

**Energijos vartojimo efektyvumo
didinimo ir atsinaujinančių energijos
išteklių naudojimo centralizuoto
šilumos ir vėsumos tiekimo bei
transporto sektoriuose planuojamų
įgyvendinti finansinių priemonių
išankstinis vertinimas**

Turinys

Turinys	2
Santrumpų ir sąvokų sąrašas	3
1 Įvadas	4
1.1 Vertinimo tikslas ir apimtis	4
1.2 Vertinimo metodika.....	4
2 Finansinių priemonių poreikio analizė	7
2.1 Strateginių krypčių analizė.....	8
2.1.1 Bendra ES ir nacionalinio lygmens strateginių krypčių apžvalga	8
2.1.2 EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo strateginių krypčių analizė	10
2.2 Investicijų pasiūla.....	12
2.2.1 Investicijų pasiūla centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumo didinimui bei sistemų plėtros skatinimui	13
2.2.2 Investicijų pasiūla AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimui.....	14
2.3 Investicijų paklausa ir finansavimo poreikis	17
2.3.1 Investicijų paklausa centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumo didinimui bei sistemų plėtros skatinimui	17
2.3.2 Investicijų paklausa AEI panaudojimo šilumos ir vėsumos gamybai CŠT sektoriuje didinimui	18
2.3.3 Investicijų paklausa AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimui.....	19
3 Siūlomi finansiniai produktai	24
3.1 FP taikymas CŠVT sektoriuje	25
3.2 FP taikymas transporto sektoriuje	27
3.2.1 Siūlomos taikyti FP infrastruktūros plėtrai	27
3.2.2 Siūlomos taikyti FP transporto priemonių įsigijimui.....	29
3.2.3 Siūlomos taikyti FP MTEPI veiklų skatinimui	30
4 Sverto efekto skaičiavimas.....	31
4.1 FP, skirtų EE didinimui ir AEI panaudojimo skatinimui CŠVT sektoriuje, sverto efektas	31
4.2 FP, skirtų AEI panaudojimo skatinimui transporto sektoriuje, sverto efektas	32
4.2.1 Rizikos kapitalo FP sverto efektas	32
4.2.2 Lengvatinių paskolų FP sverto efektas	32
5 Tikslinė galutinių naudos gavėjų grupė.....	34
6 Tikėtini siūlomų finansinių priemonių rodikliai.....	35
7 Išvados ir rekomendacijos	39
1 priedas. Interviu ir darbinių sesijų dalyvių sąrašas	42
2 priedas. Vertinime nagrinėjamų priemonių sąrašas	45
3 priedas. Pastatų modernizavimo fondai	49
4 priedas. Paskolų FP sverto efektas pastatų EE didinimo srityje	50
5 priedas. Užsienio šalių praktika CŠVT sektoriuje, taikant FP	51
6 priedas. Užsienio šalių praktika, skatinant AEI panaudojimą transporto sektoriuje.....	52
7 priedas. Siūloma kompensacija AEI infrastruktūros plėtrai	55

Santrumpų ir sąvokų sąrašas

Santrumpa arba sąvoka	Paaiškinimas
2021–2027 m. programa	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa Lietuvai
ADĪP	Alternatyvių degalų įstatymo projektas
AEI	Atsinaujinantis energijos išteklių
AM	LR aplinkos ministerija
APVA	Aplinkos projektų valdymo agentūra
CŠT	Centralizuotas šilumos tiekimas
CŠVT	Centralizuotas šilumos ir vėsumos tiekimas
EE	Energijos vartojimo efektyvumas
EIB	Europos investicijų bankas
EK	Europos Komisija
EM	LR energetikos ministerija
EREC	Europos atsinaujinančios energijos taryba
ERPF	Europos regioninės plėtros fondas
ES	Europos Sąjunga
ES SF	Europos Sąjungos struktūriniai fondai
FM	LR finansų ministerija
FP	Finansinė priemonė
FT	Finansų tarpininkai
INVEGA	UAB „Investicijų ir verslo garantijos“
ITS	Intelektinės transporto sistemos
LB	Lietuvos Bankas
LŠTA	Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija
Metodika	Strateginio planavimo metodika
MTEPI	Mokslas, technologijos, eksperimentinė plėtra ir inovacijos
NEKSVP	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.
NENS	Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija
NP planas	Nacionalinis pažangos planas
NŠG	Nepriklausomi šilumos gamintojai
RKF	Rizikos kapitalo fondas
RPF	Rizikos pasidalijimo fondas
Sanglaudos politikos tikslai	ES Bendrųjų nuostatų reglamente nustatyti politikos tikslai
SFMIS	ES struktūrinės paramos kompiuterinė informacinė valdymo ir priežiūros sistema
SUMIN	LR susisiekimo ministerija
SVV	Smulkus ir vidutinis verslas
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
TEN–T	Transeuropinis transporto tinklas
VERT	Valstybinė energetikos reguliavimo taryba
Vertinimas	Energijos vartojimo efektyvumo didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo bei transporto sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstinis vertinimas
VIPA	Viešųjų investicijų plėtros agentūra
VIVA	Valstybės investicijų valdymo agentūra
VPSP	Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė
Europos Žaliasis kursas	Europos Komisijos komunikatas dėl Žaliojo kurso

1 Įvadas

Remiantis 2021–2027 m. Europos Sąjungos (toliau – ES) sanglaudos politikos reglamentų projektuose¹ (toliau – Reglamentas(–ai) numatytais reikalavimais ir Strateginio planavimo metodika² (toliau – Metodika), planuojant įgyvendinti finansines priemones (toliau – FP) yra reikalinga atlikti jų išankstinius vertinimus (*ex-ante*). Vadovaujantis Reglamento Nr. 2018/0196 52 straipsniu, *ex-ante* vertinimas turi apimti šiuos elementus: (a) siūlomą finansinei priemonei skiriamo įnašo sumą ir numatomą svarto poveikį; (b) finansinius produktus, kuriuos numatoma siūlyti, įskaitant galimą poreikį investuotojams taikyti skirtingas sąlygas; (c) siūlomą tikslinę galutinių gavėjų grupę; (d) numatomą finansinės priemonės indėlį, siekiant konkrečių tikslų. Ši *ex-ante* vertinimo ataskaita yra struktūruojama remiantis Reglamento Nr. 2018/0196 reikalavimais.

Finansinės priemonės – tai būdas panaudoti ribotus valstybės biudžeto išteklius, teikiant ne vienkartinę negražinamas subsidijas, o skolinant lėšas, investuojant jas į kapitalą, teikiant garantijas. FP privalumas – „atsinaujinančios“ lėšos, t. y. paskolinas ar investavus FP skirtas lėšas, jos sugrįžta ir gali būti panaudojamos dar kartą. Tokiu būdu naudojant tas pačias lėšas finansavimas yra suteikiamas didesniai projektų skaičiui.

1.1 Vertinimo tikslas ir apimtis

Energijos vartojimo efektyvumo (toliau – EE) didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) naudojimo centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo (toliau – CŠVT) bei transporto sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstinio vertinimo (toliau – Vertinimas) tikslas – išnagrinėti iš ES, valstybės biudžeto lėšų ar kitų finansinių šaltinių naujai planuojamų įgyvendinti FP poreikį ir atlikti išankstinį jų poveikio vertinimą (*ex-ante*) pagal Reglamentų projektuose ir Metodikoje numatytus reikalavimus. Planuojamas įgyvendinti EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo sričių veiklas apibrėžė LR energetikos ministerija (toliau – EM) ir LR susisiekimo ministerija (toliau – SUMIN), bendradarbiaujant su LR finansų ministerija (toliau – FM). Atsižvelgiant į veiklų turinio ir tikslų suderinamumą su FP taikymo galimybėmis, planuojamos įgyvendinti EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srities veiklos yra šios:

- 1) didinti centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumą bei plėsti sistemas;
- 2) didinti AEI panaudojimą šilumos ir vėsumos gamybai centralizuoto šilumos tiekimo (toliau – CŠT) sektoriuje;
- 3) skatinti transporto sektoriuje naudoti AEI, įrengiant alternatyvių degalų papildymo/įkrovimo infrastruktūrą, išsilyjant, pagaminant ir (ar) pritaikant transporto priemones, naudojančias alternatyvius degalus.

1.2 Vertinimo metodika

Atliekant vertinimą, buvo taikoma 2014–2020 m. ES investicijų programavimo laikotarpio FP išankstinio vertinimo metodika. Remiantis 2021–2027 m. ES investicijų programavimo laikotarpio reglamentų projektų nuostatomis, ji apima keturis pagrindinius elementus:

- a) siūlomą finansinei priemonei skiriamo įnašo sumą ir numatomą svarto poveikį;
- b) finansinius produktus, kuriuos numatoma siūlyti, įskaitant galimą poreikį investuotojams taikyti skirtingas sąlygas;

¹ Komisijos Sanglaudos politikos reglamentų projektų pasiūlymai: <https://esinvesticijos.lt/lt/pasirengimas-2021-2027/2021-2027-m-es-sanglaudos-politikos-reglamentu-projektai-ir-gaires>. Reikalavimai finansinių priemonių *ex-ante* vertinimui nustatyti 2018 m. gegužės 29 d. Europos Parlamento ir Europos Tarybos reglamento Nr.2018/0196, kuriuo nustatomos bendros Europos regioninės plėtros fondo, „Europos socialinio fondo +“, Sanglaudos fondo ir Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo nuostatos ir šių fondų bei Prieglobsčio ir migracijos fondo, Vidaus saugumo fondo ir Sienuų valdymo ir vizų priemonės finansinės taisyklės 52 straipsnyje.

² Strateginio planavimo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 6 d. nutarimu Nr. 827 (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. rugpjūčio 25 d. nutarimo Nr. 1220 redakcija), naujausia suvestinė redakcija, galiojanti nuo 2019-02-15 < <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.168206/KFUoBosREr>

- c) siūlomą tikslinę galutinių gavėjų grupę;
d) numatomą finansinės priemonės indėlį, siekiant konkrečių tikslų.

Vertinimo turinys buvo suderintas su Vertinimo užsakovu, FM. Vertinimo apimtį apibrėžia 1.1 poskyryje įvardintos planuojamos finansuoti veiklos.

Vertinimo metu taikyti metodai ir duomenų bei informacijos šaltiniai yra pateikiami Lentelėje Nr. 1.

Lentelė Nr. 1. Vertinimo metu taikyti metodai

Vertinimo sritis	Taikytas metodas	Komentaras
EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo strateginių krypčių analizė	Pirminių šaltinių analizė	Strateginiai dokumentai, teisės aktai ³
	Antrinių šaltinių analizė	<ul style="list-style-type: none"> Anksčiau atlikti ES investicijų ir kitų finansavimo šaltinių <i>ex-ante</i>, panaudojimo ir <i>ex-post</i> poveikio vertinimai⁴; Atliktos EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srities studijos⁵.
	Statistinių duomenų analizė	Lietuvos statistikos departamento pateikiami duomenys apie atskirų sričių rodiklius ir jų rezultatus.
Investicijų pasiūlos analizė	SFMIS duomenų analizė	2014–2020 m. ES fondų investicijų priemonių finansiniai duomenys ⁶ .
	Interviu programa	Atlikta 20 interviu: 8 su finansų tarpininkais (toliau – FT), 2 su ministerijomis, 1 su Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija (toliau – LŠTA), 5 su transporto sektoriuje veikiančiomis asociacijomis, 3 su valstybės ir/ar savivaldybės įmonėmis, 1 konsultacija su Valstybės energetikos reguliavimo taryba.
	Centrinio šilumos tiekimo (toliau – CŠT) sektoriaus įmonių apklausa	Apklausa pateikta 67 CŠT sektoriuje veikiančioms įmonėms ir nepriklausomiems šilumos gamintojams (toliau – NŠG), visuose Lietuvos regionuose. Apklausa tinkamai užpildė 7 respondentai, t. y. imtis nepakankamai kiekybiniam vertinimui, todėl apklausos atsakymai vertinami tik iš kokybinės perspektyvos.
	Fokusuotų grupės diskusijų programa	Surengta 1 fokusuota grupės diskusija su LŠTA nariais. Nuotolinėje diskusijoje dalyvavo 45 LŠTA narių atstovai. Įgyvendintos 9 darbinės sesijos su EM, SUMIN, FM, Viešųjų investicijų plėtros agentūra (toliau – VIPA), INVEGA ir Valstybės investicijų valdymo agentūra (toliau – VIVA) atstovais. Išsamus interviu programos dalyvių sąrašas pateikiamas šios Vertinimo ataskaitos 1 priede.
	Pirminių šaltinių analizė	Strateginiuose dokumentuose numatytas finansavimas į šio vertinimo apimtį patenkančioms veikloms.
Investicijų paklausos	Interviu programa	Atlikta 20 interviu: 8 su FT, 2 su ministerijomis, 1

³ Nuorodos į konkrečius šaltinius pateikiamos toliau dokumente.

⁴ Nuorodos į konkrečius šaltinius pateikiamos toliau dokumente.

⁵ Nuorodos į konkrečius šaltinius pateikiamos toliau dokumente.

⁶ Šaltinis: www.esinvesticijos.lt, LR finansų ministerijos pateikti duomenys

Vertinimo sritis	Taikytas metodas	Komentaras
analizė		su Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija (toliau – LŠTA), 5 su transporto sektoriuje veikiančiomis asociacijomis, 3 su valstybės ir/ar savivaldybės įmonėmis, 1 konsultacija su Valstybės energetikos reguliavimo taryba.
	Fokusuotų grupės diskusijų programa	Surengta 1 fokusuota grupės diskusija su LŠTA nariais. Nuotolinėje diskusijoje dalyvavo 45 LŠTA narių atstovai. Įgyvendintos 9 darbinės sesijos su EM, SUMIN, FM, VIPA, INVEGA ir VIVA atstovais. Išsamus interviu programos dalyvių sąrašas pateikiamas šios Vertinimo ataskaitos 1 priede.
	CŠT įmonių apklausa	Apklausa pateikta 67 CŠT sektoriuje veikiančioms įmonėms ir nepriklausomiems šilumos gamintojams (toliau – NŠG), visuose Lietuvos regionuose. Apklausa tinkamai užpildė 7 respondentai, t. y. imtis nepakankamai kiekybiniam vertinimui, todėl apklausos atsakymai vertinami tik iš kokybinės perspektyvos.
	SFMIS duomenų analizė	2014–2020 m. ES fondų investicijų priemonių lėšų panaudojimo duomenys ⁷ .
	Antrinių šaltinių analizė	<ul style="list-style-type: none"> • Anksčiau atlikti ES investicijų ir kitų finansavimo šaltinių <i>ex-ante</i>, panaudojimo ir <i>ex-post</i> poveikio vertinimai; • Atliktos EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srities studijos.
Finansiniai produktai	Antrinių šaltinių analizė	<ul style="list-style-type: none"> • Anksčiau atlikti ES investicijų ir kitų finansavimo šaltinių <i>ex-ante</i>, panaudojimo ir <i>ex-post</i> poveikio vertinimai; • Atliktos EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srities studijos; • Užsienio šalių praktikos studijos⁸.
	Interviu programa	Atlikta 20 interviu: 8 su FT, 2 su ministerijomis, 1 su Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija (toliau – LŠTA), 5 su transporto sektoriuje veikiančiomis asociacijomis, 3 su valstybės ir/ar savivaldybės įmonėmis, 1 konsultacija su Valstybės energetikos reguliavimo taryba.
	Fokusuotų grupės diskusijų programa	Surengta 1 fokusuota grupės diskusija su LŠTA nariais. Nuotolinėje diskusijoje dalyvavo 45 LŠTA narių atstovai. Įgyvendintos 9 darbinės sesijos su EM, SUMIN, FM, VIPA, INVEGA ir VIVA atstovais. Išsamus interviu programos dalyvių sąrašas pateikiamas šios Vertinimo ataskaitos 1 priede.
Sverto efekto skaičiavimas	SFMIS duomenų analizė	2014–2020 m. ES investicijų priemonių finansiniai duomenys.
Tikslinė galutinių naudos gavėjų grupė	Interviu programa	Atlikta 20 interviu: 8 su FT, 2 su ministerijomis, 1 su Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija (toliau –

⁷ Šaltinis: www.esinvesticijos.lt, LR finansų ministerijos pateikti duomenys

⁸ Nuorodos į konkrečius šaltinius pateikiamos toliau dokumente.

Vertinimo sritis	Taikytas metodas	Komentaras
		LŠTA), 5 su transporto sektoriuje veikiančiomis asociacijomis, 3 su valstybės ir/ar savivaldybės įmonėmis, 1 konsultacija su Valstybės energetikos reguliavimo taryba.
	Fokusuotų grupės diskusijų programa	Surengta 1 fokusuota grupės diskusija su LŠTA nariais. Nuotolinėje diskusijoje dalyvavo 45 LŠTA narių atstovai. Įgyvendintos 9 darbinės sesijos su EM, SUMIN, FM, VIPA, INVEGA ir VIVA atstovais. Išsamus interviu programos dalyvių sąrašas pateikiamas šios Vertinimo ataskaitos 1 priede.
	CŠT įmonių apklausa	Apklausa pateikta 67 CŠT sektoriuje veikiančioms įmonėms ir nepriklausomiems šilumos gamintojams (toliau – NŠG), visuose Lietuvos regionuose. Apklausa tinkamai užpildė 7 respondentai, t. y. imtis nepakankamai kiekybiniam vertinimui, todėl apklausos atsakymai vertinami tik iš kokybinės perspektyvos.
	Pirminių šaltinių analizė	Teisės aktai, įskaitant ES fondų investicijų priemonių projektų finansavimo sąlygų aprašus.
Tikėtini finansinių priemonių siūlomų priemonių rezultatai	Pirminių šaltinių analizė	<ul style="list-style-type: none"> • ES investicijų priemonių finansavimo sąlygų aprašai; • Europos Komisijos parengtos <i>fiche</i> dėl planuojamų naudoti rodiklių.
	Antrinių šaltinių analizė	<ul style="list-style-type: none"> • Anksčiau atlikti ES investicijų ir kitų finansavimo šaltinių <i>ex-ante</i>, panaudojimo ir <i>ex-post</i> poveikio vertinimai; • Atliktos EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srities studijos. • Užsienio šalių praktikos studijos.
	Interviu programa	Atlikta 20 interviu: 8 su FT, 2 su ministerijomis, 1 su Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija (toliau – LŠTA), 5 su transporto sektoriuje veikiančiomis asociacijomis, 3 su valstybės ir/ar savivaldybės įmonėmis, 1 konsultacija su Valstybės energetikos reguliavimo taryba.
	Fokusuotų grupės diskusijų programa	Surengta 1 fokusuota grupės diskusija su LŠTA nariais. Nuotolinėje diskusijoje dalyvavo 45 LŠTA narių atstovai. Įgyvendintos 9 darbinės sesijos su EM, SUMIN, FM, VIPA, INVEGA ir VIVA atstovais. Išsamus interviu programos dalyvių sąrašas pateikiamas šios Vertinimo ataskaitos 1 priede.
	SFMIS duomenų analizė	2014–2020 m. ES fondų investicijų priemonių rodiklių duomenys

Sudaryta Vertintojų.

2 Finansinių priemonių poreikio analizė

2 skyriuje „Finansinių priemonių poreikio analizė“ yra nagrinėjamos ES ir Lietuvos strateginės kryptys pagal planuojamas įgyvendinti veiklas EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srityse. Taip pat yra vertinama investicijų pasiūla, paklausa ir tikėtinas finansavimo poreikis. Ši analizė leidžia įvertinti siūlomų FP skiriamo įnašo sumą.

2.1 Strateginių krypčių analizė

Šiame skyriuje yra nagrinėjamos ES ir Lietuvos strateginės kryptys pagal planuojamas įgyvendinti EE ir AEI srities veiklas. Skyriuje yra nagrinėjami šie dokumentai:

- 1) Europos Komisijos (toliau – EK) komunikatas dėl Žaliojo kurso (toliau – Europos Žaliojo kursas)⁹;
- 2) Komisijos Sanglaudos politikos reglamentų projektų pasiūlymai¹⁰;
- 3) 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 2009/125/EB ir 2010/30/ES bei kuria panaikinamos direktyvos 2004/8/EB ir 2006/32/EB¹¹;
- 4) EK atsinaujinančių išteklių energetikos pažangos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui¹²;
- 5) 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos projektas¹³;
- 6) Valstybės pažangos strategija „Lietuva 2030“¹⁴;
- 7) 2021–2030 m. Nacionalinis pažangos planas¹⁵;
- 8) LR energijos vartojimo efektyvumo didinimo įstatymas¹⁶;
- 9) LR atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymas¹⁷;
- 10) Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija¹⁸;
- 11) Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.¹⁹;
- 12) Alternatyvių degalų įstatymo projektas²⁰.

2.1.1 Bendra ES ir nacionalinio lygmens strateginių krypčių apžvalga

2.1.1.1 ES lygmens strateginių dokumentų apžvalga

Europos Žaliojo kurso tikslas – mažinti ES energetikos sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui. Su Vertinimo apimtyje nagrinėjamomis veiklomis susiję šie Europos Žaliojo kurso tikslai energetikos sektoriui: (1) tarpusavyje sujungti energetikos sistemas, (2) geriau susieti AEI ir (arba) integruoti juos į tinklą bei (3) diegti novatoriškas technologijas ir kurti modernią infrastruktūrą. Transporto sektoriuje orientuojamasi į tvarų ir išmanų judumą, t. y. siekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. numatyta sumažinti 90 proc.²¹

2021–2027 m. ES fondų investicijos yra kryptingai sutelktos į penkis ES Bendrųjų nuostatų reglamente nustatytus politikos tikslus (toliau – Sanglaudos politikos tikslai). Prisidėjimas prie dviejų tikslų yra glaudžiai susijęs su Vertinime nagrinėjamomis veiklomis:

⁹ Europos Komisija <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>>

¹⁰ Europos Komisija, Bendrųjų nuostatų reglamento, ERPF ir SaF reglamentų projektai <<https://www.esinvesticijos.lt/lt/pasirengimas-2021-2027/2021-2027-m-es-sanglaudos-politikos-reglamentu-projektai-ir-gaires>>

¹¹ Europos Parlamentas ir Taryba <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0027&from=LT>>

¹² Europos Komisija <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019DC0225&from=EN>>

¹³ 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos projektai <<https://esinvesticijos.lt/lt/pasirengimas-2021-2027/2021-2027-m-es-fondu-investiciju-programos-rengimas>>

¹⁴ LR Seimo nutarimas dėl valstybės pažangos strategijos „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ patvirtinimo <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.425517>>

¹⁵ LR Vyriausybė <<https://lr.lt/lt/aktuali-informacija/xvii-vyriausybe/strateginis-valdymas/2021-2030-m-nacionalinis-pazangos-planas>>

¹⁶ LR Seimas <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/1bd85ba0a27b11e68987e8320e9a5185?jf-wid=wny8rgfbk>>

¹⁷ LR Seimas <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.398874>>

¹⁸ LR Energetikos ministerija <

https://enmin.lrv.lt/uploads/enmin/documents/files/Nacionaline%20energetines%20nepriklausomybes%20strategija_2018_LT.pdf>

¹⁹ LR Vyriausybė <https://lr.lt/uploads/main/documents/files/NECP%2012_31.pdf>

²⁰ LR energetikos ministerija <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/2eea182262ce11eaa02cac2a861120c?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=1876719a-bfd9-45af-b539-b09314895eb0>>

²¹ Europos Komisija <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>>

- 1) Tikslui „Žalesnė Europa“ pasiekti ES fondų investicijos bus nukreipiamos į tokias sritis kaip (1) perėjimas prie švarios ir tvarios energetikos, (2) žaliosios investicijos, (3) žiedinė ekonomika, (4) prisitaikymas prie klimato kaitos, (5) ekstremalių klimato reiškinių rizikos prevencija bei jų valdymas.
- 2) Tikslu „Geriau sujungta Europa“ rodikliams pasiekti bus skatinamas (1) skaitmeninis junglumas, (2) kuriamas tvarus, atsparus klimato kaitai, pažangus, saugus ir įvairiarūšis transeuropinis transporto tinklas (TEN-T), taip pat (3) gerinamas nacionalinis, regiono ir vietos judumas, įskaitant geresnes galimybes naudotis TEN-T.

2021–2027 m. ES fondų investicijų programos²² (toliau – 2021–2027 m. programa) rengimo metu buvo įvertinti ES Sanglaudos politikos tikslai, Lietuvai skirtos Europos Tarybos rekomendacijos, atsižvelgta į Nacionalinį pažangos planą (toliau – NP Planas) ir Nacionalinį energetikos ir klimato srities veiksmų planą²³ (toliau – NEKSVP). 2021–2027 m. programoje įvertinti kylantys iššūkiai, siekiant energetikos ir klimato tikslų, ir nustatomas investicijų poreikis žaliosioms technologijoms ir darniems sprendimams diegti.²⁴

2.1.1.2 Nacionalinio lygmens strateginių dokumentų apžvalga

2021–2030 m. NP Planas²⁵ apibrėžia 10 strateginių tikslų Lietuvai, iš kurių 5-ąjį „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“ ir 6-ąjį strateginį tikslą „Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui“ iš dalies atliepia Vertinime nagrinėjamos ir planuojamos įgyvendinti veiklos.

