

Atspausdinta iš e-seimas.lrs.lt



**LIETUVOS RESPUBLIKOS ENERGETIKOS MINISTRAS**

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS**

**ĮSAKYMAS  
DĖL ELEKTROMOBILIŲ NAUDOJIMO IR ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO  
INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS VEIKSMŲ PLANO PATVIRTINIMO**

2022 m. liepos 1 d. Nr.1-210/3-344  
Vilnius

Vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 10 dalimi:

1. T v i r t i n a m e Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planą (pridedama).
2. N u s t a t o m e, kad šis įsakymas įsigalioja 2022 m. liepos 4 d.

Energetikos ministras

Dainius Kreivys

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis



## PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos energetikos ministro ir  
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro  
2022 m. liepos 1 d. įsakymu Nr. 1-210/3-334

**ELEKTROMOBILIŲ NAUDOJIMO IR ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO  
INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS VEIKSMŲ PLANAS****I SKYRIUS  
BENDROSIOS NUOSTATOS**

1. Elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų plano (toliau – Veiksmų planas) tikslas – numatyti priemones ir veiksmus, kuriais būtų didinamas elektromobilių naudojimas ir užtikrinama efektyvi elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra Lietuvoje.

2. Veiksmų planas skirtas laikotarpiui nuo 2022 metų iki 2030 metų.

3. Veiksmų planas parengtas vadovaujantis Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymu ir 2021–2030 metų nacionaliniu pažangos planu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998 „Dėl 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“.

4. Veiksmų plane vartojamos sąvokos suprantamos taip:

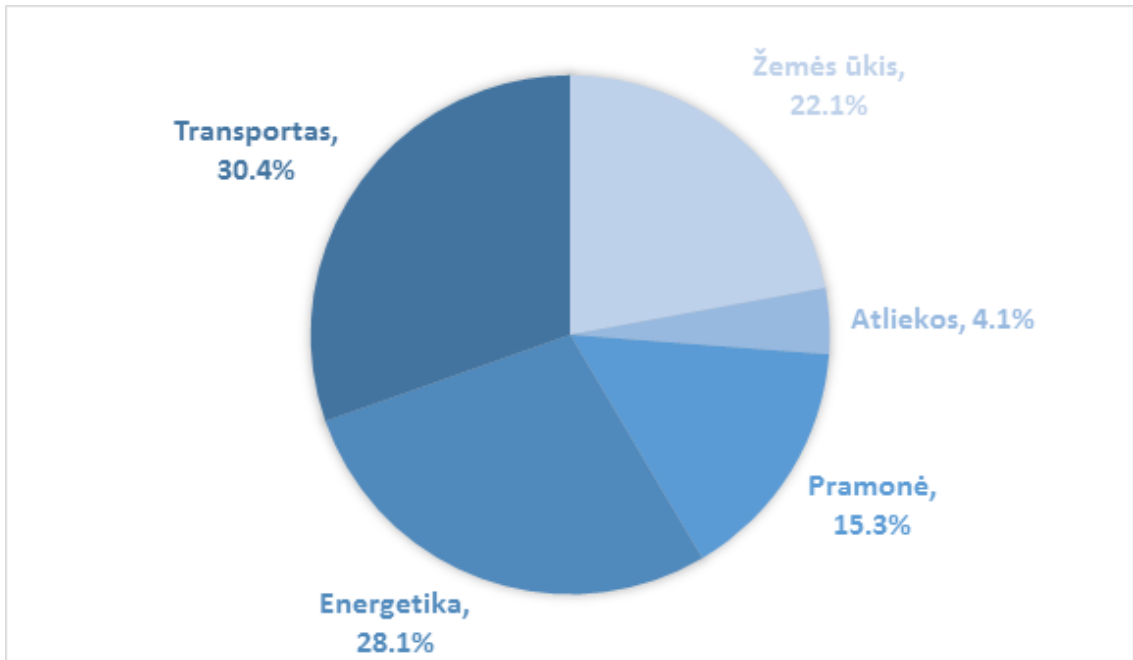
4.1. elektromobilis suprantamas kaip lengvoji M1 arba N1 klasės transporto priemonė;

4.2. elektra varoma transporto priemonė suprantama kaip bet kuri M1, M2, M3, N1, N2 ar N3 klasės transporto priemonė;

4.3. kitos Veiksmų plane vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos Alternatyviųjų degalų įstatyme, Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatyme, Lietuvos Respublikos energetikos įstatyme, Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatyme ir kituose teisės aktuose reglamentuojančiuose energetikos ir transporto sektorius.

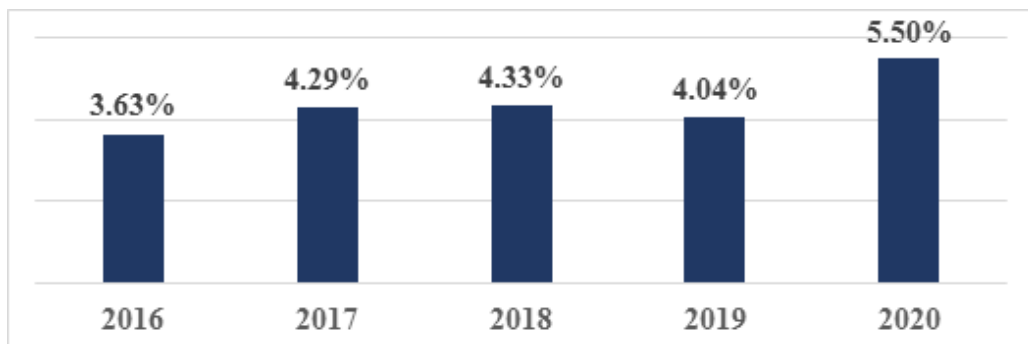
**II SKYRIUS  
VEIKSMŲ PLANO POREIKIS**

5. Transporto sektorius yra vienas taršiausių Lietuvoje pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) išmetimus, kurie 2020 metais transporto sektoriaus išmetamas ŠESD kiekis sudarė 30,4 proc. viso ŠESD išmetamo kiekio Lietuvoje. Nors transporto priemonių naudojimo efektyvumas 1990–2019 metais pagerėjo, transporto sektoriaus išmetamas ŠESD kiekis nuosekliai augo dėl didėjančio transporto priemonių skaičiaus ir intensyvėjančios krovininio transporto veiklos. Transporto sektoriuje, kuris apima kelių, geležinkelių, oro ir vidaus vandenų transportą, didžiausia tarša 2020 metų duomenimis tenka kelių transportui – net 95 proc., iš jų lengvųjų automobilių (M1, N1 klasės) tarša jame sudaro 54 proc., sunkiųjų transporto priemonių (M2, M3, N2 ir N3 klasės) – 37 proc. 2022 m. gegužės 1 d. duomenimis Lietuvoje buvo registruota apie 1,8 mln. M1, M2, M3, N1, N2, N3 kategorijos kelių transporto priemonių, iš jų apie 1,71 mln. (91 proc.) sudarė lengvosios M1 ir N1 kategorijos transporto priemonės. Lietuvoje yra vienas iš seniausių ir taršiausių Europos Sąjungoje (toliau – ES) lengvųjų automobilių transporto parkų – vidutinis amžius 15 metai., apie 70 proc. lengvųjų automobilių yra varomi dyzelinu. 2021 m. birželio 30 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XIV-490 patvirtintoje Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyta, kad transporto sektoriuje iki 2030 metų siekiama sumažinti ŠESD kiekį ne mažiau kaip 14 proc., palyginti su 2005 metais. Transporto sektoriuje yra stebimi didžiausi ŠESD išmetimai (žr. 1 pav.).



1 pav. Transporto sektoriaus ŠESD emisijos bendrame balanse.

6. Transporto sektorius taip pat yra didžiausias energijos vartotojas, 2020 metais transporto sektoriaus suvartojama energija Lietuvoje sudarė 41proc. Didžiąją dalį transporto sektoriuje suvartojamos energijos sudarė energija, pagaminta iš iškastinių naftos arba dujų išteklių, atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) dalis, suvartojama transporto sektoriuje, didėjo netolygiai ir 2020 metais sudarė vos 55 proc. (žr. 2 pav.)



2 pav. AEI dalies bendrame transporto energijos suvartojime pokytis 2016-2020 m. Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas.

7. Alternatyviųjų degalų įstatyme numatyta, kad 2030 metais nemažiau kaip 15 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos turi sudaryti energija iš AEI. Elektros energija yra viena iš efektyviausių alternatyviosios energijos rūšių ir gali svariai prisidėti prie AEI dalies didinimo transporto sektoriuje, tačiau transporto sektoriuje iki šiol panaudojama tik itin maža elektros energijos dalis, 2020 metais ji sudarė tik apie 0,28 proc. bendrame galutiniame transporto sektoriaus energijos suvartojimo balanse, didžiąją dalį elektros energijos sunaudojo geležinkelių transportas ir troleibusai.

8. Vertinant ambicingus AEI didinimo ir ŠESD emisijų mažinimo tikslus transporto sektoriuje, elektros energija ir ją naudojančios transporto priemonės gali gerokai prisidėti prie tikslų įgyvendinimo. Elektros energija varomi varikliai šiuo metu technologiškai efektyvesni palyginti su vidaus degimo varikliais, elektros energija varomos transporto priemonės taip pat neišmeta jokių išmetamųjų dujų, o per jų naudingo eksploataavimo ciklą, įskaitant pačios transporto priemonės ir joje naudojamos energijos gamybą, išmetamas daug mažesnis ŠESD kiekis palyginti su transporto priemonėmis, varomomis vidaus degimo varikliais.

9. Pakeitus trečdalį transporto priemonių parko į elektra varomas transporto priemones galima beveik perpus sumažinti iškastinių naftos degalų vartojimą ir priklausomybę nuo jų, todėl pripažįstama, kad siekiant ES ir nacionaliniuose teisės aktuose bei strateginiuose dokumentuose

užsibrėžtų transporto sektoriaus taršos mažinimo ir AEI naudojimo didinimo tikslų, elektra varomų transporto priemonių naudojimo plėtra yra būtina.

10. Šis Veiksmų planas nustato pagrindinius elektromobilių ir jiems įkrauti reikalingos infrastruktūros plėtros rodiklius, elektromobilių naudojimo skatinimo kryptis, prioritetus siekiant efektyviai planuoti įkrovimo infrastruktūrą.

### III SKYRIUS ESAMOS SITUACIJOS IR APLINKOS ANALIZĖ

11. Iki 2022 metų elektromobilumas skatinamas įvairiomis reguliacinėmis ir finansinėmis priemonėmis. Skatinant elektromobilumo plėtrą, Vilniuje yra sudaryta galimybė elektromobiliams važiuoti specialiai pažymėta viešojo transporto (A juosta) Vilniuje, taikomos įvairios parkavimo lengvatos didžiuose Lietuvos miestuose. Nuo 2020 metų taikomos finansinės paskatos elektromobiliams įsigyti - fiziniams asmenims skiriama 5 tūkst. eurų kompensacija įsigyjant naują grynąjį elektromobilį ir 2,5 tūkst. eurų įsigyjant naudotą. Juridiniai asmenys gali gauti 4 tūkst. eurų kompensaciją naujam lengvajam grynajam elektromobiliui ir 10 tūkst. eurų elektra varomam mikroautobusui įsigyti. Juridiniai asmenys, įsigiję elektromobilius, naudojamus keleivių vežimo, pavėžėjimo, ar kitoms paslaugoms teikti, 2021 metais taip pat galėjo pasinaudoti finansine parama įkrovimo infrastruktūrai.

