

Visuomenės informavimo ir dalyvavimo rengiant planus ir programas, skirtas aplinkos oro ir vandens apsaugai bei atliekų tvarkymui, tvarkos aprašo priedas

VISUOMENĖS TEIKIMŲ DĖL PLANŲ IR PROGRAMŲ RENGIMO, KEITIMO AR ATNAUJINIMO REGISTRAVIMO IR ĮVERTINIMO ŽURNALO FORMA

Visuomenės teikimų dėl Nacionalinio oro taršos mažinimo plano pakeitimo projekto<sup>1</sup> (toliau – Projektas) registracija ir įvertinimas

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrįdžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
1.	2024-02-20, 2024-02-28 <i>(Viešojo konsultacija<sup>2</sup>, pasiūlymai pateikti raštu užpildant anketą)</i>	2024-02-20, 2024-02-28	Ramūnas Styra	<p><b>Dėl Projekto 2 priedo:</b>  <b>P36 priemonės „Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 26 d. nutarimo Nr. 634 „Dėl Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių patvirtinimo“ pakeitimas.</b>                      Pritaria, tačiau siūlo „Jei yra funkcionuojančios – privaloma į minimas transporto priemones įmontuoti katalizatorius / DPF filtrus. Utilizuoti nebūtina.“</p> <p><b>P35 priemonės „Griežtesnių oro kokybės (KD<sub>2,5</sub>, KD<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, sunkieji metalai) normų nuo 2030 m. nustatymas įgyvendinant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (nauja redakcija) nuostatas“.</b>                      „Privaloma nustatyti griežtesnes normas“.</p>	<p>Neatsižvelgta. Pagal Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – VMI) pateiktą informaciją, Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklės, patvirtintos LRV 2004-05-26 nutarimu Nr. 634, reglamentuoja valstybei perduoto turto, tame tarpe ir transporto priemonių (toliau – TP), administravimo tvarką, o taip pat ir minėto turto realizavimo tvarką, bet neįpareigoja VMI, kuri organizuoja valstybei perduotų konfiskuotų TP realizavimą ar pripažinimą atliekomis, atstatinėti, gerinti ir / ar vertinti valstybei perduotų TP techninę būklę. Priešingu atveju VMI turėtų organizuoti ar atlikti TP remontą, kas nėra priskirta VMI, kaip valstybei perduoto turto administravimą vykdančios ir mokesčius administruojančios įstaigos kompetencijai.</p> <p>Atsižvelgta. Oro kokybės normos bus nustatytos griežtesnės (nei dabar galiojančios) ir tapачios nustatytosioms pakeistoje ES Oro kokybės direktyvoje.</p>

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. balandžio 17 d. nutarimo Nr. 371 „Dėl Nacionalinio oro taršos mažinimo plano patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/48dd2db3caff11ee9269b566387cfecb?ifwid=no2se77u1>; <https://epilietis.lrv.lt/lt/viesosios-konsultacijos-sarasas/viesoji-konsultacija-del-nacionalinio-oro-tarsos-mazinimo-plano-pakeitimu/>

<sup>2</sup> <https://epilietis.lrv.lt/lt/viesosios-konsultacijos-sarasas/viesoji-konsultacija-del-nacionalinio-oro-tarsos-mazinimo-plano-pakeitimu/>