EE didinimui ir AEI panaudojimo skatinimui įtaką daro Lietuvoje galiojantis teisinis reglamentavimas, nulemtas Lietuvos Respublikos tarptautinių įsipareigojimų, aplinkos apsaugos, iškastinių energijos išteklių tausojimo, priklausomybės nuo iškastinių energijos išteklių ir energijos importo mažinimo bei kitų valstybės energetikos politikos tikslų. Energijos vartojimo efektyvumo įstatymo²⁶ tikslas yra susijęs su taupesnio energijos suvartojimo visose ūkio srityse užtikrinimu ir nustatytų EE rodiklių įgyvendinimu. Atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymo²⁷ tikslas – užtikrinti darnią AEI naudojimo plėtrą, skatinti tolesnį naujų technologijų vystymąsi ir diegimą bei pagamintos energijos vartojimą. Minimieji įstatymai skirti nustatyti valstybinio valdymo, reglamentavimo ir priežiūros teisinius pagrindus EE ir AEI srityse.

Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija²⁸ (toliau – NENS) yra skirta Lietuvos energetikos sektoriaus vizijai nustatyti, pagrindiniams įgyvendinimo principams, strateginėms kryptims, tikslams ir uždaviniams suformuoti. NEKSVP apibrėžia numatomas veiklas išsikeltiems energetikos ir klimato srities tikslams pasiekti.

NENS siekiama, kad AEI dalis visuose sektoriuose (elektros, šilumos ir vėsumos, transporto) lyginant su bendruoju galutiniu energijos suvartojimu iki 2030 m. siektų 30 proc., iki 2040 – 45 proc., o iki 2050 m. – 80 proc. Transporto sektorius sukuria ketvirtadalį viso ES išmetamo šiltnamio efekta sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekio, ir ši dalis didėja²⁹, todėl AEI panaudojimo didinimas transporto sektoriuje yra viena iš pagrindinių investicijų krypčių. Atsižvelgiant į tai, šiuo metu yra rengiamas

²² 2021-2027 m. ES fondų investicijų programos projektai < <https://esinvesticijos.lt/lt/pasirengimas-2021-2027/2021-2027-m-es-fondu-investiciju-programos-rengimas> >

²³ Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2030 m. < <https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/klimato-kaita/nacionalinis-energetikos-ir-klimato-srities-veiksmu-planas-2021-2030-m> >

²⁴ Komisijos Sanglaudos politikos reglamentų projektų pasiūlymai: <https://esinvesticijos.lt/lt/pasirengimas-2021-2027/2021-2027-m-es-sanglaudos-politikos-reglamentu-projektai-ir-gaires>

²⁵ 2021-2030 m. Nacionalinis pažangos planas <<https://lrv.lt/lt/aktuali-informacija/vii-vyriausybe/strateginis-valdymas/2021-2030-m-nacionalinis-pazangos-planas>>

²⁶ LR Seimas <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/1bd85ba0a27b11e68987e8320e9a5185?jf-wid=wny8rgfbk>>

²⁷ LR Seimas <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.398874>>

²⁸ Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija <https://enmin.lrv.lt/uploads/enmin/documents/files/Nacionaline%20energetines%20nepriklausomybes%20strategija_2018_LT.pdf>

²⁹ Europos Komisija <<https://eur-le X.europa.eu/legal-content/LT/T XT/HTML/?uri=CELE X:52019DC0640&from=EN>>

Alternatyvių degalų įstatymo projektas (toliau – ADIP)³⁰. Šis įstatymas sudarys galimybes iki 2030 m. AEI dalį transporto sektoriuje padidinti iki 15 proc. (šiuo metu – 4,3 proc.), ir taip reikšmingai sumažinti neigiamą poveikį klimatui bei skatinti vietinių biodegalų vartojimą³¹.

2.1.2 EE didinimo ir AEI naudojimo skatinimo strateginių krypčių analizė

2.1.2.1 Centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumo didinimas bei sistemų plėtra

2018 m. buvo patvirtintas Direktyvos Nr. 2012/27/ES32 pakeitimas³³, kuriame nustatomi EE tikslai ir politinės gairės iki 2030 metų. Pagrindinis naujos direktyvos tikslas – iki 2030 metų sutaupyti ne mažiau nei 32,5 proc. energijos visoms ES valstybėms. Direktyva įtvirtino pareigą ES valstybėms narėms parengti nacionalinius energetikos ir klimato kaitos valdymo planus. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje dėl energijos vartojimo efektyvumo numatyta, kad CŠT sritis suteikia daug pirminės energijos sutaupymo galimybių, kurios šiuo nėra išnaudotos.

NENS teigiama, kad pagrindinis tikslas šilumos ūkio srityje – nuoseklus CŠT sistemų atnaujinimas (optimizavimas), kuris užtikrintų (1) efektyvų šilumos vartojimą, (2) patikimą, ekonomiškai patrauklią (konkurencingą) gamybą ir tiekimą. Taip pat atnaujinimas (optimizavimas) turėtų sudaryti galimybę diegti modernias ir aplinkai palankias technologijas, naudojančias tiek vietinius išteklius, tiek AEI³⁴.

NEKSVP³⁵ numatoma, kad pagrindinės planuojamos EE didinimo priemonės, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusios su CŠVT sektoriumi, dėl kurių mažės energijos suvartojimas 2020–2040 m. laikotarpiu, yra:

- 1) efektyvesnių produktų ir technikos naudojimas vystantis technologijoms (neefektyvių katilų pakeitimas kitomis AEI technologijomis arba prijungimas prie CŠT);
- 2) šilumos perdavimo tinklų pritaikymas dirbti žematemperatūriniu režimu, įskaitant šilumos punktų ir (ar) šildymo bei karšto vandens sistemų modernizavimą;
- 3) atliekinės šilumos, susidariusios pramonėje, atliekų sektoriuje ar dėl vėsinimo energijos, panaudojimą CŠT sektoriuje.

NENS ir NEKSVP taip pat nustatytas vėsumos energijos tiekimo potencialas. Gyvenamosios ir komercinės paskirties patalpos yra vėsinamos individualiai, vėsumos energijos gamybai naudojant elektros energiją. Metinis preliminarus vėsumos energijos poreikis Lietuvoje yra nuo 5 iki 6 TWh. NEKSVP numatyta, kad prie vėsumos tinklo galėtų būti prijungiami tik tie pastatai, kuriuose jau yra įrengta centralizuota (bendra mechaninė) vėdinimo sistema, t. y. biurai, prekybos centrai ir nauji aukštos energetinės klasės daugiabučiai namai, kadangi investicijos į senos statybos daugiabučius namus, siekiant išnaudoti centralizuoto vėsumos energijos tiekimo privalumus, būtų nepagrįstai didelės ir neefektyvios.

Siekiant padidinti centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos efektyvumą, 2021–2027 m. programoje numatytas integruotų centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo bei trumpalaikių šilumos akumuliacinio bei saugojimo sistemų kūrimo skatinimas. Taip pat bus skatinama modernizuoti centralizuoto šilumos ir karšto vandens tiekimo sistemas, tuo pačiu pritaikant jas ir vėsumos tiekimui. Efektyvių integruotų energetinių sistemų kūrimui ir valdymui bus investuojama į išmaniųjų šilumos tinklų valdymo diegimą ir esamos valdymo sistemos tobulinimą. Šios investicijų

³⁰ LR Energetikos ministerija <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/2eea182262ce11eaa02cacf2a861120c?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=1876719a-bfd9-45af-b539-b09314895eb0>>

³¹ Energetikos ministerija <<https://enmin.lrv.lt/lt/naujienos/seimas-svarstys-alternatyviu-degalu-istatyma>>

³² 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 2009/125/EB ir 2010/30/ES bei kuria panaikinamos direktyvos 2004/8/EB ir 2006/32/EB Tekstas svarbus EEE

³³ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/844, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo ir Direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo

³⁴ Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija

<https://enmin.lrv.lt/uploads/enmin/documents/files/Nacionaline%20energetines%20nepriklausomybes%20strategija_2018_LT.pdf>

³⁵ Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2030 m. <<https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/klimato-kaita/nacionalinis-energetikos-ir-klimato-srities-veiksmu-planas-2021-2030-m>>

kryptys ir planuojama įgyvendinti veikla atitinka pagrindiniuose ES ir Lietuvos strateginiuose dokumentuose nustatytus tikslus.

2.1.2.2 AEI panaudojimo didinimas šilumos ir vėsumos gamybai CŠT sektoriuje

2018 m. buvo pateikti pirmieji pasiūlymai dėl AEI direktyvos (ES 2018/2001)³⁶ įgyvendinimo gairių, kurių pagrindinis tikslas yra padidinti žaliosios energijos gamybos apimtį iki 32 proc. iki 2030 metų. Pateiktos gairės buvo orientuotos į viešųjų ir privačių investicijų skatinimą atsinaujinančioje energetikoje. Taip pat, AEI direktyvoje akcentuojamos finansinės paramos schemos, atsinaujinančios energijos gamyba savo poreikiams, energetinės bendruomenės ir AEI panaudojimas CŠT sektoriuje.

Sanglaudos politikos tikslas „Žalesnė Europa“ numato didinti AEI dalį vidaus energijos gamybos ir bendrojo galutinio energijos vartojimo srityse. Iki 2030 m. planuojama pasiekti 45 proc. tikslą galutiniame energijos suvartojime. NEKSVP yra numatyta, kad AEI dalis Lietuvos šilumos ir vėsumos sektoriuose iki 2030 m. turėtų sudaryti – 66,9 proc., o CŠT sektoriuje – 90 proc. Šie tikslai planuojami pasiekti ir toliau (1) vystant didelio naudingumo biokuro kogeneracines jėgaines, (2) efektyviai panaudojant po rūšiavimo likusias ir perdirbti netinkamas, tačiau energetinę vertę turinčias, komunalines ir nepavojingas gamybos atliekas šilumos ir elektros gamybai³⁷.

LR atsinaujinančių išteklių įstatyme³⁸ numatyta, kad šilumos ir vėsumos energijos gamybos iš AEI pajėgumų plėtra yra vienas iš strateginių valstybės tikslų. Įstatyme taip pat numatyta, kad savivaldybės, planuodamos miestų ir (ar) rajonų infrastruktūros plėtrą, pastatų atnaujinimą (modernizavimą), viešųjų ir privačių objektų apsirūpinimą šilumos ir (ar) vėsumos energija, privalo įvertinti galimybes gaminti šilumos ir vėsumos energiją iš AEI. Taigi investicijų kryptis ir planuojama įgyvendinti veikla atitinka pagrindiniuose ES ir Lietuvos strateginiuose dokumentuose ir teisės aktuose nustatytus tikslus.

2.1.2.3 AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimas, įrengiant alternatyvių degalų papildymo/įkrovimo infrastruktūrą, išsigyjant, pagaminant ir (ar) pritaikant transporto priemones, naudojant alternatyvius degalus

Europos Žaliojo kurso strateginiame dokumente yra iškeltas tikslas transporto išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. sumažinti 90 proc. (lyginant su 1990 m.). 2018 m. Lietuvoje AEI dalis transporto sektoriuje siekė 4,33 proc. Norint pasiekti nustatytus išpareigojimus iki 2030 m., o vėliau ir Žaliojo kurso rodiklius, Lietuvoje AEI dalis transporte iki 2030 m. turėtų išaugti iki 15 proc., o 2050 m. pasiekti 50 proc. NEKSVP duomenimis didžiausią dalį Lietuvos transporto parko sudaro beveik 1,5 mln. lengvųjų automobilių, iš kurių 69 proc. sudaro dyzeliniai automobiliai (eksploatavimo trukmė vidutiniškai siekia 15 metų, CO₂ išmetimai vidutiniškai siekia 160–170 g/km). Lietuvoje transporto mokesčiai yra vertinami kaip vieni mažiausių ES³⁹. Nuo 2020 m. liepos 1 d. variklinių transporto priemonių registracija buvo apmokestinta atsižvelgiant į išmetamą CO₂ kiekį. Visgi, šis mokestis yra kritikuojamas kaip nepakankamas sumažinti taršą – ekspertai teigia, kad šis mokestis yra skirtas apmokestinti transporto priemonių perdavimą, o ne apmokestinti dėl transporto priemonės naudojimo išmetamas ŠESD⁴⁰.

Lietuvos NP Plane numatytas strateginis tikslas „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“. NP Plane teigiama, jog šiuo metu nėra pakankamai išnaudojamas energijos vartojimo efektyvumo, AEI potencialas, darnaus judumo formos. NP Plane taip pat pabrėžiama, jog pagrindiniai iššūkiai ŠESD mažinimo srityje yra susiję su transporto sektoriumi – 2018 m. duomenimis Lietuvoje transporto sektoriaus ŠESD išmetimai sudarė 30,2 proc. ŠESD kiekio⁴¹. Atsižvelgiant į transporto sektoriaus daromą neigiamą poveikį aplinkai, numatyta plėtoti ekologiško viešojo ir krovinių

³⁶ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją

³⁷ Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2030 m. <<https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/klimato-kaita/nacionalinis-energetikos-ir-klimato-srities-veiksmu-planas-2021-2030-m>>

³⁸ LR Seimas <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.398874>>

³⁹ Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2030 m. <<https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/klimato-kaita/nacionalinis-energetikos-ir-klimato-srities-veiksmu-planas-2021-2030-m>>

⁴⁰ Verslo žinios <<https://www.vz.lt/finansai-apskaita/2020/06/28/kita-savaite--automobiliu-tarsos-mokescio-startas>>

⁴¹ LR aplinkos ministerija <<https://am.lrv.lt/lt/naujienos/apskaita-rodod-kad-daugiausia-siltnamio-duju-ismete-transporto-sektorius>>

pervežimo transporto infrastruktūrą, plėsti elektrifikuoto geležinkelių tinklo, elektromobilių įkrovimo tinklo bei dviračių ir pėsčiųjų takų ir/ar trasų infrastruktūras, kurti viešojo ir privataus transporto sąveikos ir darnaus judumo sistemas, gerinti judumo (mobilumo) sąlygas ir efektyviau valdyti judumo paklausą, mažinti transporto sukeltą triukšmą ir taršą.

Siekiant padidinti AEI ir alternatyvių degalų dalį transporte bei transporto sektoriaus efektyvumą buvo parengtas ADIP, kurio pagrindiniai tikslai yra (1) skatinti netaršių transporto priemonių naudojimą, (2) vietinę biometano ir kitų pažangiųjų biodegalų gamybą ir (3) didinti transporto sektoriaus elektrifikaciją. ADIP yra įtvirtintos nuostatos dėl elektromobilių naudojimo ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtros. Įstatymo projekte numatyta, kad nuo 2026 m. visi viešųjų pirkimų būdu įsigijami lengvieji automobiliai ir autobusai turės būti netaršūs, o iki 2029 m. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi bei pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemones, turėtų būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus. Iki 2023 m. Savivaldybių tarybų sprendimu turėtų būti įtvirtinamos mažos taršos zonos miestuose paskatinsiančios persėsti į netaršias transporto priemones, taip gerinant oro kokybę miestuose⁴². Šiame Vertinime detalai nagrinėjama investicijų į lengvuosius automobilius paklausa, atliekama finansavimo poreikio analizė ir pateikiamos rekomendacijos taikyti FP. Investicijos į viešąjį transportą poreikis šio Vertinimo apimtyje nėra nagrinėjamas.

Apibendrinant, investicijų kryptis ir planuojama įgyvendinti veikla atitinka pagrindiniuose ES ir Lietuvos strateginiuose dokumentuose ir teisės aktuose nustatytus tikslus.

2.2 Investicijų pasiūla

EE didinimo ūkio subjektams ir AEI plėtros skatinamojo finansavimo poreikio vertinime⁴³ pasikonsultavus su rinkos dalyviais ir suinteresuotomis šalimis buvo daroma prielaida, kad 2019 m. į energetikos sektorių buvo planuojama nukreipti apie 5 proc. paskolų portfelio, t. y. buvo planuojama finansuoti tokias veiklas kaip daugiabučių namų modernizavimą, viešųjų pastatų renovaciją, taip pat skatinti atsinaujinančią energetiką ir t.t. 2020 m. rugsėjo–lapkričio mėn. atliktų interviu su FT metu buvo patvirtinta, kad šiuo metu FT portfelis EE ir AEI srityje nėra didelis, tačiau atsižvelgiant į Europos Žaliąjį kursą ateityje tikimasi portfelį padidinti. Remiantis atliktais *ex-post* vertinimais ir interviu programos rezultatais, daroma prielaida, kad FP pritaikymo energetikos ir transporto sektoriuose potencialas išlieka didelis.

2014–2020 m. laikotarpiu finansavimas investicijoms į su EE didinimu ir AEI plėtra susijusius projektus daugiausiai buvo skatinamas subsidijų forma. Finansavimo sąlygų aprašuose numatytas nuosavo indėlio poreikis sudarė sąlygas pritraukti kitus finansavimo šaltinius – bankų finansavimą, privačias ūkio subjektų lėšas ir pan. Skaičiuojama, kad įgyvendintus subsidijuojamus projektus CŠT sektoriuje bus pritraukta ~255 mln. Eur privačių lėšų⁴⁴.

Visgi, AEI panaudojimas transporto sektoriuje nėra didelis – sąlyginai mažas įregistruotų netaršių automobilių skaičius ir nepakankamas alternatyvių degalų papildymo/įkrovimo infrastruktūros išvystymas leidžia daryti prielaidą, kad 2014–2020 m. laikotarpiu investicijos į alternatyviais degalais varomas transporto priemones ir jų įkrovimo/papildymo infrastruktūrą nebuvo didelės.

2014–2020 m. programavimo laikotarpiu Vertinimo apimtyje analizuojamų veiklų skatinimui 98,6 proc. skirtų viešųjų lėšų sudarė investicijos subsidijos forma (šios Vertinimo ataskaitos 2 priede pateikiama į Vertinimo apimtį įtrauktų ES SF priemonių finansavimo informacija). FP „Ko-investicinis fondas susisiekimui“, sudarė 1,4 proc. bendro finansavimo. Šia rizikos kapitalo FP siekiama skatinti MVĮ, kuriančių mobilumo paslaugas ir produktus, intelektines transporto sistemas (ITS) ir inovatyvias transporto technologijas, bei mažinančių transporto sukurtą CO₂ emisiją, atsiradimą. FP „Ko-

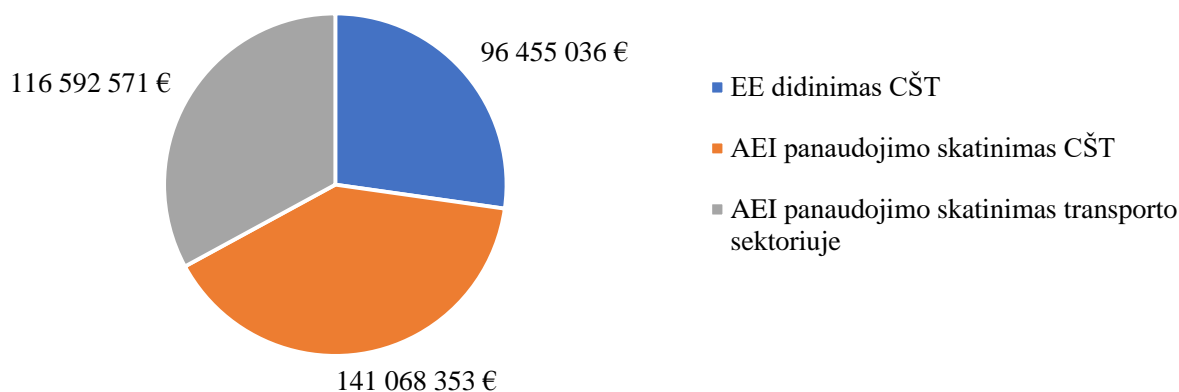
⁴² LR energetikos ministerija < <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/2eea182262ce11eaa02cacf2a861120c?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=1876719a-bfd9-45af-b539-b09314895eb0> >

⁴³ Energijos efektyvumo didinimas ūkio subjektams ir Atsinaujinančių energijos išteklių plėtra skatinamojo finansavimo poreikio vertinimas
<<https://finmin.lrv.lt/uploads/finmin/documents/files/Energijos%20efektyvumo%20didinimas%20%C5%ABkio%20subjektams%20ir%20Atsinaujinan%C4%8Di%C5%B3%20energijos%20i%C5%A1tekl%C5%B3%20pl%C4%97tra%20.pdf>>

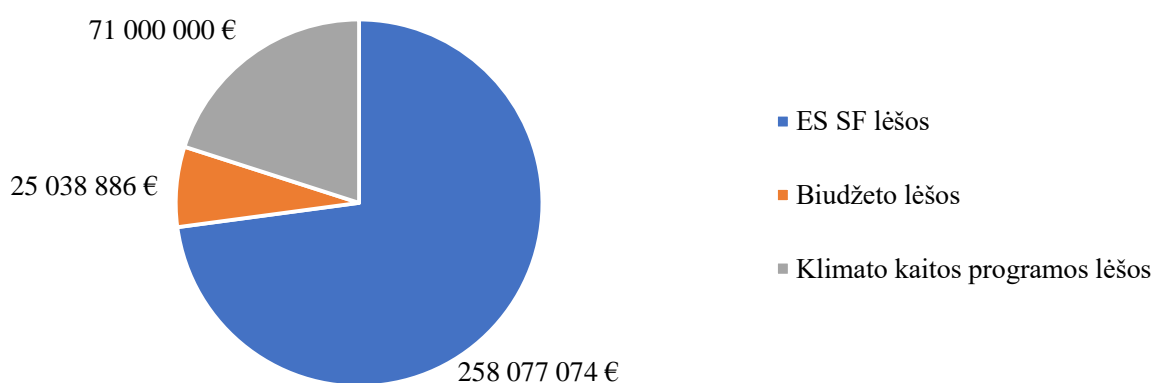
⁴⁴ Remiantis esinvesticijos.lt duomenimis

investicinis fondas susisiekimui“ ES SF skirta lėšų suma siekia 5 mln. Eur. Numatyta, kad šio fondo lėšos turėtų būti investuotos iki 2023 m. gruodžio 31 d.

Šiame Vertinime nagrinėjamos veiklos, 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu didžiausia dalis lėšų buvo skiriama AEI panaudojimo skatinimui CŠT sektoriuje (141,1 mln. Eur) ir transporto sektoriuje (116,6 mln. Eur) (žr. Pav. Nr. 1). ES SF lėšos išliko pagrindiniu finansavimo lėšų šaltiniu (žr. Pav. Nr. 2).



Pav. 1. 2014–2020 m. finansavimas pagal Vertinime nagrinėjamas veiklas, Eur.



Pav. 2. Finansavimas pagal 2014–2020 m. skirtų lėšų šaltinį, Eur.

EE didinimo srityje 2014–2020 m. FP buvo taikomos daugiabučių renovacijos, viešųjų pastatų ir gatvių apšvietimo modernizavimo srityse. Šiems projektams skirta finansavimo suma siekė 359 mln. Eur (žr. informaciją pateikiamą šios Vertinimo ataskaitos 3 priede). Taip pat šioje srityje pradėta taikyti nauja, iki šiol Lietuvoje netaikyta finansavimo forma – gražinamosios subsidijos forma. Gražinamoji subsidija buvo taikoma vienai priemonei „Valstybei nuosavybės teise priklausančių pastatų atnaujinimas (II)“. Daugiabučių namų renovacijos, viešųjų pastatų ir gatvių apšvietimo modernizavimo veiklos į šio Vertinimo apimtį nepatenka, todėl nebus plačiau analizuojamos.

2.2.1 Investicijų pasiūla centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumo didinimui bei sistemų plėtros skatinimui

2014–2020 m. programavimo laikotarpiu, siekiant skatinti CŠT modernizavimą ir plėtrą, iš ES SF lėšų buvo skelbiami 6 konkursiniai kvietimai pagal priemonę Nr. 04.3.2–LVPA–K–102 „Šilumos tiekimo tinklų modernizavimas ir plėtra“. Šiems kvietimams buvo numatyta skirti 91,455 mln. Eur ES SF lėšų. Iš viso buvo gautos 167 paraiškos, iš kurių su 144 pareiškėjais buvo pasirašytos finansavimo sutartys. Prašoma finansavimo suma siekė 122,695 mln. Eur. Dėl didesnio, nei iš pradžių numatyto, finansavimo

poreikio buvo skirta papildomų lėšų ir bendra skirto finansavimo suma siekė 112,68 mln. Eur. Remiantis atliktos interviu programos ir fokusuotos grupės diskusijos duomenimis, šis kvietimas buvo ypač svarbus CŠT sektoriuje veiklą vykdančioms ūkio subjektams. Įgyvendintų projektų metu buvo siekiama atnaujinti nusidėvėjusius ir senus šilumos tinklus, sumažinti didelius šilumos perdavimo nuostolius ir padidinti šilumos tiekimo kokybę galutiniam vartotojui. Preliminariais duomenimis šiai veiklai finansuoti 2021–2027 m. planuojama skirti 27 mln. Eur ES SF lėšų.