12. Pirminė elektromobilių įkrovimo infrastruktūra Lietuvoje buvo kuriama ir plėtojama penkiuose didžiuosiuose miestuose ir šalia pagrindinių valstybinės reikšmės kelių, atsižvelgiant į technines galimybes, maždaug kas 50 kilometrų, siekiant užtikrinti susisiekimą elektromobiliais tarp miestų. Vertinant esamą viešąją, pusiau viešąją ir privačią elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą Lietuvoje, energijos skirstymo operatoriaus duomenimis, šiuo metu prie elektros energijos skirstymo tinklo yra prijungta daugiau kaip 412 vnt. elektromobilių įkrovimo prieigų, kurių suminė įrengtoji galia sudaro apie 14,6 MW. Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų, įrengtų fizinių ir juridinių asmenų teritorijose ir prijungtų prie vidaus tinklo skaičius, ir įrengtoji galia nėra nustatyta. Alternatyviųjų degalų įstatyme, įsigaliojusiam 2021 m. liepos 1 d. Lietuvos Respublikoje veikiančioms viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriams nustatyta prievolė registruotis Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinėje sistemoje (toliau – VPEIP IS), kurioje operatoriams ir jų valdomoms viešosioms ir pusiau viešosioms elektromobilių įkrovimo prieigoms yra suteikiami unikalūs identifikaciniai kodai. Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai VPEIP IS turi teikti elektromobilių stotelės statinius duomenis ir, kai elektromobilių įkrovimo stotelė turi galimybę perduoti, dinaminčius duomenis.

13. Pirminė vieša elektromobilių įkrovimo infrastruktūra įrengta šalia valstybinės reikšmės kelių ir savivaldybėse, 5 metus nuo jos įrengimo galima naudotis nemokamai. Iš 2014–2020 metų Europos regioninės plėtros fondo lėšų buvo finansuojamas viešosios elektromobilių įkrovimo prieigų infrastruktūros įrengimas: šalia valstybinės reikšmės kelių įrengtos 24 elektromobilių įkrovimo stotelės, šia parama pasinaudojo 17 Lietuvos savivaldybių, jų teritorijoje buvo įrengtos 56 viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės (33 stotelėse įrengtos didelės galios prieigos ir 23 stotelėse įprastos galios prieigos). 2020 metais įgyvendinant taikos sutartį tarp Energetikos ministerijos ir Vokietijos įmonės „Danpower“ ir padedant viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai Lietuvos savivaldybėms buvo perduoda dar 100 vnt. įprastos galios elektromobilių įkrovimo prieigų.

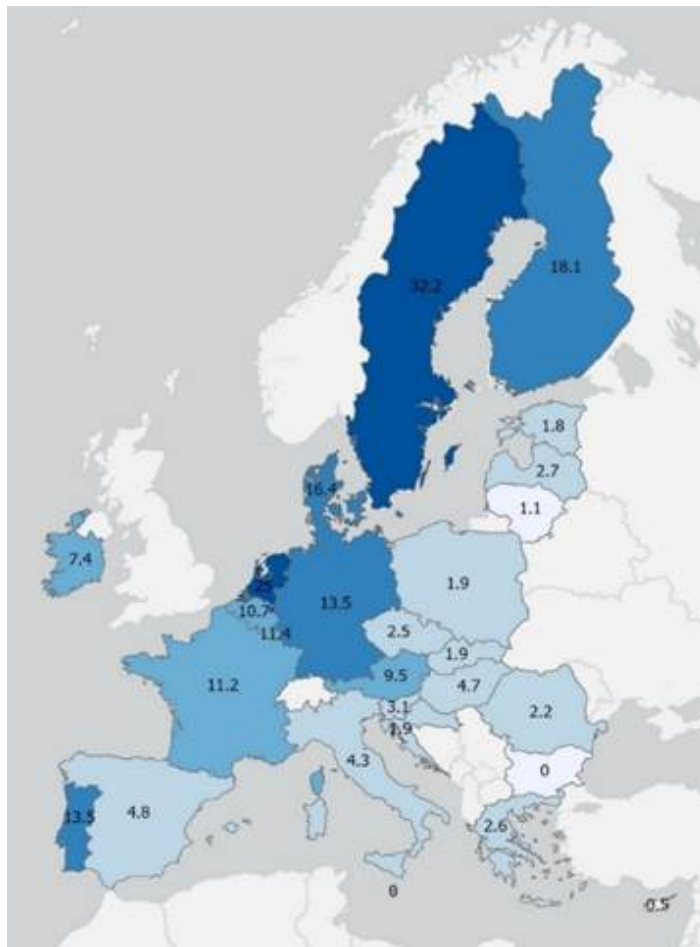
14. Nuo 2021 m. rugpjūčio 2 d. taip pat buvo pradėti taikyti sugriežtinti transporto priemonių ar jomis teikiamų paslaugų viešųjų pirkimų reikalavimai. Perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, įsigydami transporto priemones ar jomis teikiamas paslaugas, turi užtikrinti, kad atitinkamą dalį įsigytų transporto priemonių sudarytų netaršios transporto priemonės arba atitinkama dalis paslaugų būtų teikiama netaršiomis transporto priemonėmis. Nuo 2021 m. rugpjūčio 2 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d. netaršios M1, N1, M2 (iki 50 g/km CO<sub>2</sub>) kategorijų transporto priemonės turi sudaryti 60 proc. pirkimų sandorių, o netaršios M3 kategorijos (varomos alternatyviaisiais degalais) – 80 proc., iš šio skaičiaus 50 proc. turi būti visai netaršios sunkiosios transporto priemonės (iki 1 g/km CO<sub>2</sub>).

15. Nuo 2022 m. sausio 1 d. prijungiant viešąsias ir pusiau viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas prie elektros tinklų pagal Elektros energetikos įstatymą elektromobilių

įkrovimo prieigos prijungimą organizavusiam asmeniui yra taikoma 50 proc. skirstomųjų tinklų operatoriaus įrengimo sąnaudų kompensacija, jeigu įkrovimo prieiga įregistruojama VPEIP IS ir jeigu jai prijungti prie elektros tinklų nebuvo suteikta parama iš valstybės biudžeto ar ES lėšų.

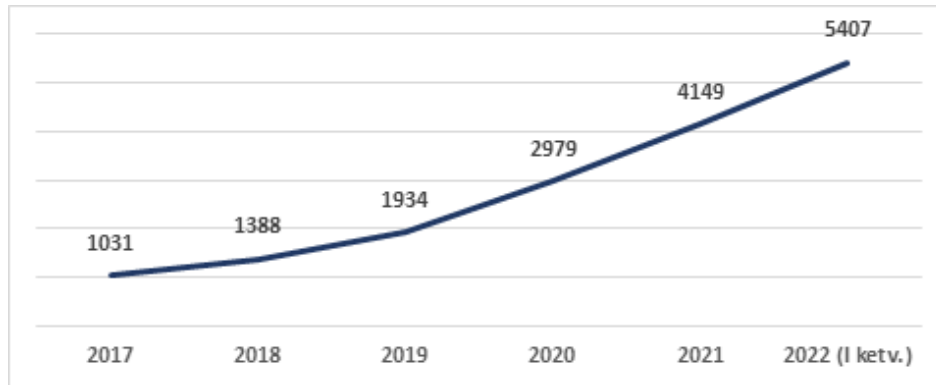
16. Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933 "Dėl statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ patvirtinimo" 107<sup>1</sup> punkte numatyta, kad naujų gyvenamųjų ir negyvenamųjų bei rekonstruojamų, atnaujinamų (modernizuojamų) ar remontuojamų gyvenamųjų ir negyvenamųjų pastatų automobilių saugyklose arba automobilių stovėjimo aikštelėse (nuo 5 ir daugiau automobilių stovėjimo vietų) ne mažiau kaip 20 proc. bendro privalomo automobilių stovėjimo vietų turi būti užtikrinta galimybė įkrauti elektromobilius. Likusiose automobilių saugyklose arba automobilių stovėjimo vietose įrengiama elektros tinklų infrastruktūra (elektros kabelių kanalai su elektros kabeliais), kad prireikus jose būtų užtikrinta galimybė įkrauti elektromobilius.

17. ES dar nepakankamai išplėsta elektromobilių įkrovimo infrastruktūra ir daugelyje šalių elektromobiliai sudaro nedidelę dalį bendrame transporto priemonių parko dalį (žr. 3 pav.).



3 pav. Elektromobilių užimama rinkos dalis ES šalyse 2020 metais, proc. Šaltinis: Europos automobilių gamintojų asociacija

18. Nors Lietuvoje elektromobilių užimama rinkos dalis 2020 metais sudarė tik 1,1 proc., grynųjų elektromobilių metinis augimo tempas nuo 2017 metais vidutiniškai siekė apie 39,5 proc. per metus. 2021 metais metiniai naujai įregistruojamų M1 klasės elektromobilių sandoriai sudarė 2,2 proc. nuo visų M1 klasės naujų automobilių sandorių, o naujai registruojamų N1 klasės elektromobilių sandoriai sudarė 1,9 proc. nuo visų N1 klasės naujų automobilių sandorių. 2022 m. vasario 1 d. duomenimis, šalyje buvo registruoti 5 656 gryniesiems elektromobiliai (žr. 4 pav.).



4 pav. Grynųjų elektromobilių skaičiaus augimas Lietuvoje 2017–2022 metais (I ketv.)

#### IV SKYRIUS SIEKIAMŲ TIKSLŲ IR JŲ RODIKLIŲ

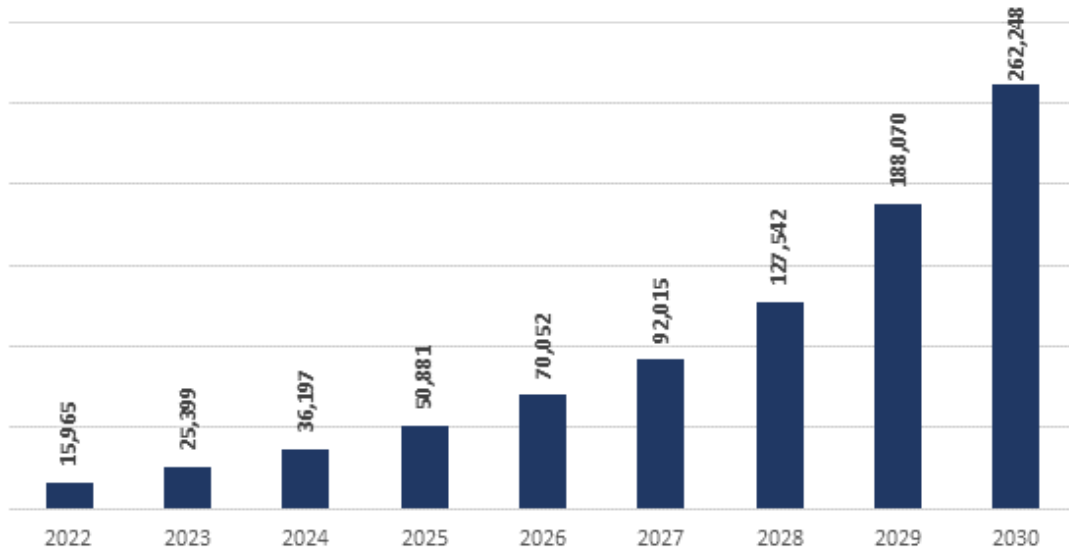
19. Alternatyviųjų degalų įstatyme, siekiant paskatinti elektros naudojimą transporte ir padidinti pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamų ir perregistruojamų naujų ir (ar) naudotų elektromobilių skaičių, numatyta, kad:

19.1. iki 2025 metų M1 klasės elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 10 proc., o N1 klasės elektromobilių skaičius – ne mažiau kaip 30 proc. metinių pirkimų sandorių;

19.2. iki 2030 metų M1 klasės elektromobilių skaičius turi sudaryti ne mažiau kaip 50 proc. metinių pirkimų sandorių, o N1 klasės elektromobilių skaičius – 100 proc..