			<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b> Siūlo „į visas transporto priemones montuoti katalizatorius / DPF filtrus; griežtinti valstybines technines apžiūras“. “Į visas motorines transporto priemones privalo būti veikiančios katalizatoriai / DPF filtrai ir techninių apžiūrų kontrolė. Techninių apžiūrų stočių griežtinama kontrolė. Transporto priemonių kontrolės griežtinimas. Išmetamųjų dujų norminių verčių griežtinimas. Katalizatorius / DPF filtrus įsigyjantiems asmenims teikti kompensacijas, kas mažins išlaidas įsigyjant katalizatorius / DPF. (Priemonės įgyvendinimo pradžia – kiek įmanoma anksčiau“. Siūlo „griežtinti valstybinių techninių apžiūrų kontrolės darbą atliekant periodišką motorinių transporto priemonių, varomas vidaus degimo varikliais. Transp. priemonių kontrolės griežtinimas. Dėmesys į išmetamųjų dujų ribines vertes. Teikiu nuorodą Danijos eismo valdybos internetinės bazės sekančiai &lt;...&gt;. Privalo būti įgyvendinta iki 2025 metų sausio mėnesio. Lėšos turi būti skiriamos transporto priemonių dūmingumo patikrai eismo metu“.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. <i>Dėl katalizatorių/ DPF filtrų montavimo.</i> 2024 m. gegužės 1 d. įsigalioja Transporto priemonių techninės priežiūros, remonto, techninės pagalbos ir perdirbimo paslaugų teikimo tvarkos, reikalavimų šiuos darbus atliekantiems asmenims ir šiems darbams keliamų aplinkos apsaugos reikalavimų tvarkos aprašas (toliau – Aprašas), patvirtintas LR susisiekimo ministro ir LR aplinkos ministro 2023 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-183/D1-110, kuriame numatytas draudimas teikti katalizatorių, kietųjų dalelių (DPF) filtrų išplovimo paslaugas. Parengti ir pateikti Lietuvos Respublikos Seimui Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymo ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimai, numatantys juridinių ir fizinių asmenų atsakomybę už Aprašo reikalavimų pažeidimus. Transporto priemonių (TP) techninė būklė privalo atitikti Techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus, patvirtintus Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2022 m. spalio 20 d. įsakymu Nr. 2BE-260, kurie nustato, kad TP turi turėti gamintojo įrengtą veiksmingą, nepažeistą išmetamųjų dujų neutralizavimo įrangą. Įrangos atitiktis reikalavimams tikrinama privalomosios TP techninės apžiūros metu. <i>Dėl techninių apžiūrų griežtinimo.</i> Techninių apžiūrų teisinis reglamentavimas yra Susisiekimo ministerijos kompetencijos sritis ir jos nuomone, techninių apžiūrų griežtinimas turėtų būti nustatytas Europos Sąjungos teisės aktų lygiu (turėtų būti keičiama 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB), o ne nacionaliniais sprendimais.</p>
			<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b> „Aplinkosaugos ir policijos pareigūnai turi tikrinti transporto priemonių taršą eismo metu. Reidų intensyvinimas jų neskelbiant iš anksto. &lt;...&gt; (Priemonės įgyvendinimo pradžia – maksimaliai artimiausiu metu)“.</p>	<p>Atsižvelgta. Priemonė vykdoma. Įgaliojimus kelyje tikrinti transporto priemonių taršą ir už taršos normų viršijimą taikyti administracinio poveikio priemones turi Lietuvos transporto saugos administracija, policija, Aplinkos apsaugos departamentas.</p>