Investicijų pasiūla AEI panaudojimo šilumos ir vėsumos gamybai CŠT sektoriuje didinimui

2014–2020 m. laikotarpiu buvo paskelbtos 3 konkursinės ES SF lėšomis finansuojamos priemonės, kuriomis buvo skatinamas AEI panaudojimas CŠT sektoriuje:

- 1) Pagal priemonę Nr. 04.1.1–LVPA–K–110 „Nedidelės galios biokuro kogeneracijos skatinimas“ buvo pateikta 12 paraiškų, kurių bendra prašoma suma siekė 36,584 mln. Eur. Šiuo metu priemonės pareiškėjai yra sutarčių pasirašymo etape, todėl *esinvesticijos.lt* duomenimis yra panaudota tik 3,563 mln. Eur ES SF lėšų. Atsižvelgiant į tai, kad pagal DNR planą buvo papildomai skirta 15 mln. Eur lėšų ir šiuo metu statusą „Paraiškos vertinimas“ turi 4 paraiškos, bendra visų paraiškų finansavimo suma pagal šią priemonę gali siekti 20,526 mln. Eur;
- 2) Pagal priemonę Nr. 04.1.1–LVPA–K–109 „Biokuro panaudojimo skatinimas šilumos energijai gaminti“ buvo pateikta 21 paraiška, kurių bendra prašoma suma siekė 12,56 mln. Eur;
- 3) Pagal priemonę Nr. 4.1.1–LVPA–K–112 „Biokurą naudojančių šilumos gamybos įrenginių keitimas“ buvo pateikta 31 paraiška, kurių bendra prašoma suma siekė 8,84 mln. Eur.

Taip pat valstybės projektų planavimo būdu ES SF finansavimas buvo skirtas įmonei UAB „Vilniaus kogeneracinė jėgainė“, kuri šiuo metu įgyvendina projektą „Didelio naudingumo kogeneracijos pajėgumų, naudojančių atsinaujinančius energijos išteklius, sukūrimas Vilniaus mieste“. Bendra projekto vertė siekia 209,1 mln. Eur, iš kurių beveik 91 mln. Eur finansuojama iš ES EF lėšų ir 118 mln. Eur – iš Europos investicijų banko (toliau – EIB) paskolos ir nuosavų lėšų.

Pagal Klimato kaitos programą buvo finansuojamos dvi priemonės:

- 1) Esamos įrangos modernizavimas pritaikant šilumos akumuliacijai, absorbcinių šilumos siurblių diegimas ir (ar) atsinaujinančių energijos išteklių (saulės energijos elementai) panaudojimas centralizuoto šilumos tiekimo sektoriuje siekiant didinti energinį efektyvumą, esamų įrenginių, naudojančių atsinaujinančius išteklius, apkrovimą ir atsinaujinančių energijos išteklių dalį. Šiame kvietime galėjo dalyvauti šilumos tiekimo įmonės ir NŠG. Bendra kvietimo suma – 7 mln. Eur. Prašoma subsidijų suma siekė 3,84 mln. Eur., o skirta finansuoti suma sudarė 3,02 mln. Eur⁴⁵.
- 2) Saulės energijos technologijų, šilumos siurblių ir šilumos saugyklų panaudojimo centralizuotais tinklais tiekiamos šilumos energijai gaminti skatinimas, pakeičiant iškastinio kuro naudojimą. Šiame kvietime galėjo dalyvauti šilumos tiekimo įmonės ir NŠG. Bendra kvietimo suma – 6 mln. Eur. Prašoma subsidijų suma siekė 688,6 tūkst. Eur., o skirta finansuoti suma sudarė 641,1 tūkst. Eur⁴⁶.

Taigi bendra 2014–2020 m. prieinamų viešųjų investicijų pasiūla AEI panaudojimo sektoriuje siekė 141,07 mln. Eur (žr. šios Vertinimo ataskaitos 2 priedo dalį „AEI panaudojimo skatinimas CŠT“). Preliminariais duomenimis šiai veiklai finansuoti 2021–2027 m. planuojama skirti 75 mln. Eur ES SF lėšų.

2.2.2 Investicijų pasiūla AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimui

Siekiant paskatinti alternatyvių degalų naudojimą transporto sektoriuje, 2014–2020 m. programavimo laikotarpyje iš ES SF lėšų buvo įgyvendinamos šios priemonės:

- 1) 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu pagal priemonę Nr. 04.5.1–TID–V–515 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“ buvo pateikta 18 paraiškų⁴⁷, kurių bendra

⁴⁵ LR aplinkos ministerija <<https://www.teisesakturegistras.lt/portal/lt/legalAct/60b0ed0068f711eabee4a336e7e6fdab/asr>>

⁴⁶ LT aplinkos ministerija <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/12a85d00eb5611eaa12ad7c04a383ca0/asr>>

⁴⁷ Atkreiptinas dėmesys, kad *esinvesticijos.lt* yra rodomos 27 paraiškos, tačiau dėl techninių priežasčių 9 paraiškos buvo sudubliuotos.

prašoma suma viršijo numatytą ir siekė 2,167 mln. Eur. Skirta Europos regioninės plėtros fondo (toliau – ERPF) lėšų suma sudarė 2,097 mln. Eur. Įgyvendinus projektus planuojama įrengti 160 elektromobilių įkrovimo prieigų ir iki 2023 m. gruodžio 31 d. sumažinti transporto veikloje išmetamo CO₂ kiekį 2428 tūkst. tonų. Remiantis pateikta informacija, daugiausiai (10) įprastos galios elektromobilių įkrovimo stotelių planuoja įsigyti Kauno m. sav., o daugiausiai (5) didelės galios – Vilniaus m. sav.⁴⁸;

- 2) Rizikos kapitalo fondas (toliau – RKF) „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ buvo įsteigtas 2019 m. gegužės 6 d. FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ ES SF skirta lėšų suma siekia 5 mln. Eur. Numatyta, kad šio fondo lėšos turėtų būti investuotos iki 2023 m. gruodžio 31 d.;
- 3) Pagal priemonę Nr. 04.5.1–TID–R–518 „Vietinio susisiekimu viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“ buvo pateikta 11 paraiškų, kurių bendra prašoma suma siekė 5,3 mln. Eur. Įgyvendinus projektus planuojama įsigyti 27 naujas ekologiškas viešojo transporto priemones;
- 4) Pagal priemonę Nr. 04.5.1–TID–R–517 „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“ buvo pateiktos 5 paraiškos, kurių bendra prašoma suma siekė 29,66 mln. Eur. Įgyvendinus projektus planuojama įsigyti 93 naujas ekologiškas viešojo transporto priemones.

Alternatyvių degalų naudojimo skatinimas taip pat buvo finansuojamas iš Klimato kaitos programos lėšų. Aplinkos projektų valdymo agentūra (toliau – APVA) yra/buvo paskelbusi⁴⁹ šiuos kvietimus:

- 1) Nuo 2020 m. spalio 19 d. yra teikiamos paraiškos pagal priemonę „Elektromobilių įsigijimo juridiniams asmenims skatinimas“ M1 ir M2 klasės automobiliams įsigyti. Subsidija siekia iki 4 tūkst. Eur, jeigu įsigyjama nauja M1 kategorijos transporto priemonė arba iki 10 tūkst. Eur, jeigu įsigyjama nauja M2 kategorijos transporto priemonė. Tikėtina, kad visos priemonei skirtos lėšos (2 mln. Eur) bus išnaudotos iki pasibaigiant paraiškų teikimo terminui, t. y. iki 2021 m. vasario 1 d.;
- 2) Nuo 2019 m. lapkričio 4 d. iki 2021 m. vasario 1 d. yra priimami prašymai kompensacinėms išmokoms gauti pagal priemonę „Mažiau taršių judumo priemonių fiziniams asmenims skatinimas“. Šios priemonės tikslas – seno automobilio utilizavimas ir naujos M1 klasės transporto priemonės įsigijimas, kurios bendras išmetamas CO₂ kiekis ne didesnis kaip 130 g/km. Kompensacinė išmoka vienam automobiliui siekė 1 tūkst. Eur, o bendra kvietimo suma siekia 5 mln. Eur;
- 3) Nuo 2020 m. balandžio 20 d. iki 2021 m. vasario 1 d. galima teikti prašymus kompensacinei išmokai gauti pagal priemonę „Elektromobilių įsigijimo fiziniams asmenims skatinimas“. Šios priemonės tikslas – mažinti ŠESD išmetimą, skatinant elektromobilių plėtrą. Kompensacinės išmokos dydis vienam pareiškėjui už įsigytą naudotą elektromobilį yra 2 tūkst. Eur, už įsigytą naują elektromobilį 4 tūkst. Eur. Papildoma 1 tūkst. Eur kompensacija skiriama pareiškėjui, kuris utilizavo seną transporto priemonę. Bendra kvietimo suma siekia 5 mln. Eur;
- 4) Siekiant sumažinti taršių automobilių naudojimą ir paskatinti alternatyvaus transporto panaudojimą ir gauti vienkartinę kompensaciją viešojo transporto bilietams, paspirtuko, dviračio ar elektrinio mopedo ar motociklo įsigijimui buvo paskelbtas kvietimas „Visuomeninio transporto ir kitų alternatyvių mažiau taršių judumo priemonių fiziniams asmenims skatinimas“. Iki 2020 m. spalio 19 d. jau buvo gauta per 9 tūkst. gyventojų prašymų maždaug 8 mln. eurų kompensacijoms, nors priemonė buvo numatyta iki 2021 m. vasario 1–osios. Atsižvelgiant į priemonės populiarumą šis kvietimui buvo skirta papildomi 3 mln. Eur ir kvietimas teikti paraiškas bus atnaujintas;
- 5) 2020 m. buvo skelbiamas kvietimas „Transporto priemonių, naudojančių elektrą, suslėgtąsias gamtines dujas, suskystintąsias gamtines dujas, biometaną, vandenilį, įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją“. Šiam kvietimui skirta bendra suma 15 mln. Eur, o subsidija vienam projektui galėjo siekti iki 5 mln. Eur. Kvietime galėjo dalyvauti miesto ir priemiestinio viešojo transporto

⁴⁸ Sistemoje eismoinfo.lt yra teikiama informacija apie elektromobilių įkrovimo prieigų tipą, būseną ir užimtumą esamuoju laiku, įskaitant ir projektų įgyvendinimo metu įkurtų elektromobilių įkrovimo stotelių skaičių.

⁴⁹ 2020 m. gruodžio mėn. duomenys

savivaldybių teritorijoje keleivių vežimo veiklą vykdančios ūkio subjektai, ūkio subjektai, teikiantys komunalines, komercines ar logistikos paslaugas, ir ūkio subjektai, vystantys alternatyvių degalų (elektros energijos, biometano, gamtinių (suslėgtųjų ar suskystintųjų), vandenilio dujų pildymo (įkrovimo) punktų infrastruktūrą ar šių pildymo (įkrovimo) punktų operatoriai. Kvietimu buvo skatinamas alternatyvius degalus naudojančių transporto priemonių įsigijimas ir infrastruktūros plėtra;

- 6) Nuo 2020 m. rugpjūčio 3 d. iki rugsėjo 1 d. APVA buvo teikiamos paraiškos pagal priemonę „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“. Subsidijoms skirta 20 mln. eurų. Subsidijos dydis siekia iki 60 proc. visų tinkamų finansuoti projektų išlaidų sumos mažoms ir vidutinėms įmonėms, ir atitinkamai 55 proc. tinkamų finansuoti išlaidų – didelėms įmonėms.

Elektrą vartojančių transporto priemonių skatinimas buvo vykdomas ir taikant „minkštąsias priemones“ arba lengvatas, tokiais kaip:

- Elektromobiliai turi galimybę naudotis specialiai pažymėtomis maršrutinio transporto eismo juostomis Vilniuje;
- Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje ir Šiauliuose rinkliava už elektromobilių stovėjimą nėra taikoma;
- Panevėžyje taikoma vietinė rinkliava už elektra varomo automobilio nuolatinį bilietą, vienam automobiliui stovėti visose mokamose stovėjimo vietose, dvylika mėnesių lengvatine 2,90 Eur rinkliava metams;
- Neringoje vietinė rinkliava už įvažiavimą transporto priemone į Kuršių Nerijos nacionalinio parko teritoriją nėra taikoma elektra varomų automobilių, pažymėtų tai įrodančiais gamintojo skiriamaisiais ženklais, valdytojams (vairuotojams).

Atsižvelgiant į pateiktus duomenis, skaičiuojama, kad alternatyviais degalais varomų transporto priemonių skatinimui iki šiol buvo numatyta skirti 50,55 mln. Eur ES SF lėšų ir 58 mln. Eur Klimato kaitos programos lėšų. Numatoma, kad beveik visos skirtos lėšos bus panaudotos.

Alternatyviu kuru varomoms transporto priemonėms populiarėjant Lietuvoje, reikalingos įkrovimo/papildymo infrastruktūros gerinimas yra būtina prielaida plėtrai ir ŠESD mažinimui transporto sektoriuje.

Nagrinėjamosioms veikloms finansavimas 2014–2020 m. buvo skirtas negražinamos subsidijos forma. Rinkos pasiūla CŠT sektoriuje veikiančioms įmonėms vyravo tik šilumos gamybos ir tiekimo srityse, vėsumos tinklų infrastruktūrai finansavimas nebuvo skiriamas. Planuojama, kad investicijos į šį sektorių Vertinime nagrinėjamosioms veikloms 2021-2027 m. sieks 102 mln. Eur.

AEI skatinimas transporto sektoriuje buvo labiau orientuotas į taršos mažinimą, nei į netaršių technologijų diegimo ir naudojimo skatinimą. Alternatyviais degalais varomų transporto priemonių skatinimui iki šiol yra skirta 50,55 mln. Eur ES SF lėšų ir 58 mln. Eur Klimato kaitos lėšų. Remiantis preliminariais skaičiavimais, ADIP numatyti pokyčiai 2021-2030 m. laikotarpiu reikalaus 1,8 mlrd. investicijų. Visgi, šame Vertinime nagrinėjamos veiklos yra susiję tik su dalimi ADIP numatytų veiklų. Jeigu būtų nuspręsta padidinti strateginius AEI panaudojimo tikslus, atitinkamai, investicijų pasiūla 2021-2027 m. turėtų būti didesnė.

2.3 Investicijų paklausa ir finansavimo poreikis

Vertinime nagrinėjamos EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srityse investicijų paklausą reikšmingai lemia Lietuvos ir ES numatyti išsipareigojimai, įtvirtinti Direktyvos Nr. 2012/27/ES pakeitime ir Europos Žaliojo kurso dokumente. Tai lemia didelį nacionalinės politikos formuotojų dėmesį didžiausią neigiamą klimato kaitai poveikį turintiems sektoriams.

2.3.1 Investicijų paklausa centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumo didinimui bei sistemų plėtros skatinimui

Investicijų paklausa ir finansavimo poreikis buvo vertinami, remiantis interviu programos, fokusuotos grupės diskusijos ir pirminių bei antrinių šaltinių analizės rezultatais. Preliminari projekto suma EE didinimui buvo įvertinta remiantis (1) retrospektyvine pateiktų paraiškų analize pagal *esinvesticijos.lt* pateiktus duomenis, (2) fokusuotos grupės diskusijos rezultatais.

2.3.1.1 Investicijų paklausos analizė

NEKSVP numatyta, kad EE didinimas turėtų būti skatinamas tiesioginėmis ir netiesioginėmis investicijomis į CŠVT sektorių kaip nurodyta Vertinimo 2.1.2.1. dalyje. NEKSVP numatyta, kad šiems tikslams įgyvendinti turėtų būti atliktas ~250 įvadinių šilumos punktų modernizavimas, bei įrengti prietaisai ir/ar mechanizmai, įgalinantys pramonėje, atliekų sektoriuje ar dėl vėsinimo energijos susidariusios atliekinės šilumos panaudojimui CŠT sektoriuje.

LŠTA ataskaitos⁵⁰ duomenimis, 2018 m. bendras trasų ilgis siekė apie 2 861 km, įskaitant ir ne šilumos tiekėjų valdomus ruožus. Skaičiuojama, kad 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu šilumos perdavimo sistemų plėtrai ir modernizavimui buvo skirta 112,68 mln. Eur lėšų. Pagal sudarytas sutartis atnaujinama 1 401,60 km trasų, nutiesta 90,64 km naujų trasų⁵¹. Tai sudaro apie 40–60 proc. viso valdomo vamzdyno ruožo. Remiantis fokusuotos grupės diskusijos rezultatais, didžiausias poveikis galutiniam vartotojui bus pasiektas tuo atveju, jeigu greta ankstesnėje pastraipoje įvardytų priemonių taip pat bus tęsiamas ir šilumos tinklų modernizavimas.

2.3.1.2 Finansavimo poreikis

Atsižvelgiant į investicijų paklausą CŠVT EE didinimo srityje ir planuojamas skatinti investicijas, finansavimo poreikis buvo nustatytas remiantis toliau pateikiamomis prielaidomis.

Pagal priemonę Nr. 04.3.2–LVPA–K–102 „Šilumos tiekimo tinklų modernizavimas ir plėtra“ finansavimą atskirų vamzdynų ruožų keitimui ir šilumos tiekimo tinklų įvadų į pastatus keitimą gavo 35 skirtingos įmonės. Vidutiniškai per 6 konkursinius kvietimus 1 įmonė finansavimo kreipėsi 4,8 karto. Remiantis pateikto kvietimo informacija numatoma, kad net 76 proc. CŠT sektoriuje veikiančių įmonių investuos į šilumos tinklų modernizavimą. Fokusuotos grupės diskusijos ir interviu programos metu nustatyta, kad susidomėjimas kitomis EE didinimo CŠVT investicijomis gali būti mažesnis dėl technologijų pritaikymo veikloje neapibrėžtumų. Remiantis šiomis prielaidomis nustatyta, kad naujų technologinių sprendimų diegimas yra aktualus 70–85 proc. CŠVT sektoriaus dalyvių.

Remiantis *esinvesticijos.lt* pateikiama informacija, buvo atlikta paraiškų, pateiktų pagal priemonę Nr. 04.3.2–LVPA–K–102 „Šilumos tiekimo tinklų modernizavimas ir plėtra“, analizė. Analizės metu buvo nustatyta vidutinė tipinio šilumos tiekimo tinklų modernizavimo projekto suma, kuri sudarė 1,154 mln. Eur (mediana) – 1,473 mln. Eur (vidurkis). Atsižvelgiant į tai, kad fokusuotos grupės diskusijos metu rinkos dalyviai negalėjo įvardinti, kokio dydžio galėtų būti vidutinio dydžio projektas, kuriuo diegiami naujų technologijų ir integruoti sprendimai CŠT sektoriuje, numatoma, kad vidutinė investicijų suma galėtų prilygti modernizavimo projektų vidutinei projekto vertei ir siekti 1,154–1,473 mln. Eur.

Atsižvelgiant į tai, kad CŠVT sektoriaus įmonės⁵² yra reguliuojamos, jų investicijos yra tvirtinamos Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos (toliau – VERT), taip pat į tai, kad dalis įmonių turi

⁵⁰ LŠTA < https://lsta.lt/wp-content/uploads/2019/10/LSTA_apzvalga_2018.pdf >

⁵¹ Nustatyta remiantis 2021 m. sausio 22 d. *esinvesticijos.lt* duomenimis

⁵² 2019 m. II ketv. duomenimis Lietuvos biokuro rinkoje veikė 46 CŠT įmonė, 18 NŠG.

skolinimosi limitus, yra daroma prielaida, kad ateinančiu laikotarpiu CŠVT sektorius galėtų absorbuoti panašios apimties investicijas. Finansavimo poreikis yra skaičiuojamas vidutinę tipinio šilumos tiekimo tinklų modernizavimo projekto sumą dauginant iš unikalių pareiškėjų skaičiaus (2014–2020 m. duomenimis) ir vidutinio projektų skaičiaus tenkančio vienai CŠVT sektoriaus įmonei. Skaičiuojama, kad naujų, integruotų technologijų skatinimui reikalingos bendros investicijos 2021–2027 m. siekia **192,70–246,01 mln. Eur**. Investicijų trūkumas gali būti mažinamas atsižvelgiant į rekomenduojamą taikyti priemonių intensyvumą ir nuosavą indėlį.

2.3.2 Investicijų paklausa AEI panaudojimo šilumos ir vėsumos gamybai CŠT sektoriuje didinimui

Investicijų paklausa ir finansavimo poreikis buvo vertinami, remiantis interviu programos, fokusuotos grupės diskusijos ir pirminių bei antrinių šaltinių analizės rezultatais. Preliminari projekto suma AEI panaudojimo skatinimui buvo įvertinta remiantis (1) strateginių dokumentų analize ir siektiniais AEI panaudojimo CŠVT sektoriuje rodikliais, (2) 2014–2020 m. laikotarpiu prieinamų investicijų pasiūla.

2.3.2.1 Investicijų paklausos analizė

2018 m. AEI dalis CŠT sektoriuje siekė 65 proc. Planuojama, kad 2025 m. AEI dalis bendrame energijos suvartojime turėtų siekti 89,3 proc., o 2030 – 90 proc.⁵³. Remiantis Lietuvos energetikos instituto studija⁵⁴, 2014 m. AEI panaudojimo dalis šildymo ir aušinimo sektoriuje siekė 41,61 proc. Remiantis VERT duomenimis, 2016 m. I ketv.⁵⁵ 75,3 proc. buvo pagaminta iš AEI. Šiems pokyčiams CŠT rinkoje tiesioginės įtakos turėjo (1) padidėję aplinkosauginiai reikalavimai, (2) išaugusios gamtinių dujų ir mazuto kainos, (3) šilumos rinkos atvėrimas nepriklausomiems gamintojams, (4) biokuro gamybos sektoriaus plėtra bei (5) biokuro biržos sukūrimas⁵⁶.

2014–2020 m. laikotarpiu išaugusi biokuro paklausa ir dėl to didėjančios biokuro kainos bei priklausomybė nuo importo skatina diversifikuoti sunaudojamus energijos šaltinius ir pradėti naudoti kitų rūšių AEI⁵⁷. Siekiant numatytų tikslų ir jų rodiklių bei AEI dalies augimo panaudojimo balanse, stiprėja investicijų poreikis į nepanaudotas ir atliekinės šilumos panaudojimą ir šilumos siurblių diegimą. Remiantis LŠTA duomenimis, didžiausias potencialas yra matomas atliekinės ir perteklinės šilumos energijos surinkimo, saugojimo ir panaudojimo srityje⁵⁸.

Remiantis atliktų interviu ir fokusuotos grupės diskusijos rezultatais buvo numatyta, kad investicijų poreikis naujoms AEI panaudojimą skatinančioms technologijoms yra didelis. Didesnis finansavimo poreikis yra matomas tarp CŠVT sektoriuje veikiančių ūkio subjektų. Vertinant investicijų paklausą NŠG tarpe, buvo nustatyta, kad šiuo metu rinkos ir FT siūlomas finansavimas yra pakankamas.

2.3.2.2 Finansavimo poreikis

Atsižvelgiant į investicijų paklausą CŠVT AEI panaudojimo skatinimo srityje ir planuojamas įgyvendinti veiklas, finansavimo poreikis buvo nustatytas remiantis toliau pateikiamomis prielaidomis.

AEI panaudojimo skatinimui CŠT sektoriuje 2017–2020 m. buvo skirti 5 konkursiniai kvietimai⁵⁹ ir vienas valstybės planavimo projektas⁶⁰. Minėtiems kvietimams skirta finansavimo pasiūla (įskaitant ES

⁵³ NEKSVP <

https://enmin.lrv.lt/uploads/enmin/documents/files/Teisin%C4%97%20informacija/Teis%C4%97s%20aktai/Bendrieji%20energetikos%20strateginiai%20dokumentai/NECP/Lietuvos_Respublikos_nacionalinis_energetikos_ir_klimato_srities_veiksmu_planas.pdf>

⁵⁴ Lietuvos energetikų institutas < <https://www.lmaleidykla.lt/ojs/index.php/energetika/article/view/3394>>

⁵⁵ Nepriklausomų šilumos gamintojų gaminamos šilumos rinkos apžvalga už 2016 metų I ketv. Valstybinė kainų ir energetikos kontrolės komisija. Vilnius, 2016

⁵⁶ Lietuvos energetikų institutas < <https://www.lmaleidykla.lt/ojs/index.php/energetika/article/view/3394>>

⁵⁷ Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija <<https://lsta.lt/aktualijos/silumos-ukio-perspektyvos-biokuras-gerai-bet-kas-toliau>>

⁵⁸ Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija <https://www.lrs.lt/sip/getFile3?p_fid=11960>

⁵⁹ 04.1.1-LVPA-K-110 „Nedidelės galios biokuro kogeneracijos skatinimas“, 04.1.1-LVPA-K-109 „Biokuro panaudojimo skatinimas šilumos energijai gaminti“, 4.1.1-LVPA-K-112 „Biokurą naudojančių šilumos gamybos įrenginių keitimas”

⁶⁰ 04.1.1-LVPA-V-108 „Didelio efektyvumo kogeneracijos skatinimas Vilniaus mieste“. Du kvietimai finansuojami iš Klimato kaitos programos lėšų.