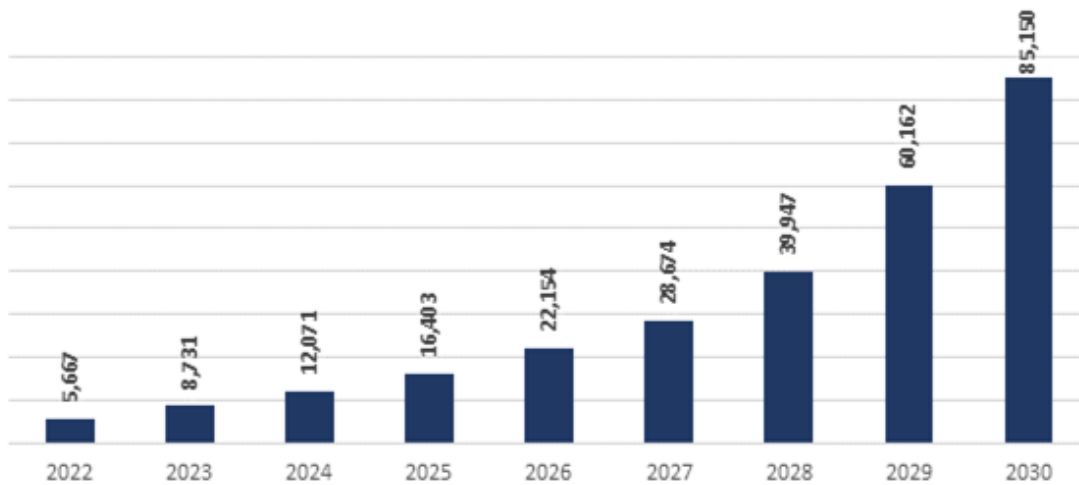
20. Taip pat Alternatyviųjų degalų įstatyme nustatyta, kad nuo 2030 m. sausio 1 d. N1 klasės transporto priemonės su vidaus degimo varikliais, išskyrus alternatyviaisiais degalais varomas N1 klasės transporto priemonės, negali būti registruojamos, o Vyriausybės nustatyta tvarka finansinės paramos priemonės įsigyjant elektromobilius ir (ar) įrengiant arba atnaujinant jiems įkrauti reikalingą infrastruktūrą taikomos tol, kol M1 ir N1 klasės elektromobiliai sudarys ne mažiau kaip 10 proc. visų lengvųjų automobilių skaičiaus.

21. Siekiami rezultatai ir jų rodikliai nustatomi atsižvelgiant į Alternatyviųjų degalų įstatyme numatytus tikslus ir AB „Energijos skirstymo operatorius“ ir UAB „Smart Continent LT“ atliktoje studijoje „Elektros skirstomojo tinklo ir reguliacinės aplinkos tinkamumo ir pasiruošimo energetikos transformacijai įvertinimas“ (toliau – Studija) pateiktomis plėtros projekcijomis. Šiuo Veiksmų planu siekiama, kad Lietuvoje prognozuojamas elektra varomų transporto priemonių skaičius iki 2030 metų sudarytų nemažiau kaip 262 248 vnt., iš kurių M1 klasės elektromobiliai sudarytų 210 571 vnt., o N1 klasės elektromobiliai sudarytų 44 590 vnt., likusi elektra varomų transporto priemonių dalis tektų kitoms transporto priemonių klasėms (žr. 5 pav.).



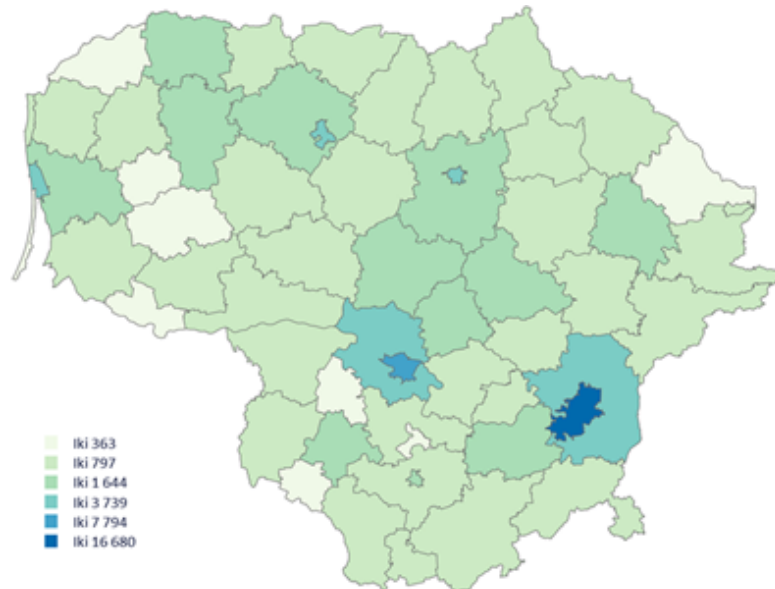
5 pav. Planuojamas elektra varomų transporto priemonių skaičiaus augimas 2022–2030 metų laikotarpiu.

22. Alternatyviųjų degalų įstatyme nustatytas tikslas – iki 2030 metų Lietuvos Respublikoje įrengti 60 000 elektromobilių įkrovimo prieigų, iš kurių 6 000 - viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos. Atsižvelgiant į Alternatyviųjų degalų įstatyme nustatytus tikslus siekiant plėtoti įkrovimo infrastruktūrą ir įvertinus Studijoje pateiktas elektromobilių skaičiaus ir elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros projekcijas, įkrovimo prieigų skaičius iki 2030 metų sudarytų nemažiau kaip 85 150 vnt. iš kurių 92 proc. sudarytų privačios elektromobilių įkrovimo prieigos (žr. 6 pav.).



6 pav. Įkrovimo prieigų skaičiaus augimas 2022–2030 metais.

23. Siekiant patenkinti gyventojų poreikius didžioji dalis privačių elektromobilių įkrovimo prieigų turėtų būti įrengta individualiuose namuose ir šalia daugiabučių namų, kur gyvena daugiausiai šalies gyventojų ir potencialių elektromobilių naudotojų. Šalia daugiabučių namų taip pat būtų įrengiamos ir viešosios įkrovimo prieigos, todėl siekiant užtikrinti tolygią privačios ir viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą turėtų būti įrengiamas pakankamas įkrovimo prieigų skaičius visuose šalies regionuose. Remiantis Studijos duomenimis, privačių įkrovimo prieigų skaičiaus pasiskirstymas Lietuvoje nustatomas pagal atskiras savivaldybes, remiantis elektros skirstomųjų tinklų operatoriaus pateiktais duomenimis apie elektros energijos vartotojus kiekvienoje savivaldybėje, atskirai juos išskaidžius į vartotojus butuose (gyvenantys daugiabutyje) ir vartotojus gyvenančius namuose bei soduose (gyvenantys nuosavame name) (žr. 7 pav.).

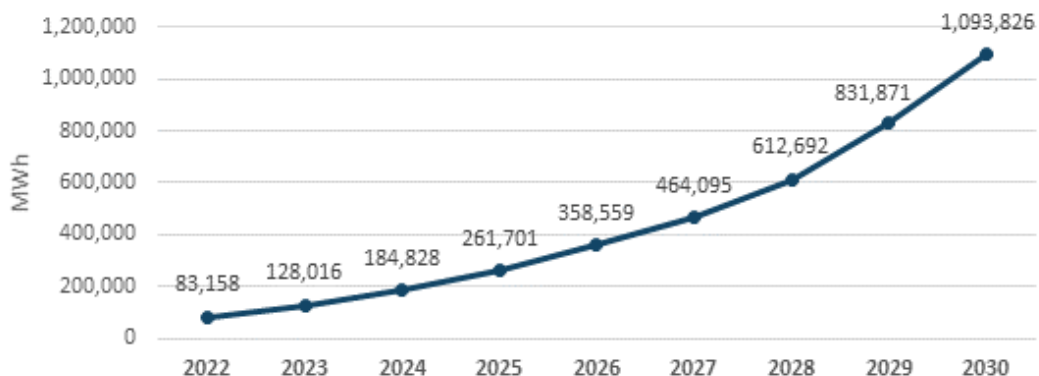


7 pav. Privačių įkrovimo prieigų skaičiaus pasiskirstymas savivaldybėse remiantis numatomomis priemonėmis iki 2030 metų.

24. Skaičiuojama, kad daugiabučių kiemuose iki 2030 metų iš viso turėtų būti įrengta nemažiau kaip 38 917 privačių įkrovimo prieigų, o individualiuose namuose ir soduose – 32 502 įkrovimo prieigos. Didžiausia dalis privačių įkrovimo prieigų daugiabučių kiemuose turėtų būti įrengta Vilniaus miesto savivaldybėje (12 261), Kauno miesto savivaldybėje (6 375), Klaipėdos miesto savivaldybėje (3 446), Šiaulių miesto savivaldybėje (1 677) ir Panevėžio miesto savivaldybėje (1 606). Vertinant įkrovimo prieigų pasiskirstymą individualiuose namuose ir soduose, didžiausia dalis bus susitelkusi Vilniaus miesto savivaldybėje (4 419), Vilniaus r. sav. (2 357), Kauno r. sav. (2 134), Kauno m. sav. (1 419) ir Klaipėdos r. sav. (1 370).

## V SKYRIUS ĮTAKA ELEKTROS ENERGETIKOS SISTEMAI

25. Dėl didėjančio elektra varomų transporto priemonių naudotojų skaičiaus elektros energetikos sistemai bus padaryta tiesioginė įtaka – išaugęs elektros energijos suvartojimas kelių transporto sektoriuje, o dėl jo padidės ir bendras galutinis šalies elektros energijos suvartojimas. Atsižvelgiant į prognozuojamą elektra varomų transporto priemonių skaičiaus augimą ir jo rodiklius, buvo įvertinta atitinkama įtaka elektros energijos suvartojimui iki 2030 metų. Nustatyta, kad elektra varomų transporto priemonių skaičiaus augimas laikotarpiu nuo 2022 metų iki 2030 metų vidutiniškai pareikalaus apie 446 GWh papildomo elektros energijos kiekio per metus (žr. 8 pav.).



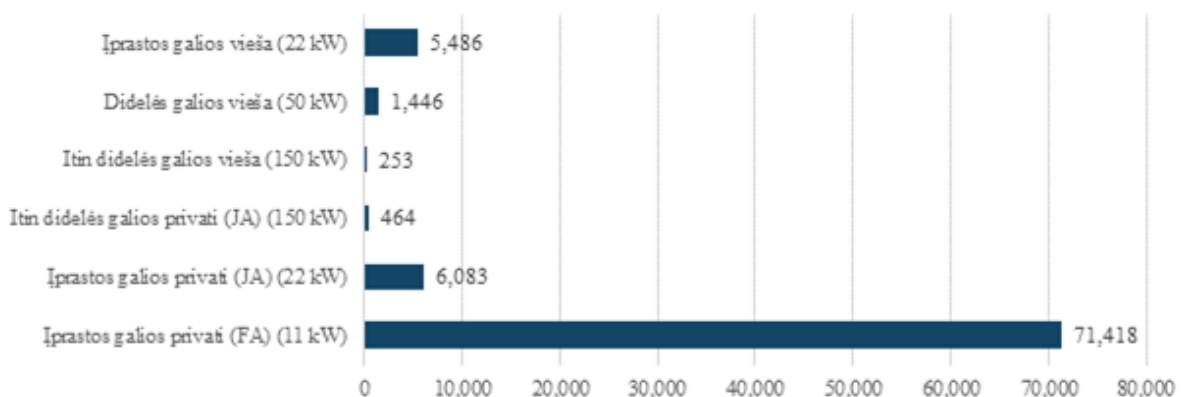
8 pav. Prognozuojamas didėjantis elektros energijos suvartojimas dėl elektra varomų transporto priemonių naudojimo 2022–2030 metais.