					Nuo 2024 m. sausio 1 d., įsigaliojus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimams, sustiprinta transporto priemonių taršos kelyje kontrolė: aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnams suteikti įgaliojimai savarankiškai, be policijos ir Aplinkos apsaugos agentūros, stabdyti M1, M2, M3, N1, N2, N3 klasių transporto priemones ir tikrinti jų į aplinką išmetamų teršalų (anglies monoksido, dūmingumo, pavojingų skysčių nuotėkio) atitiktį ribiniams dydžiams, o nustačius jų viršijimą – teisė panaikinti privalomosios techninės apžiūros dokumentų galiojimą; Lietuvos transporto saugos administracijos pareigūnams papildomai suteikti įgaliojimai stabdyti ir tikrinti M1 klasės transporto priemonių į aplinką išmetamų teršalų atitiktį ribiniams dydžiams, o nustačius jų viršijimą – teisė panaikinti privalomosios techninės apžiūros dokumentų galiojimą. Šiuo metu įsigyjama įranga, vykdomi bandomieji patikrinimai.
2.	2024-03-12, raštu Nr. S-3635	2024-03-12	Valstybės įmonė „Regitra“, Liepkalnio g. 97A, 02121 Vilnius	<b>Dėl Projekto 2 priedo P9 priemonės „Mažiau taršių kelių transporto priemonių įsigijimą ir registravimą skatinantis teisinis reglamentavimas“.</b> Pravartu apibrėžti, kas yra „tarši transporto priemonė“. Siūlo nustatant taršios transporto priemonės kriterijus atsižvelgti į LR kelių transporto priemonės registre (toliau – Registas) tvarkomus duomenis, t. y. įvertinti ar tokie duomenys tvarkomi Registre ir koks procentas Registre tvarkomų transporto priemonių tokius duomenis turi.	Atsižvelgta iš dalies. Transporto priemonių, kurioms bus taikomas papildomas teisinis reglamentavimas, kriterijai bus nustatyti Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pakeitimo projekte, prieš tai atlikus transporto priemonių parko sudėties, privalomosios techninės apžiūros duomenų ir kitos susijusios aktualios informacijos analizę, atlikus duomenų vertinimą. Rengiant projektą bus atsižvelgta į Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre kaupiamus transporto priemonių duomenis.
3.	2024-03-14 (Viešoji konsultacija <sup>3</sup> , pasiūlymai pateikti raštu užpildant anketą)	2024-03-14	VŠĮ „GYVI GALI“, Viršuliškių g. 55-62, LT-05125 Vilnius	<b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b> “Pakeisti Darniųjų pirkimų kriterijus, siekiant sukurti didesnę paskatą įsigyti augalinės kilmės produktus, mažinant perteklinį gyvūninės kilmės maisto vartojimą. (Mažesnis gyvūninės kilmės maisto vartojimas Lietuvoje, taip sumažinant prisidėjimą prie CO <sub>2</sub> ir kitų ŠESD sukėlimą. Didesnė dalis augalinės kilmės maisto produktų, įsigyjamų valstybės viešaisiais pirkimais.	Neatsižvelgta. Viešųjų žaliųjų pirkimų aplinkos apsaugos kriterijai yra periodiškai atnaujinami aplinkos ministro 2011-06-28 įsakymu Nr. D1-508 „Dėl Aplinkos apsaugos kriterijų taikymo, vykdančiam žaliuosius pirkimus, tvarkos aprašo patvirtinimo“, atsižvelgiant į konsultacijas su perkančiosiomis organizacijomis ir institucijomis bei tiekėjais. Maisto produktams ir maitinimo paslaugoms nustatyti konkretūs kriterijai – skatinamas ekologiškų maisto

<sup>3</sup> <https://epilietis.lrv.lt/lt/viesosios-konsultacijos-sarasas/viesoji-konsultacija-del-nacionalinio-oro-tarsos-mazinimo-plano-pakeitimu/>