SF ir Klimato kaitos programos lėšas bei privačias lėšas) siekė ~302 mln. Eur, iš kurių 141,07 mln. Eur sudarė ES SF ir Klimato kaitos programos lėšos. Atsižvelgiant į tai, kad kvietimai buvo paskelbti 2017 m. II pusmetį ir 2018 m., daroma prielaida, kad projektai, kuriems buvo skirtas finansavimas, nebuvo pabaigti įgyvendinti iki 2018 m. pabaigos ir todėl šios investicijos AEI panaudojimui bendrame energijos balanse CŠT sektoriuje įtakos 2018 m. pabaigoje neturėjo. Remiantis šia prielaida, skaičiuojama, kad investicijų į AEI panaudojimo skatinimą atspirties taškas buvo 2018 m., t. y. remiantis NEKSVP skaičiuojama, kad iki investicijų į AEI panaudojimą pradžios buvo pasiekta 67,5 proc. AEI panaudojimo dalis CŠT sektoriuje. Atsižvelgiant į tai, kad stebėsenos rodikliai turi būti pasiekti iki 2023 m. pabaigos⁶¹, skaičiuojama, koks AEI padidėjimas bus pasiektas investavus minėtiems kvietimams skirtą ES SF ar Klimato kaitos programos lėšų sumą.

Remiantis NEKSVP nustatyta, kad įgyvendinus projektus, gavusius finansavimą pagal minėtas priemones bus pasiektas 9,68 proc. AEI dalies bendrame galutiniame energijos suvartojime CŠT sektoriuje pokytis. Remiantis strateginiuose planuose pateiktomis projekcijomis nustatyta, kad 2023 m. įgyvendinus visus su AEI susijusius projektus CŠT sektoriuje AEI dalis sieks 81,63 proc., o iki 2027 m. – 91,3 proc. Atsižvelgiant į minėtiems kvietimams skirtą ES SF lėšų sumą buvo nustatyta, kad 1 proc. AEI padidėjimui CŠT sektoriuje tenka 21,38 mln. Eur investicijų. Atsižvelgiant į anksčiau pateiktas prielaidas, finansavimo poreikis buvo apskaičiuotas atsižvelgiant į reikalingas investicijas, siekiant įgyvendinti iki 2030 m. įsipareigotus pasiekti rodiklius.

Planuojami pasiekti AEI panaudojimo dalies rodikliai CŠT sektoriuje lemia investicijų į AEI plėtrą paklausos augimą. Finansavimo poreikis buvo apskaičiuotas 1 proc. AEI išteklių padidėjimui galutiniame balanse tenkančias 21,38 mln. Eur investicijas dauginant iš iki 2027 m. planuojamų pasiekti AEI dalies proc. punktų skaičiaus. Atsižvelgiant į strateginius tikslus, numatoma, kad iki 2027 m. norint pasiekti NEKSVP numatytą tikslą – 91,3 proc. AEI dalį CŠT sektoriuje – bendras finansavimo poreikis siekia **206,89 mln. Eur.**

2.3.3 Investicijų paklausa AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimui

Investicijų paklausa ir finansavimo poreikis buvo vertinami, remiantis interviu programos, fokusuotos grupės diskusijos ir pirminių bei antrinių šaltinių analizės rezultatais. Investicijų paklausos ir finansavimo poreikio srityje buvo analizuojami projektai susiję su mobilumo sritimi ir įgyvendinami pagal Sumanios specializacijos kryptį.

Įvertinant tai, kad susisiekimo srityje siekiant įgyvendinti ambicingus Žaliojo kurso, skaitmeninimo ir inovacijų tikslus ir mažėjant subsidijų skyrimo iš nacionalinio biudžeto ar kitų viešųjų investicijų galimybėms, numatytas įsteigti Infrastruktūros plėtros fondas tvariam susisiekimo infrastruktūros finansavimui užtikrinti, todėl numatytas papildomai atlikti išsamesnis išankstinis vertinimas minėto fondo finansavimo poreikiams ir optimaliausioms formoms nustatyti.

2.3.3.1 Investicijų paklausos analizė ir finansavimo poreikis

Remiantis gerąja užsienio šalių praktika, yra rekomenduojama alternatyvių degalų transporto priemonių skatinimui transporto sektoriuje investicijas vykdyti horizontaliu principu, atskiriant tris esmines sritis: (1) įkrovimo/papildymo infrastruktūros plėtrą; (2) transporto priemonių įsigijimo ir/ar pritaikymo skatinimą; ir (3) MTEPI veiklas. Taip pat, siekiant nustatyti labiausiai investicijoms imlius transporto priemonių segmentus, reikalinga (1) atsižvelgti į didžiausią dalį bendrame transporto parke sudarančių transporto priemonių skaičių, ir (2) įvertinti, kurie segmentai daro didžiausią neigiamą įtaką ŠESD išmetimo atžvilgiu.

Aplinkos ministerijos pateiktoje ataskaitoje⁶² dėl ŠESD išmetimų buvo pastebėta, kad keleivinių automobilių parkas yra didžiausias lyginant su kitomis transporto priemonėmis. Keleivinių automobilių

⁶¹ LR finansų ministerija < <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/d1f9f510660011e48710f0162bf7b9e5?jfwid=g0zrzg8j7> >

⁶² Lithuania's National Inventory Report 2020 Greenhouse Gas Emissions 1990-2018. < https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/%C5%AOESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/NI_R_15%2004%202020%20final.pdf >

išmetamas ŠESD kiekis taip pat viršija kitų transporto priemonių taršos išmetimo rodiklius. Atsižvelgiant į keleivinių automobilių emisijas, numatoma, kad didžiausias finansavimo poreikis yra reikalingas būtent transporto priemonių parko atnaujinimui ir susijusiai įkrovimo/papildymo infrastruktūrai.

Infrastruktūros plėtra

Europos transporto ir aplinkosaugos federacijos ataskaitoje⁶³ teigiama, kad Europoje 2019 m. pabaigoje buvo įrengta 185 tūkst. viešų elektromobilių įkrovimo prieigų (angl. *charge points*), t. y. vidutiniškai 1 įkrovimo prieiga tenka 7 elektromobiliams⁶⁴. Teigiama, kad dabartiniam elektromobilių skaičiui toks elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius yra pakankamas. Europos automobilių gamintojų asociacijos tyrime⁶⁵ pastebima, kad net 76 proc. visų elektromobilių įkrovimo prieigų Europoje yra įrengtos Nyderlanduose, Vokietijoje, Prancūzijoje ir Jungtinėje Karalystėje, t. y. kitose šalyse įkrovimo tinklai yra mažai išplėtoti.

Siekiant įvertinti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros poreikį Lietuvoje yra atsižvelgiama į Europos transporto ir aplinkosaugos federacijos parengtoje studijoje⁶⁶ pateikiamus du elektromobilių ir įkrovimo infrastruktūros plėtros modeliavimo scenarijus. Scenarijus Nr. 1 yra sudarytas atsižvelgiant į Lietuvos išsipareigojimus ŠESD mažinimo srityje iki 2030 m.; scenarijus Nr. 2 yra sudarytas atsižvelgiant į Europos Žaliojo kurso išsipareigojimus iki 2050 m.

Lentelė Nr. 2. Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių, galingumas ir elektromobilių skaičius Lietuvoje 2020–2030 m.

Metai	Viešosios įkrovimo prieigos, iš viso (tūkst.)			Grynujų elektromobilių skaičius, iš viso (tūkst. vnt.)		
	2020	2025	2030	2020	2025	2030
Scenarijus Nr. 1 – padidinti AEI panaudojimą iki 15 proc. iki 2030 m.	0	2	5	2	28	92
Scenarijus Nr. 2 – dekarbonizacija iki 2050 m.	0,26	1,94	3,71	2	26	869

Šaltinis: Europos transporto ir aplinkosaugos federacija.

Remiantis lentelėje Nr. 2 pateiktais duomenimis numatoma, kad norint padidinti AEI naudojimą Lietuvos transporto sektoriuje iki 2030 m. turėtų būti įrengta 5 000 viešų elektromobilių įkrovimo prieigų (daroma prielaida, kad 2 prieigos = 1 stotelė). Scenarijaus Nr. 2 atveju modelio rezultatai yra nuosaikesni – numatoma lėtesnė viešų įkrovimo stotelių plėtra.

SUMIN duomenimis, planuojama, kad Lietuvoje iki 2030 m. bus įrengta 60 tūkst. elektromobilių įkrovimo prieigų, iš kurių 3,6 tūkst. – viešųjų didelės/labai didelės galios, 2,4 tūkst. – viešųjų/pusiau viešųjų įprastos/vidutinės galios, 54 tūkst. – privačių įprastos/vidutinės galios.⁶⁷ Atsižvelgiant į Europos transporto ir aplinkosaugos federacijos pateikiamus modeliavimo rezultatus (žr. lentelę Nr. 2) ir SUMIN apibrėžtus rodiklius numatoma, kad viešųjų didelės/labai didelės galios elektromobilių įkrovimo stotelių skaičius turėtų pasiekti ~1,8–2,5 tūkst. vnt. Dalis šių stotelių turėtų būti įrengta miestuose, o likusi dalis – šalia valstybinės reikšmės kelių.

⁶³ Europos transporto ir aplinkosaugos federacija <<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/01%202020%20Draft%20TE%20Infrastructure%20Report%20Final.pdf>>

⁶⁴ Europos transporto ir aplinkosaugos federacija <<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/01%202020%20Draft%20TE%20Infrastructure%20Report%20Final.pdf>>

⁶⁵ Europos automobilių gamintojų asociacija <https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_progress_report_2019.pdf>

⁶⁶ Europos transporto ir aplinkosaugos federacija <<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/01%202020%20Draft%20TE%20Infrastructure%20Report%20Final.pdf>>

⁶⁷ LR susisiekimo ministerija <<https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/kita-veikla/pletra-ir-inovacijos/elektromobiliu-infrastrukturos-pletra>> Papildoma informacija apie projekcijas pateikta el. paštu (2020-12-18).

Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra yra planuojama ir privačiame sektoriuje. ADI⁶⁸ numatoma, kad nuo 2023 m. sausio 1 d. visose naujai statomose arba rekonstruojamose degalinėse turi būti užtikrinta bent viena viešai prieinama didelės arba labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieiga. Minimalus įkrovimo prieigų skaičius bei susijusios infrastruktūros įdiegimo statomuose pastatuose, daugiabučių gyvenamųjų pastatų kiemuose, rekonstruojamų, atnaujinamų (modernizuojamų) gyvenamųjų ir negyvenamųjų pastatų teritorijose, yra nustatomas statybos techniniuose reglamentuose⁶⁸. Atsižvelgiant į degalinių paskirtį, geografiją ir vidutinę transporto priemonių stovėjimo trukmę daroma prielaida, kad degalinių operatoriai įrengs viešąsias/pusiau viešąsias didelės galios elektromobilių įkrovimo prieigas. Remiantis interviu programos rezultatais, privatus sektorius, veikiantis degalų prekybos sektoriuje, yra pasiruošęs investuoti į infrastruktūrą, tačiau tenkantys įrengimo, priežiūros ir administravimo kaštai gali būti per dideli (ypač smulkiam verslui). skaičiuojama, kad jeigu kiekvienoje iš degalinių būtų įrengta po 2 elektromobilių įkrovimo prieigas, prieigų skaičius sudarytų tik ~1 070 prieigų. Taip pat remiantis bendru LR Ekonomikos ir inovacijų ministerijos, EM ir SUMIN užsakytu atlikta elektromobilių transporto plėtros galimybių studija, elektromobilių įkrovimo taškai turėtų būti įrengiami ir prekybos centrų aikštelėse, privačiose stovėjimo aikštelėse, prie daugiabučių namų, biurų ir privačiuose namų ūkiuose⁶⁹. Pusiau viešosios ir privačios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros skatinimas yra viena iš būtinų finansavimo krypčių, siekiant paskatinti netaršių transporto priemonių įsigijimą ir taip sumažinti išmetamų ŠESD kiekį transporto sektoriuje.

Sunkiojo ir krovinio transporto įkrovimo/papildymo infrastruktūros plėtra yra suprantama kaip viena iš neatsiejamų investicijų krypčių, siekiant sumažinti ŠESD kiekį. Europos automobilių gamintojų asociacija nurodo, kad 2019 m. tik 1,7 proc. parduotų krovinių automobilių buvo varomi dujomis, 0,2 proc. – kraunami elektra, o 0,1 proc. – hibridai. Numatoma, kad iki 2030 m. Europoje turėtų būti užregistruota 200 tūkst. elektrinių krovinių automobilių⁷⁰. Vis dėl to, Baltojoje knygoje⁷¹ pristatomoje transporto vizijoje yra skatinamas daugiarašio vežimo logistikos grandinių veiklos optimizavimas, įskaitant platesnį transporto rūšių naudojimą, t. y. iki 2030 m. siekiama, kad daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių būtų transportuojami geležinkelių ar vandens transportu. Atsižvelgiant į šį siekį numatoma, kad krovinio transporto ŠESD išmetimai galėtų būti mažinami įvedant/didinant mokesčius išpareigojimus, pavyzdžiui, CO₂ ir (ar) kelių mokestį.

Atsižvelgiant į prognozuojamą elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą, numatoma, kad investicijų paklausa yra didelė. Finansavimo poreikis buvo apskaičiuotas remiantis toliau pristatomomis prielaidomis.

Remiantis SUMIN pateiktais duomenimis apie įrengtų elektromobilių įkrovimo stotelių skaičių ir atlikus pateiktą paraiškų pagal priemonę Nr. 04.5.1–TID–V–515 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“ analizę, buvo nustatyta, kad vidutinė įprastos galios elektromobilių įkrovimo stotelės ir jos įrengimo kaina siekia 12,03 tūkst. Eur, tuo tarpu didelės galios elektromobilių įkrovimo stotelės kaina siekia 33,61 tūkst. Eur. Daroma prielaida, kad vidutinės galios stotelės kaina siekia 22,82 tūkst. Eur. Visgi, remiantis SUMIN duomenimis nustatyta, kad stotelės įrengimo kaina dažnu atveju gali viršyti vidutines kainas dėl techninių įrengimo apribojimų, pvz.: didelės galios stotelės su įrengimo kaina ne mieste (šalia valstybinės reikšmės kelių) gali siekti 30–80 tūkst. Eur, mieste – 20–30 tūkst. Eur, vidutinės/įprastos galios mieste – 7–15,8 tūkst. Eur; privačios įprastos galios 400–4 tūkst. Eur.

Remiantis Statista duomenimis⁷², 76 proc. visų elektromobilių įkrovimo stotelių yra įrengta keturiose ES šalyse: Nyderlanduose, Vokietijoje, Prancūzijoje ir Jungtinėje Karalystėje. Nyderlanduose didelės galios elektromobilių įkrovimo stotelės sudarė 1,7 proc., atitinkamai Vokietijoje – 7,7 proc.,

⁶⁸ Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.413395/asr>

⁶⁹ Ekonomikos ir inovacijų ministerija

<<https://eimin.lrv.lt/uploads/eimin/documents/files/Inovacijos/Kompleksine%20EM%20transporto%20pletros%20galimybiu%20studija.%2009%2010%20Final.pdf>>

⁷⁰ Europos automobilių gamintojų asociacija <https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Position_Paper-Charging_and_re-fuelling_infrastructure_heavy-duty_vehicles.pdf>

⁷¹ Baltoji knyga, Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>>

⁷² Statista <<https://www.statista.com/markets/419/transportation-logistics/>>

Prancūzijoje – 6,9 proc., o Jungtinėje karalystėje – 17,4 proc. Atsižvelgiant į tai, matoma, kad Europos šalys didesnę dėmesį skiria įprastos galios elektromobilių įkrovimo stotelėms (svertinis vidurkis – 7,2 proc.) Remiantis SUMIN pateiktomis duomenimis didelės/labai didelės galios viešųjų ir pusiau viešųjų priegių skaičius iki 2030 m. sudarys 9 proc. visų priegių. Taip pat, numatyta, kad bus įrengiamos ir vidutinės galios elektromobilių įkrovimo priegios.

Remiantis investicijų paklausos skaičiavimu ir anksčiau pateiktomis prielaidomis nustatyta, kad bendras finansavimo poreikis elektromobilių įkrovimo infrastruktūros vystymui siekia 271,82–295,35 mln. Eur, iš kurių 60,5–84,03 mln. Eur – viešosioms didelės/labai didelės galios – 27,38 mln. Eur – viešosioms/pusiau vidutinės galios privačioms; 183,94 mln. Eur – privačioms įprastos/vidutinės galios elektromobilių įkrovimo priegoms įrengti. Daroma prielaida, kad namų ūkiuose, daugiabučiuose namuose, ofisų pastatuose ir pan. elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą įsirengsiantys fiziniai ir juridiniai prie šių investicijų prisidės ne mažesniu kaip 50 proc. nuosavu indėliu, todėl bendras finansavimo poreikis 2021–2027 m. sieks – **179,85–203,38 mln. Eur**. Finansavimo poreikis skaičiuojamas elektromobilių įkrovimo stelių skaičių (30 tūkst.) dauginant iš vidutinės stotelės įrengimo kainos (priklausomai nuo įkrovimo stotelės galingumo, 1 tūkst. – 33,6 tūkst. Eur) ir atsižvelgiant į SUMIN numatytus strateginius tikslus. Atsižvelgiant į tai, kad siektini rodikliai yra skaičiuojami iki 2030 m. finansavimo poreikis taip pat skaičiuojamas iki 2030 m. Pastebėtina, kad ateityje planuojama didinti Lietuvos įsipareigojimus sumažinti išmetamų ŠESD kiekius, todėl finansavimo poreikis būtų didesnis.

Transporto priemonių įsigijimas

Darbinių sesijų su SUMIN metu buvo teigiama, vienas iš pagrindinių su transporto sektoriumi susijusių tikslų yra, kad Lietuvoje iki 2030 m. elektromobilių skaičius sudarytų ~15 proc. viso lengvųjų automobilių parko. ADĪP numatoma finansinę paramą planuojama skirti iki tol, kol kas dešimtas lengvasis automobilis Lietuvoje bus varomas elektros energija⁷³. Skaičiuojama, kad jeigu 10 proc. įsigyjamų grynųjų elektromobilių būtų skatinama tokio pačio dydžio kompensacijomis, t. y. 4 tūkst. Eur naujam elektromobiliui ir 2 tūkst. Eur naudotam elektromobiliui, o proporcija tarp naujų/naudotų elektromobilių išliktų tokia pati kaip ir dabar – 39 proc. naujų; 61 proc. – naudotų⁷⁴, finansavimo poreikis siektų 63,94 mln. Eur. Kokybinio tyrimo metu buvo nustatytas poreikis šias kompensacijas padidinti bent 1 tūkst. Eur. Atsižvelgiant į tai, bendras poreikis siektų 86,94 mln. Eur. Taip pat, siekiant sumažinti išmetamų ŠESD kiekį reikalingos priemonės, skatinančios automobilių parko atnaujinimą (lengvųjų automobilių amžiaus vidurkis apie 14,6 metų., t. y. atnaujinimas vyksta sąlyginai lėtai, nes didžioji dalis (per 40 proc.) naujai registruojamų mašinų taip pat būna 11–15 metų amžiaus⁷⁵). Numatoma, kad kompensacijos ir toliau turėtų būti derinamos su papildomomis paskatomis senų automobilių sunaikinimui.

Kokybinio tyrimo rezultatai parodė, kad tokio pobūdžio kompensacijos nesumažina elektromobilio nuosavybės kainos (angl. *a cost of ownership*) tiek, kad būtų padengiamas lengvojo automobilio eksploataavimo išlaidų skirtumas tarp įprastu kuru ir elektra varomų automobilių.

Remiantis investicijų paklausos dalyje pateiktomis prielaidomis dėl kompensacijų paklausos elektromobilių įsigijimui nustatyta, kad investavus **86,94 mln. Eur** būtų paskatinta įsigyti 89,7 tūkst. naujų ir 140,3 tūkst. naudotų grynųjų elektromobilių. Jeigu kompensacijų suma būtų didinama iki 7 tūkst. Eur naujo elektromobilio įsigijimui ir iki 5 tūkst. Eur naudoto elektromobilio įsigijimui, finansavimo poreikis išaugtų iki **132,94 mln. Eur**.

Svarbu paminėti, kad ateityje planuojama didinti nustatytus ŠESD sumažinimo tikslus, todėl finansavimo poreikis netaršių automobilių plėtrai turėtų būti didesnis nei nustatyta.

Mokslo, technologijų, eksperimentinės plėtros ir inovacijų (MTEPI) veiklos

⁷³ LR energetikos ministerija <<https://enmin.lrv.lt/lt/naujienos/seimas-svarstys-alternatyviu-degalu-istatyma>>

⁷⁴ LR susisiekimo ministerija <<https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/kita-veikla/pletra-ir-inovacijos/elektromobiliu-skaicius-lietuvoje>>

⁷⁵ Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija <<https://www.vta.lt/lietuvas-automobiliu-parko-lyderiai-technines-apziuros-kontrolieriu-akimis/>>

Europos transporto ir aplinkos federacijos ataskaitoje⁷⁶ yra teigiama, kad iki 2030 m. e–mobilumas iš dalies pakeis darbo rinką. Numatoma, kad elektromobilių sektoriaus plėtra turės išsiliejimo efektų (angl. *spillover*)⁷⁷ pritraukiant daugiau investicijų į infrastruktūrą, sukuriant daugiau aukštą pridėtinę vertę generuojančių darbo vietų, skatins investicijas į MTEPI veiklas ir iš esmės padidins vartotojų išlaidas.

Gerosios praktikos pavyzdžiu yra laikomas FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“, įsteigta 2019 m. gegužės 6 d. Ši FP yra valdoma INVEGOS ir finansuojama Europos sanglaudos fondo lėšomis. 2020 m. rugpjūčio 15 d. duomenimis, investicijos yra skirtos tik „In Balance grid“ startuoliui, kuriančiam efektyvius sprendimus elektromobilių įkrovimui. 2018 m. atlikto tyrimo⁷⁸ metu buvo nustatyta, kad pagal 2015–2018 m. įgyvendintas investicijas į ankstyvosios stadijos startuolius, mobilumo sritis yra viena iš 5 dažniausiai finansuojamų sričių. Interviu su FT metu nustatyta, kad didelis poreikis investicijoms išlieka prieš ankstyvosios ir ankstyvosios stadijos startuolius. Būtent todėl siūloma preliminariai įvertinti investicijų trūkumą ir skirti FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ papildomas lėšas. Taip pat rekomenduojama į šio fondo veiklą įtraukti daugiau inkubavimo ir/ar akseleravimo fondo elementų.

Siekiant įvertinti investicijų į MTEPI veiklas paklausą buvo atlikta paraiškų pagal ES SF priemones Nr. 01.2.1–MITA–T–852 „Inostartas“, Nr. 01.2.1–LVPA–K–856 „Eksperimentas“, Nr. 01.2.1–LVPA–K–828 „Intelektas. Bendri mokslo–verslo projektai“ ir Nr. 01.2.1–LVPA–K–855 „Intelektas LT–2“ analizė. Šios analizės metu buvo išnagrinėtos 1328 paraiškos, kurios, remiantis viešai prieinama informacija, buvo priskirtos 1) mobilumo sričiai arba 2) kitoms sritims. Atlikus paraiškų bendrą analizę, buvo gauti šie rezultatai:

- 1) Pagal priemonę Nr. 01.2.1–MITA–T–852 „Inostartas“ buvo pateiktos 3 paraiškos, susijusios su e–mobilumu. Bendra prašoma suma produktų prototipams kurti siekė 65 tūkst. Eur (tai sudaro 0,59 proc. visos prašomos sumos);
- 2) Pagal didelės apimties priemones Nr. 01.2.1–LVPA–K–856 „Eksperimentas“, Nr. 01.2.1–LVPA–K–828 „Intelektas. Bendri mokslo–verslo projektai“, Nr. 01.2.1–LVPA–K–855 „Intelektas LT–2“, skirtas naujų ar patobulintų produktų, procesų ir/ar paslaugų kūrimui, buvo pateikta 21 paraiška. Prašoma suma su mobilumu susijusiems projektams siekė 16,792 mln. Eur. Tai sudaro 3 proc. bendros prašomos sumos.

Remiantis retrospektyvios paraiškų analizės rezultatais, galima pastebėti, kad šiuo metu investicijos į MTEPI veiklas mobilumo sektoriuje yra įgyvendinamos sąlyginai maža apimtimi. Daroma prielaida, kad augantis susidomėjimas AEI panaudojimu transporto sektoriuje ir didesnė tokių transporto priemonių sklaida, 2021–2027 m. padidins ir įmonių susidomėjimą investicijomis į MTEPI veiklas pagal Sumanios specializacijos prioritetą „Išmanusis, netaršus, susietas transportas“.

EK ataskaitoje buvo vertinama inovacijų pritaikymo pajėgumai transporto sektoriuje⁷⁹. Tyrimo metu buvo vertinami transporto sektoriuje veikiančių įmonių ekonominiai rodikliai (darbuotojų skaičius, pajamos ir t. t.), prieinamas finansavimas, žmogiškieji išteklių ir išitraukimas į inovacijų veiklas. Remiantis pateikta analize buvo nustatyta, kad Lietuvoje transporto sektoriuje veikiančių įmonių (nustatyta pagal EVRK 2 red.) sukuriama pridėtinė vertė yra viena mažiausių lyginant su kitomis Europos šalimis. Taip pat nustatyta, kad daugiausiai investicijų į MTEPI veiklas tenka transporto įrangos gamybos sektoriuje veikiančioms įmonėms. Vis dėl to, tyrime yra pastebima, kad pastaraisiais metais išlaidos MTEPI veikloms Lietuvoje sparčiai augo, taigi galima daryti prielaidą, jog investicijų paklausa augs.

