

ENERGETINĖS NEPRIKLAUSOMYBĖS TIKSLŲ ĮGYVENDINIMAS TRANSPORTO SEKTORIUJE

2024 m. gegužės 9 d.

Nr. VAE-3

SANTRAUKA

Audito svarba

Transportas ir logistika – itin reikšmingas ekonomikos variklis, iš viso sugeneruojantis apie 11 proc. Lietuvos bendrojo vidaus produkto. Transportas yra didžiausias energijos vartotojas Lietuvoje: 2022 m. sunaudota apie 64 TWh galutinės energijos, iš kurių net 25,7 TWh, arba 40,4 proc., – transporto sektoriuje. Kadangi 99 proc. kelių transporto priemonių Lietuvoje yra automobiliai su vidaus degimo varikliais, transporto sektorius dominuoja ir pagal į atmosferą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, nes išmeta 31,8 proc. viso Lietuvos šių dujų kiekio, t. y. 6 011 kt CO₂ ekvivalento.

Transporto sektoriui iki 2030 m. ES ir nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose keliami ambicingi tikslai, kad šiame sektoriuje atsinaujinančių energijos išteklių dalis sudarytų bent 15 proc., taip pat siekiama reikšmingai sumažinti neigiamą poveikį klimatui ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus ne mažiau nei 14 proc., lyginant su 2005 metais.

Vienos svarbiausių užduočių, siekiant sušvelninti klimato kaitą ir sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išskyrimą transporto sektoriuje, – didinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį, skatinti efektyvesnę energijos vartojimą, užtikrinti darnų judumą ir atnaujinti viešojo transporto sistemą.

Audito tikslas ir apimtis

Audito tikslas – įvertinti, ar didėja atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas ir energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje.

Pagrindiniai audito klausimai:

- ✓ ar užtikrinama, kad didėtų atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporte;
- ✓ ar užtikrinama, kad didėtų energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje.

Audituojami subjektai:

Susisiekimo ministerija: kartu su Energetikos ministerija formuoja alternatyviųjų degalų ir juos naudojančių transporto priemonių infrastruktūros plėtros politiką, nustato darnaus judumo miestuose planų rengimo principus ir derina parengtus planus.

Aplinkos ministerija: formuoja ir koordinuoja Lietuvos klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie jos politiką.

Energetikos ministerija: formuoja degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių plėtros politiką.

Duomenis ir informaciją rinkome iš Lietuvos energetikos agentūros, Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos, savivaldybių.

Audituojamas laikotarpis – 2019–2022 m.; siekdami įvertinti pokyčius, naudojome ir ankstesnių bei 2023 ar 2024 m. duomenis.

Auditas atliktas pagal tarptautinius aukščiausiųjų audito institucijų standartus. Audito apimtis ir taikyti metodai išsamiau aprašyti 2 priede „Audito apimtis ir metodai“ (36 psl.).

Pagrindiniai audito rezultatai

Siekiant, kad iki 2030 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje sumažėtų bent 14 proc., lyginant su 2005 m., būtina spartinti atsinaujinančių energijos išteklių plėtrą, t. y. didinti biodegalų ir elektros energijos panaudojimą šiame sektoriuje ir didinti energijos vartojimo efektyvumą. Reikšmingai (ne mažiau kaip 39 proc., lyginant su 2022 m.) nesumažinus šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimų transporto sektoriuje, Klimato kaitos valdymo darbotvarkėje iki 2030 m. numatyti tikslai nebus pasiekti.

1. Atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporte turėtų būti spartinamas

- ES ir nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose numatytas tikslas, kad iki 2030 m. atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporto sektoriuje turėtų sudaryti ne mažiau kaip 15 proc. Tačiau 2022 m. didžiąją dalį (4 iš 6,4 proc.) kelių ir geležinkelių transporte suvartotos energijos iš šių energijos išteklių sudarė energija, gauta iš biodegalų, pagamintų iš maistinių ir pašarinių augalų, kurių panaudojimas nuo 2022 m. apribotas iki 5,61 proc. Nepadidinus pažangiųjų biodegalų, iš atsinaujinančių energijos išteklių gaminamos elektros energijos ir kitų alternatyviųjų degalų naudojimo, transporto sektoriuje numatyti tikslai dėl atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo ir taršos mažinimo nebus pasiekti (1.1 poskyris, 10 psl.).
- Siekiant didinti šalies energetinę nepriklausomybę ir energija apsirūpinti iš vietinių išteklių, būtina skatinti tvarių skystųjų pažangiųjų biodegalų gamybą ir vartojimą šalies viduje. Kadangi tokių biodegalų gamybos pajėgumų Lietuvoje šiuo metu nėra, 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 (1.1 poskyris, 10 psl.).