26. Papildomas elektros energijos suvartojimas dėl elektra varomų transporto priemonių sunaudojamos elektros energijos laipsniškai auga, mažiausias elektros energijos poreikis 2022 metais sudarys apie 83 GWh arba 0,65 proc. nuo bendro galutinio šalies elektros energijos suvartojimo 2021 metais (12 760 GWh). 2030 metais elektros energijos suvartojimas dėl elektra varomų transporto priemonių naudojimo turėtų išaugti iki 1093 GWh, ir sudaryti apie 8,57 proc. palyginti su bendru galutiniu elektros energijos suvartojimu 2021 metais. Elektros energijos suvartojimas daugiausiai auga dėl M1 ir N1 klasės elektromobilių skaičiaus didėjimo. Prognozuojama, kad iki 2030 m. elektros energijos suvartojimas augs ir dėl paraleliai besivystančių šilumos siurblių, kondicionierių ir kitų elektros energiją naudojančių prietaisų naudojimo plėtros, todėl elektros energijos suvartojimas dėl elektra varomų transporto priemonių skaičiaus augimo trumpuoju laikotarpiu galėtų būti laikomas nedideliu.

27. Kitas svarbus įtakos elektros energetikos sistemai veiksnys – įkrovimo infrastruktūros plėtra. Aktyviai naudojamos elektromobilių įkrovimo priegios perduoda reikšmingą elektros energijos kiekį, kuris daro tiesioginę įtaką elektros sistemai – didėja elektros tinklais perduodamos galios poreikis, o kiekvienos papildomos elektromobilių įkrovimo priegios įrengimas reikalauja atitinkamo elektros tinklo pralaidumo. Esant pralaidumo trūkumui nebeužtikrinamas kokybiškas elektros energijos tiekimas, lemiantis tinklo plėtros arba rekonstrukcijos poreikį. Nuo elektromobilių įkrovimo priegių skaičiaus ir priegių galios tiesiogiai priklauso ir jų įtaka reikalingiems elektros energijos tinklo ištekliams. Vertinant įkrovimo priegių pasiskirstymą pagal jų galią ir pobūdį (privati, viešoji ir pusiau viešoji) identifikuojamos kelių tipų įkrovimo priegios: 1) įprastos galios priegios – kai priegios perduodama elektrinė galia yra ne didesnė kaip 22 kW; 2) vidutinės galios įkrovimo priegios – kai priegios perduodama elektrinė galia yra didesnė kaip 22 kW, bet ne didesnė kaip 49 kW; 3) didelės galios įkrovimo priegios – kai priegios perduodama elektrinė galia yra didesnė kaip 49 kW, bet ne didesnė kaip 149 kW; 4) labai didelės galios įkrovimo priega – kai priegios perduodama elektrinė galia yra didesnė kaip 149 kW. Studijoje prognozuojama, kad bendras įkrovimo priegių skaičius iki 2030 metų turėtų siekti apie 85 tūkst. (žr. 6 pav.).

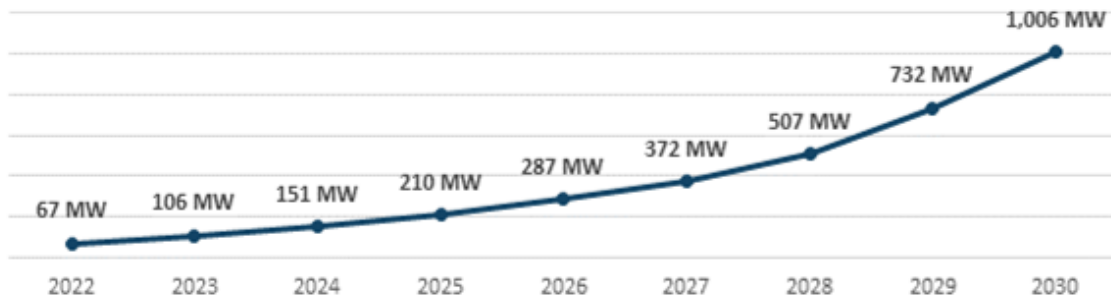
28. Įkrovimo infrastruktūros naudotojus galima skirstyti į tipus pagal jų įpročius ir poreikius, dažniausiai naudotojų tipai nustatomi pagal jų kelionių atstumus, juridinį statusą, gyvenamąją arba veiklos vietovę, atliekamas funkcijas visuomenėje. Miestų ir priemiesčių gyventojų įpročiai skiriasi, taip pat skiriasi elektra varomų transporto priemonių naudojimas fizinių ir juridinių asmenų tikslais, ypač išryškėja nuvažiuojamo atstumo ir įkrovimo dažnio skirtumai. Nuo to, kaip dažnai ir koku greičiu reikia įkrauti elektromobilį, tiesiogiai priklauso naudojamos priegios galia ir įtampos tipas. Studijos rezultatai parodė, kad Lietuvoje iki 2030 metų naudojamos įkrovimo priegios galėtų būti suskirstomos į grupes pagal jų panaudojimo kategorijas: 1) įprastos galios fizinių asmenų privačios įkrovimo priegios iki 11 kW; 2) įprastos galios juridinių asmenų privačios įkrovimo priegios iki 22 kW; 3) itin didelės galios juridinių asmenų privačios įkrovimo priegios nuo 150 kW.

29. Atsižvelgiant į įkrovimo priegių pasiskirstymo tipus, prognozuojamą jų skaičių ir efektyvaus įkrovimo priegių išnaudojimo koeficientą Studijoje buvo nustatytas įkrovimo priegių pasiskirstymas pagal jų galią ir naudotojų tipus (žr. 9 pav.).



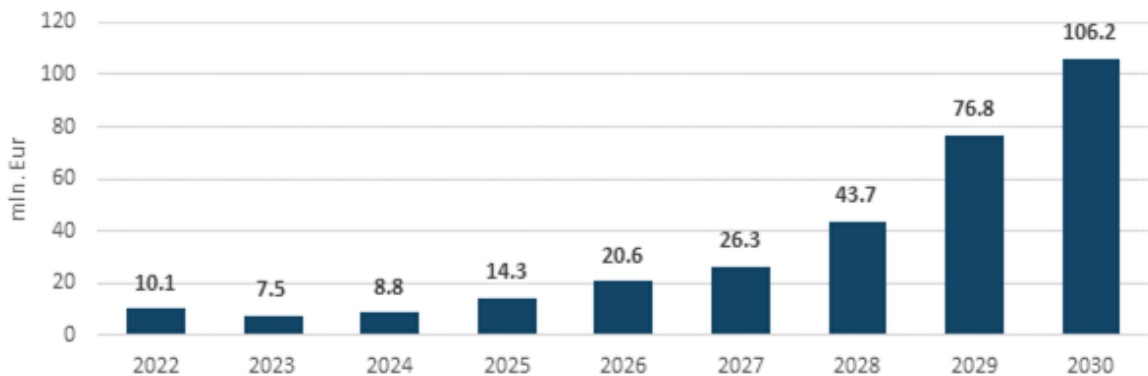
9 pav. Įkrovimo priegių skaičius 2030 metais pagal skirtingas galias ir naudotojų grupes.

30. Studijoje buvo įvertinta, kad siekiant patenkinti įkrovimo priegų poreikį įvairiose naudotojų grupėse suminė įrengtų įkrovimo, priegų galia 2030 metais turėtų sudaryti nemažiau kaip 1006 MW (žr. 10 pav.).



10 pav. Suminė įkrovimo priegų įrengtoji galia 2022–2030 metų laikotarpiu.

31. Analizuojant prognozuojamą įkrovimo priegų plėtrą iki 2030 metų ir jų pasiskirstymą pagal nuosavybės tipą, galios kategorijas ir įrengtąją suminę galią daugiausia iššūkių dėl įkrovimo priegų prijungimo (ypač didesnės galios priegų) kils elektros skirstomajame tinkle, kur tam tikrais atvejais bus reikalingos investicijos į elektros tinklo priegų galios didinimą, naujos infrastruktūros įrengimą arba rekonstrukciją, įtraukiant skirstymo tinklo infrastruktūrą ir atskiras transformatorines. Prognozuojama, kad 2022–2030 m. laikotarpiu dėl išaugusio elektros energijos poreikio įkraunant elektra varomas transporto priemones ir dėl įkrovimo priegų infrastruktūros plėtros reikės skirti 314,3 mln. eurų investicijų į elektros skirstomojo tinklo plėtrą, kad būtų užtikrintas kokybiškas ir nenutrūkstamas elektros energijos tiekimas ir sudarytos galimybės visiems fiziniams ir juridiniams subjektams įsirengti reikalingą įkrovimo infrastruktūrą. Studijoje prognozuojamas lėšų poreikis pamečiui yra išdėstytas toliau pateiktame grafike (žr. 11 pav.).



11 pav. Metinis investicijų į skirstomąjį elektros tinklą poreikis 2022–2030 metų laikotarpiu.

32. Investicijos į elektros skirstomąjį tinklą yra neišvengiamos, tačiau reikalingų investicijų poreikis gali būti stabilizuotas ir suvaldytas, užtikrinant efektyvų elektros tinklų išnaudojimą ir racionalų infrastruktūros planavimą. Šiuo metu įrengtos įkrovimo priegos nėra pakankamai efektyviai išnaudojamos, nes nėra daug elektra varomų transporto priemonių: energijos skirstymo operatoriaus duomenimis vidutinis įkrovimo infrastruktūros išnaudojimo koeficientas, tenkantis vienai įkrovimo prieigai siekia 3-4 proc. ir yra laikomas itin neefektyviu infrastruktūros išnaudojimu. Kadangi Lietuvoje energijos poreikis (paklausa) yra kintama ir priklauso nuo paros meto, gali būti išskiriami keli periodai, kuriuose atsiranda energijos poreikio pikai, vasaros laikotarpiu elektros energijos poreikis pradeda kilti ryte ir piką pasiekia vidudienį, tuo tarpu žiemos laikotarpiu pagrindinis pikas yra stebimas rytais, o vakare taip pat indikuojamas nežymus elektros poreikio augimas. Nepriklausomai nuo metų sezono, energijos poreikis naktį yra visada mažesnis negu elektros energijos gamyba, todėl siekiant užtikrinti elektros sektoriaus stabilumą, reikalingos priemonės nukreipiančios elektros energijos poreikį elektra varomų

transporto priemonių įkrovimui tinkamu paros metu. Pažangi įkrovimo infrastruktūra gali prisidėti prie energijos poreikio sureguliuojimo išvengiant papildomo elektros poreikio piko metu, kai yra automatiškai skatinamos įkrovimo sesijos žemesnių elektros energijos kainų rinkoje metu. Atsižvelgiant į poreikį efektyviai planuoti tinklo apkrovimą, plėtojant įkrovimo infrastruktūrą labai svarbu užtikrinti atitinkamų plėtros priemonių tarpusavio integraciją. Įgyvendinus šio Veiksmų plano priede numatytas prioritetinių krypčių įgyvendinimo priemones būtų užtikrinama, kad nebūtų plėtojami pertekliniai infrastruktūros pajėgumai, o įrengta įkrovimo infrastruktūra būtų išnaudojama efektyviau, neišbalansuojant elektros tinklo.

## **VI SKYRIUS ELEKTROMOBILIŲ IR ĮKROVIMO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRIORITETINĖS KRYPTYS**

33. Remiantis Alternatyviųjų degalų įstatyme įtvirtintais elektromobilių įkrovimo infrastruktūros planavimo ir plėtros tikslais, įvertinus kitų šalių patirtį, išanalizavus esamą įkrovimo infrastruktūrą Lietuvoje, įvertinant Studijoje pateikiamus duomenis bei prognozes ir atsižvelgiant į planuojamus ES teisėkūros pakeitimus, nustatomos pagrindinės elektra varomų transporto priemonių ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtros prioritetinės kryptys iki 2030 metų.