Finansavimo poreikis investicijoms į MTEPI buvo apskaičiuojamas remiantis toliau pateikiamomis prielaidomis. 2020 m. Statistikos departamento duomenimis⁸⁰ transporto sektoriuje veikiančių įmonių skaičius siekė 115 įmonių. Retrospektyvinės paraiškų analizės metu apskaičiuota, kad vidutinė prašoma finansavimo suma MTEPI projektui yra 477,31 tūkst. Eur.

⁷⁶ Europos transporto ir aplinkosaugos federacija <<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Briefing%20-%20How%20will%20electric%20vehicle%20transition%20impact%20EU%20jobs.pdf>>

⁷⁷ Technologijų bendradarbiavimo programos (TCP) informacija arba medžiaga apie hibridines ir elektrines transporto priemones <http://www.ieahev.org/assets/1/7/IEA-HEV_TCP_Task_24_-_Final_Report.pdf>

⁷⁸ <https://tech.eu/features/21820/seed-the-future-a-free-report-on-early-stage-tech-startups-in-europe/>

⁷⁹ Europos Komisija <<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC116565/kjna29749enn.pdf>>

⁸⁰ Statistikos departamentas <[https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=46660eeb-aebf-4114-ada6-c8cde2649c05#/>](https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=46660eeb-aebf-4114-ada6-c8cde2649c05#/)

Lentelė Nr. 3. Įmonių pagal EVRK 2 red. C29 ir C30 skaičius

Sektorius pagal EVRK 2 red.	Veikiančių įmonių skaičius
C29 Variklinių transporto priemonių, priekabų ir puspriekabių gamyba	55
C30 Kitų transporto priemonių ir įrangos gamyba	60

Sudaryta Vertintojų.

Jeigu visos minėtos 115 įmonių 2021–2027 m. įgyvendintų MTEPI projektus transporto sektoriuje ir kreiptųsi dėl išorinio finansavimo poreikis MTEPI veikloms transporto sektoriuje 2021–2027 m. sudarytų **54,89 mln. Eur**. Visgi, atlikus 2014–2020 m. pateiktų paraiškų, skirtų mobilumo produktams kurti, analizę, nustatyta, kad finansavimo poreikis siekė ~24,4 mln. Eur. Atsižvelgiant į didėjančią e-mobilumo svarbą, preliminariai vertinama, kad finansavimo poreikis 2021–2027 m. galėtų siekti apie **30 mln. Eur**.

3 Siūlomi finansiniai produktai

Europos atsinaujinančių išteklių tarybos (*European Renewable Energy Council – EREC*) atliktoje studijoje⁸¹ yra teigiama, kad FP panaudojimas gali turėti teigiamos įtakos vidutinėje arba ilgalaikėje perspektyvoje. Pasiūlos atžvilgiu FP pritaikymas vidutinėje perspektyvoje skatina investuoti į kaštų ir naudos analizę pagrįstus sprendimus, taip įgalinant masto ekonomiją (angl. *economies of scale*), t. y. į vertės grandinę įtraukiant daugiau dalyvių. Ilgalaikėje perspektyvoje FP taikymas suteikia galimybes įmonių viduje skatinti MTEP veiklas ir kurti aukštesnę pridėtinę vertę generuojančius sprendimus. Atsižvelgiant į gerąją užsienio šalių praktiką, rekomenduojama nuosekliai didinti FP pritaikomumą visose nagrinėjamose veiklose.

Skaičiuojama, kad iki 2030 m., norint pasiekti AEI plėtros tikslus, 2021–2027 m. programavimo laikotarpiu ES šalims yra reikalingos 63 mlrd. Eur investicijos⁸²; Lietuvos atveju skaičiuojama, kad ši suma galėtų siekti 1,8 mlrd. Eur. Numatoma, kad didžioji dalis šio finansavimo poreikio galėtų būti finansuota privataus sektoriaus lėšomis, tad FP taikymas svariai prisidėtų, siekiant pritraukti reikalingas privačias lėšas. Atsižvelgiant į tai, kad finansavimo poreikis negali būti patenkintas tik viešomis lėšomis ir atsižvelgiant į galutinį naudos gavėją – CŠVT sektoriuje veikiančius ūkio subjektus – daroma prielaida, kad FP galėtų taip pat būti pritaikoma ir EE didinimo veiklose.

Atsižvelgiant į su FP pritaikymu susijusius iššūkius 2014–2020 m., EK pateikė rekomendacijas, kuriomis vadovaujantis finansiniai instrumentai galėtų būti sėkmingai pritaikyti AEI panaudojimo skatinimo srityse⁸³:

- 1) įgyvendinti kompleksines FP, skirtas finansuoti tiek EE didinimo, tiek AEI naudojimo skatinimo investicijas;
- 2) skatinti AEI įdiegimą finansinės nuomos (lizingo) būdu glaudžiau bendradarbiaujant su FT;
- 3) užtikrinti ilgesnį paskolų grąžinimo laikotarpį lengvatinėmis sąlygomis rinkoje paplitusioms AEI panaudojimo technologijoms;
- 4) sudaryti sąlygas gauti garantiją ar rizikos kapitalo fondo investiciją į mažiau rinkoje paplitusių AEI technologijų vystymo pradžią ir plėtrą; valstybės intervencija, prisiimant didesnę riziką, paskatintų FT aktyviau investuoti;
- 5) į FP pritaikymą integruoti subsidijų elementų; tai galėtų būti įgyvendinama suvienodinant FP ir dalinėms subsidijoms taikomus reikalavimus ir taip sumažinant administravimo našta.

⁸¹ EREC, *Financial incentives for renewable heating and cooling* <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/k4res-h_financial_incentives_for_renewable_hc.pdf>

⁸² Europos regioninės plėtros fondas <<https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/The%20use%20of%20financial%20instruments%20in%20the%20E2%80%98Renewable%20Energy%20Sector.pdf>>

⁸³ Europos regioninės plėtros fondas <<https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/The%20use%20of%20financial%20instruments%20in%20the%20E2%80%98Renewable%20Energy%20Sector.pdf>>

Išnagrinėjus atliktų interviu ir fokusuotos diskusijos rezultatus buvo nustatyta, kad subsidinės finansavimo formos yra labiausiai priimtinos potencialiems naudos gavėjams visose šiame Vertinime nagrinėjamų EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo sričių veiklose. Vis dėlto, didėjant Lietuvos tarptautiniams įsipareigojimams EE ir AEI panaudojimo srityse, subsidijos nepadengia viso finansavimo poreikio.

Toliau Vertinimo ataskaitoje pateikiamos EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo sričių veikloms finansuoti siūlomos FP. Siūlymai struktūruojami pristatant (1) prielaidas ir argumentus FP taikymui ir (2) išsamią informaciją apie taikytinas FP/finansavimo formas.

3.1 FP taikymas CŠVT sektoriuje

Atlikus užsienio šalių praktikos analizę buvo nustatyta, kad CŠVT sektoriuje veikiančios įmonės kitose Europos valstybėse įgyvendinamus projektus finansuoja paskolomis ir subsidijomis. Užsienio šalių CŠVT projektų, kurie buvo įgyvendinami pritaikant FP, analizė yra pateikta 5 priede.

Atliktų interviu ir fokusuotos diskusijos metu buvo nustatyta, kad CŠVT sektoriuje veikiančios įmonės yra ypač jautrios FP pritaikomumo atžvilgiu. Pagrindinė to priežastis – kainos padidėjimas galutiniam vartotojui. VERT teigimu, subsidijų panaudojimas iš dalies mažina kainą galutiniam šilumos vartotojui, t. y. jeigu subsidijos dalis yra 50 proc., galutinis vartotojas moka tik už nuosavą indėlį, t. y. likusius 50 proc. (daroma prielaida, kad 50 proc. yra skolinamasi iš banko, todėl į kainą įeina ir palūkanos). Vertinimo metu nustatyta, kad CŠVT sektoriuje veikiančios įmonės neturi intereso naudotis išoriniu finansavimu dėl (a) didelės subsidijų pasiūlos; ir (b) šiuo metu vartojamos šilumos kainos nustatymo metodikos, kuria įgyvendinamų investicijų suma turi tiesioginės įtakos kainos galutiniam vartotojui augimui. Minėta kainos skaičiavimo metodika pačių CŠVT sektoriaus ūkio subjektų yra suprantama kaip turinti neigiamą poveikį vietinei CŠVT rinkai – bendra investicijų kaina neatsispindi kainoje galutiniam vartotojui, o griežtos subsidijoms taikomos finansavimo sąlygos turi įtakos konkurencijos apribojimui. Dėl šios priežasties bei dėl vis populiarėjančių alternatyvių būsto šildymo būdų, atsiranda rizika prarasti galutinius vartotojus – o tai nulemtų dar didesnę šilumos kainą.

Siekiant įgyvendinti FP CŠVT sektoriuje, reikalinga įgyvendinti struktūrinius pokyčius bei padidinti CŠVT veiklą vykdančių įmonių efektyvumą, o taip pat įgyvendinti pokyčius reguliacinėje aplinkoje ir skatinti nuoseklų perėjimą nuo subsidijų prie kompleksinių FP įgyvendinimo. Remiantis aukščiau numatytais EK rekomendacijomis, kartu su reguliacinės aplinkos pokyčiais, rekomenduojama taikyti kompleksines FP. Atsižvelgiant į tai, kad pirma ir antra veiklomis (žr. detalius veiklų apibrėžimus Vertinimo ataskaitos 1.1 poskyrį) yra skatinamas CŠVT sektorius, o dalis investicijų yra tarpusavyje susiję (pvz.: atliekinės energijos surinkimo įrenginių įsigijimas gali būti tinkamas finansuoti pagal abi veiklas), siūloma, jei yra tokia galimybė, įgyvendinti holistiniu principu paremtas priemones, t. y. neskaidyti priemonių į atskirus kvietimus, tačiau sukurti vieningą finansavimo mechanizmą, apimančią keletą veiklų. 2021–2027 m. siūloma įgyvendinti kompleksinę FP, kuria būtų finansuojamos dvi veiklos – EE didinimas ir/arba AEI panaudojimo skatinimas CŠVT sektoriuje.

Lentelėje Nr. 4 pateikiama išsami siūlomos taikyti lengvatinių paskolų FP informacija. Siekiant nuosekliai pereiti nuo subsidijų prie FP, kartu su lengvatinių paskolų FP rekomenduojama taikyti subsidiją, kurios:

- 1) Finansavimo poreikis: iki 181,16 mln. Eur;
- 2) Finansavimo šaltinis: ES SF arba biudžeto lėšos**;
- 3) Maksimalus subsidijos dydis: 4 mln. Eur;
- 4) Intensyvumas: iki 50 proc. (*priklauso nuo investicijų tipo, žr. lentelė Nr. 4*);
- 5) Privatus pareiškėjo indėlis: rekomenduotinas pritraukti.

Numatoma, kad kompleksinė finansavimo forma galėtų būti taikoma tuo atveju, jeigu kartu būtų keičiamas šilumos kainų reguliavimas ir įgyvendinami investicijų projektai turėtų mažesnę įtaką galutinei kainai vartotojui.

Lentelė Nr. 4. Siūloma FP CŠVT sektoriuje veikiančioms įmonėms

FP sąlygos	Lengvatinių paskolų FP*
------------	-------------------------

FP sąlygos	Lengvatinių paskolų FP*
Finansavimo poreikis	Iki 452,9 mln. Eur ⁸⁴
Finansavimo šaltinis	ES SF arba biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
FP pagrindu pritrauktos lėšos, proc.	Atrenkant FT turi būti numatytas privalomas FT prisidėjimas, kuris būtų vertinamas kaip FT atrankos kokybinis kriterijus. Siekiant maksimalaus FT prisidėjimo (ar lėšų pritraukimo FP lygiu) galėtų būti svarstomas (įvertinant valstybės pagalbos reikalavimus) ir potencialiai taikomas asimetrinio rizikos pasidalijimo modelis (FP lėšomis prisiimant didesnę riziką)
Paskolos terminas	Iki 20 metų ⁸⁵
Palūkanų marža (FP daliai)	0,9 proc. jeigu GNG – savivaldybės įmonė; 1,5 proc. jeigu GNG – privatus juridinis asmuo + 6 mėn. EURIBOR (bet ne mažiau kaip 0 proc.)
Finansavimo tipas	Ilgalaikė lengvatinė paskola teikiama tiesiogiai fondų fondo valdytojo arba per FT
Maksimalus finansavimo dydis	Rekomenduojama neriboti FP dalies ir projektus vertinti individualiai
Finansuojamos veiklos	1. Didinti centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumą bei plėsti sistemas; 2. Didinti AEI panaudojimą šilumos ir vėsumos gamybai centralizuoto CŠVT sektoriuje.
Galutiniai naudos gavėjai	1 veikla – šilumos tiekėjai 2 veikla – šilumos tiekėjai ir nepriklausomi šilumos gamintojai
Papildomos paskatos	Siekiant skatinti FP panaudojimą, projekto daliai įgyvendinti rekomenduojama taikyti subsidijas. Rekomenduojamas subsidijos intensyvumas priklauso nuo (a) įmonės dydžio; (b) finansuojamos veiklos. Indikatyvus subsidijos intensyvumas: - 1–ajai veiklai taikyti iki 30 proc. intensyvumą: 20 proc. – DĮ, 25 proc. – VĮ, 30 proc. – MĮ. Tais atvejais kai diegiamos inovacijos ar EE derinama su AEI diegimo veiklomis rekomenduojama padidinti subsidijos intensyvumą iki 40 proc. - 2–ajai veiklai taikyti iki 50 proc. intensyvumą. Pilotiniams projektams ir aukšto inovacijų lygio projektams taikyti aukštesnio intensyvumo subsidiją. Atsižvelgiant į tai, kad subsidijų intensyvumas daro tiesioginę įtaką CŠVT rinkai, subsidijų intensyvumas turėtų būti nustatytas atsižvelgiant į valstybės strateginius prioritetus.
Valdymo (administravimo) mokestis FT	Galimas, fondų fondo valdytojo ir FT lygiu (jei yra FT)

Sudaryta Vertintojų.

*Atsižvelgiant į didžiausios finansuojamos sumos apribojimus pagal rekomenduojamos lengvatinės paskolos FP sąlygas, didelės apimties projektams įgyvendinti (paskolos suma > 4 mln. Eur) rekomenduojama nesusieti subsidijos su finansine priemone ir sudaryti sąlygas, nesant poreikio siūlomam kompleksiniam finansavimui iš ES SF, aplikuoti tik į subsidinę finansavimo formą, tuo tarpu papildomą finansavimą pritraukiant iš kitų finansavimo šaltinių, pvz.: EIB ir kt.

Lietuvoje vėsumos sektorius dar tik pradeda kurtis – AB „Kauno energija“ 2020 m. pirmoji įsigijo vėsumos gamybos įrenginį. Įgyvendintos interviu programos metu nustatyta, kad CŠVT sektoriuje veikiančios įmonės planuoja investicijas į vėsumos sektorių – tai įgalintų sukurti sinergiją su šiuo metu teikiamomis šilumos paslaugomis ir leistų sumažinti iššvaistomos šilumos kiekius, bei pereiti į 4 kartos etapą – žemos temperatūros šildymą. Remiantis kitų ES šalių pavyzdžiu, vėsumos šildymo integracija vyksta fragmentuotai, pavyzdžiui, vėsumos tiekimas įrengiamas tam tikrose miesto dalyse arba tik tam tikruose miestuose. Vertinimo metu CŠVT sektoriaus ūkio subjektai patvirtino, kad dėl vėsumos sektoriaus naujumo šiuo metu nėra žinomas tikslus poreikis, todėl vėsumos sektorius turėtų būti skatinamas įgyvendinant pilotinius projektus. CŠVT sektoriaus ūkio subjektų nuomone, siekiant įdiegti centralizuotą vėsumos tiekimą reikalinga valstybės intervencija aukšto intensyvumo subsidijomis, ypač įgyvendinant pilotinius vėsumos diegimo projektus.

⁸⁴ Įskaitant subsidijų sumą (181,16 mln. Eur), jeigu FP bus derinama su subsidija

⁸⁵ Paskolos terminas neturėtų viršyti investicijų (infrastruktūros) nusidėvėjimo laikotarpio. Šis laikotarpis nustatomas kiekvienai investicijai individualiai, atsižvelgiant į investicijų nusidėvėjimo arba amortizacijos normatyvus.

Remiantis Vertinimo metu gautais rezultatais nustatyta, kad grynų FP taikymas nėra priimtinas vėsamos sektoriuje veikiantiems ūkio subjektams. Atsižvelgiant į EK siūlomas gaires ir ypač reikalingą grįžtančių FP lėšų efektą numatoma, kad subsidinės priemonės CŠVT sektoriuje turėtų būti ypač nuosekliai keičiamos kompleksinėmis FP. Šie pokyčiai turėtų būti atliekami palaipsniui mažinant subsidijos intensyvumą ir didinant FP dalį, bei kartu keičiant reguliacinę aplinką.

3.2 FP taikymas transporto sektoriuje

Rekomenduojamos taikyti FP buvo parengtos ir patikrintos interviu programos metu, taip pat remiantis užsienio šalių praktika, anksčiau atliktais vertinimais ir sektorinėmis studijomis.

Siekiant suprasti FP pritaikomumą buvo išanalizuotos 5 pažangios Europos valstybės, kuriose AEI aktyviai naudojami transporto sektoriuje ir kuriose elektromobilių ir įkraunamų hibridų pardavimai kasmet sudaro vis didesnę automobilių parko dalį. Šios Vertinimo ataskaitos 6 priede yra pateikta detali užsienio šalių analizė elektromobilių ir įkraunamų hibridų naudojimo skatinimo politikos bei finansinių intervencijų srityse.

Apibendrinus užsienio šalių praktiką nustatyta, kad:

- 1) mokesstinės lengvatos, pavyzdžiui, atleidimas nuo registracijos mokesčio arba jo sumažinimas, atleidimas nuo taršos mokesčio, kelių mokesčių sumažinimas, yra visų valstybių lyderių naudojamos skatinamo pobūdžio priemonės. Tokių priemonių taikymas lemia mažesnes eksploatacijos sąnaudas ir tai gali būti svarbus rodiklis renkantis elektromobilį. Svarbu atkreipti dėmesį, kad šios priemonės yra motyvuojančios tik tuo atveju, jei šalyje yra numatyti pakankamai aukšti mokesčiai taršioms automobiliams ir dėl taikomų lengvatų elektromobilių įsigyti naudingiau arba kainuoja tiek pat, kiek taršiu kuru varomą lengvąjį automobilį;
- 2) kitos naudos, tokios kaip specialių stovėjimo vietų rezervavimas, stovėjimo rinkliavų lengvatos yra papildomos naudos, kurių taikymas ypač prisideda prie taršos mažinimo miestuose. Šios priemonės veiksmingos esant sąlyginai mažai elektromobilių daliai nuo bendro lengvųjų automobilių parko, pvz. Nyderlanduose elektromobiliai sudaro nemažą eksploatuojamų automobilių parko dalį, tad tokios naudos kaip stovėjimo rinkliavų lengvatos ar galimybė naudotis viešojo transporto juostomis, nėra suteikiamos;
- 3) Vokietijoje, Prancūzijoje ir Jungtinėje Karalystėje skiriamos subsidijos infrastruktūros plėtrai. Nyderlandai pasižymi anksčiau atliktomis plataus masto investicijomis į viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų plėtrą. Norvegijoje įstatymuose numatyta tvarka būtina įrengti elektromobilių įkrovimo priegas tiek gyventojams, tiek verslui.

Remiantis pateikta analize yra matoma, kad e–mobilumo sektoriuje pirmaujančios Europos valstybės įgyvendina plačią elektromobilių skatinimo politiką – kompleksiniai skatinimo mechanizmai formuoja tvarų požiūrį, reikalingą žmonių elgsenai ir įpročiams pakeisti. Pagrindinis šių valstybių vykdomos politikos bruožas – padidinti infrastruktūros prieinamumą ir sumažinti bendrą elektromobilių nuosavybės kainą (*angl. a cost of ownership*) lyginant su taršiu kuru varomu automobiliu.

3.2.1 Siūlomos taikyti FP infrastruktūros plėtrai

Anksčiau atliktuose transporto srities vertinimuose teigiama, kad investicijos į alternatyvių degalų užpildymo/įkrovimo infrastruktūrą turėtų būti skatinamos įgyvendinant viešos ir privačios partnerystės projektus (toliau – VPSP). ESTEP atliktoje transporto srities studijoje⁸⁶ buvo siūloma plačiau naudoti VPSP principus, svarstant tokias sritis kaip transporto infrastruktūros, elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtotė, infrastruktūros išmanumo didinimas, kelių priežiūra. Studijoje siūloma svarstyti ir infrastruktūros, įskaitant transporto, fondo steigimą, kuris pritraukdamas kitų investuotojų lėšas, būtų papildomas barjeras politizuotų sprendimų priėmimui. Šios siūlomos priemonės atitinka pagrindinius VPSP principus – tobulinti viešąją infrastruktūrą pasitelkiant privačių šaltinių finansavimą.

⁸⁶ Lietuvos ūkio sektorių finansavimo po 2020 m. vertinimas

Tiek Europos, tiek kitose valstybėse VPSP principai transporto sektoriuje gali būti pritaikomi ir įrengiant reikalingą įkrovimo/papildymo infrastruktūrą. Pavyzdžiui, Škotijos vyriausybė 2011–2019 m. laikotarpiu į elektra varomų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą investavo ~27 mln. Eur ir įdiegė daugiau kaip 1 000 elektromobilių įkrovimo prieigų, iš kurių 200 yra 50 kW greitojo įkrovimo. Atsižvelgiant į elektromobilių įkrovimo prieigos trūkumą šiaurinėje Škotijos dalyje, Vyriausybė įgyvendino VPSP, kuriame privataus sektoriaus indėlis sudaro net 31 proc. (2,7 mln. Eur) visos projekto vertės (8,7 mln. Eur). Numatoma, kad dalis viešųjų arba pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių galėtų būti kuriamos VPSP pagrindais arba bendradarbiaujant valstybės įmonėmis.

Siekiant paskatinti greitesnę ir sklandesnę elektrifikaciją transporto sektoriuje rekomenduojama taikyti FP, kuri susideda iš lengvatinių paskolų FP ir subsidijos. Subsidijos yra skirtos projekto dalies įgyvendinimui. Subsidiją rekomenduojama suteikti šiomis sąlygomis:

- 1) Finansavimo poreikis: iki 55,7 mln. Eur;
- 2) Finansavimo šaltinis: ES SF arba biudžeto lėšos;
- 3) Maksimalus subsidijos dydis: iki 25 tūkst. Eur;
- 4) Intensyvumas: iki 50 proc.;
- 5) Privatus pareiškėjo indėlis: rekomenduotinas pritraukti.

Lentelė Nr. 5. Siūloma FP AEI infrastruktūros transporto sektoriuje plėtrai

Pagrindinės FP sąlygos	Lengvatinių paskolų FP
Finansavimo poreikis	Iki 55,7 mln. Eur
Finansavimo šaltinis	ES SF, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
FP pagrindu pritrauktos lėšos, proc.	Rekomenduojama siekti 25 proc. (ar daugiau) FP įnašo ⁸⁷
Paskolos terminas	Iki 8 metų ⁸⁸
Palūkanų marža (FP daliai)	<i>Konkreiti nustatoma konkrečiam GNG atsižvelgiant į jo kreditingumo vertinimą</i>
Finansavimo tipas	Per fondų fondą
Maksimalus finansavimo dydis	Skiriamas finansavimo dydis nustatomas konkrečioms projektams individualiai
Galutiniai naudos gavėjai	Viešą, pusiau viešą ir privačią elektromobilių ir kitų alternatyvių degalų įkrovimo/papildymo infrastruktūrą planuojantys įrengti juridiniai asmenys, įskaitant savivaldybes, savivaldybių ir valstybės įmones
Finansuojamos veiklos	1) Didelės ir vidutinės galios elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas; 2) Kt. alternatyvių degalų įkrovimo/papildymo infrastruktūra.
Finansavimo nuostatos	Rizikos pasidalijimas: <i>pari passu</i> .
Papildomos paskatos	Rekomenduojamas subsidijos intensyvumas: MĮ – ne daugiau kaip 50 proc., VĮ – iki 40 proc., DĮ – iki 30 proc.
Valdymo (administravimo) mokestis	Galimas, fondų fondo valdytojo ir FT lygiu (jei yra FT)

Sudaryta Vertintojų.

