai investuoja į naujus skystųjų atsinaujinančių degalų ir biometano gamybos pajėgumus – vien šiemet numatyta 180 mln. eurų investicijų suma. Visgi, nerimą kelia neaiškios kilmės žaliavų importas iš Azijos, kuris gali sužlugdyti Europos pramonę“, - teigė V. Kisielius.

Jau šiemet veiklą sustabdė viena didžiausių Didžiosios Britanijos atsinaujinančių degalų gamyklų „Greenenergy“. Nutraukti gamybą planuoja bioetanolio gamykla „Vivergo Fuels“. Apie sudėtingą situaciją rinkoje paskelbė Airijos atsinaujinančios energetikos milžinė „Clonbio“.

Europos atsinaujinančių degalų pramonei didžiausią grėsmę kelia azijietiški degalai, pagaminti iš atliekų – palmių aliejaus gamyklų nuoplovų (POME). Kadangi degalų iš atliekų naudojimą ES skatina, pastaruosius kelerius metus degalų iš POME importo apimtys pradėjo sparčiai augti. Remiantis ES duomenimis, 2020-2023 m. degalų importas iš POME Kinijos, Malaizijos, Indonezijos išaugo 5 kartus.

Tokia sparti azijietiškų degalų ekspansija sukėlė rinkos dalyvių įtarimus dėl galimo sukčiavimo schemų. Sukčiavimas tapo akivaizdus paaiškėjus, kad 2023 m. vien į Europą įvežta 1,8 mln. tonų POME degalų, kai pasaulyje metinė jų gamyba yra beveik keturis kartus mažesnė (0,5 mln. tonų). Pradėjo aiškėti klastojimo schemos: kilmės dokumentuose degalai įvardinami pažangiais, nes pagaminti iš atliekų. Tačiau realybėje – tai grynas palmių aliejus, kurio naudojimą degaluose ES draudžia dėl atogrąžų miškų naikinimo ir neigiamo poveikio bioįvairovei.

Sukčiavimo mastas pasiekė tokį lygį, kad netgi kuriamos fiktyvios gamyklos, kurios padirbtus degalus importuoja į Europos šalis. UFOP asociacijos duomenimis, viena tokių fiktyvių įmonių veikė Jungtiniuose Arabų Emyratuose. Dubajuje registruota gamykla eksportavo degalus į ES šalis ir tik po kurio laiko paaiškėjo, jog tokia gamykla net neegzistuoja.

**Daugikliai skatina dirbtinai naudoti daugiau naftos**

Siekiant paskatinti žaliosios energetikos plėtrą, ES taikomas dvigubos energetinės vertės skaičiavimo mechanizmas. Tai reiškia, kad degalų pardavėjui įsigijus vieną litrą pažangiųjų degalų, statistinėse ataskaitose tas litras padvigubinamas. Tokiu matematiniu triuku degalų tiekėjai skatinami pasiekti jiems iškeltus aplinkosauginius tikslus – naudoti kuo daugiau degalų iš atsinaujinančių išteklių. Tačiau realybėje rezultatas priešingas, nes didėja naftos produktų dalis degaluose.

Taikant šią daugiklių skaičiavimo schemą, degalų pardavėjams tapo patrauklu pirkti degalus iš atliekų, nes norint pasiekti aplinkosauginius tikslus, jų įsigyti reikia dvigubai mažiau. Tačiau tokia situacija neparanki vietiniams biodyzelino, bioetanolio ir biometano, gamintojams, kurie gamina tikrus ir tvarius atsinaujinančius degalus iš vietinių nemaistinių grūdų arba maisto pramonės bei žemės ūkio atliekų.

**Lyderystės imasi Vokietija**

Siekiant apginti vietinę pramonę, kelios ES valstybės kreipėsi į ES Tarybą su prašymu apginti savo gamintojų interesus ir apriboti azijietiškų degalų klastočių importą. Kol ES lygiu nėra priimti vieningi sprendimai, atskiros šalys imasi degalų klastočių problemą spręsti nacionaliniu lygiu.

Vokietija pirmoji iš ES valstybių nuo kitų metų visiškai atsisakys daugiklių, o degalams iš palmių aliejaus ir jo atliekų bus panaikintas atsinaujinančių degalų statusas. Tokiu būdu Vokietija siekia suteikti postūmį vietinių atsinaujinančių degalų pramonei ir žemės ūkiui. Riboti palmių aliejaus atliekų naudojimą rengiasi ir kitos ES valstybės – Prancūzija, Airija.

**Ekonominis nacionalizmas**

Pasak V. Kisieliaus, azijietiškų degalų klastočių problema Lietuvoje tokia pat aktuali, kaip ir kitose ES šalyse. „Baltpool“ duomenimis, du trečdaliai visų pažangiųjų atsinaujinančių degalų į Lietuvą importuojama. Tikėtina, kad didelė dalis šių degalų yra su padirbtais kilmės sertifikatais.

„Future Fuel“ birželio mėn. atviru laišku kreipėsi į atsakingas Lietuvos valdžios institucijas su prašymu greičiau spręsti degalų klastočių problemą ir ginti Lietuvos ekonominius interesus.

„Jei degalų klastočių problema nebus sprendžiama, vietinė atsinaujinančių degalų pramonė gali būti sužlugdyta. Kviečiame Lietuvos politikus ir atsakingas valdžios institucijas rinktis ekonominio nacionalizmo kelią, o ne sudaryti sąlygas neaiškios kilmės importinei produkcijai“, - teigė V. Kisielius.

***Apie „Future Fuel“***

*Atsinaujinančių degalų asociacija „Future Fuel“ vienija Lietuvos biodyzelino, bioetanolio, gamybos biometano įmones. Asociacijai priklauso vietinio kapitalo įmonės „Akola Group“, „Green Genius“, „Mestilla“, „Kurana“, „Pasvalio agrochemija“, „Rapsoila“ ir „Tube Green“. „Future Fuel“ narės siekia energetinės nepriklausomybės transporto sektoriuje, o taip pat – sukurti palankią aplinką investuoti, plėsti verslą, diegti inovacijas, kurti darbo vietas Lietuvoje.*