34. Įkrovimo infrastruktūros plėtros prioritetinės kryptys:

34.1. Privačių įkrovimo prieigų įrengimas individualiuose namuose ir (ar) soduose. Siekiant patenkinti privačių įkrovimo prieigų poreikį, nustatytą Veiksmų plano 22 punkte individualiuose namuose ir (ar) soduose turėtų būti įrengta apie 41 proc. visų privačių elektromobilių įkrovimo prieigų. Individualiuose namų ūkiuose transporto priemonės praleidžia didžiąją laiko dalį stovėdamos ir tai sudaro efektyvaus įprastos galios įkrovimo infrastruktūros išnaudojimo prielaidas. Pakankamas privačių įkrovimo prieigų skaičius individualiuose namų ūkiuose sumažina bendrą viešosios įkrovimo infrastruktūros poreikį ir leidžia efektyviai išnaudoti esamą elektros tinklo infrastruktūrą, todėl turi būti sudarytos palankios finansavimo sąlygos eksploatuoti įkrovimo infrastruktūrą gyvenamojoje vietoje, ypač, kai įrengti prieigą individualiuose namuose yra pakankamai paprasta ir, prieigos įrengimo vietos pasirinkimas nedaro įtakos kaimynystėje gyvenantiems asmenims. Privačios įkrovimo prieigos gali būti įrengiamos namo garaže, stoginėje ar tiesiog šalia namo esančioje atviroje stovėjimo aikštelėje, įrengimas nereikalauja ilgai trunkančių procedūrų, todėl šiame segmente galima užtikrinti greitą ir efektyvią įkrovimo prieigų plėtrą. Privačiai įkrovimo infrastruktūrai įsigyti ir įrengti fiziniams asmenims gyvenantiems individualiuose namuose ir (ar) soduose taikytinos vienkartinės dotacijos pagal iš anksto nustatytus fiksuotus įkainius. Kadangi individualiuose namuose įkrovimo infrastruktūrą įrengti yra daug paprasčiau palyginti su įkrovimo infrastruktūros įrengimu daugiabučiuose namuose, tikslinga riboti maksimalų dotacijos dydį.

34.2. Privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose. Paskutinio gyventojų surašymo (2011 m.) duomenimis, Lietuvoje 56,9 proc. visų gyventojų gyveno butuose esančiuose trijų ar daugiau butų namuose (daugiabučiuose). Neužtikrinus galimybių įkrauti elektra varomas transporto priemones daugiabučių namų gyventojams bendra įkrovimo infrastruktūros plėtra šalies mastu nebūtų greita ir efektyvi. Sudarant palankias sąlygas įkrovimo infrastruktūros plėtrai daugiabučių namų kiemuose, kiekvienas daugiabučio namo gyventojas tampa potencialiu elektromobilio naudotoju, o šalimais esant elektromobilio įkrovimo prieigai ženkliai padidėja gyventojų pasiryžimas įsigyti elektromobilį. Daugiabučių namų gyventojai, neturėdami elektromobilio nėra suinteresuoti investuoti daug lėšų į elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, todėl šia priemone bus siekiama padengti dalį investicijų, reikalingų elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įsigijimui ir įrengimui. Dotacija galėtų pasinaudoti daugiabučių namų gyventojai ar juos atstovaujantys subjektai (bendrijos, namo administratoriai). Įkrovimo infrastruktūrai, įrengiamai šalia daugiabučių namų, turėtų būti teikiamas didesnis finansinės subsidijos intensyvumas. Ši priemonė sudarytų palankesnes sąlygas pareiškėjams (gyventojams, bendrijoms, daugiabučių namų administratoriams) ketinantiems įrengti įprastos ir vidutinės galios privačias įkrovimo prieigas daugiabučių namų kiemuose ar stovėjimo aikštelėse. Plečiant įkrovimo infrastruktūros tinklą šalia daugiabučių namų tikslinga ekonomiškai pagrįstose vietose įrengti įkrovimo prieigas integruotas į gatvės apšvietimo stulpus.

34.3. Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose, viešajame sektoriuje). Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra darbovietėse yra tikslinga, nes darbuotojų elektromobiliai, darbo dienos metu, dažnai stovi nenaudojami darboviečių stovėjimo aikštelėse. Darbo diena paprastai trunka 8 valandas, tiek laiko visiškai pakanka įprastos galios įkrovimo priegose pilnai įkrauti daugumos šiuo metu gaminamų modelių elektromobilius, todėl įmonių, organizacijų ir įstaigų teritorijose tikslinga įrengti įprastos galios elektromobilių įkrovimo priegas, nes pagrindinis darbuotojo tikslas - įkrauti elektromobilio bateriją tiek kiek energijos buvo išsekvota kelionei į darbą. Daugumoje darboviečių yra palankios sąlygos plėtoti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą sudarytos galimybės integruoti įkrovimo infrastruktūrą į pastatų valdymo sistemas. Sudarius sąlygas darbuotojams įsikrauti elektromobilius darbovietėse, tikėtina, kad ne tik pačių įmonių, organizacijų ir įstaigų transporto priemonės būtų perorientuotos į elektromobilius, tačiau įkrovimo infrastruktūra paskatintų ir pačius darbuotojus įsigyti elektromobilius. Plėtojant šią kryptį taip pat labai svarbus viešojo sektoriaus įmonių vaidmuo, daugelyje kitų šalių viešasis sektorius rodo pavyzdį ir planuotai pereina prie elektromobilių naudojimo. Lietuvos viešajame sektoriuje dirba apie 367 tūkst. darbuotojų (apie 28 proc. visų darbuotojų), todėl viešojo sektoriaus automobilių parko elektrifikavimas ir įkrovimo infrastruktūros plėtra įmonių, organizacijų ir įstaigų teritorijose turi itin didelį potencialą. Turi būti skiriamos proporcingo dydžio dotacijos įprastos ir vidutinės galios įkrovimo priegų įsigijimui ir įrengimui įmonėse, įstaigose ir organizacijose atsižvelgiant į tai, kad juridiniai asmenys yra finansiškai pajėgesni ir turi daugiau galimybių įsigyti įkrovimo infrastruktūrą palyginti su individualiais fiziniiais asmenimis, esant ribotiems valstybės ir ES finansiniams ištekliams, įmonėms, įstaigoms ir organizacijoms taikomas mažesnis finansavimo intensyvumas negu fiziniams asmenims ar daugiabučių namų gyventojams. Privačių didelės galios nuolatinės srovės įkrovimo priegų įrengimas įmonėse, įstaigose, organizacijose ir viešajame sektoriuje nelaikomas prioritetu.

34.4. Viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra šalia valstybinės reikšmės kelių. Viešoji elektromobilių įkrovimo infrastruktūra reikalinga siekiant užtikrinti nepertraukiamą elektra varomų transporto priemonių judėjimą šalies mastu ir transeuropiniame transporto tinkle (toliau – TEN-T tinklas). Nacionaliniai plėtros tikslai yra nustatyti Alternatyviųjų degalų įstatyme, kuriame numatyta, kad viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių didelės ir labai didelės galios įkrovimo priegos pirmiausia turi būti įrengiamos Lietuvos didžiuosiuose miestuose, taip pat šalia TEN-T tinklui priklausančių kelių ir šalia kitų transeuropiniam kelių tinklui priklausančių valstybinės reikšmės kelių (pagal technines galimybes kas 50 km), sudarant galimybes elektromobiliais ne tik keliauti Lietuvos miestuose ir tarp jų, bet ir susisiekti elektromobiliais tarp šalių užtikrinti. 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (toliau - Direktyva 2014/94/ES) įgyvendinimo ataskaitoje pažymėta, kad padaryta tam tikra pažanga, vis dėlto akivaizdūs ir esamos politikos sistemos trūkumai: valstybių narių užmojai, susiję su planinių rodiklių nustatymu ir atitinkamomis politikos priemonėmis, labai skiriasi, daroma išvada, kad visą ES apimančio visuotinio ir visapusiško alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklo nėra. Europos Audito Rūmai savo specialiojoje ataskaitoje 05/2021 dėl elektromobilių įkrovimo infrastruktūros taip pat pažymėjo, kad tebėra kliūčių keliauti elektromobiliais po visą ES ir kad elektromobilių įkrovimo infrastruktūra ES turi būti diegiama sparčiau. Vertinama ir tai, kad Direktyva 2014/94/ES taip pat nėra tinkamai pritaikyta siekiant iki 2030 metų įgyvendinti didesnio užmojo klimato srities tikslus, Europos Komisija pateikė pasiūlymą dėl Direktyvos 2014/94/ES panaikinimo ir naujo Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo reglamento (toliau – AFIR) priėmimo siekiant sumažinti alternatyviųjų degalų (tarp jų ir viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros) diegimo netolygumą ES ir alternatyviaisiais degalais (tarp jų ir elektra) varomų transporto priemonių naudojimą. Šiuo pasiūlymu siekiama šių tikslų: užtikrinti, kad būtų pakankamas viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tinklas, užtikrinti visišką šios infrastruktūros sąveiką ir patogumą naudotojams, nustatyti viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tikslus pagal nacionalinį elektromobilių parką, taip užtikrinant, kad elektromobilių naudojimo mastas ir reikiamos viešosios įkrovimo infrastruktūros diegimas derėtų tarpusavyje. Atstumu grindžiamais tikslais, taikomais TEN-T tinkle, turėtų būti užtikrinta, kad viešoji elektromobilių įkrovimo infrastruktūra aprėptų visą ES pagrindinių kelių tinklą, taip užtikrinant lengvą ir sklandų keliavimą visoje ES.

Atsižvelgiant į Alternatyviųjų degalų įstatymo ir AFIR pasiūlymo reikalavimus, šalia valstybinės reikšmės kelių turi būti suplanuoti 20 km ruožai (iš viso 44 ruožai pagrindiniame ir papildome TEN-T kelių tinkle). Nustatytuose ruožuose turės būti plėtojama viešoji elektromobilių įkrovimo infrastruktūra atsižvelgiant į eismo intensyvumą ir elektra varomų transporto priemonių skaičių.

Viešoji elektromobilių įkrovimo infrastruktūra šalia valstybinės reikšmės kelių bus plėtojama pritraukiant privačias investicijas, taip pat panaudojant ES lėšas.

Potencialūs operatoriai gali kurti ir (ar) plėsti čia esančią elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą (įrengti didelės ir labai didelės galios viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas). Ši infrastruktūra turės būti kuriama ir plėtojama nurodytuose ruožuose esančioje žemėje, kuri patikėjimo teise nėra valdoma valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos ir ne didesniu nei 2 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš kelio. Viešajai elektromobilių įkrovimo infrastruktūrai plėtoti šalia valstybinės reikšmės kelių 2022–2026 metais planuojama investuoti Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (toliau – RRF) lėšas.

34.5. Viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra savivaldybių teritorijose šalia vietinės reikšmės kelių. Pagal Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas, Lietuvos savivaldybės iki 2022 metų buvo įpareigosios parengti arba atnaujinti savivaldybės teritorijoje esančiuose vietinės reikšmės keliuose iki 2030 metų numatomų įrengti viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų planus (toliau – viešosios įkrovimo infrastruktūros plėtrai šalia tankaus apgyvendinimo vietų, automobilių stovėjimo aikštelėse, šalia prekybos, poilsio ir laisvalaikio centrų, sveikatos, mokymo įstaigų ir kt. suplanuotose savivaldybių teritorijose atsižvelgiant į elektra varomų transporto priemonių skaičiaus augimą ir įkrovimo infrastruktūros padengiamumo).

34.6. Viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra degalinėse. Pagal Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas, nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse turi būti įrengta bent viena viešoji didelės arba labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieiga. Šalia valstybinės reikšmės kelių plėtrai skirtuose ruožuose, elektromobilių įkrovimo parkas gali būti įrengiamas vystomas ir degalinių teritorijose. Viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrai degalinėse be privačių investicijų 2022 – 2026 m. planuojama investuoti ir RRF lėšas.

34.7. Viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra oro uostuose, jūrų uoste, geležinkelių ir autobusų stotyse. Pagal Alternatyviųjų degalų įstatymą, nuo 2023 m. sausio 1 d. viešoji elektromobilių įkrovimo infrastruktūra privalės būti įrengta ir visose statomose arba rekonstruojamose autobusų ir geležinkelio stotyse, oro uostuose ir jūrų uoste. Šios viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros vystymui 2022–2026 m. yra planuojamas finansavimas iš RRF lėšų.