Rekomenduojama elektromobilių įkrovimo infrastruktūros skatinimą išskirti dvi pagrindines grupes: 1) įprastos galios įkrovimo prieigos (privatūs ir daugiabučiai namai ir ofisai/darbo vietos, rekomenduojama skatinti kompensacijomis, žr. 7 priede.) ir 2) vidutinės ir (ar) didelės galios įkrovimo stotelės (stotelės, įrengtos šalia magistralinių kelių, degalinės, prekybos ir laisvalaikio centrai,

⁸⁷ Atliekant vertinimą FT pastebėjo, kad tokia įnašo suma yra galima, tačiau dalyvavimas priemonės įgyvendinime priklausytų nuo detalių FP įgyvendinimo sąlygų.

⁸⁸ Paskolos terminas neturėtų viršyti investicijų (infrastruktūros) nusidėvėjimo laikotarpio. Šis laikotarpis nustatomas kiekvienai investicijai individualiai, atsižvelgiant į investicijų nusidėvėjimo arba amortizacijos normatyvus.

automobilių stovėjimo aikštelės ir kt.). Infrastruktūros plėtros finansavimo poreikio patenkinimui numatoma, kad FP galėtų būti pritaikomos toms galutinių naudos gavėjų grupėms, kurioms įkrovimo stotelių veikla generuotų pajamas, pvz.: degalinių operatoriams, pramogų ir prekybos centrų savininkams. Taip pat, lengvatinių paskolų FP galėtų pasinaudoti savivaldybės, savivaldybių ir valstybės įmonės. Siekiant paskatinti greitesnę ir sklandesnę elektrifikaciją, siūloma šiems gavėjams pritaikyti kompleksines finansavimo formas.

Siekiant užtikrinti, kad vis daugiau namų ūkių turėtų galimybę elektromobilių įkrovimui namuose, rekomenduojama taikyti vienkartinės išmokas elektromobilių įkrovimo stotelių namų ūkiuose įrengimui, arba bendradarbiaujant su FT sukurti išperkamosios nuomos (lizingo) mechanizmą, kuris lengvatinėmis sąlygomis įgalintų vartotojus lizinguoti elektromobilių įkrovimo stoteles.

3.2.2 Siūlomos taikyti FP transporto priemonių įsigijimui

Atlikus užsienio šalių analizę buvo nustatyta, kad 4 iš 5 analizuotų šalių taikoma kompensacija netaršių arba mažai taršių transporto priemonių įsigijimui. Iki 2021 m. vasario 1 d. tokio pobūdžio kompensacijos buvo įgyvendinamos ir Lietuvoje. Šiuo metu kompensacijos elektromobilių įsigijimui yra laikinai sustabdytos.

Atliekant interviu programą, dalyviai nurodė, šiuo metu taikomos kompensacijos nepadengia įsigijimo kainos skirtumo tarp įprastais degalais ir elektra varomų automobilių, todėl šiuo metu taikomos kompensacijos yra laikinas grynųjų elektromobilių skatinimo būdas. Apie pusę interviu dalyvių pastebėjo, kad kompensacijų dydis ir naujų elektromobilių skatinimas nėra orientuotas į vidutines ir (ar) mažesnes pajamas gaunančius asmenis, kurių turimos transporto priemonės sudaro seniausią automobilių parko dalį. Šiems automobilių savininkams elektromobiliai, ypač nauji, yra prabangos prekė. Atsižvelgiant į kompensacijų panaudojamumą, rinkoje vyraujančias vidutines elektromobilių kainas ir užsienio šalių pavyzdį rekomenduojama šiuo metu taikomas vienkartinės išmokas didinti – naujiems elektromobiliams suteikiant 5–7 tūkst. Eur, o naudotiems – 3–5 tūkst. Eur kompensacijas. Taip pat, rekomenduojama apsvarstyti galimybę padidinti kompensacijų dydį pažeidžiamoms gyventojų grupėms (pvz.: senjorams, daugiavaikėms šeimoms, regionų gyventojams ir pan.).

Interviu ir diskusijų metu buvo nustatyta, kad siekiant skatinti elektromobilių naudojimą, reikalingos tvarios priemonės (teisinis reguliavimas, mokestinės prievolės ir lengvatos), mažinančios elektromobilių įsigijimo ir eksploatavimo išlaidas, tokios kaip po 2023 m. planuojamo įvesti kelių mokesčių lengvatos, kelių mokesčių didinimas sunkiasvorėms transporto priemonėms, metinis taršos mokesčio įvedimas, PVM atskaita ir kt.

Siekiant sumažinti elektromobilių kasmėnesines eksploatavimo išlaidas ir taip paskatinti elektromobilių plėtrą, Vertinimo metu buvo iškelta hipotezė dėl išperkamosios nuomos (lizingo) FP taikymo. Atlikus antrinių šaltinių analizę ir papildomus interviu ir suorganizuotus darbinės diskusijas su interesuotomis šalimis buvo nustatyta:

- 1) Išperkamosios nuomos (lizingo) FP konkuruotų su komercinių bankų Swedbank⁸⁹ ir „Citadele“⁹⁰ taikomomis specialiomis draugiškų aplinkai automobilių lizingo sąlygomis.
- 2) Interviu metu FT pastebėjo, kad šiuos portfelius FT galėtų didinti, tačiau šiuo metu nėra elektromobilių ir kitų netaršių transporto priemonių poreikio.

Siekiant padidinti šios priemonės multiplikatorių, pasidalinti riziką ir taip sumažinti skolos aptarnavimo našta, buvo svarstoma galimybė vykdyti išperkamosios nuomos (lizingo) įmokų refinansavimą sekiuritizacijos būdu. Vertinimo metu buvo nustatyta, kad sekiuritizacija, kaip procesas, galėtų būti taikoma, tačiau tam reikalinga apskaičiuoti papildomus kaštus ir užtikrinti optimalų portfelio dydį.

Visgi, atlikus tokios išperkamosios nuomos (lizingo) FP vertinimą nustatyta, kad šiuo metu tokia priemonė tiesiogiai neprisidėtų prie ŠEŠD mažinimo transporto sektoriuje.

⁸⁹ Swedbank <<https://www.swedbank.lt/business/finance/leasing/car?language=LIT>>

⁹⁰ Citadele <<https://www.citadele.lt/lt/private/leasing/>>

Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu nėra žinomi aiškūs įstatyminės bazės pakeitimai, vertinimas dėl papildomų lengvatų galėtų būti atliekamas šio Vertinimo tikslinimo etape, kai bus nustatyti mokesinės bazės pakeitimai įprastiniu kuru varomoms transporto priemonėms. Atsižvelgiant į tai, kad elektromobilių naudojimas Lietuvoje yra palyginus žemas, pirminiame elektromobilių plėtros etape (iki įvedant papildomus mokesčius, priklausančius nuo automobilio išmetamo ŠESD kiekio), rekomenduojama ir toliau taikyti vienkartinės išmokas už įsigytą naują/naudotą elektromobilį. FP taikymas šiame elektromobilių plėtros etape nėra numatomas.

3.2.3 Siūlomos taikyti FP MTEPI veiklų skatinimui

Remiantis atliktos investicijų paklausos analize ir finansavimo poreikio skaičiavimo duomenimis, yra matomas poreikis MTEPI veikloms finansuoti. Didėjant netaršaus transporto svarbai numatoma, kad šis poreikis ir toliau augs. 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu, MTEPI veiklų įgyvendinimui finansavimas buvo skiriamas subsidijų forma. Atsižvelgiant į tai, kad MTEPI veiklų rezultatai ateityje generuos pajamas, siūloma subsidines priemones nuosekliai pakeisti FP, tokiomis kaip:

- 1) Lengvatinių paskolų FP, FP apimtyje derinant subsidijas;
- 2) RKF⁹¹.

Siekiant paskatinti investicijas į MTEPI veiklas transporto sektoriuje rekomenduojama taikyti lengvatinių paskolų FP. Siekiant paskatinti mokslinių tyrimų veiklų įgyvendinimą ir iš dalies neutralizuoti susijusias finansines rizikas bei padidinti projektų gyvybingumą⁹², rekomenduojama FP derinti su subsidija. Subsidiją rekomenduojama taikyti tik su mokslinių tyrimų veiklomis susijusioms išlaidoms finansuoti, įskaitant darbo užmokesčio, komandiruočių, nuomos, nusidėvėjimo, trumpalaikio turto, techninių žinių, patentų, konsultavimo paslaugų įsigijimo ir kt. išlaidas.

Lentelėje Nr. 7 pateikiame siūlomas taikyti FP ir preliminarias jų taikymo sąlygas.

Lentelė Nr. 6. Taikytinos FP ir preliminarios sąlygos MTEPI veiklų skatinimui transporto sektoriuje

Pagrindinės FP sąlygos	Lengvatinių paskolų FP ⁹³
Finansavimo poreikis	30 mln. Eur ⁹⁴ . Atsižvelgiant į tai, kad finansavimo poreikis yra nustatytas visam 2021–2027 m. laikotarpiui ir ši rinka turi augimo potencialą, pradžioje šios FP įgyvendinimui rekomenduojama skirti iki 15 mln. Eur finansavimo sumą. Vėliau ši finansavimo suma galėtų būti didinama.
Finansavimo šaltinis	ES SF, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
FP pagrindu pritrauktos lėšos, proc.	Rekomenduojama siekti ne mažiau 20 proc. paskolos sumos
Rizikos pasidalijimas	Rizika pasidalijama atsižvelgiant į privačių lėšų dalį (proporciją).
Paskolos terminas	Iki 10 metų
Finansavimo tipas	Per fondų fondą
Maksimalus finansavimo dydis	Iki 3 mln. Eur
Galutiniai naudos gavėjai	MVĮ, DĮ, kai bendradarbiauja su MVĮ
Finansuojamos veiklos	Mokslinių tyrimų, eksperimentinės plėtros ir inovacinės veiklos, apimančios transporto priemonių ir (ar) konkrečių detalių gamybą ir pritaikymą naudoti alternatyvius degalus
Finansavimo nuostatos	MVĮ, DĮ, kai bendradarbiauja su MVĮ, vykdančios MTEPI veiklas, susijusias su inovatyvių mobilumo paslaugų ir produktų, intelektinių transporto sistemų ir inovatyvių transporto technologijų kūrimu, kurių tikslas – sumažinti transporto sukuriamą CO2 emisiją.
Papildomos paskatos	Rekomenduojama mokslinių tyrimų veiklas (TPL2–5) skatinti šioms veikloms suteikiant subsidiją. Didžiausia galima subsidijos suma –

⁹¹ Poreikis RKF „Ko-investicinis fondas susisiekimui“ buvo nustatytas atliekant 2014-2020 m. verslo finansavimo išankstinį vertinimą, todėl šiame Vertinime nėra nagrinėjamas.

⁹² [https://www.fi-](https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/Stocktaking%20study%20on%20financial%20instruments%20by%20sector%20-%20Executive%20summary.pdf)

[compass.eu/sites/default/files/publications/Stocktaking%20study%20on%20financial%20instruments%20by%20sector%20-%20Executive%20summary.pdf](https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/Stocktaking%20study%20on%20financial%20instruments%20by%20sector%20-%20Executive%20summary.pdf)

⁹³ Galėtų būti įgyvendinama per Inovacijų skatinimo fondą

⁹⁴ Įskaitant subsidijos sumą.

	iki 1,2 mln. Eur. Subsidijai skiriama suma negali viršyti reglamentų, kuriais vadovaujantis bus parengta lengvatinių paskolų FP, nuostatų.
Valdymo (administravimo) mokestis (išlaidos) FT	Galimas, fondų fondo valdytojo ir FT lygiu (jei yra FT)

Sudaryta Vertintojų.

Atsižvelgiant į tai, kad 2014–2020 m. daugelis veiklų buvo subsidijuojamos, reikalingas nuoseklus perėjimas nuo subsidinių priemonių prie FP. Vertinimo metu buvo nustatyta, kad kompleksinės finansavimo formos galėtų būti pritaikomos Vertinime nagrinėjamosioms veikloms įgyvendinti. Visgi, ilgesnį atsiperkamumo laikotarpį turinčios investicijos, šiuo atveju – investicijos į AEI panaudojimo didinimą – turėtų būti skatinamos taikant aukštesnę subsidijos dalies intensyvumą.

4 Sverto efekto skaičiavimas

Šiame skyriuje pateikiamas numatomo sverto efekto skaičiavimas 3 skyriuje „Siūlomi finansiniai produktai“ įvardytoms FP. Sverto efektas buvo apskaičiuotas remiantis EK užsakymu parengta 2014–2020 m. finansinių priemonių išankstinio vertinimo metodologija⁹⁵ ir EK gairėmis, skirtomis ES valstybėms narėms FP vertinimo ataskaitoms pateikti⁹⁶. Pagal Finansinio reglamento 140 straipsnio ir 223 straipsnio dalis sverto efektas apskaičiuojamas sudėjus visą galutiniams naudos gavėjams prieinamą finansavimo sumą ir padalinus ją iš ES SF skirtų lėšų. Sverto efektas yra suprantamas kaip kiekybinis metodas, skirtas įvertinti FP sukuriamą pridėtinę vertę. Finansinio sverto efekto prielaidos ir skaičiavimai yra pateikti pagal Vertinime nagrinėjamas veiklas ir rekomenduojamas taikyti FP.

4.1 FP, skirtų EE didinimui ir AEI panaudojimo skatinimui CŠVT sektoriuje, sverto efektas

Bendrame visų ES šalių narių kontekste Lietuva išsiskyrė kaip viena iš nedaugelio valstybių, kurios 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu FP pritaikė EE didinimo srityje. Skaičiuojama, kad įgyvendinus paskolų FP netaikant multiplikatoriaus, atspindinčio grįžtančių lėšų efektą buvo pasiektas sverto efektas, kurio vidutinė svertinė vertė siekia 2,8 (žr. šios Vertinimo ataskaitos 3 priedą).

Vis dėl to, CŠVT sektoriuje yra siūloma taikyti kompleksinę finansavimo formą, kurios viena iš dalių – lengvatinių paskolų FP. Sverto efektas skaičiuojamas remiantis šiomis prielaidomis:

- 1) Paskolų FP skirta lėšų suma – 452,9 mln. Eur, iš kurių: ~40 proc. – subsidija (ES SF arba biudžeto lėšos), ~60 proc. – paskola⁹⁷ (~55 proc. paskolos dalies sudaro FT indėlis, o likusią dalį – 45 proc. – ES SF, biudžeto lėšos arba kitos viešosios lėšos);
- 2) ES SF, biudžeto lėšų arba kitų viešųjų lėšų dalis sudaro 67 proc. projekto sumos, FT – 33 proc..
- 3) Skaičiuojama, kad sverto efektas siektų **1,49** (452,9 mln. Eur/303,4 mln. Eur).

Multiplikatoriaus efektas skaičiuojamas remiantis šiomis prielaidomis:

- 1) Lengvatinei paskolai taikoma metinė palūkanų marža – 0,9 proc. arba 1,5 proc., priklausomai nuo GNG (žr. 3.1. dalyje);
- 2) Vertinant vidutinį paskolos grąžinimo laikotarpį daroma prielaida, kad jis priklauso nuo investicijos tipo ir investicijos nusidėvėjimo laikotarpio, kuris preliminariai yra nuo 8 iki 20 metų;
- 3) Skaičiuojant multiplikatoriaus efektą daroma prielaida, kad paskola būtų grąžinama ir iš grąžintos metinės dalies būtų galima išduoti vis naujas paskolas, t. y. būtų sukuriamos naujos paskolų FP. Finansinė kiekybinė FP vertė skaičiuojama perpetuiteto pagrindu⁹⁸. Atsižvelgiant į

⁹⁵ Europos Komisija < https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/ex_ante_vol1.pdf>

⁹⁶ Europos Komisija (2019) Guidance for Member States on Article 46 - reporting on financial instruments and on Article 37(2)(c) - leverage effect.

⁹⁷ Sudaryta, remiantis INVEGOS administruojama paskolų FP „Pasidalytos rizikos paskolos”

⁹⁸ Skaičiuojant perpetuitetą daroma prielaida, kad 40 proc. lėšų bus skiriama subsidijoms.

tai, multiplikatoriaus efektas sudarytų **2,00–8,33**, priklausomai nuo paskolos termino ir metinės palūkanų maržos.

Projektų finansavimas subsidijomis neturi grįžtančiųjų lėšų efekto, o taip pat subsidijų taikymas apima skatinamąjį poveikį, t. y. socialinį–ekonominį poveikį, kuris svorto efekto skaičiavime neatsispindi. Atliekant finansinį kaštų ir naudos santykių palyginimą numatoma, kad didžiausią įtaką turi subsidijos intensyvumas, t. y. finansavimo sąlygų aprašuose numatyta ES SF ir privačių lėšų dalis, pvz.: didžiausią svorto efektą turėjo valstybės planavimo projektas „Didelio efektyvumo kogeneracijos skatinimas Vilniaus mieste“, kuri įgyvendinanti UAB „Vilniaus kogeneracinė jėgainė“ projekto įgyvendinimui pasinaudojo ES SF parama, EIB paskola ir nuosavomis lėšomis.

4.2 FP, skirtų AEI panaudojimo skatinimui transporto sektoriuje, svorto efektas

4.2.1 Rizikos kapitalo FP svorto efektas

Transporto sektoriuje iki šiol buvo pradėta įgyvendinti FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“. Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu investicijas gavo tik viena įmonė, atlikti projekcijas dėl tolimesnio finansinio svorto efekto nėra tikslinga. Bendroju atveju, jeigu rizikos kapitalo FP, skirtos finansuoti įmones prieš jų pirmą komercinį pardavimą bet kurioje rinkoje, būtų įgyvendinamos pagal bendrosios išimties reglamentą – ES lėšų dalis investicijose privalo sudaryti ne daugiau 90 proc. Tokiu atveju šių FP finansinis svortas tiesioginių lėšų pritraukimo etape ir kiekybinė pridėtinė vertė sudarytų **1,1 (1 (projekto vertė)/90 proc. ES lėšos)**. Jeigu rizikos kapitalo FP, skirtos investuoti į įmones, kurios veiklą bet kurioje rinkoje vykdė mažiau nei 7 metus nuo savo pirmo komercinio pardavimo, būtų įgyvendinamos pagal bendrosios išimties reglamentą – privačių lėšų dalis tokiose FP turės būti mažiausiai 40 proc. arba 60 proc., jeigu bus investuojama į įmones, kurioms reikia pradinės rizikos finansų investicijos, kuri, remiantis verslo planu, parengtu siekiant patekti į naują produkto ar geografinę rinką, yra didesnė nei 50 proc. jų vidutinės metinės apyvartos per ankstesnius 5 metus bei paskesnių investicijų atvejais investuojant į įmones, kurios veiklą bet kurioje rinkoje vykdo daugiau nei 7 metus nuo savo pirmo komercinio pardavimo, finansinis svortas tiesioginių lėšų pritraukimo etape sudarytų nuo **1,7 (1 (projekto vertė)/60 proc. ES lėšos)** iki **2,5 ((1 (projekto vertė)/40 proc. ES lėšos)**. Atsižvelgiant į tai, kad siūlomos taikyti FP yra nukreiptos į priešankstyvoje arba ankstyvoje stadijoje esančius startuolius, tikėtina, kad finansinis svorto efektas bus orientuotas į įmones prieš pirmą komercinį pardavimą ir svorto efektas sieks **~1,1**.

4.2.2 Lengvatinių paskolų FP svorto efektas

Atsižvelgiant į tai, kad AEI panaudojimo skatinimo transporto sektoriuje investicijos turi ilgą atsiperkamumo laikotarpį infrastruktūros plėtrai ir MTEPI veiklų vykdymui siūloma taikyti lengvatinių paskolų FP. Lengvatinių paskolų FP AEI infrastruktūros transporto sektoriuje plėtrai finansinis svorto efektas gali būti apskaičiuotas remiantis šiomis prielaidomis:

- 1) Kompleksinei FP skirta lėšų suma – 55,7 mln. Eur, iš kurių: vidutiniškai 40 proc. – subsidija (ES SF, biudžeto lėšos arba kitos viešosios lėšos), vidutiniškai 60 proc. – paskola⁹⁹ (25 proc. paskolos dalies sudaro FT indėlis, o likusią dalį – 75 proc. – ES SF, biudžeto lėšos arba kitos viešosios lėšos);
- 2) ES SF arba valstybės lėšų dalis sudaro 85 proc. projekto sumos, FT – 15 proc.;
- 3) skaičiuojama, kad svorto efektas be grįžtančiųjų lėšų efekto siektų **1,18** (111,41 mln. Eur/94,70 mln. Eur);

Multiplikatoriaus efektas skaičiuojamas remiantis šiomis prielaidomis:

- 1) Lengvatinei paskolai taikoma metinė palūkanų marža – 1,5 proc. arba 3,0 proc., priklausomai nuo GNG rizikos (žr. 3.2.1 dalyje);
- 2) Vertinant vidutinį paskolos grąžinimo laikotarpį daroma prielaida, kad jis priklauso nuo investicijos tipo ir investicijos nusidėvėjimo laikotarpio, kuris preliminariai yra 8 metai;
- 3) Skaičiuojant multiplikatoriaus efektą daroma prielaida, kad paskola būtų grąžinama ir iš grąžintos metinės dalies būtų galima išduoti vis naujas paskolas, t. y. būtų sukuriamos naujos

⁹⁹ Sudaryta, remiantis INVEGOS administruojama paskolų FP „Atviras kreditų fondas 2“

paskolų FP. Finansinė kiekybinė FP vertė skaičiuojama perpetuiteto pagrindu¹⁰⁰. Atsižvelgiant į tai, multiplikatoriaus efektas sudarytų **2,5–5,0**, priklausomai nuo paskolos termino ir metinės palūkanų maržos.

Lengvatinių paskolų FP MTEPI veiklų skatinimui transporto sektoriuje finansinis svėro efektas gali būti apskaičiuotas remiantis šiomis prielaidomis:

- 1) Kompleksinei FP skirta lėšų suma – 30 mln. Eur, iš kurių vidutiniškai 30 proc. sudarytų subsidija, o 70 proc. – paskola (20 proc. paskolos dalies sudaro FT indėlis, o likusią dalį – 80 proc. – ES SF arba biudžeto lėšos). Atsižvelgiant į pateiktas prielaidas skaičiuojama, kad ES SF arba biudžeto lėšų dalis sudarytų 86 proc. projekto sumos, FT – 14 proc.
- 2) skaičiuojama, kad svėro efektas siektų **1,16** (1/0,86).

Grįžtančių lėšų efektas skaičiuojamas remiantis šiomis prielaidomis:

- 1) INVEGOS tiesiogiai išduodamoms paskoloms taikoma fiksuota metinė palūkanų norma – 2 proc. arba 3 proc.;
- 2) ilgiausias galimas paskolos grąžinimo laikotarpis – 10 metų;
- 3) Skaičiuojant multiplikatoriaus efektą daroma prielaida, kad paskola būtų grąžinama ir iš grąžintos metinės dalies būtų galima išduoti vis naujas paskolas, t. y. būtų sukuriamos naujos paskolų FP. Finansinė kiekybinė FP vertė skaičiuojama perpetuiteto pagrindu¹⁰¹. Atsižvelgiant į tai, multiplikatoriaus efektas sudarytų **2–3**, priklausomai nuo paskolos termino ir metinės palūkanų maržos.

Atsižvelgiant į šioje Vertinimo ataskaitoje pateiktus duomenis, galima daryti išvadą, kad subsidijos gali turėti sąlyginai aukštą kokybinį efektą, tačiau ilgalaikėje perspektyvoje nėra tokios efektyvios kaip FP. Grįžtančių lėšų efektas yra kertinis FP taikymo aspektų, kurie padeda sukurti platesnį efektą. Tiek CŠVT, tiek transporto sektoriaus atveju, didžiausią svėro efektą turi kompleksinės FP.

¹⁰⁰ Skaičiuojant perpetuitetą daroma prielaida, kad 40 proc. lėšų bus skiriama subsidijoms.

¹⁰¹ Skaičiuojant perpetuitetą daroma prielaida, kad 40 proc. lėšų bus skiriama subsidijoms.

5 Tikslinė galutinių naudos gavėjų grupė

Igyvendinant skirtingas FP, skirtas EE didinimui ir AEI panaudojimo skatinimui, galutiniai naudos gavėjai yra CŠVT ir transporto sektoriaus dalyviai. Priklausomai su finansavimo srities, naudos gavėjų grupės yra pateikiamos lentelėje Nr. 8.

Lentelė Nr. 7. Rekomenduojamos galutinių naudos gavėjų tikslinės grupės

Planuojamos veiklos EE didinimo ir AEI skatinimo srityje	Siūlomos FP	Galutinis naudos gavėjas
Centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumo didinimas bei sistemų plėtros skatinimas	Lengvatinių paskolų FP	CŠVT sektoriuje veikiantys ūkio subjektai; šilumos vartotojai NŠG
AEI panaudojimo šilumos ir vėsumos gamybai CŠT sektoriuje didinimas	Lengvatinių paskolų FP	CŠVT sektoriuje veikiantys ūkio subjektai; šilumos vartotojai NŠG
AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimas, įrengiant alternatyvių degalų užpildymo/įkrovimo infrastruktūrą	Lengvatinių paskolų FP	Infrastruktūros kūrimas: viešą, pusiau viešą ir privačią elektromobilių ir kitų alternatyvių degalų įkrovimo/papildymo infrastruktūrą planuojantys įrengti juridiniai asmenys, įskaitant savivaldybes, savivaldybių ir valstybės įmones
AEI panaudojimo transporto sektoriuje didinimas, įrengiant alternatyvių degalų užpildymo/įkrovimo infrastruktūrą, pagaminant ir (ar) pritaikant transporto priemones, naudojančias alternatyvius degalus	Lengvatinių paskolų FP	MTEPI veikloms: MVI, DI, kai bendradarbiauja su MVI, viešojo sektoriaus įmonės, vykdančios MTEPI veiklas, susijusias su inovatyvias mobilumo paslaugas ir produktus, intelektines transporto sistemas ir inovatyvias transporto technologijas, mažinančias transporto sukuriama CO2 emisiją.