				<p>Priemonei įgyvendinti pradėti nereikia papildomų lėšų, reikia atnaujinti reguliavimą ir valstybės prioritetus.) Gyvulininkystė yra tituluojama kaip viena taršiausių pramonių. Ji atsakinga už 13-18 % ŠESD išskyrimo, miškų nykimą, dirbamos žemės radioaktyvumą, didžiulio vandens kiekio naudojimą bei kitas mūsų aplinkai kenkiančias veiklas. Didesnis augalinio maisto vartojimas, kurio valstybė gali siekti skatindama jo prieinamumą ir valstybės politiką, galėtų prisidėti prie šios taršos mažinimo.</p> <p>Suprantame, kad CO2 ir kitų ŠESD išmetimo mažinimas nėra tarp šio plano uždavinių. Tačiau augalinės mitybos prieinamumo skatinimas siekiant prisidėti prie aplinkosauginių tikslų įgyvendinimo nėra numatytas ne tik šiame plane, bet ir jokioje kitoje į aplinkosaugos priemones nukreiptoje programoje, strategijoje, planuose ar pan. Todėl siūlome arba išplėsti šio plano apimtį, arba siūlomas priemones įtraukti į kitus strateginius arba įgyvendinimo dokumentus. (Priemonės įgyvendinimo pradžia – 2024 m.)“.</p>	<p>produktų, ženklu „Kokybė“ pažymėtų maisto produktų ar produktų, kuriems suteikta saugoma nuoroda, įsigijimas. Pažymėtina, kad įsakymu patvirtinti kriterijai tik nustato papildomus reikalavimus produktams, tačiau perkančioji organizacija pati sprendžia dėl konkrečių prekių kiekių ar poreikių. Atsižvelgiant į tai, kad įsakymu nustatomi aplinkos apsaugos kriterijai galioja visoms perkančiosioms organizacijoms, būtų netikslinga ir neproporcinga įsakymu reguliuoti perkančiųjų poreikius, kurie gali būti labai skirtingi. Pažymėtina, kad Aplinkos ministerija išleido maitinimo paslaugų rekomendacijas žaliams pirkimams, kuriuose skatina perkančiuosius pagal galimybes savo įstaigose siūlyti daugiau augalinės kilmės patiekalų. Nuoroda į rekomendacijas: <a href="https://am.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2023/11/8t0joPVo16E.pdf">https://am.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2023/11/8t0joPVo16E.pdf</a></p>
4.	2024-03-15 (Viešoji konsultacija <sup>4</sup> , pasiūlymai pateikti raštu užpildant anketą)	2024-03-15	VšĮ „Žiedinė ekonomika“	<p><b>Dėl Projekto 2 priedo: P36 priemonės „LRV 2004-05-26 nutarimo Nr. 634 „Dėl Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, gražinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių patvirtinimo“ pakeitimas“.</b></p> <p>„Siūlome VISAS konfiskuotas transporto priemones atiduoti Ukrainos ginkluotųjų pajėgų reikmėms. Tas jau daroma Latvijoje. Realus poveikio NO<sub>x</sub> išmetimams tokia priemonė neturės, nes konfiskuojama nedaug transporto priemonių.“</p>	<p>Neatsižvelgta. Visas konfiskuotas transporto priemones (TP) atiduoti Ukrainos ginkluotųjų pajėgų reikmėms nėra teisinio pagrindo, nes pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus, reglamentuojančius humanitarinės pagalbos teikimo tvarką bei sąlygas, turtas gali būti perduodamas kitų valstybių valstybės ar savivaldybių institucijoms, kitų valstybių viešųjų juridinių asmenų nuosavybėn kaip humanitarinė pagalba.</p> <p>Atkreiptinas dėmesys, kad svarstyti dėl 20 metų ir senesnių TP perdavimo Ukrainai kaip humanitarinę pagalbą netikslinga, nes Ukrainos atitinkamos vietos savivaldos įstaigos perima ne visas joms kaip humanitarinę pagalbą siūlomas TP. Savo prašymuose minėtos įstaigos nurodo konkrečius reikalavimus transporto priemonėms, tačiau 20 metų ir senesnės TP į Ukrainos įstaigų poreikius nepatenka.</p>

<sup>4</sup> <https://epilietis.lrv.lt/lt/viesosios-konsultacijos-sarasas/viesoji-konsultacija-del-nacionalinio-oro-tarsos-mazinimo-plano-pakeitimu/>