35. Elektra varomų transporto priemonių įsigijimo ir naudojimo skatinimo prioritetinės kryptys:

35.1. Grynųjų elektromobilių įsigijimo fiziniams asmenims skatinimas. Nuo 2020 m. iki 2022 m. birželio 1 d. grynųjų elektromobilių skatinimas buvo vykdomas taikant finansines paskatas grynųjų elektromobilių įsigijimui iš Klimato ir kaitos programos lėšų - skiriant fiziniams asmenims 5 tūkst. eurų kompensaciją naujam (iki 6 mėnesių) M1 klasės elektromobiliui įsigyti ir 2,5 tūkst. eurų - naudotam (iki 5 metų amžiaus) M1 klasės elektromobiliui įsigyti. Sunaikinę taršų automobilį gyventojai 2020 – 2022 m. galėjo gauti papildomą 1000 eurų kompensaciją. Siekiant užtikrinti šiuo metu vykdomų finansinių paskatų fiziniams asmenims elektromobilių įsigijimui tęstinumą, kompensacijos elektromobilių įsigijimui nuo 2022 m. birželio 2 d. iki 2026 m. vykdomos iš Modernizavimo fondo lėšų. Įvertinus iki šiol vykdytą grynųjų elektromobilių įsigijimo skatinimo priemonių praktiką, planuojama, kad 5 tūkst. eurų kompensacijos bus taikomos įsigyjant naują (iki 6 mėnesių) lengvąjį grynąjį elektromobilį, o 2,5 tūkst. eurų kompensacijos už naudotą (iki 4 mėnesių) elektromobilį.

35.2. Elektra varomų transporto priemonių įsigijimo juridiniams asmenims ir viešajam sektoriui skatinimas. Iki šiol juridiniams asmenims siekiantiems įsigyti elektra varomą transporto priemonę iš Klimato ir kaitos programos lėšų buvo taikomos subsidijos pagal įsigyjamos transporto priemonės kategoriją: 4 tūkst. eurų skiriama naujam M1 arba N1 klasės lengvajam elektromobiliui, –10 tūkst. eurų elektra varomiems mikroautobusams (M2 ir N2 klasė). Siekiant užtikrinti šiuo metu vykdomų finansinių paskatų juridiniams asmenims elektromobilių įsigijimui tęstinumą ir įvertinus iki šiol vykdytą grynųjų elektromobilių įsigijimo skatinimo priemonių

praktiką, nuo 2022m. birželio 2 d. juridinių asmenų įsigijamiems naujiems (iki 6 mėnesių) lengviesiems gryniesiems elektromobiliams skiriama 4 tūkst. eurų kompensacija. Finansinės dotacijos lengvųjų grynųjų elektromobilių įsigijimui skiriamos iš RRF lėšų.

35.3. Prioriteto elektromobilių naudotojams skyrimas teikiant dotacijas elektros energijos iš AEI gamybos ar kaupimo įrenginių įsigijimui ir įrengimui. Teigiama elektromobilių naudojimo įtaka yra maksimaliai efektyvi tik tuo atveju jeigu elektromobiliai yra įkraunami naudojant elektros energiją pagamintą naudojant AEI. Daugelis individualių namų ūkių jau dabar gamina elektros energiją savarankiškai, planuojama dar labiau plėtoti savarankišką gyventojų apsirūpinimą elektros energija iš AEI, todėl teikiant dotacijas elektros energijos iš AEI gamybos ir kaupimo įrenginiams, įrengiamiems namų ūkiuose, pirmenybė turėtų būti teikiama asmenims, kurie nuosavybės teise valdo elektromobilį. Toks prioritetas leistų elektromobilių naudotojams pirmiau užtikrinti efektyviausią elektros energijos iš AEI panaudojimą transporto priemonėse elektros energijos beveik negražinant į elektros energijos tinklą. Elektromobilio naudotojas gerokai sumažintų iš nepriklausomų elektros energijos tiekėjų įsigijamos elektros energijos kiekį, drauge ir elektromobilio eksploatacinius kaštus.

36. Technologinės integracijos į elektros energijos tinklus prioritėtinės kryptys:

36.1. Įkrovimo stotelių, su integruotomis dinaminio galios valdymo savybėmis, įsigijimo ir įrengimo skatinimas. Dinaminis galios valdymas leidžia paskirstyti elektros įvado galią taip, kad elektromobilių įkrovimo prieiga prisitaikytų prie elektros galios vidiniame tinkle pokyčių ir į elektromobilį atiduotų tiek galios kiekį tuo metu yra laisvos vidiniame tinkle. Šis sprendimas neleidžia viršyti momentinio galios suvartojimo vidiniame tinkle ir rizikuoti elektros energijos išsijungimu, tačiau tuo pačiu metu leidžia užtikrinti ir maksimalios galios įkrovimo sesijas, jeigu vidiniame tinkle galios poreikis minimalus (pvz. nakties metu). Dinaminio galios valdymo sprendiniai lengvai integruojami tiek į individualių namų vidaus tinklą tiek ir į modernias pastatų valdymo sistemas. Elektromobilių įkrovimo stotelės su integruota dinaminio galios valdymo funkcija leistų maksimaliai išnaudoti elektros tinklo apkrovimą ir nesukurtų poreikio papildomai plėsti elektros tinklo galią, įrengiant ir prijungiant įkrovimo prieigą, taip nebūtų skatinamas perteklinės infrastruktūros sukūrimas. Įkrovimo prieigų, kuriose integruota dinaminio galios valdymo galimybė įrengimas skatinamas RRF lėšomis ir reguliacinėmis priemonėmis kaip numatyta Veiksmų plano 37.2 papunktyje.

36.2. Įkrovimo stotelių su integruotu prisijungimo prie interneto modulių įsigijimo ir įrengimo skatinimas. Ši priemonė sudarytų sąlygas įkrovimo stotelę valdyti nuotoliniu būdu, rinkti analitinius duomenis apie elektros energijos suvartojimo įpročius ir elektra varomų transporto priemonių įkrovimo sesijų dažnį ir taip užtikrintų galimybes realiu laiku prognozuoti elektros energijos srautus. Įkrovimo stotelės turinčios prisijungimo prie interneto funkciją taip pat leistų identifikuoti įrangos gedimus nuotoliniu būdu ir užtikrinti suplanuotą jų šalinimą tinkamu laiku, be to, sudarytų sąlygas laiku atnaujinti įrangos operacinę sistemą, įvertinti tinklo būseną ir trikdžius. Interneto prieiga taip pat yra būtina siekiant išnaudoti stotelėse esantį komunikacijos protokolą įgalinantį stotelę sąveikauti su kitomis tame pačiame tinkle sujungtomis stotelėmis, kas ypač svarbu įrengiant didesnės apimties įkrovimo parkus. Įkrovimo prieigų su integruotu prisijungimo prie interneto modulių įrengimas skatinamas RRF lėšomis ir reguliacinėmis priemonėmis kaip numatyta Veiksmų plano 37.2 papunktyje.

36.3. Autonominių elektromobilių įkrovimo stotelių su integruotu elektros energijos iš AEI gamybos įrenginiu ir energijos kaupimo įrenginiu įsigijimo ir įrengimo skatinimas. Elektros energija pagaminta naudojant vietoje įrengtus elektros energijos iš AEI gamybos pajėgumus stoteles yra pigesnė, todėl ir elektromobilių eksploatacija yra daug patrauklesnė jų naudotojams. Esant galimybėms įkrovimo stotelėse naudoti iš AEI pagamintą elektros energiją, atitinkamai sumažinama našta skirstomajam elektros energijos tinklui, nes dalis elektros energijos gali būti pagaminama ir sunaudojama momentiška įkraunant elektromobilį, neperduodant elektros energijos į elektros tinklą. Atsižvelgiant į teikiamą įvairialypį efektą yra naudinga skatinti elektros energijos iš AEI gamybos technologijų panaudojimą kartu su elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra, užtikrinant galimybę toje pačioje vietoje pagaminti elektros energiją iš AEI ir ją įkrauti elektra varomas transporto priemones neprijungiant įkrovimo stotelės prie elektros energijos tinklo kai yra panaudojamas energijos kaupimo įrenginys. Tokio pobūdžio autonominės įkrovimo stotelės nereikalautų elektros tinklo plėtros, jas būtų tikslinga įrengti teritorijose, kuriose elektros energijos tinklas nėra pakankamai gerai išplėtotas arba jo apskritai nėra.

37. Teisinių ir reguliacinių pokyčių prioritėtinės kryptys.

37.1. Fiziniais ir juridiniams asmenims taikomos galios kainodaros peržiūra. Šiuo metu stebima perteklinės elektros tinklo galios rezervavimo tendencija, kai fiziniai asmenys didina elektros tinklo galią, bet vėliau jos visiškai neišnaudoja. Elektros galios išnaudojimo koeficientas yra ypač žemas privačių asmenų tarpe, kuriems šiuo metu taikoma kainodara įvertinant suvartojamą elektros energijos kiekį (kWh), nesudaro prielaidų racionaliai planuoti elektros galios poreikį. Juridiniams asmenims taikoma galios kainodara yra sietina išskirtinai su rezervuojama elektros tinklo galia (kW), todėl naujai įrengta įkrovimo infrastruktūra, kuri ankstyvosios plėtros laikotarpiu nėra pakankamai apkrauta dėl nedidelio elektra varomų transporto priemonių naudotojų skaičiaus, patiria reikšmingus kaštus ir neskatina plėtoti įkrovimo infrastruktūros. Būtina peržiūrėti tiek fiziniams tiek ir juridiniams asmenims taikomą galios kainodarą, siekiant užtikrinti, kad fizinių asmenų rezervuojama elektros galia atitiktų realų jos poreikį įtraukiant į kainodarą ir galios dedamąją (kW), ir, kad juridinių asmenų galios kainodara būtų patrauklesnė įrengiant naują elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą. Ankstyvosios plėtros periodu viešajai įkrovimo infrastruktūrai turėtų būti taikomas lengvatinis galios mokestis, kuris didėjant infrastruktūros apkrovimo efektyvumui taip pat turėtų proporcingai didėti. Prioritetas turėtų būti teikiamas įkrovimo stotelių operatoriams naudojantiems elektros energiją iš atsinaujinančių energijos išteklių ir galintiems pagrįsti tokios energijos kilmę panaudojant elektros iš atsinaujinančių energijos išteklių kilmės garantijas.

37.2. Reikalavimų įkrovimo prieigų įrengimui, projektavimui ir eksploatavimui nustatymas. Tikslinga peržiūrėti teisinį reglamentavimą įvertinant poreikį atnaujinti teisės aktus reglamentuojančius tiek viešosios tiek ir privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimą, projektavimą, eksploatavimą, universalaus dizaino principus ir t.t. Turi būti peržiūrimos dabar galiojančios degalinių įrengimo ir eksploatavimo taisyklės įvertinant poreikį praplėsti jų taikymą pagal šiandienines aktualias ir didėjančią elektromobilių įkrovimo stotelių skaičių. Taip pat tikslinga peržiūrėti elektros įrenginių įrengimo bendrąsias taisykles siekiant užtikrinti, kad jose būtų įtvirtintos pačios aktualiausios nuostatos reglamentuojančios elektromobilių įkrovimo infrastruktūrai taikomus įrengimo ir elektrotechnikos saugos reikalavimus. Plėtojant šią prioritetinę kryptį, būtų siekiama užtikrinti, kad Lietuvoje įrengiama įkrovimo infrastruktūra atitiktų tarptautinius techninius standartus, o įrengiant ir planuojant įkrovimo infrastruktūrą būtų atsižvelgiama į reikalavimus nustatomus AFIR. Viešojo infrastruktūra turi atitikti viešosios sąveikumo ir patogumo naudotis standartus, viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės turi turėti keletą jungčių (2 (antro) tipo jungtis, „Combo 2“ sistemos jungtis, CHAdeMO / JEVS G105 jungtis ir kt.), iš kurių bent viena privalo atitikti patvirtintus ES standartus. Turi būti sudarytos sąlygos už elektromobilių įkrovimo paslaugas atsiskaityti be sutarties ir vietoje, mokėti elektroniniu būdu (mobiliaja programa, mokėjimo kortele). Visos įrengiamos naujos viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės turi būti pritaikytos teikti viešosios arba pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo stotelės dinaminis duomenis.