Sudaryta Vertintojų.

6 Tikėtini siūlomų finansinių priemonių rodikliai

Šiame skyriuje pateikiami FP siektinų rodiklių pavyzdžiai. Informacija yra pateikiama pagal planuojamas įgyvendinti veiklas ir joms siūlomas taikyti FP.

Lentelė Nr. 8. Siūlomi finansinių priemonių rodikliai, jų apibūdinimas, vienetai ir skaičiavimo metodika

Planuojamos veiklos	Siūloma FP	FP stebėsenos rodiklių pavadinimas	Rodiklio apibūdinimas	Matavimo vnt.	Skaičiavimo metodika
Didinti centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumą bei plėsti sistemas	Lengvatinių paskolų FP	Rezultato rodiklis			
		Kasmetinis pirminės energijos suvartojimas	Lyginama bazinė kasmetinio pirminės energijos suvartojimo vertė prieš projekto įgyvendinimą ir pasiekta kasmetinio pirminės energijos suvartojimo vertė per metus po projekto įgyvendinimo pabaigos.	MWh/metus	Rodiklis apskaičiuojamas atsižvelgiant į numatytą pasiekti kasmetinį pirminės energijos suvartojimą paraiškos teikimo metu ir pasiektas faktines reikšmes po projekto įgyvendinimo. Vertinamas atsižvelgiant į energinio naudingumo sertifikatą, energijos auditą ar kt. aktualią techninę specifikaciją. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
		Produkto rodiklis			
		Naujai nutiesti ar modernizuoti centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo tinklai	Skaičiuojamas modernizuotas (atnaujintas) centralizuoto šilumos tiekimo tinklas, kurio seni vamzdžiai buvo pakeisti naujais ir (arba) tinklas pritaikytas veikti žematemperatūriniame režime	km	Rodiklis apskaičiuojamas sumuojant įgyvendinamo projekto metu modernizuoto (atnaujinto) centralizuoto šilumos tiekimo tinklo ilgį (kilometrais). Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
Specialusis produkto rodiklis					

Planuojamos veiklos	Siūloma FP	FP stebėsenos rodiklių pavadinimas	Rodiklio apibūdinimas	Matavimo vnt.	Skaičiavimo metodika
		Įrengti šilumos, vėsumos, karšto vandens apskaitos prietaisai su nuotolinio duomenų nuskaitymo funkcija	Įrengtų šilumos, vėsumos, karšto vandens apskaitos prietaisų su nuotolinio duomenų nuskaitymo funkcija skaičius.	vnt.	Rodiklis apskaičiuojamas susumuojant visus projekto įgyvendinimo metu įrengtus prietaisus. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
Didinti AEI panaudojimą šilumos ir vėsumos gamybai centralizuoto šilumos tiekimo sektoriuje	Lengvatinių paskolų FP	Rezultato rodiklis			
		Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos kiekis	Lyginama bazinė išmetamų ŠESD kiekio vertė per metus iki projekto įgyvendinimo pradžios ir pasiekta ŠESD kiekio vertė, remiantis faktiškai pasiektu išmetamų ŠESD kiekiu per metus po projekto įgyvendinimo pabaigos.	t CO2 ekvivalentu/ metus	Rodiklis apskaičiuojamas atsižvelgiant į numatytą pasiekti ŠESD kiekį ir pasiekus faktines reikšmes. Vertinamas atsižvelgiant į energijos auditą ar kt. aktualią techninę specifikaciją. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
		Produkto rodiklis			
		Papildomi gamybos iš AEI pajėgumai (iš kurių: elektros, šilumos)	Dėl paramos pastatyti ar išplėsti papildomi atsinaujinančios energijos gamybos pajėgumai. Gamybos pajėgumai suprantami kaip maksimali instaliuota galia. Atsinaujinanti energija reiškia „energiją iš atsinaujinančių ne iškastinių šaltinių, būtent vėjo, saulės (šilumos ir fotoelektros) ir geoterminę energiją, aplinkos energiją, potvynių, bangų ir kitą vandenynų energiją,	MW elektrai	Rodiklis apskaičiuojamas susumuojant projekto įgyvendinimo metu įdiegtų AEI įrenginių, skirtų elektrai gaminti, pajėgumą. Vertinamas atsižvelgiant į diegiamų įrenginių technines specifikacijas ir kt. aktualius dokumentus. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
				MW šilumai	Rodiklis apskaičiuojamas susumuojant projekto įgyvendinimo metu įdiegtų AEI įrenginių, skirtų šilumai gaminti, pajėgumą. Vertinamas atsižvelgiant į diegiamų

Planuojamos veiklos	Siūloma FP	FP stebėsenos rodiklių pavadinimas	Rodiklio apibūdinimas	Matavimo vnt.	Skaičiavimo metodika
			hidroenergiją, biomasę, sąvartyno dujas, nuotekų valymo įrenginių dujas ir biodujas. "		įrenginių technines specifikacijas ir kt. aktualius dokumentus. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
		Specialusis produkto rodiklis			
		Energijos saugojimo sprendimai	Vertinamas energijos saugojimo sprendimų skaičius (pvz.: įrenginių, kaupiančių atliekinę energiją, saulės energiją ir kt.) skaičius.	MWh	Rodiklis apskaičiuojamas susumuojant projekto įgyvendinimo metu įdiegtų energijos saugojimo sprendimų galią. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
Skatinti transporto sektoriuje naudoti AEI, įrengiant alternatyvių degalų užpildymo/įkrovimo infrastruktūrą, išigyjant, pagaminant ir (ar) pritaikant transporto priemones, naudojančias alternatyvius degalus	Lengvatinių paskolų infrastruktūros išigyjimui	Rezultato rodikliai			
		Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių infrastruktūra (degalų papildymo / įkrovimo stotelės)	Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, finansuojamų pagal remiamus projektus, degalų papildymo/įkrovimo stotelių skaičius.	vnt.	Rodiklis apskaičiuojamas susumuojant su valstybės intervencija įrengtų alternatyviųjų degalų papildymo/įkrovimo stoteles. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
		Produkto rodikliai			
		Kitos formos nei subsidija finansinę paramą gaunančių įmonių skaičius	Kitos formos nei subsidija finansinė parama – įmonėms teikiamas finansavimas įgyvendinant FP.	Įmonės	Sumuojamas įmonių, kurios gavo kitos formos nei subsidija finansinę paramą, skaičius. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų pateiktais duomenimis.
		Privačios investicijos, atitinkančios viešąją paramą įmonėms (ne subsidijos).	Kitos formos nei subsidija pritrauktų privačių lėšų dalis.	Eur	Susumuojama pritraukta privačių investicijų suma. Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis SFMIS pareiškėjų

Planuojamos veiklos	Siūloma FP	FP stebėsenos rodiklių pavadinimas	Rodiklio apibūdinimas	Matavimo vnt.	Skaičiavimo metodika
					pateiktais duomenimis.
	Lengvatinių paskolų FP	Rezultato rodikliai			
		Privačios investicijos, papildančios viešąją paramą (iš kurių: dotacijos, FP)	Skaičiuojama bendra privačių investicijų suma finansavimą gavusiems projektams (iš kurių subsidijos ir (ar) FP)	Eur	Apskaičiuojamas automatiškai, remiantis susumuojant privačių investicijų sumą, nurodytą finansavimo sutartyje.
		Produkto rodikliai			
		Naujų įmonių, gavusių investicijas, skaičius	Skaičiuojama naujų įmonių, įkurtų ne anksčiau kaip prieš 3 metus iki finansavimo sutarties, pasirašymo skaičius.	Įmonės	Apskaičiuojamas automatiškai, sumuojant naujas įmones, kurios gavo investicijas (įskaitant rizikos kapitalo investicijas, paskolas, garantijas ir subsidijas).
		Kitos formos nei subsidija finansinę paramą gaunančių įmonių skaičius	Kitos formos nei subsidija finansinė parama – įmonėms teikiamas finansavimas įgyvendinant FP.	Įmonės	Apskaičiuojamas automatiškai, sumuojant įmones, kurios gavo kitos formos nei subsidija finansinę paramą.

Sudaryta Vertintojų.

7 Išvados ir rekomendacijos

EE ir AEI naudojimo skatinimo srityse planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstinio vertinimo tikslas – išnagrinėti iš ES, valstybės biudžeto lėšų ar kitų finansinių šaltinių naujai planuojamų įgyvendinti FP poreikį ir atlikti išankstinių jų poveikio vertinimą (*ex-ante*) pagal Reglamentų projektuose ir Strateginio planavimo metodikoje numatytus reikalavimus. Planuojamas įgyvendinti EE didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių (AEI) panaudojimo skatinimo sričių veiklas apibrėžė EM ir SUMIN, bendradarbiaujant su FM. Atsižvelgiant į veiklų turinio ir tikslų suderinamumą su FP taikymo galimybėmis, planuojamos įgyvendinti EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srities veiklos yra šios:

- 1) didinti centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumą bei plėsti sistemas;
- 2) didinti AEI panaudojimą šilumos ir vėsumos gamybai CŠT sektoriuje;
- 3) skatinti transporto sektoriuje naudoti AEI, įrengiant alternatyvių degalų papildymo/įkrovimo infrastruktūrą, įsigyjant, pagaminant ir (ar) pritaikant transporto priemones, naudojančias alternatyvius degalus.

Atlikus ES ir nacionalinio lygmens strateginių kryptių analizę galima teigti, kad visos planuojamos finansuoti veiklos atitinka ES ir Lietuvos strateginių dokumentų nuostatas bei yra grįstos pastarųjų metų Lietuvos ekonominės situacijos rodikliais. 2014–2020 m. laikotarpiu finansavimas planuojamoms įgyvendinti veikloms buvo skirtas negražinamos subsidijos forma. FP buvo taikomos viešųjų pastatų, daugiabučių ir gatvių modernizavimui. Rinkos pasiūla CŠVT sektoriaus įmonėms vyravo tik šilumos srityje, vėsumos tinklų infrastruktūrai finansavimas nebuvo skiriamas. AEI skatinimas transporto sektoriuje buvo labiau orientuotas į taršos mažinimą nei į netaršių technologijų diegimo ir naudojimo skatinimą. Siekiant įgyvendinti strateginiuose dokumentuose nurodytus rodiklius ir pagerinti bendrus EE ir AEI panaudojimo rodiklius reikalinga tęsti investicijas šiose srityse.

Finansavimas CŠVT sektoriuje

Vertinimo metu buvo nustatyta, kad 2021–2027 m. investicijos į EE didinimą CŠVT sektoriuje turėtų būti skatinamos trimis kryptimis: 1) naudojant efektyvesnius produktus ir techniką vystantis technologijoms (neefektyvių katilų pakeitimas kitomis AEI technologijomis arba prijungimas prie CŠT); 2) pritaikant šilumos perdavimo tinklus dirbti žematemperatūriniu režimu, įskaitant šilumos punktų ir (ar) šildymo bei karšto vandens sistemų modernizavimą; 3) skatinant atliekinės šilumos, susidariusios pramonėje, atliekų sektoriuje ar dėl vėsinimo energijos, panaudojimą CŠT sektoriuje. Įvertinus potencialų pareiškėjų skaičių buvo nustatyta, kad finansavimo poreikis EE didinimui CŠVT sektoriuje siekia **192,7 – 246,02 mln. Eur**.

2014–2020 m. laikotarpiu išaugusi biokuro paklausa ir dėl to didėjančios biokuro kainos bei priklausomybė nuo importo skatina diversifikuoti sunaudojamus energijos šaltinius ir pradėti naudoti kitų rūšių AEI¹⁰². Siekiant numatytų tikslų ir jų rodiklių bei AEI dalies augimo panaudojimo balanse, stiprėja investicijų poreikis į nepanaudotos ir atliekinės šilumos panaudojimą ir šilumos siurblių diegimą. Remiantis LŠTA duomenimis, didžiausias potencialas yra matomas atliekinės ir perteklinės šilumos energijos surinkimo, saugojimo ir panaudojimo srityje¹⁰³. Vertinimo metu buvo nustatyta didelė investicijų paklausa AEI skatinimui CŠVT. Remiantis interviu ir fokusuotų grupės diskusijų duomenimis bei 2014–2020 m. laikotarpiu skirtu finansavimu ir iki 2027 m. planuojamais pasiekti AEI panaudojimo CŠT sektoriuje rodikliais buvo nustatyta, kad finansavimo poreikis sieks **96,63 mln. Eur**.

Remiantis įgyvendintos interviu programos ir fokusuotos grupės diskusijos rezultatais, galima teigti, kad CŠVT sektoriuje veikiančios įmonės yra ypač jautrios FP pritaikomumo atžvilgiu. Pagrindinė to priežastis – momentinis kainos padidėjimas galutiniam vartotojui. VERT teigimu, subsidijų panaudojimas iš dalies mažina kainą galutiniam šilumos vartotojui, t. y. jeigu subsidijos dalis yra 50

¹⁰² Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija <<https://lsta.lt/aktualijos/silumos-ukio-perspektyvos-biokuras-gerai-bet-kas-toliau>>

¹⁰³ Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija <https://www.lrs.lt/sip/getFile3?p_fid=11960>

proc., galutinis vartotojas moka tik už nuosavą indėlį, t. y. likusius 50 proc. (daroma prielaida, kad 50 proc. yra skolinamasi iš banko, todėl į kainą įeina ir palūkanos). Vertinimo metu nustatyta, kad dėl šiuo metu galiojančios kainos nustatymo metodikos CŠVT sektoriaus įmonės neturi intereso ir negali (kiekviena investicija yra tvirtinama VERT) prisiimti didesnių įsipareigojimų, nes tai turės tiesioginės įtakos kainos galutiniam vartotojui augimui ir dėl to mažėjančiam galutinių vartotojų skaičiui (namų ūkiai renkasi alternatyvius sprendimus, pvz.: saulės energiją ir kt.). Tokia kainos skaičiavimo metodika pačių CŠVT sektoriaus ūkio subjektų yra suprantama kaip turinti neigiamą poveikį vietinei CŠVT rinkai – bendra investicijų kaina neatsispindi kainoje galutiniam vartotojui (subsidijomis finansuotam turtui nėra skaičiuojamas nusidėvėjimas) – dėl to, CŠVT įmonės nesukaupia lėšų turto atstatymui/tvarkymui, o tai lemia dar didesnę viešųjų lėšų poreikį. Griežtos subsidijos taikomos finansavimo sąlygos taip pat turi įtakos konkurencijos apribojimui. Dėl šios priežasties bei dėl vis populiarėjančių alternatyvių būsto šildymo būdų, atsiranda rizika prarasti galutinius vartotojus – o tai sudarytų sąlygas šilumos kainos augimui likusiems vartotojams.

Atsižvelgiant į tai, kad pirma ir antra veiklomis yra skatinamas CŠVT sektorius, siūloma įgyvendinti holistiniu principu grįstas priemonės, t. y. neskaidyti priemonių į atskirus kvietimus, tačiau sukurti vieningą finansavimo mechanizmą, apimančią keletą veiklų. 2021–2027 m. siūloma lengvatinių paskolų FP (rekomenduojama derinti su subsidija), kuria būtų finansuojamos dvi veiklos – EE didinimas arba AEI skatinimas CŠVT. Numatoma, kad tokia finansavimo forma galėtų būti taikoma tuo atveju, jeigu kartu būtų atliekamos šilumos kainų skaičiavimo metodikos korekcijos ir įgyvendinamų investicijų projektai turėtų mažesnę įtaką galutinei kainai vartotojui.

Finansavimas transporto sektoriuje

Remiantis gerąja užsienio šalių praktika, yra rekomenduojama alternatyvių degalų transporto priemonių skatinimui transporto sektoriuje taikyti holistinį požiūrį, t. y. investicijas vykdyti horizontaliu principu, atskiriant tris esmines sritis: (1) įkrovimo/papildymo infrastruktūros plėtrą; (2) transporto priemonių įsigijimo ir/ar pritaikymo skatinimą; ir (3) MTEPI veiklas. Taip pat, siekiant nustatyti labiausiai investicijoms imlius transporto priemonių segmentus, reikalinga (1) atsižvelgti į didžiausią dalį bendrame transporto parke sudarančių transporto priemonių skaičių, ir (2) įvertinti, kurie segmentai daro didžiausią neigiamą įtaką ŠESD išmetimo atžvilgiu. Vertinimo metu buvo nustatyta, kad lengvųjų automobilių ir krovininių automobilių segmentai sudaro kritinę emisijų masę, todėl finansavimo poreikis šių transporto priemonių poveikio mažinimui didžiausias.

Atlikus pirminių ir antrinių šaltinių analizę buvo nustatyta, siekiant iki 2030 m. įgyvendinti užsibrėžtus ŠESD mažinimo ir AEI dalies transporto sektoriuje tikslus, bendras finansavimo poreikis elektromobilių infrastruktūros poreikis siekia **271,82–295,35 mln. Eur**, iš kurių **60,5–84,06 mln. Eur** – viešosioms didelės/labai didelės galios, **27,38 mln. Eur** – viešosioms/pusiau vidutinės galios privačioms; **183,94 mln. Eur** – privačioms įprastos/vidutinės galios elektromobilių įkrovimo priemonėms įrengti. Lygiagrečiai buvo nustatytas ir finansavimo poreikis mažą taršą aplinkai darančių transporto priemonių įsigijimui. Nustatyta, kad jeigu transporto priemonių įsigijimas būtų ir toliau skatinamas vienkartinėmis kompensacijomis, investavus **86,94 mln. Eur** būtų paskatinta įsigyti ~89,7 tūkst. naujų ir 140,3 tūkst. naudotų grynųjų elektromobilių. Jeigu elektromobilių įsigijimui būtų taikomos papildomos lengvatos, tokios kaip metinio taršos mokesčio ir(ar) kelių mokesčių lengvatos (nuo 2023 m.), tai turėtų įtakos į biudžetą nesurinktų mokesčių daliai. Mokestinių lengvatų efektas (šiuo atveju finansavimo poreikis) turėtų būti vertinamas vėliau, kai bus pasiekti šiuo metu pradėtų taikyti finansinių paskatų rodikliai. Atsižvelgiant į matomą poreikį pagaminti arba pritaikyti transporto priemones alternatyvių degalų naudojimui, rekomenduojama dėmesį skirti ir MTEPI veikloms. Remiantis rinkoje veikiančių ūkio subjektų skaičiumi, potencialiai turinčių galimybes kurti inovatyvius ir MTEPI veiklomis grįstus produktus transporto sektoriuje apskaičiuota, kad finansavimo poreikis MTEPI veikloms 2021–2027 m. sudarys **~30 mln. Eur**.

Atlikus užsienio šalių analizę buvo nustatyta, kad e–mobilumo sektoriuje pirmaujančios Europos valstybės įgyvendina plačią elektromobilių skatinimo politiką – kompleksiniai skatinimo mechanizmai formuoja tvarų požiūrį, reikalingą žmonių elgsenai ir įpročiams pakeisti. Pagrindinis šių valstybių vykdomos politikos bruožas – sumažinti bendrą nuosavybės kainą (*angl. a cost of ownership*), skatinant rinktis mažiau taršias transporto priemones.

Infrastruktūros plėtros finansavimo poreikio patenkinimui numatoma, kad FP galėtų būti pritaikomos tiems galutiniams naudos gavėjams, kuriems elektromobilių ir kitų alternatyvių degalų įkrovimo/papildymo stotelių (ar kitos infrastruktūros) veikla generuotų tiesiogines pajamas (pvz., degalinių operatoriai) ar netiesiogines pajamas (pvz., pramogų ir prekybos centrų savininkai). Taip pat, lengvatinių paskolų FP galėtų pasinaudoti savivaldybės, savivaldybių ir valstybės įmonės. Siekiant paskatinti greitesnę ir sklandesnę elektrifikaciją, siūloma šiems ūkio subjektams pritaikyti kompleksines finansavimo formas – FP, kuri apimtų lengvatines paskolas ir subsidijas. Numatoma, kad viešosios arba pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės galėtų būti kuriamos VPSP pagrindais arba bendradarbiaujant valstybės/savivaldybės įmonėmis. Taip pat, siekiant užtikrinti, kad vis daugiau namų ūkių turėtų galimybę elektromobilių įkrovimui namuose, rekomenduojama taikyti vienkartinės išmokas elektromobilių įkrovimo stotelių įsigijimui ir įrengimui namų ūkiuose/daugiabučių kiemuose/ofisuose.

Atlikta lyginamoji penkių Europos šalių analizė rodo, kad 4 iš 5 analizuotų šalių taikoma kompensacija netaršių arba mažai taršių transporto priemonių įsigijimui. Šiuo metu panašios priemonės yra įgyvendinamos ir Lietuvoje. Vertinimo metu buvo nustatyta, kad šiuo metu taikomos kompensacijos nepadengia įsigijimo kainos skirtumo tarp įprastais degalais ir elektra varomų automobilių, todėl šiuo metu taikomos kompensacijos yra laikinas grynųjų elektromobilių skatinimo būdas. Interviu ir diskusijų metu buvo nustatyta, kad siekiant padidinti e–mobilumą reikalingos tvarios priemonės (teisinis reguliavimas, mokestinės prievolės ir lengvatos), mažinančios elektromobilių eksploatavimo išlaidas, tokios kaip po 2023 m. planuojamos įvesti kelių mokesčių lengvatos kelių mokesčių didinimas sunkiasvorėms transporto priemonėms, metinis taršos mokesčio įvedimas, PVM atskaita ir kt. Atsižvelgiant į tai, kad elektromobilių naudojimas Lietuvoje palyginti žemas, pirminiame elektromobilių plėtros etape (iki įvedant papildomus mokesčius, priklausančius nuo automobilio išmetamo ŠESD kiekio), rekomenduojama ir toliau skatinti e–mobilumą vienkartinėmis išmokomis už įsigytą naują/naudotą elektromobilį.

Remiantis atlikta investicijų paklausos analize ir finansavimo poreikio skaičiavimais, nustatytas poreikis MTEPI veiklų finansavimui. Didėjant netaršaus transporto svarbai numatoma, kad šis poreikis ir toliau augs. 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu finansavimas MTEPI veiklų įgyvendinimui buvo skiriamas subsidijų forma. Atsižvelgiant į tai, kad MTEPI veiklų rezultatai ateityje generuos pajamas, siūloma subsidines priemones nuosekliai pakeisti FP, tokiomis kaip (1) lengvatinių paskolų FP derinant su subsidijomis.

Atsižvelgiant į šioje Vertinimo ataskaitoje pateiktus duomenis, galima daryti išvadą, kad ilgalaikėje perspektyvoje reikalingas perėjimas nuo subsidinių finansavimo formų prie FP. Tai turėtų būti daroma nuosekliai, taikant kompleksines finansines priemones, kurios turi aukščiausią svorto efektą lyginant su kitomis alternatyvomis, bei keičiant esamą reguliacinę aplinką. Tokiu atveju būtų užtikrintas nuosaikus FP įgyvendinimas EE didinimo ir AEI panaudojimo skatinimo srityse.