- Siekiant užtikrinti įpareigojimų dėl atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo transporto sektoriuje kontrolę, buvo sukurta degalų iš šių energijos išteklių apskaitos vienetų sistema, kurioje degalų tiekėjai įpareigoti teikti informaciją apie vidaus rinkai patiektus benzino, dyzelino ir degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių kiekius. Sistemos duomenimis, 1 degalų tiekėjas 2022 m. nesilaikė reikalavimo, kad atitinkamą dalį (6,8 proc.) vidaus rinkai patiekto benzino ir dyzelino energinės vertės sudarytų degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių, 2 nesilaikė reikalavimo dėl pažangiųjų degalų įmaišymo, o 3 nepateikė tai įrodančių duomenų. Nustatyto įpareigojimo nesilaikymas turi neigiamos įtakos siekiams didinti atsinaujinančių energijos išteklių vartojimą ir mažinti neigiamą degalų įtaką klimato kaitai ir aplinkos oro taršai (1.1 poskyris, 10 psl.).
- Parama biometano gamybai pradėta teikti tik 2020 m. Kadangi projektų įgyvendinimas užtrunka apie 3–4 metus, biometanas Lietuvoje iki 2023 m. nebuvo gaminamas, o 2022 m. numatytas rodiklis dėl vietinio 52,4 ktne biometano suvartojimo transporte nepasiektas. Neužtikrinus reikiamų gamybos pajėgumų, Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane iki 2030 m. numatytas 81,5 ktne, arba 950 GWh iš tvarių ir vietos žaliavų pagaminto biometano panaudojimo rodiklis gali būti nepasiektas (1.1 poskyris, 10 psl.).
- Naujai įregistruojamų elektra varomų transporto priemonių sandorių skaičius sparčiai didėja: 2023 m. šie sandoriai sudarė 11,35 proc. visų sandorių. 2019–2023 m. šių transporto priemonių skaičius padidėjo daugiau nei 6 kartus (nuo 3 106 iki 19 977 vnt.), tačiau 2023 m. numatytas 25 399 vnt. rodiklis nebuvo pasiektas. Kadangi 2030 m. didės ES reikalavimai dėl atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo transporto sektoriuje (nuo 14 iki 29 proc.), elektra varomų transporto priemonių plėtra ir toliau turi būti spartinama, kad būtų pasiekti iki 2030 m. užsibrėžti tikslai (1.2 poskyris, 15 psl.).
- Siekiant padidinti elektra varomų transporto priemonių skaičių ir jomis pakeisti taršias transporto priemones, būtina sudaryti geresnes šių transporto priemonių įkrovimo sąlygas. 2019–2023 m. elektromobilių įkrovos prieigų skaičius padidėjo 10 kartų (nuo 250 iki 2 521 vnt.), bet 2023 m. planuotas 8 731 vnt. rodiklis nebuvo pasiektas. Nepakankama įkrovos prieigų tinklo plėtra mažina elektromobilių naudojimo transporto sektoriuje patrauklumą. Siekiant padidinti atsinaujinančių energijos išteklių naudojimą ir sumažinti taršą, toliau būtina didinti tokių prieigų skaičių, kad iki 2030 m. numatyti tikslai būtų pasiekti (1.2 poskyris, 15 psl.).

2. Transporto sektoriuje taikomų energijos vartojimo efektyvumo priemonių suplanuotiems pokyčiams pasiekti nepakanka

- Elektromobilių skaičius auga, bet ir naftos degalais varomų transporto priemonių skaičius auga. Didžioji dalis (99 proc.) visų transporto priemonių Lietuvoje yra varomos naftos degalais. Nuo 2005 m. transporto priemonių skaičius išaugo apie du kartus iki 2 mln., didėjo krovinių pervežimo mastai, todėl išaugo ir naftos degalų vartojimas: 2022 m. jis siekė apie 2 mln. t. Dėl padidėjusio šių degalų vartojimo šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai, lyginant su 2005 m., išaugo 43,3 proc. iki 6 011 kt. CO₂ ekv. (2.1 poskyris, 22 psl.).