37.3. Administracinių kliūčių, ribojančių privačios įkrovimo infrastruktūros plėtrą šalia daugiabučių namų, panaikinimas. Šiuo metu elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra šalia daugiabučių namų ar jų stovėjimo aikštelėse yra komplikuoja, senos statybos daugiabučiai namai istoriškai neturi suformuotų ir jiems priklausančių sklypų ar stovėjimo aikštelių, namo gyventojai nėra suinteresuoti bendrai valdyti sklypus, dažnai trūksta pačių gyventojų iniciatyvos ir susitarimo priimant sprendimus balsų dauguma. Siekiant maksimaliai išplėtoti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą daugiabučių namų kiemuose, visų pirma turi būti mažinamos administracinės ir teisinės kliūtys ribojančios daugiabučių namų gyventojų galimybes įsirengti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą kiemuose arba šalimais. Ši prioritetinė kryptis siekia peržiūrėti galiojančią teisinį reglamentavimą supaprastinant įkrovimo prieigų įrengimo nesuformuotuose žemės sklypuose sąlygas, daugiabučių namų bendrijoms ir administratoriams suteikiant daugiau teisių priimant sprendimus dėl įkrovimo infrastruktūros įrengimo, įtvirtinant aiškias elektromobilių įkrovimo prieigų prijungimo prie elektros tinklų sąlygas ir peržiūrint galiojančias elektra varomų transporto priemonių parkavimo taisykles. Taip pat būtų planuojama diegti įkrovimo infrastruktūrą apšvietimo stulpuose, esančiuose šalia daugiabučių namų, ir taip padidinti daugiabučiuose namuose gyvenančių asmenų elektromobilių įkrovimo galimybes.

37.4. Elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių įtraukimas į degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemą (toliau – DAEI sistema). Alternatyviųjų degalų įstatymas nustato privalomus įpareigojimus naftos degalų tiekėjams dėl degalų iš AEI patiekimo kartu su iškastiniu kuru. DAEI sistema yra įrankis skirtas apskaityti degalų tiekėjų įpareigojimus

per sistemoje išduodamus apskaitos vienetus už į vidaus rinką patiektą energiją iš AEI. Naftos degalų tiekėjai privalo registruotis DAEI sistemoje ir kiekvienais kalendoriniais metais surinkti atitinkamą apskaitos vienetų kiekį siekdami įgyvendinti jiems nustatytus įpareigojimus, priešingu atveju būtų taikomos sankcijos. DAEI sistema leidžia panaudoti ir kitų subjektų sugeneruotus DAEI apskaitos vienetus, todėl tikslinga sudaryti galimybę elektros energijos transporto sektoriui tiekėjams (įkrovimo priegų operatoriams) dalyvauti DAEI sistemoje ir už į transporto priemones patiektą elektros energiją iš AEI generuoti apskaitos vienetus bei jais prekiauti su degalų tiekėjais. Tokia paskatų sistema leistų operatoriams padengti dalį įkrovimo infrastruktūros eksploatacinių kaštų, o drauge būtų prisidedama prie AEI transporto sektoriuje didinimo per degalų tiekėjų įpareigojimus.

37.5. Įkrovimo stotelių įtraukimas į elektros energijos paklausos telkimo paslaugų rinką. Turi būti peržiūrėtas teisinis reglamentavimas ir nustatyta, kad įkrovimo priegų operatoriai ir savininkai galėtų dalyvauti elektros energijos paklausos telkimo paslaugų rinkoje. Įkrovimo stotelių operatoriai ir savininkai sudarę susitarimus su elektros energijos paklausos telkimo paslaugas teikiančiais subjektais suteiktų leidimą tretiesiems subjektams reguliuoti įkrovimo stotelės įkrovimo sesijos galią priklausomai nuo tokio poreikio rinkoje ir už tai galėtų gauti papildomą kompensaciją. Taip būtų sudaromos prielaidos planuoti elektros energijos įkrovos sesijas atsižvelgiant į elektros energijos kainas rinkose, o pats savininkas būtų suinteresuotas aktyviai dalyvauti elektros energijos sistemoje nustatant automatines įkrovimo sesijas stotelės programinėje įrangoje. Paklausos telkėjai, vienu metu sujungdami keletą ar kelias dešimtis įkrovimo stotelių, minučių tikslumu galėtų sumažinti tinklo apkrovas ir drauge užtikrinti sisteminių balansą. Išplėtojus elektros energijos paklausos telkimo paslaugų rinką būtų sumažinami ir elektros energijos iš AEI gamintojų tinklų balansavimo kaštai, kadangi energijos paklausos telkėjai patys prekiautų energijos paklausa balansavimo rinkose.

#### 38. Mokestinių priemonių taikymo prioritetinės kryptys:

38.1. Grynujų elektromobilių įsigijimo pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM) atskaita juridiniams asmenims. Juridinių asmenų vardu šiuo metu yra registruota daugiau kaip 200 tūkst. automobilių. Siekiant paskatinti juridinius asmenis atsisakyti taršių automobilių eksploatavimo ir įsigijimo, bei paskatinti įsigyti ir naudoti elektromobilius, taikant kompensacijas elektromobilių įsigijimui kartu reikalingos ir mokestinės priemonės. Reikalinga inicijuoti Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės įstatymo pakeitimus, kuriais būtų sudarytos sąlygos visiems juridiniams asmenims įsigyjantiems grynuosius elektromobilius netaikyti apribojimo dėl pirkimo arba importo PVM atskaitos M1 klasės elektromobiliams iki 60 000 eurų vertės (įskaitant PVM). Pagal Pridėtinės vertės mokesčio įstatymo 62 str., apmokestinamasis asmuo gali atskaityti pirkimo (importo) PVM už įsigytas prekes (paslaugas), kurios skirtos PVM apmokestinamajai veiklai vykdyti.

38.2. Automobilių taršos mokesčio peržiūra ir lengvatos elektromobiliams įtvirtinimas. Nuo 2020 m. liepos 1 d. registruojant lengvuosius ir lengvuosius krovininius automobilius (M1 ir N1 kategorijos) yra taikomas registracijos mokestis priklausomai nuo degalų rūšies bei jų kombinacijų ir kai išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis viršija daugiau nei 130 g/km. Siekiant griežtesnių aplinkosauginių standartų esamas registracijos mokestis ir jame nustatyti reikalavimai turi būti peržiūrėti atitinkamai atsižvelgiant į realias transporto priemonių CO<sub>2</sub> emisijas, oro taršą, automobilio pagaminimo metus ir naudojamų degalų tipą. Šis mokestis nebūtų taikomas gryniesiems elektromobiliams ir taip tiesiogiai didintų elektromobilių naudojimo patrauklumą. \_

#### 39. Informacinės sklaidos ir komunikacijos prioritetinės kryptys:

39.1. Informacijos ir duomenų apie esamą ir planuojamą viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą šalia valstybinės reikšmės kelių ir savivaldybėse atvaizdavimas žemėlapyje. Žemėlapis skirtas esamiems ir potencialiems elektromobilių naudotojams, viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų operatoriams, savivaldybėms ir viešajam sektoriui susipažinti su esama viešąja elektromobilių įkrovimo infrastruktūra visos šalies mastu, planuoti, sekti ir koordinuoti planuojamos viešosios įkrovimo infrastruktūros plėtrą. Žemėlapis bus nuolat atnaujinamas.

39.2. Elektromobilių naudotojų informavimas realiu laiku naudojant Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų informacinės sistemos duomenis pagalba. Lietuvos Respublikoje veikiančios viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo priegos ir jų operatoriai VPEIP IS turi teikti atvirus duomenis apie jų valdomas elektromobilių įkrovimo priegas, todėl vartotojai galės naudoti realaus laiko duomenis, sudarant jiems galimybes

efektyviai planuoti savo keliones, pasirinkti patogiasias įkrovimo prieigas pagal jų galią, užimtumą, kainodarą ir t. t. VPEIP IS duomenys integruojami į interaktyvų žemėlapi.

39.3. Aktualios informacijos pateikimas Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos Respublikos Energetikos ministerijos interneto svetainėse bei ministerijų socialiniuose tinkluose apie elektromobilumo plėtros tikslus, įgyvendinimo eigą, finansines paskatas elektromobilių įsigijimui ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrai, statistinė informacija, susijusi su elektromobilumu, kita naudinga informacija bei nuorodos į kitų institucijų puslapius.

39.4. Susitikimų, renginių ir konferencijų elektromobilumo plėtros tema organizavimas. Renginiuose galėtų susirinkti ir savo išvalgomis ir pastebėjimais dalytis viešojo sektoriaus institucijų, privataus sektoriaus atstovai, pavyzdžiui, elektromobilių pardavėjai, elektromobilių įkrovimo priegų gamintojai, operatoriai ir kiti atstovai, susisiekimo, aplinkosaugos, energetikos ir kitų sektorių ekspertai, visuomenė.

## **VII SKYRIUS**

### **ELEKTROMOBILIŲ NAUDOJIMO SKATINIMO IR ĮKROVIMO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS GAIRĖS IR REKOMENDACIJOS**

40. Skatinant spartesnę elektromobilumo plėtrą ir nacionalinių tikslų įgyvendinimą svarbus viešojo ir privataus sektoriaus bendradarbiavimas, kiekvienos iš šalių indėlis padedant visuomenei kurti ir plėsti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, todėl nustatomos konkrečios rekomendacijos dėl plėtros skirtinguose sektoriuose.

41. Rekomendacijos savivaldybėms:

41.1. sukurti ir plėsti mokamas automobilių statymo vietas ne tik didžiuosiuose miestuose, bet ir mažesniuose Lietuvos miestuose, bent iki 2026 metų netaikyti automobilių statymo mokamose zonose mokesčio elektromobiliams arba suteikti jiems lengvatą;

41.2. miestuose nustatyti mažos taršos zonas, kuriose draudžiamas arba ribojamas taršių transporto priemonių eismas ir sudaryti galimybes netrumpiau kaip iki 2026 metų šiose zonose naudoti elektromobilius netaikant jiems draudimų arba mažos taršos zonos mokesčių;

41.3. miestuose įvesti specializuotas netaišaus ir viešojo transporto eismo juostas, kuriomis netrumpiau kaip iki 2026 metų būtų užtikrintos galimybės netrukdomai važiuoti elektromobiliams ir viešajam transportui;

41.4. savivaldybės patvirtintus viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros planus skelbti savivaldybių puslapiuose užtikrinant galimybę šią informaciją pasiekti per pagrindinį savivaldybės tinklalapio langą. Skelbiamoje informacijoje rekomenduojama nurodyti atsakingą kontaktinį asmenį. Savivaldybių nustatyta tvarka, ne rečiau kaip vieną kartą per ketvirtį vertinti visuomenės ir verslo pateiktus siūlymus dėl viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros planų tikslinimo. Apie atliktus Planų pakeitimus, nedelsiant informuoti Susisiekimo ministeriją;

41.5. planuoti įkrovimo infrastruktūros plėtrą daugiabučių namų kiemuose arba šalia jų esančiose savivaldybei priklausančiose teritorijose;

41.6. sudaryti paprastas ir patrauklias sąlygas privačiam sektoriui dalyvauti skelbiamuose planų įgyvendinimo konkursuose (įkrovimo priegų įrengimas savivaldybės valdomose žemės sklypuose). Pirmumą konkursuose teikti operatoriams, kurie įkrovimo priegose siūlo tik iš atsinaujinančių energijos išteklių pagamintą elektros energiją;

41.7. konkurso sąlygose numatyti sąlygas užtikrinančias, kad infrastruktūra būtų maksimaliai efektyviai išnaudojama (pvz. nustatant minimalų elektromobilių įkrovimo sesijų per parą skaičių) ir atsižvelgiant į konkurso dalyvių siūlomą kainų lygį. Operatorių siūlomos kainos turi būti pagrįstos patirtais kaštais, skaidrios, lengvai ir aiškiai palyginamos kainų dedamosios. Teikiamos paslaugos neturi diskriminuoti skirtingų vartotojų grupių;

41.8. bendradarbiauti su privačiu sektoriumi skatinant jį kurti viešąją ir privačią elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą (privačiose žemės sklypuose).

