PRANEŠIMAS ŽINIASKLAIDAI

2025 m. spalio 27 d.

**Nauja kelių rinkliava paskatins investicijas į netaršų transportą**

**Nuo 2027 m. biometanu varomi sunkvežimiai ir autobusai už kelius gali mokėti 40 proc., o elektra varomi – iki 80 proc. mažiau nei dyzelinu varomos transporto priemonės. Ekspertai sveikina šiuos Susisiekimo ministerijos siūlymus, nes jie paskatins verslo investicijas į netaršų sunkųjį transportą, skatins vietinės biometano rinkos augimą ir padės Lietuvai mažinti šimtamilijonines baudas už per lėtai mažinamas CO2** **emisijas transporte.**

Susisiekimo ministerija parengė naujos Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikos projektą, kuriam dar turės pritarti Vyriausybė, o vėliau – ir Europos Komisija.

Pasak Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos prezidento Martyno Nagevičiaus, metodikoje konkretūs kelių mokesčių dydžiai nenustatyti, tačiau akivaizdu, kad įmonėms atsiras realios paskatos rinktis atsinaujinančia energija, o ne iškastiniu kuru varomą transportą.

Specialistas pateikia pavyzdį – jei dyzelinu varomam autobusui nuvažiuoti iš Kauno į Vilnių už kelią reikėtų sumokėti 10 eurų, tai tokiu atveju biometanu varomam autobusui kelionė kainuotų 6 eurus, o elektra varomam – 2-3 eurus.

„Tai reikšmingas posūkis Lietuvos transporto sektoriaus dekarbonizacijos politikoje. Svarbus ne vien pats teisės aktas, bet ir Susisiekimo ministerijos požiūrio pokytis. Jei anksčiau dėmesio centre buvo tik kelių infrastruktūra, dabar ministras ir jo komanda išplėtė prioritetus ir imasi lyderystės spręsti įsisenėjusius transporto žalinimo klausimus“, – pastebi M. Nagevičius.

**Padės mažinti baudas**

Šiuo metu Lietuvos keliais važinėja vos apie 600 biometanu varomų autobusų ir sunkvežimių, sunkiųjų elektra varomo transporto priemonių yra dar mažiau. Dominuojant dyzeliniam kelių transportui, Lietuva nevykdo įsipareigojimų ES ženkliai sumažinti CO2 emisijas transporte. Aplinkos ministerijos skaičiavimais, iki 2030 m. Lietuva emisijas privalo sumažinti net penktadaliu.

Pagal ES Pastangų pasidalijimo reglamentą šalys narės, nesumažinusios emisijų, privalės kompensuoti skirtumą pirkdamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų kvotas iš kitų valstybių. Jų pirkimas Lietuvai kasmet gali kainuoti 410 mln. eurų, o per visą 2021-2030 m. laikotarpį – iki 1,4 mlrd. eurų. Nuo įsipareigojimų vykdymo šalis negali būti atleista. Pirmosios lėšos iš biudžeto tam bus reikalingos jau 2027 m.

„Akivaizdu, kad kvotų pirkimo už nemažėjančias transporto emisijas Lietuva neišvengs, tačiau skatindami biometanu ir elektra varomą transportą mes galime sumažinti mokesčių mokėtojų lėšų poreikį ateityje. Sunkusis transportas yra vienas didžiausių teršėjų. Vežėjai gali transformuoti savo vilkikų parką, jeigu tai nesužlugdys jų konkurencingumo. Taikomos kelių mokesčio išimtys sunkiajam transportui gali reikšmingai pastūmėti verslą šia linkme. Tai pirmas geras žingsnis į priekį, tačiau vien to nepakanka“, – pabrėžė Transporto inovacijų asociacijos vadovė Rugilė Andziukevičiūtė-Buzė.

**Daugiau paskatų investuoti į biometaną**

Pasak M. Nagevičiaus, šiuo metu verslui nėra didelės motyvacijos žalinti savo sunkiojo transporto autoparką. Biometanu varomi vilkikai yra kiek brangesni nei varomi dyzelinu, tačiau degalų kaštai yra mažesni važiuojant biometanu varomu vilkiku. Viską susumavus, dyzelinio ar biometaninio sunkvežimio bendros sąnaudos tampa apylygės ir verslui nėra stipraus stimulo rinktis žalesnę alternatyvą.

Jei bus patvirtinta Susisiekimo ministerijos pasiūlyta metodika, svarstyklės pakryps biometano naudai ir realu tikėtis, kad transporto ir keleivių pervežimo kompanijos didins biometanu varomų transporto priemonių įsigijimus. Didėjant autoparkui plėsis ir infrastruktūra – daugės biometano užpylimo stotelių.

Biometanas yra vietinis energijos šaltinis, gaminamas iš žemės ūkio ir maisto pramonės atliekų, todėl jo skatinimas prisideda prie vidaus ekonomikos skatinimo, Lietuvos energetinės nepriklausomybės ir saugumo bei žiedinės ekonomikos vystymosi.

Lietuvoje biometano gamybos pajėgumai yra skatinami valstybės ir jie sparčiai plečiasi. „Amber Grid“ prognozėmis, 2030 m. biometano gamyba Lietuvoje sieks 1,4 TWh – tai 11 kartų daugiau nei 2024 m.

Tačiau didėjant biometano gamybos apimtims, jo panaudojimas vietos rinkoje stagnuoja ir gamintojai priversti ieškoti pirkėjų užsienio rinkose. Didžiausias biometano vartojimo potencialas slypi transporte – prognozuojama, kad 2030 m. biometano suvartojimas galėtų siekti 1TWh. M. Nagevičiaus teigimu, tam reiktų, kad iki to laiko Lietuvoje biometanu varomų transporto priemonių skaičius išaugtų penkiagubai – nuo 600 iki 3200.

Nauja kelių rinkliava sumažins ir elektra varomų vilkikų ir autobusų trransportavimo savikainą, tačiau ji vis dar bus didesnė nei įprastų dyzelinių transporto priemonių. Norint, kad elektrinis sunkusis transportas taptų konkurencingas, reikės ne tik mažesnės rinkliavos, bet ir papildomų valstybės paramos instrumentų.