				<p><b>P40 priemonės „Žemės ūkio subjektų informuotumo ir kompetencijų apie subalansuotą tręšimą didinimas“.</b>          Nepritaria. „Ūkininkų švietimas yra neefektyvi priemonė, nes reaguojama išskirtinai tik į numatytas finansines priemones, GAAB, VR, įsakymus bei įstatymus ir sankcijas už pažeidimus.“</p>	<p>Neatsižvelgta. Žemės ūkio ministerijos duomenimis, mokymo kursai organizuojami pagal įvairias mokymo programas, kurios labai aktualios žemdirbiams ir juose aktyviai dalyvaujama, pvz., agrarinė aplinkosauga ir kraštovaizdžio gerinimas; aplinkosauga ir tręšimo planavimas; ūkinės veiklos planavimas ir finansavimo galimybės; tausojamasis ūkininkavimas; kompleksinės paramos ir gyvūnų gerovės reikalavimai.</p> <p>Tačiau atsižvelgiant į dar didesnę profesinio mokymo ir įgūdžių įgyjimo poreikį, priemone siekiama didinti žemės ūkio veiklos subjektų kompetenciją apie subalansuotą tręšimą; siekiama, kad žemės ūkio subjektai suprastų, kodėl svarbu laikytis nustatytų reikalavimų, plačiau atsakyti į žemės ūkio veiklos subjektų užklausas dėl tręšimo.</p>
				<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b>          „Reikšmingas mokeskis už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių tarifas (<a href="https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.80721/asr">https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.80721/asr</a>) taikomas įmonėms. Pakėlus mokestį už benzina, dyzeliną ir gazolį, suskystintas naftos dujas, suslėgtas gamtines dujas iki bent 500 EUR už toną, įmonėms tai kasmet reikšmingai pasijaustų. Tuomet įmonėms pradėtų naudoti daugiau elektromobilių, kurie visiškai neišskiria azoto dioksidų junginių. Praėjus keliems metams būtų galima tikėtis ir reikšmingai didesnio pasirinkimo Lietuvos antrinėje elektromobilių rinkoje. (Priemonės įgyvendinimo pradžia – 2024 m.)“.</p> <p>Plačiau <a href="https://www.transportenvironment.org/challenges/cars/company-cars/">https://www.transportenvironment.org/challenges/cars/company-cars/</a> aprašyta:</p>	<p>Neatsižvelgta. Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo nustatyta tvarka mokestį už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių moka fiziniai asmenys, juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai, naudojantys mobiliuosius taršos šaltinius komercinei veiklai. Mokestis mokamas už Lietuvos teritorijoje sunaudotų degalų kiekį atsižvelgiant į nustatytus tarifus (benzinui - 8 Eur/t, dyzelinui ir gazoliui – 10 Eur/t, suskystintoms naftos dujoms – 8 Eur/t, suslėgtoms gamtinėms dujoms – 7 Eur/t).</p> <p>Atkreiptinas dėmesys, kad iki 2025-01-01 atidėtas Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymo Nr. XIII-3420 nuostatų, numatančių M2, M3, N1, N2, N3 klasių transporto priemonėms kelių rinkliavą už nuvažiuotą atstumą valstybinės reikšmės keliais atsižvelgiant į transporto priemonės tipą ir išmetamųjų teršalų kiekio standartą (Euro standartą) – „e-tooling“ sistemos – įsigaliojimas.</p> <p>Tik pradėjus veikti „e-tooling“ sistemai, tikslinga būtų peržiūrėti mokesčio už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių reglamentavimą ir tarifus.</p>

				<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b> „Draudimas Lietuvos rinkoje pardavinėti ir instaliuoti tiek naujiems tiek esamiems pastatams iškastinio kuro katilus šilumai. Toks draudimas savaime padėtų sumažinti iškastinio kuro naudojimą ilguoju laikotarpiu, nes nebūnant rinkoje katilų, seni katilai būtų keičiami tvaresniais šilumą gaminančiais įrenginiais, pvz., šilumos siurbliais. (Priemonės įgyvendinimo pradžia – 2025 m.)“.</p> <p>Platesnė informacija: <a href="https://www.ehpa.org/wp-content/uploads/2022/12/Fossil-fuel-phase-out-map-for-website-1000-%C3%97-700-px-1.png">https://www.ehpa.org/wp-content/uploads/2022/12/Fossil-fuel-phase-out-map-for-website-1000-%C3%97-700-px-1.png</a></p>	<p>Neatsižvelgta. 2024-05-16 priimtu LR aplinkos oro apsaugos įstatymu Nr. VIII-1392 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13 ir 17 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 51 straipsniu įstatymu <a href="#">Nr. XIV-2661</a>, nustatyta, kad kai pagal Aplinkos monitoringo įstatymą vykdomo aplinkos oro monitoringo duomenys rodo, kad savivaldybės teritorijoje ar jos dalyje viršytas Pasaulio sveikatos organizacijos rekomenduojamas vidutinis vienu metų oro užterštumo azoto dioksidu ir (ar) kietosiomis dalelėmis (KD<sub>2,5</sub>) lygis, savivaldybės taryba turi teisę priimti sprendimą toje savivaldybės teritorijoje apriboti arba uždrausti naudoti vienos ar daugiau rūšių kurą; nuo 2026-05-01 draudžiama deginti kietąjį iškastinį kurą kurorto statusą turinčiose gyvenamosiose vietovėse ir miestuose, kuriuose gyvena 50 tūkstančių ar daugiau gyventojų (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje), išskyrus atvejus, kai jis deginamas kaip technologinis kuras pramoninėse krosnyse.</p> <p><i>Dėl draudimo pardavinėti Lietuvos rinkoje iškastinio kuro katilus.</i> ES rinkai tiekiamų ir pradedamų naudoti kietojo kuro katilų reikalavimus vieningai visoje ES nustato Europos Komisija, tiesioginio taikymo reglamentuose, kuriuose numatyti gaminių ekologinio projektavimo reikalavimai. Todėl toks siūlymas norimo rezultato nesuteiktų, nes technologijos rinkoje išliktų kaimyninėse ir kitose šalyse. Visuotinis draudimas galimai prieštarautų ES teisei, kadangi uždraudus į rinką tiekti ekologinio projektavimo reikalavimus atitinkančius iškastinio kuro katilus galimai būtų pažeidžiamos atitinkamų ES reglamentų nuostatos, leidžiančios į ES rinką tiekti šiuos reikalavimus atitinkančius katilus.</p> <p><i>Dėl draudimo instaliuoti iškastinio kuro katilus esamuose pastatuose.</i> 2024-03-27 Energetikos ministerijos parengtame ir viešosioms konsultacijoms pateiktame LRS nutarimo “Dėl LRS 2012-06-26 nutarimo Nr. XI-2133 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos patvirtinimo“ pakeitimo” projekte (NENS) suformuluoti aiškūs tikslai decentralizuotame šilumos sektoriuje ir pažymima, kad atsinaujinančių energijos išteklių dalis</p>
--	--	--	--	---	--