42. Rekomendacijos viešojo sektoriaus įmonėms, įstaigoms ir institucijoms:

42.1. atnaujinti viešojo sektoriaus institucijų ir įmonių taršius automobilių parkus prioritetą teikiant elektromobiliams, o kasdieninėje veikloje prirėikus rinktis paslaugas (automobilių nuomos, pavėžėjimo, taksi) kuriuos tiekiamos elektromobiliais;

42.2. informuoti ir šviesti viešojo sektoriaus institucijų, organizacijų ir įmonių darbuotojus skatinant juos prisidėti ir vystyti spartesnę elektromobilumo plėtrą Lietuvoje;

42.3. šalia viešojo sektoriaus institucijų, įstaigų ir įmonių pastatų įrengti elektromobilių įkrovimo stoteles skatinant darbuotojus ir klientus naudoti elektromobilius ir sudaryti tam sąlygas, užtikrinti, kad šioms priemonėms būtų tiekama elektros energija pagaminta naudojant atsinaujinančius energijos išteklius.

43. Rekomendacijos privačiam sektoriui:

43.1. didinti elektromobilių įsigijimo ir naudojimo patrauklumą užtikrinant platesnį visuomenės informavimą, elektromobilių pasirinkimą, patrauklias ir prieinamas jų įsigijimo, nuomos, lizingo, draudimo, priežiūros ir pan. kainas ir sąlygas;

43.2. didinti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros kūrimo patrauklumą užtikrinant platų visuomenės, verslo ir viešojo sektoriaus informavimą, įrangos pasirinkimą, patrauklias įrangos, jos įrengimo, priežiūros kainas.

## **VIII SKYRIUS BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

44. Energetikos ministerija ir Susisiekimo ministerija įsipareigoja ne rečiau kaip kartą per metus peržiūrėti Veiksmų planą, jame numatytų priemonių įgyvendinimą ir prireikus Veiksmų planą atnaujinti.

---



Elektromobilių naudojimo ir  
elektromobilių įkrovimo  
infrastruktūros plėtros veiksmų plano  
priedas

**ELEKTROMOBILIŲ NAUDOJIMO IR ELEKTROMOBILIŲ ĮKROVIMO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS VEIKSMŲ PLANO  
PRIORITETINIŲ PLĖTROS KRYPTIŲ SĄRAŠAS**

<b>Eil. Nr.</b>	<b>Prioritetinė plėtros kryptis</b>	<b>Atsakingas (-i) vykdytojas (-ai)</b>	<b>Finansavimas</b>	<b>Veiklų pradžia</b>	<b>Veiklų pabaiga</b>	<b>Rodiklis</b>	<b>Rodiklio rezultatas</b>
1.	Privačių įkrovimo prieigų įrengimas individualiuose namuose ir (ar) soduose	Energetikos ministerija, Lietuvos energetikos agentūra	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos, 2021-2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos energetikos plėtros programa (toliau – EPP), Pažangos priemonė 03-001-06-03-03 „Įgyvendinti degalų iš AEI gamybos priemonės ir plėtoti jų panaudojimo infrastruktūrą transporto sektoriuje“ (toliau –	2022 m. III ketv.	2026 m. I ketv.	Individualiuose namuose ir soduose įrengtų įkrovimo prieigų skaičius, vnt.	22 000

			PP-03-001-06-03-03).				
2.	Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose	Energetikos ministerija, Lietuvos energetikos agentūra	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos, EPP, PP-03-001-06-03-03.	2022 m. III ketv.	2026 m. I ketv.	Daugiabučių namų kiemuose, garažuose, stovėjimo aikštelėse įrengtų įkrovimo priegų skaičius, vnt.	12 300
3.	Privačių elektromobilių įkrovimo priegų įrengimas darbovietėse (įmonėse, įstaigose, organizacijose, viešajame sektoriuje)	Energetikos ministerija, Lietuvos energetikos agentūra	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos, EPP, PP-03-001-06-03-03.	2022 m. III ketv.	2026 m. I ketv.	Įrengtų įkrovimo priegų įmonėse, įstaigose ir organizacijose skaičius, vnt.	18 900
4.	Viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra šalia valstybinės reikšmės kelių	Susisiekimo ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos, 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa (toliau – SPP), pažangos priemonė 10-001-06-01-01 “Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto	2022 m. IV ketv.	2026 m. II ketv.		

			sektoriuje” (toliau – PP-10-001-06-01-01).			Įrengtų viešųjų įkrovimo priegų skaičius, vnt.	6 000
5.	Viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra savivaldybių teritorijose šalia vietinės reikšmės kelių	Susisiekimo ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos,  2021– 2027 ES struktūrinių fondų lėšos  SPP, PP-10-001-06-01-01.	2022 m. IV ketv.	2029 m. IV ketv.		
6.	Viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra degalinėse	Susisiekimo ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos  SPP, PP-10-001-06-01-01.	2022 m. IV ketv.	2026 m. II ketv.		
7.	Viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra oro uostuose, jūrų uoste, geležinkelių ir autobusų stotyse	Susisiekimo ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos  SPP, PP-10-001-06-01-01.	2022 m. IV ketv.	2026 m. II ketv.		
8.	Grynųjų elektromobilių įsigijimo fiziniams ir	Susisiekimo ministerija	Modernizavimo fondo lėšos	2022 m. II ketv.	2026 IV ketv.	Fizinių asmenų įsigytų grynųjų elektromobilių skaičius, vnt.	14 250

	juridiniams asmenims skatinimas		SPP, PP-10-001-06-01-01.				
9.	Elektra varomų transporto priemonių įsigijimo juridiniams asmenims ir viešajam sektoriui skatinimas	Susisiekimo ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos  SPP, PP-10-001-06-01-01.	2022 m. III ketv.	2026 m. IV ketv.	Juridinių asmenų ir viešojo sektoriaus įsigytų elektra varomų transporto priemonių skaičius, vnt.	22 500
10.	Prioriteto elektromobilių naudotojams skyrimas, teikiant dotacijas elektros energijai iš AEI gamybos ar kaupimo įrenginių įsigyti ir įrengti	Energetikos ministerija	2021–2027 ES struktūrinių fondų lėšos, EPP, Pažangos priemonė 03-001-06-03-02 „Didinti AEI dalį, užtikrinant atsinaujinančių išteklių integraciją į elektros tinklus“.	2022 m. III ketv.	2029 m. IV ketv.	Elektromobilių naudotojų, įsigijusių elektrinę arba energijos kaupimo įrenginį, skaičius, vnt.	2 000
11.	Įkrovimo stotelių, kuriose integruota dinaminio galios valdymo funkcija, įsigijimo ir įrengimo skatinimas	Energetikos ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos, EPP, PP-03-001-06-03-03.	2022 m. III ketv.	2026 m. I ketv.	Įsigytų įkrovimo stotelių, kuriose integruota dinaminio galios valdymo funkcija skaičius, vnt.	5 000
12.	Įkrovimo stotelių, kuriose integruotas prisijungimo prie interneto modulis, įsigijimo ir įrengimo skatinimas	Energetikos ministerija	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo lėšos,	2022 m. III ketv.	2026 m. I ketv.	Įsigytų įkrovimo stotelių, kuriose integruotas prisijungimo prie interneto modulis, skaičius, vnt.	10 000

			EPP, PP-03-001-06-03-03.				
13.	Autonominių elektromobilių įkrovimo stotelių, kuriose integruotas elektros energijos iš AEI gamybos įrenginys ir energijos kaupimo įrenginys, įsigijimo ir įrengimo skatinimas	Energetikos ministerija	Nesuplanuotos	2023 m. II ketv.	2029 m. IV ketv.	Įsigytų ir kartu su elektros energijos iš AEI gamybos ir energijos kaupimo įrenginiu įrengtų įkrovimo stotelių skaičius, vnt.	1 000
14.	Fiziniam ir juridiniams asmenims taikomos galios kainodaros peržiūra	Energetikos ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. III ketv.	2023 m. IV ketv.	Pateikti pasiūlymai dėl teisės aktų keitimo	>1
15.	Įkrovimo prieigų įrengimo, projektavimo ir eksploatavimo reikalavimų nustatymas	Energetikos ministerija Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. III ketv.	2023 m. IV ketv.	Atnaujinti ir papildyti galiojantys teisės aktai	>1
16.	Administracinių kliūčių, ribojančių privačios įkrovimo infrastruktūros plėtrą šalia daugiabučių namų, panaikinimas	Energetikos ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. III ketv.	2024 m. IV ketv.	Identifikuotos problemos ir inicijuoti reikiamų teisės aktų pakeitimai	>1
17.	Elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių įtraukimas į degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių apskaitos vienetų sistemą	Energetikos ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. III ketv.	2023 m. II ketv.	Pakeistas Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas ir jo įgyvendinamieji teisės aktai	Nenustatomas

18.	Įkrovimo stotelių operatorių įtraukimas į elektros energijos paklausos telkimo paslaugų rinką	Energetikos ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2023 m. II ketv.	2024 m. II ketv.	Peržiūrėtas galiojantis teisinis reglamentavimas ir nustatytas teisės aktų pakeitimo ir (ar) patikslinimo poreikis	Nenustatomas
19.	Grynųjų elektromobilių įsigijimo pridėtinės vertės mokesčio atskaita juridiniams asmenims	Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2023 m. I ketv.	2023 m. III ketv.	Pateiktas Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymo pakeitimo įstatymo projektas	Nenustatomas
20.	Automobilių taršos mokesčio peržiūra ir lengvatos elektromobiliams įsigyti įtvirtinimas	Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. II ketv.	2023 m. IV ketv.	Susisiekimo ministerija dalyvauja teisės akto rengimo procese ir prireikus teikia pastabas ir pasiūlymus	Nenustatomas
21.	Esamos ir planuojamos viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros žemėlapiu atnaujinimas	Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. II ketv.	2029 m. IV ketv.	Susisiekimo ministerija nuolat atnaujina ir sistemina duomenis ir atvaizduoja juos žemėlapyje	Nenustatomas
22.	Didinti vartotojų informavimo mastą išnaudojant Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinę sistemą	Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. II ketv.	2029 m. IV ketv.	Išplėstas Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinės sistemos funkcionalumas ir integravimas į ES duomenų bazes	Nenustatomas
23.	Aktualios informacijos pateikimas ir nuolatinis atnaujinimas ministerijų interneto svetainėse	Energetikos ministerija Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. II ketv.	2029 m. IV ketv.	Atnaujinama informacija visuomenei aktualiais klausimais ir statistinė informacija	Nerečiau kaip kas ketvirtį

24.	Susitikimų, renginių ir konferencijų elektromobilumo tema organizavimas	Energetikos ministerija Susisiekimo ministerija	Valstybės biudžeto lėšos	2022 m. II ketv.	2029 m. IV ketv.	Renginiai ir konferencijos organizuojami nustatytu dažniu	Nerečiau kaip kas pusmetį
-----	---	--	--------------------------	------------------	------------------	---	---------------------------

---