- Kad būtų pasiekti Klimato kaitos valdymo darbotvarkėje keliami tikslai, Lietuvoje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai transporto sektoriuje nuo 2022 iki 2030 m. turi sumažėti 39 proc. Įvertinus tai, kad 2019–2022 m. šių dujų išmetimai transporto sektoriuje mažėjo vidutiniškai po 1,5 proc. punkto kasmet (nuo 6 283 iki 6 011 kt. CO₂ ekv.), nenumačius papildomų jų mažinimo priemonių, 2030 m. numatytas tikslas nebus pasiektas (2.1 poskyris, 22 psl.).
- Energetikos, Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos bei savivaldybės vykdė priemones, skirtas visuomenės elgsenai formuoti, keisti jos įpročius, skatinant rinktis alternatyviaisiais degalais varomas netaršias transporto priemones ar viešąjį transportą bei kitas judumo priemones. Visgi taršių (varomų dyzelinu ir benzinu) transporto priemonių skaičius 2021–2023 m. padidėjo 4,1 proc., todėl būtina toliau plėtoti visuomenės elgsenos keitimo priemones, kad būtų pasiekti 2030 m. keliami tikslai (2.1 poskyris, 22 psl.).
- Siekiant, kad gyventojai keistų įpročius, atsisakytų kelionių nuosavu automobiliu, būtina plėtoti viešojo transporto infrastruktūrą ir pritaikyti viešojo transporto maršrutus keleivių poreikiams. Keleivių vežimas kelių transportu ir geležinkeliais 2021–2023 m. didėjo 57,8 proc. (nuo 208,9 iki 329,6 mln. keleivių), tačiau vis dar nesiekia 2019 m. pervežimo lygio – 380,8 mln. keleivių, todėl 2025 m. numatytas tikslas dėl 405 mln. keleivių pervežimo gali būti nepasiektas (2.2 poskyris, 27 psl.).
- Susisiekimo ministerijos sukurtoje duomenų platformoje kasmet turėtų būti pateikiami duomenys apie savivaldybių įgyvendintas darnaus judumo priemones ir jų rezultatus, tačiau vis dar nėra parengtos informacinės sistemos, kur visos savivaldybės teiktų šiuos duomenis, todėl neatliekama nuosekli darnaus judumo priemonių įgyvendinimo stebėseną. Nevykdant stebėsenos, neįtikrinama, kad būtų tinkamai reaguojama į kylančias problemas dėl darnaus susisiekimo užtikrinimo ir tam skirtų priemonių įgyvendinimo (2.2 poskyris, 27 psl.).
- Siekiant patenkinti visuomenės judumo numatytoje teritorijoje poreikius, skatinti darnų susisiekimą visomis transporto priemonėmis ir pėsčiomis, savivaldybėms rekomenduojama pasirengti darnaus judumo planus. 39 iš 60 savivaldybių vis dar nėra jų parengusios, todėl neįtikrinama, kad visiems visuomenės judumo poreikiams patenkinti numatytos priemonės būtų įgyvendinamos tinkamai (2.2 poskyris, 27 psl.).

Rekomendacijos

Energetikos ministerijai

1. Siekiant paskatinti tvarių ir iš vietinių atsinaujinančių energijos išteklių gaminamų degalų naudojimą, numatyti ir įgyvendinti priemones, skirtas skatinti vietinių skystųjų pažangiųjų biodegalų ir nebiologinės kilmės degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių gamybą (1-asis pagrindinis audito rezultatas).
2. Siekiant užtikrinti, kad degalų tiekėjai laikytųsi jiems numatytų įpareigojimų dėl privalomo degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių tiekimo, įvertinti degalų tiekėjams taikomų įpareigojimų sistemą ir peržiūrėti sankcijų už šių įpareigojimų nevykdymą taikymo mechanizmą (1-asis pagrindinis audito rezultatas).

Susisiekimo ministerijai

3. Tam, kad būtų pasiektas Klimato kaitos darbotvarkėje nustatytas tikslas, numatyti ir įgyvendinti papildomas priemonės, kuriomis transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai iki 2030 m. būtų sumažinti ne mažiau kaip 14 proc., lyginant su 2005 m. (2-asis pagrindinis audito rezultatas).
4. Siekiant turėti patikimus ir išsamius duomenis apie įgyvendinamas darnaus judumo priemonės, kurių pagrindu būtų priimami pagrįsti sprendimai, sudaryti galimybes sukurtoje darnaus judumo rodiklių platformoje visoms savivaldybėms teikti kokybiškus ir palyginamus duomenis apie jų įgyvendinamas darnaus judumo priemonės (2-asis pagrindinis audito rezultatas).

Rekomendacijų įgyvendinimo priemonės ir terminai, laukiamas audito poveikis ir pokyčių vertinimo rodikliai pateikti ataskaitos dalyje „Rekomendacijų įgyvendinimo planas“ (31 psl.). Aktualią informaciją apie rekomendacijų įgyvendinimo būklę, rezultatus ir įvykusius pokyčius yra skelbiama atviruose duomenyse Valstybės kontrolės interneto svetainėje <https://www.valstybeskontrole.lt/LT/AtviriDuomenys>.