				<p>individualiai šilumą apsirūpinančių vartotojų sektoriuje 2030 m. turės sudaryti ne mažiau kaip 75 proc., 2040 – ne mažiau kaip 85 %, o 2050 m. – ne mažiau kaip 97 proc., nuosekliai elektrifikuojant namų ūkių šilumos gamybą.</p> <p>Energetikos ministerija nuo 2019 metų įgyvendina šilumos siurblių skatinimo priemonę namų ūkiuose, ir per šį laikotarpį daugiau nei 5800 Lietuvos namų ūkių įsidiegė šilumos siurblius, kurių galia siekia apie 54 MW. Papildomai Energetikos ministerija iki 2029 m. namų ūkiuose šilumos siurblių skatinimui numatė dar 120,2 mln. eurų ES fondų investicijų.</p>
			<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b>          „Pirmą kartą Lietuvoje registruojami autobusai (skirti viešajam miestų transportui) tik elektriniai arba vandeniliniai. Bus reikšmingai mažinamos ne tik azoto oksidų dalelės, bet ir koncentruota tarša mieste. Tai ypač aktualu miestams, turintiems 0 ar mažos taršos zonas. (Priemonės įgyvendinimo pradžia – 2025 m.)“.</p>	<p>Neatsižvelgta. <a href="#">LR alternatyviųjų degalų įstatymo</a> 15 str. nustatyti viešųjų pirkimų reikalavimai, pagal kuriuos nuo 2026 m. visos per viešuosius pirkimus įsigyjamos viešojo transporto priemonės turės būti naudojančios alternatyviuosius degalus, o pusę iš jų turės būti “0” emisijos (elektra ar vandenilis).</p>
			<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b>          „Draudimas centralizuotam šildymui naudoti iškastinį kurą. Šilumos tiekėjai privalėtų pakeisti katilus arba naudojamą kurą. (Galėtų būti įgyvendinta iki 2027 m.)“.</p>	<p>Neatsižvelgta. Siūlymas iš dalies įgyvendinamas. Nuo 2026-05-01 draudžiama deginti kietąjį iškastinį kurą kurorto statusą turinčiose gyvenamosiose vietovėse ir miestuose, kuriuose gyvena 50 tūkstančių ar daugiau gyventojų (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje), išskyrus atvejus, kai jis deginamas kaip technologinis kuras pramoninėse krosnyse. (LR aplinkos oro apsaugos įstatymo Nr. VIII-1392 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13 ir 17 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 51 straipsniu įstatymas <a href="#">Nr. XIV-2661</a>, priimtas 2024-05-16).</p> <p>Tačiau kito iškastinio kuro - gamtinių dujų - atsisakymas centralizuoto šilumos tiekimo sistemose (CŠTS), šias dujas pakeičiant kietuoju kuru, gali nemažinti ar net didinti išmetamą oro teršalų kiekį, ypač kietųjų dalelių.</p> <p>Pažymėtina, kad 2024-03-27 Energetikos ministerijos parengtame ir viešosioms konsultacijoms pateiktame LRS nutarimo “Dėl LRS 2012-06-26 nutarimo Nr. XI-2133 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos patvirtinimo“ pakeitimo” projekte (NENS) suformuluoti aiškūs</p>