1 priedas. Interviu ir darbinių sesijų dalyvių sąrašas

Interviu data	Interviu ir darbinių sesijų dalyviai	Organizacija	Atstovaujamos organizacijos tipas
2020.09.22	Arvydas Bložė	Practica Capital	FT
2020.09.23	Tadas Gudaitis	Swedbank	FT
2020.09.23	Arminas Petraitis	Citadele	FT
2020.09.24	Žaneta Valauskė	AB Šiaulių bankas	FT
2020.09.24	Violeta Greičiuvienė	Energetikos ministerija	Ministerijos
2020.09.24	Jurgita Rimkuvienė Danutė Čepienė Zita Dubickienė	SUMIN	Ministerijos
2020.09.25	Valdas Lukoševičius	Lietuvos šilumos tiekėjų asociacija	Asociacijos
2020.11.10	Violeta Greičiuvienė	EM	Ministerijos
	Simona Rozockina	FM	Ministerijos
	Justinas Bučys	VIPA	Finansų įstaiga
2020.11.11	Aistė Gasiūnienė Jurgita Rimkuvienė Vaida Kazlauskienė Zita Dubickienė Laurynas Buzys	SUMIN	Ministerijos
	Simona Rozockina	FM	Ministerijos
	Justinas Bučys	VIPA	Finansų įstaiga
2020.11.18	Andrius Teškevičius Darius Ražinskas Laurynas Ivinskis	VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija	Valstybės įmonė
2020.11.18	Mindaugas Palijanskas	Biodegalų asociacija	Asociacijos
2020.11.18	Aivaras Ciesiūnas	Valstybinė energetikos reguliavimo taryba	Valstybės institucija
2020.11.19	Marius Cizas Saulius Bilys Vidas Korsakas	Alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros asociacija	Asociacijos
2020.11.19	Algimantas Čaplinskas Vyktintas Laučiūnas Gediminas Bačionis	Lietuviškų degalinių asociacija	Asociacijos
2020.11.19	Dovilė Sujetaitė Gabriela Kunštan Vida Ablingienė	Lietuvos savivaldybių asociacija	Asociacijos
2020.11.19	Tomas Garuolis Romas Austinskas	Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija "Linava"	Asociacijos
2020.11.19	Vaidas Seirackas	UAB "Busturas"	Savivaldybės įmonė
2020.11.20	Aurimas Drūtys Gediminas Saudargas Petras Ignotas Žilvinas Čapkevičius Mantas Balsys Donatas Rutkauskas	Lietuvos automobilių asociacija	Asociacijos
2020.11.30	Violeta Greičiuvienė Tomas Kropas Karolis Švaikauskas	EM	Ministerijos

Interviu data	Interviu ir darbinių sesijų dalyviai	Organizacija	Atstovaujamos organizacijos tipas
	Aistė Gasiūnienė Jurgita Rimkuvienė Vaida Kazlauskienė Zita Dubickienė Laurynas Buzys	SUMIN	Ministerijos
	Simona Rozockina Laurita Kazickienė Agnė Kvedarienė Agnė Kazlauskaitė Goda Idzelytė	FM	Ministerijos
	Justinas Bučys	VIPA	Finansų įstaiga
2020.12.17	Violeta Greičiuvienė Tomas Kropas Karolis Švaikauskas Vilmantas Markevičius	EM	Ministerijos
	Aistė Gasiūnienė Jurgita Rimkuvienė Vaida Kazlauskienė Zita Dubickienė Laurynas Buzys	SUMIN	Ministerijos
	Simona Rozockina Laurita Kazickienė Agnė Kvedarienė Agnė Kazlauskaitė Goda Idzelytė	FM	Ministerijos
	Justinas Bučys	VIPA	Finansų įstaiga
2020.12.21	Violeta Greičiuvienė Tomas Kropas Karolis Švaikauskas Vilmantas Markevičius	EM	Ministerijos
	Simona Rozockina Laurita Kazickienė Agnė Kvedarienė Agnė Kazlauskaitė Goda Idzelytė	FM	Ministerijos
	Justinas Bučys	VIPA	Finansų įstaiga
2021.02.05	Monika Cemnolonskienė	Swedbank	FT
2021.04.07	Vaidotas Gurskas Arminas Petraitis	Citadele	FT
	Agnė Kvedarienė	FM	Ministerijos
	Darius Petrauskas	VIVA	Finansų įstaiga
2021.04.07	Goda Butkienė Mindaugas Rudys Žaneta Valauskė Algimantas Gaulia	Citadele	FT
	Agnė Kvedarienė	FM	Ministerijos
	Darius Petrauskas	VIVA	Finansų įstaiga
2021.04.09	Tadas Gudaitis	Swedbank	FT
	Agnė Kvedarienė	FM	Ministerijos
	Darius Petrauskas	VIVA	Finansų įstaiga
2021.04.14	Mindaugas Vijūnas Rūtenis Sukevičius	LKU kredito unijų grupė	FT
	Agnė Kvedarienė	FM	Ministerijos
	Darius Petrauskas	VIVA	Finansų įstaiga

Interviu data	Interviu ir darbinių sesijų dalyviai	Organizacija	Atstovaujamos organizacijos tipas
2021.04.22	Dainius Vilčinskas Darius Petrauskas	VIVA	Finansų įstaiga
	Agnė Kvedarienė	FM	Ministerijos
	Aistė Gasiūnienė Jurgita Rimkuvienė Vaida Kazlauskienė Zita Dubickienė	SUMIN	Ministerijos
	Kęstutis Motiejūnas Inga Beiliūnienė Ausma Bartkutė	INVEGA	Finansų įstaiga
	Justinas Bučys Renata Adomavičienė	VIPA	Finansų įstaiga
2021.04.28	Kristina Vaškeliene Renata Adomavičienė	VIPA	Finansų įstaiga
	Dainius Vilčinskas	VIVA	Finansų įstaiga
	Agnė Kvedarienė	FM	Ministerijos
	Violeta Greičiuvienė Tomas Kropas Karolis Švaikauskas Vilmantas Markevičius	EM	Ministerijos
2021.05.19	Agnė Kazlauskaitė Neringa Morkvėnienė Laurita Kazickienė	FM	Ministerijos
	Inga Beiliūnienė Ausma Bartkutė	INVEGA	Finansų įstaiga
	Justina Bučys Renata Adomavičienė Renata Padalevičiūtė	VIPA	Finansų įstaiga

Sudaryta Vertintojų.

2 priedas. Vertinime nagrinėjimų priemonių sąrašas

Priemonės Nr.	Pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas
EE didinimas CŠT			
04.3.2-LVPA-K-102	Šilumos tiekimo tinklų modernizavimas ir plėtra	Šilumos tiekimo tinklų modernizavimas, didinant šilumos tiekimo patikimumą ir mažinant šilumos nuostolius; Šilumos tiekimo tinklų plėtra.	96.455.036 €
AEI panaudojimo skatinimas CŠT			
04.1.1-LVPA-K-110	Nedidelės galios biokuro kogeneracijos skatinimas	Naujų didelio naudingumo biokuro kogeneracijos įrenginių įrengimas, esamų kogeneracijos įrenginių atnaujinimas, esamų šiluminės energijos gamybos įrenginių keitimas kogeneracijos įrenginiais centralizuoto šilumos tiekimo sistemose (neviršijant 5 MW elektrinės galios ir visas nominalus šiluminis našumas nuo 1 MW iki 20 MW)	8.437.245 €
			15.000.000 € iš DNR plano (veiklos lėšų rezervas ir jam finansuoti skiriamos nacionalinės lėšos)
04.1.1-LVPA-V-108	Didelio efektyvumo kogeneracijos skatinimas Vilniaus mieste	Atsinaujinančių išteklių energijos panaudojimo plėtra efektyviai šilumos ir elektros energijos gamybai kogeneracinėje elektrinėje Vilniuje.	91.000.000 €
04.1.1-LVPA-K-109	Biokuro panaudojimo skatinimas šilumos energijai gaminti	Biokurą naudojančių šilumos gamybos įrenginių (iki 10 MW šiluminės galios) įrengimas rekonstruojamose ar naujai statomose katilinėse, pakeičiant iškastinį kurą centralizuotai tiekiamos šilumos gamyboje.	10.754.597 €
04.1.1 LVPA K-112	Biokurą naudojančių šilumos gamybos įrenginių keitimas	nusidėvėjusių biokurą naudojančių šilumos gamybos įrenginių keitimas naujais (iki 10 MW šiluminės galios) centralizuoto šilumos tiekimo sistemose.	876.511 €
			2.000.000 € rezervas iš nacionalinių lėšų

Priemonės Nr.	Pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas
Klimato kaitos programa	Esamos įrangos modernizavimas pritaikant šilumos akumuliacijai, absorbcinių šilumos siurblių diegimas ir (ar) atsinaujinančių energijos išteklių (saulės energijos elementai) panaudojimas centralizuoto šilumos tiekimo sektoriuje siekiant didinti energinį efektyvumą, esamų įrenginių, naudojančių atsinaujinančius išteklius, apkrovimą ir atsinaujinančių energijos išteklių dalį	Absorbcinių šilumos siurblių, saulės plokštulinio kolektoriaus sistemų, saulės vakuuminio kolektoriaus sistemų, saulės fotovoltinės elektrinės be akumuliatorių diegimas; esamų mazuto ar kitų talpyklų modernizavimas, pritaikant vandens saugojimui ir (ar) šilumos akumuliacijai	7.000.000 €
Klimato kaitos programa	Saulės energijos technologijų, šilumos siurblių ir šilumos saugyklų panaudojimo centralizuotais tinklais tiekiamos šilumos energijai gaminti skatinimas, pakeičiant iškastinio kuro naudojimą	Saulės fotovoltinės elektrinės sistemų, saulės plokštulinio kolektoriaus sistemų, saulės vakuuminio kolektoriaus sistemų diegimas; Absorbcinių, kompresorinių šilumos siurblių diegimas; Šilumos saugyklų, skirtų vandens saugojimui ir (ar) šilumos akumuliacijai, įrengimas.	6.000.000 €
AEI panaudojimo skatinimas transporto sektoriuje			
04.5.1–TID–V–515	Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas	1. Elektromobilių greitojo įkrovimo prieigų įrengimas valstybinės reikšmės keliuose; 2. Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas miestuose.	2.110.683 €
			159.474 € iš valstybės biudžeto
			213.000 € iš savivaldybės biudžeto
04.5.1–TID–V–517	Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	Nekenksmingų aplinkai miesto viešojo transporto priemonių įsigijimas.	35.938.651 €
			6.342.114 € iš savivaldybės biudžeto

Priemonės Nr.	Pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas
04.5.1–TID–R–518	Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	Nekenksmingų aplinkai viešojo transporto priemonių įsigijimas regionuose.	7.504.351 €
			1.324.298 € iš savivaldybės biudžeto
Klimato kaitos programa	Elektromobilių įsigijimo juridiniams asmenims skatinimas	M1 ir M2 klasės elektromobiliams įsigyti	2.000.000 €
Klimato kaitos programa	Mažiau taršių judumo priemonių fiziniams asmenims skatinimas	Senų automobilių sunaikinimas, pakeičiant jį mažiau taršiu M1 klasės transporto priemone	5.000.000 €
Klimato kaitos programa	Elektromobilių įsigijimo fiziniams asmenims skatinimas	M1 ir M2 klasės elektromobiliams įsigyti	5.000.000 €
Klimato kaitos programa	Visuomeninio transporto ir kitų alternatyvių mažiau taršių judumo priemonių fiziniams asmenims skatinimas	Vienkartinės kompensacijos viešojo transporto bilietams, paspirtuko, dviračio ar elektrinio mopedo ar motociklo įsigijimui	8.000.000 €
			Dėl priemonės populiarumo buvo skirti papildomi 3.000.000 €
Klimato kaitos programa	Transporto priemonių, naudojančių elektrą, suslėgtąsias gamtines dujas, suskystintąsias gamtines dujas, biometaną, vandenilį, įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją	Skatinama alternatyvių degalų (elektros energijos, biometano, gamtinių (suslėgtųjų ar suskystintųjų), vandenilio dujų pildymo (įkrovimo) punktų infrastruktūros plėtra bei alternatyvius degalus naudojančių transporto priemonių įsigijimas.	15.000.000 €
Klimato kaitos programa	Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas skatinant naudoti elektrą, biometaną, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemones	Naujų, alternatyviais degalais varomų (elektra, biodujomis, SGD, vandeniliu arba jų kombinacija) transporto priemonių, skirtų keleiviams vežti, įsigijimas	20.000.000 €

Priemonės Nr.	Pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas
04.5.1–FM–F–520	Ko–investicinis fondas susisiekimui	Skatinti SVV, kuriančių mobilumo paslaugas ir produktus, intelektines transporto sistemas (ITS) ir inovatyvias transporto technologijas, mažinančių transporto sukuriamą CO2 emisiją, atsiradimą	5.000.000 €

Sudaryta Vertintojų.

3 priedas. Pastatų modernizavimo fondai

Priemonės Nr.	Pavadinimas	ES investicijų lėšos
04.3.1-FM-F-001-01-0001	Daugiabučių namų modernizavimo fondas, finansuojamas Europos regioninės plėtros fondo lėšomis	74 mln. Eur
04.3.1-FM-F-001-02-0001	Jessica II Fondų fondas („FF“), finansuojamas Europos regioninės plėtros fondas	150 mln. Eur
04.3.1-FM-F-001-02-0002	Rizikos pasidalijimo fondas, finansuojamas Europos regioninės plėtros fondo ir grįžusių lėšų	90 mln. Eur
04.3.1-FM-F-105	Energijos vartojimo efektyvumo didinimas viešojoje infrastruktūroje	32 mln. Eur (iš kurių: 2,6 mln. Eur skirta gatvių apšvietimo garantijoms; 29,4 mln. Eur – centrinės valdžios viešųjų pastatų paskoloms ¹⁰⁴).
04.3.1-FM-F-002	Savivaldybių pastatų fondas	17,27 mln. Eur

Sudaryta Vertintojų, remiantis 2020 m. rugsėjo mėn. duomenimis.

¹⁰⁴ Remiantis 2021 m. sausio 22 d. VIPA pateiktais duomenimis

4 priedas. Paskolų FP svarto efektas pastatų EE didinimo srityje

FP	Skirtos ES SF lėšos, mln. Eur	Panaudotos kitos lėšos, mln. Eur	Iš viso, mln. Eur	Svarto efektas	
Daugiabučių namų modernizavimo fondas	74,00	285,50	359,50	4,86	
Daugiabučių namų modernizavimo fondas (įskaitant planuojamą pritraukti papildomą privačių lėšų sumą ¹⁰⁵)	74,00	345,50	419,50	5,67	
Jessica II FF Lietuva / FI 85143	67,90	57,80	125,70	1,85	
Jessica II FF Lietuva / FI 86419	70,00	166,60	236,60	3,38	
Paskolos centrinės valdžios viešiesiems pastatams	29,40	32,70	62,10	2,11	
Sudaryta	Vertintojų,	remiantis	2020 m.	rugsėjo mėn.	duomenimis.

¹⁰⁵ Remiantis 2021 m. sausio 22 d. VIPA pateiktais duomenimis

5 priedas. Užsienio šalių praktika CŠVT sektoriuje, taikant FP

Valstybė	FP	Investicijų suma	Trukmė	Investuotojas	Pagrindiniai aspektai
Kopenhaga (Danija) ¹⁰⁶	Paskola	€ 15.000.000	5 metai	Danijos vyriausybė	1990 m. Danijos vyriausybė paskelbė apie subsidijas, skirtas skatinti EE, kogeneraciją ir AEI naudojimą. Šiuo metu, dauguma šių subsidijų naujoms CŠT investicijoms nebėra skiriamos. Finansavimas konkurencingų paskolų pagalba yra lengvai prieinamas investicijoms į CŠT, kai palūkanų norma siekia maždaug 1%. Danijos <i>Kommune Bank</i> fondas, kuriam suteikiama valstybės garantija, siūlo konkurencingą ir ilgalaikį skolų finansavimą Danijos savivaldybėms, kurios ir dažnai naudojasi šiais paskolomis investuojant į CŠT.
Škotija (Jungtinė Karalystė) ¹⁰⁷	Paskola	£ 8.000.000	10–15 metų	Škotijos vyriausybė	Škotijos vyriausybė paskelbė padidinanti CŠT paskolų fondo finansavimą daugiau nei 4 mln. svarų, o per dvejus metus nuo 2014 iki 2016 metų iš viso bus skirta 8 mln. svarų. Siekiant padėti organizacijoms įgyvendinti CŠT projektus, naudingus vietos bendruomenėms, CŠT paskolų fondas teikia paskolas tiek mažai CO2 į aplinką išskiriančių technologijų, tiek atsinaujinančių energijos šaltinių technologijoms. Paskolos iki 500 tūkst. svarų sterlingų yra neužtikrintos paskolos su mažomis palūkanomis, kurių gražinimo terminai yra 10 arba 15 metų. Didesnių projektų (virš 500 tūkst. svarų) paskolos sąlygos svarstomos kiekvienu atveju atskirai. Mažos rizikos projektams taikoma 3,5 proc. palūkanų norma. Pretenduoti gali vietos valdžios institucijos, registruoti socialiniai savininkai, SVV ir energetikos paslaugų įmonės (ESCO), kuriose dirba mažiau nei 250 darbuotojų.
Ukraina (Kijevas) ¹⁰⁸	Paskola	€ 140.000.000	N/A	EBRD	140,0 mln. Eur paskola komunalinei įmonei "Kyivteploenergo", skirta finansuoti kapitalinį CŠT infrastruktūros atnaujinimą Kijeve bei jos modernizavimą. Projektu siekiama užtikrinti tvarų ir efektyvų esamų Kijevo šilumos ir elektrinių bei katilinių darbą Kijevo mieste, pagerinti šilumos perdavimo patikimumą, spręsti kitus svarbius miesto centrinio šildymo sistemos atnaujinimo ir modernizavimo uždavinius/. Tuo siekiama pagerinti kokybę. Šilumos ir karšto vandens paslaugų vartotojams bei pagerinti CŠT bendrovių finansinius rezultatus bei pajėgumus.

Sudaryta

Vertintojų.

¹⁰⁶ Europos Komisija <https://www.euroheat.org/wp-content/uploads/2017/01/study-on-efficient-dhc-systems-in-the-eu-dec2016_final-public-report6.pdf>

¹⁰⁷ <https://districtheatingscotland.com/funding/#:~:te>

t=The%20District%20Heating%20Loan%20Fund%20provides%20loans%20for%20both%20low,either%2010%20or%2015%20years.

¹⁰⁸ EBRD < <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/50839.html>>

6 priedas. Užsienio šalių praktika, skatinant AEI panaudojimą transporto sektoriuje

Elektromobilių skatinimo kryptys	Norvegija	Nyderlandai	Vokietija	Prancūzija	Jungtinė Karalystė
Mokesčių paskatos	Netaikomas registracijos (importo) mokestis (tik gryniesiems elektromobiliams); netaikomas PVM mokestis (tik gryniesiems elektromobiliams); sumažinamas taršos mokestis ir registracijos mokestis (įkraunamiems hibridams); kelių mokesčių lengvatos Įmonių veikloje naudojamiems automobiliams yra sumažintas pajamų natūra mokestis	Netaikomas registracijos mokestis (tik gryniesiems elektromobiliams); kitoms mažai taršioms transporto priemonėms registracijos mokestis yra sumažintas; kelių mokesčiai sumažinti 50 proc. Įmonių veikloje naudojamiems automobiliams yra sumažintas pajamų natūra mokestis	2016–2025 m. netaikomas registracijos mokestis gryniesiems elektromobiliams (vėliau bus taikomas minimalus mokestis); sumažintas registracijos mokestis įkraunamiems hibridams Laikinai sumažintas PVM mokestis (nuo 19 proc. iki 16 proc.) Įmonių veikloje naudojamiems automobiliams yra sumažintas pajamų natūra mokestis	Netaikomas arba 50 proc. sumažintas registracijos mokestis Įmonių veikloje naudojamiems automobiliams yra sumažintas pajamų natūra mokestis	Netaikomas registracijos mokestis gryniesiems elektromobiliams, kurių vertė mažiau nei 40 000 GBP. Grynųjų elektromobilių įsigijimo kaina įmonių veiklai yra traukiama į sąnaudas – taip mažinamas sumokamas pelno mokestis Londone užregistruoti elektromobiliai ir įkraunami hibridai iki 2025 m. yra atleisti nuo mokesčių (angl. <i>London's Congestion Charge</i>)
Kitos paskatos	Nemokamas elektromobilių stovėjimas arba sumažintas mokestis (priklauso nuo savivaldybės) Leidimas naudotis maršrutinio transporto juostomis Nemokami keltai	–	Nemokamas elektromobilio stovėjimas (tam tikrose vietose sumažintas mokestis) Rezervuotos elektromobilių stovėjimo aikštelės Galimybė važiuoti maršrutinio transporto juostomis	Su žaliaja kortele (tinkama naudoti EV) pretenduojama iki dviejų valandų nemokama automobilių stovėjimo aikštelė tam tikrose savivaldybėse	Nemokamas elektromobilio stovėjimas (tam tikrose vietose sumažintas mokestis) Galimybė važiuoti viešojo transporto juostomis Įvažiavimas į tam tikras zonas, kur automobilių eismas yra uždraustas.

Elektromobilių skatinimo kryptys	Norvegija	Nyderlandai	Vokietija	Prancūzija	Jungtinė Karalystė
Subsidijos įsigyjant transporto priemones	–	4 000 Eur – naujam grynajam elektromobiliui 2 000 Eur – dėvėtam grynajam elektromobiliui	7500–9000 Eur – naujam elektromobiliui 5000 Eur – dėvėtam elektromobiliui 5625–6750 Eur – naujam įkraunam hibridui 3756 Eur – naudotam įkraunam hibridui	Iki 7 000 Eur – mažos arba nulinės taršos transporto priemonėms taikoma Iki 2 000 Eur – įkraunam hibridui Iki 5 000 Eur, jeigu atiduodami seni automobiliai Išmoka sumuojama su kompensacija elektromobiliui arba įkraunamam hibridui Nuo 2021 m. planuojama skirti 1 000 Eur kompensaciją dėvėtų elektromobilių įsigijimui.	Iki 3 000 GBP naujam elektromobiliui Iki 1 500 GBP elektriniam motociklui arba mopedui Iki 20 000 GBP elektriniam krovininiam automobiliui Iki 7 500 GBP elektriniam taksi Tam tikri regionai taiko papildomas elektromobilių įsigijimo priemones, pvz.: Škotijoje galima pasiimti lengvatinę paskolą (0 proc. palūkanos) elektromobiliui/įkraunamam hibridui įsigyti.
Infrastruktūra	Reikalavimai įrengti elektromobilių įkrovimo prieigas prie naujų pastatų ir stovėjimo aikštelių (ne mažiau kaip 6 proc.) 2017 m. 2,1 mln. Eur buvo skirta namų bendrijoms įrengti elektromobilių įkrovimo prieigas; 2018 m. – 4,2 mln. Eur	52 tūkst. viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų. Nemokamas viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės prašymas gali būti inicijuojamas gyventojų. Nemokama prieiga prie viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių – mokama tik už sunaudotą elektros energiją.	Valstybės valdomas plėtros bankas (<i>KfW –Bank</i>) įgyvendina kompensavimo schemą, kuria pasinaudoję fiziniai ar juridiniai asmenys gali sumažinti elektromobilių įkrovimo prieigos kainą 30 proc. Regioninės paskatos – kompensacijos iki 3000 Eur elektromobilio įkrovimo prieigos įdiegimui; kompensacijos	300 Eur dydžio kreditas infrastruktūros įrengimui namų ūkiuose. Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui daugiabučių namų kvartaluose taikoma iki 40 proc. kompensacija. Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui darbo vietose taikoma iki 50 proc. kompensacija. Iki 2 160 Eur	Iki 350 GBP subsidija elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimui namų ūkiuose. Iki 350 GBP subsidija elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimui darbo vietose.

Elektromobilių skatinimo kryptys	Norvegija	Nyderlandai	Vokietija	Prancūzija	Jungtinė Karalystė
			iki 400 Eur elektromobilio prieigos įdiegimui (tik elektros tiekėjams)	kompensacija elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui savivaldybėse kompensacija.	
Kita	B klasės vairuotojo pažymėjimo turėtojams leidžiama važiuoti C1 klasės lengvaisiais sunkvežimiais (lengvaisiais sunkvežimiais) iki 4250 kg (2019 m.)	Bendras 2020 m. biudžetas elektromobilių įsigijimo skatinimui – 17,2 mln. Eur. Naujų elektromobilių biudžetas yra 10 mln. Eur, o naudotų elektromobilių – 7,2 mln. Eur.	2020 –2021 m. 200 mln. Eur bus skirta nevyriausybinėms organizacijoms (e –mobilumo skatinimas ir sklaidos didinimas)	Visi gyventojai 500 m aplink savo deklaruotą gyvenamą arba darbo vietą elektromobilius gali krauti nemokamai.	n/a

Sudaryta Vertintojų.

7 priedas. Siūloma kompensacija AEI infrastruktūros plėtrai

Kompensacijos sąlygos	Elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimo skatinimas namų ūkiuose, daugiabučiuose, ofisų pastatuose
Finansavimo poreikis	Iki 91,97 mln. Eur
Privačios lėšos (nuosavas indėlis), proc.	Ne mažiau 50 proc.*
Finansavimo tipas	Per NPI
Finansavimo forma	Vienkartinės kompensacijos
Maksimalus finansavimo dydis	Priklausomai nuo pareiškėjų – nuo 350 Eur (namų ūkiuose) iki 5 tūkst. Eur (daugiabučių namų kvartaluose, ofisų pastatuose).
Finansavimo nuostatos	<p>Kompensacine išmoka gali pasinaudoti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiziniai asmenys, kurie yra deklaravę gyvenamą vietą adresu (tiek privačių, tiek daugiabučių gyventojai), kur įrengiama elektromobilio įkrovimo priėga ir nuosavybės teise turi įsigiję elektromobilį; - Verslininkai¹⁰⁹, užsiimantys pavėžėjimo, logistikos ir kt. panašia veikla; - Juridiniai vienetai, kurių darbuotojams nuosavybės teise priklauso elektromobiliai; - Namų bendrijos, kurių administruojamuose daugiabučiuose namuose, gyventojams nuosavybės teise priklauso elektromobiliai; - Kt. atvejai pagal poreikį.

Sudaryta Vertintojų.

* namų ūkio nuosavų lėšų indėlis negali būti mažesnis nei 50 proc., pvz.: jeigu įsigijamos infrastruktūros kaina būtų mažesnė nei 700 Eur, namų ūkis atitinkamai gautų mažesnę išmoką, neviršijančią 50 proc.

¹⁰⁹ Kaip numatyta SVV įstatyme <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/468c37b3dd5211e6be918a531b2126ab>>