				<p>tiksiai CŠTS ir nurodyta, kad atsinaujinančių energijos išteklių dalis CŠTS 2030 m. turės sudaryti ne mažiau kaip 90 proc., o 2050 m. – ne mažiau kaip 100 proc., nuosekliai didinant atliekinės šilumos ir šilumos gamybos, pasitelkiant aplinkos energiją, dalis bei didinant CŠTS infrastruktūros efektyvumą. 2023-09-13 EP ir Tarybos direktyvoje (ES) 2023/1791 dėl energijos vartojimo efektyvumo, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2023/955 (nauja redakcija), nustatyta, kad efektyvios CŠTS ir taip atitinkamu periodiškumu privalės atitikti nustatytus atsinaujinančių išteklių energijos arba atliekinės šilumos dalies CŠTS kriterijus bei nuo 2050 m. visose CŠTS turės būti naudojama vien tik atsinaujinančių išteklių energija, tik atliekinė šiluma arba tik atsinaujinančių išteklių energijos ir atliekinės šilumos derinys.</p> <p>Siūlomas terminas iki 2027 m. pakeisti iškastinio kuro katilus CŠTS – nepriimtinas, atsižvelgiant į CŠTS infrastruktūros mastą, tokiems projektams vykdyti reikalingus terminus, reikalingas investicijas bei tai, kad toks siūlymas nesuderinamas su moksliniais tyrimais, įskaitant kaštų naudos analizės atlikimą, įtaką vartotojų šilumos kainoms bei esamais ES teisės aktuose numatytais klimato neutralumo CŠTS terminais.</p> <p>Pažymėtina, kad Energetikos ministerija iki 2029 m. atsinaujinančių energijos išteklių plėtros skatinimui CŠTS numatė iki 75 mln. eurų ES fondų investicijų.</p>
			<p><b>Dėl naujos priemonės įtraukimo į Projekto 2 priedą.</b>  „Elektromobilumo skatinimas (remiantis gerąja Vokietijos, Austrijos, Prancūzijos ir Nyderlandų patirtimi), keičiant alternatyviųjų degalų įstatymą, mažinant azoto oksido išmetimus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- panaikinamas privalomas biodegalų maišymo reikalavimas į kiekvieną litrą;</li> <li>- taikomas daugiklis 4 elektrai iš atsinaujinančių išteklių panaudotai transporte;</li> <li>- įskaitoma viešajame transporte ir traukiniuose panaudota elektra iš atsinaujinančių išteklių;</li> </ul>	<p>Neatsižvelgta. Siūlomi pakeitimai dėl biodegalų įmaišymo reikalavimų, daugiklių ir elektros energijos apskaitymų turėtų būti nagrinėjami LR alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimo procese. Tačiau, pažymėtina, kad daugiklių taikymas nesukuria papildomo efekto oro taršos mažinimo prasme, kadangi tai yra skatinamojo pobūdžio metodologinė apskaitos priemonė, leidžianti sumažinti kaštus, įgyvendinant privalomus atsinaujinančių energijos išteklių įpareigojimus transporto sektoriuje.</p> <p>Energetikos ministerija įvertins šiuos pasiūlymus 2023-10-18 Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvos (ES) 2023/2413, kuria iš dalies</p>

				<p>- įskaitoma privačiose įkrovimo stotelėse transportui panaudota elektra iš atsinaujinančių išteklių, kur tai įmanoma apskaityti.</p> <p>Transformacija į elektromobilumą yra būtina norint sumažinti neigiamą poveikį. (Priemonės įgyvendinimo pradžia – 2025 m.)</p> <p>Jau taikoma Vokietijoje, Austrijoje, Prancūzijoje ir Nyderlanduose:</p> <p><a href="https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/08/2023_08_TE_briefing_credit_mechanism_RES-E_RED_III.pdf">https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/08/2023_08_TE_briefing_credit_mechanism_RES-E_RED_III.pdf</a>“.</p>	<p>keičiami Direktyva (ES) 2018/2001, Reglamentas (ES) 2018/1999 ir Direktyva 98/70/EB, kiek tai susiję su skatinimu naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, ir panaikinama Tarybos direktyva (ES) 2015/652, nuostatų perkėlimo į nacionalinę teisę kontekste.</p>
5.	2024-03-15, raštu Nr. (6)-SD-194	2024-03-15	Lietuvos savivaldybių asociacija, T. Vrublevskio g. 6, LT-01143 Vilnius	<p><b>Dėl Projekto 2 priedo:</b></p> <p><b>P26 priemonės „Namų ūkių (būstų) šildymo įrenginių inventorizavimas“.</b></p> <p>Siūlo atsisakyti, „kadangi ši priemonė savivaldybėse pareikalaus daug žmoniškųjų ir finansinių išteklių. Be to, savivaldybės, vykdydamos nuotekų valymo įrenginių inventorizaciją namų ūkiuose, susiduria su problema, kad į namų valdas galima patekti tik savaitgaliais ir tik po darbo valandų. Kadangi valstybėje jau kuris laikas puikiai veikia skatinamosios priemonės ir gyventojai noriai keičia taršius katilus, APVA turi detalią apskaitą kiek ir kokių katilų kokioje savivaldybėje yra pakeista. Siūlome priemonę P26 išbraukti.“</p> <p><b>P8 priemonės „Priemiestinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“.</b></p> <p>„Už kurios įgyvendinimą atsakingos savivaldybės ir Susisiekimo ministerija. Pagal šios priemonės finansavimo gaires, savivaldybių, kurios neturi savo viešojo transporto parkų ir perka paslaugas rinkoje, atveju vežėjai gali tiesiogiai dalyvauti paramos schemose ir gauti tiesiogiai paramą, jei tik turi sudarę ilgalaikę paslaugų pirkimo sutartį su savivaldybe. Šiuo atveju savivaldybė visiškai nedalyvauja procesuose, nereikalingi jokie savivaldybės sprendimai ar įgaliojimai ir savivaldybė iš esmės apeinama. Taigi, atsižvelgiant į faktinę situaciją, siūlome papildyti P8 priemonę, kurioje turi atsirasti dar viena atsakinga už priemonės įgyvendinimą grupė – vežėjai, turintys ilgalaikes</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Atsižvelgiant į Energetikos ministerijos pastabą („&lt;...&gt; priemonė įgyvendinta; todėl siūlytina tikslinti priemonės įgyvendinimo laikotarpio pabaigos datą iš 2025 m. į 2023 m.“) pakeisti priemonės įgyvendinimo pabaigos metai (iš 2025 m. į 2023 m.), – priemonė įgyvendinta.</p> <p>Neatsižvelgta. Priemonė įgyvendinta, todėl koreguoti netikslinga.</p>

				<p>paslaugų sutartis su savivaldybėmis dėl keleivių vežimo viešoju transportu.“</p> <p><b>P10 priemonės „Suskystintų gamtinių dujų degalų infrastruktūros diegimas“.</b>          „Pagal kurią numatomas gamtinių dujų skirstymo sistemų, skirtų gamtinių dujų degalų papildymo punktam aprūpinti ir viešai prieinamų suskystintų gamtinių dujų degalų papildymo punktų įrengimas. Už priemonės įgyvendinimą yra atsakingos Energetikos ministerija, Susisiekimo ministerija ir savivaldybės. Pažymėtina, kad savivaldybės iš esmės neturi teisinių galimybių vykdyti ūkinės veiklos – įrengti degalines, prekiauti dujomis ir pan. Tai prasilenkia su savivaldybėms priskirtų funkcijų vykdymu. Bet kokios savivaldybės iniciatyvos šioje srityje ir santykiuose perduodant infrastruktūrą privačiam sektoriui iš esmės bus susijusios su tam tikrais rinkos apribojimais ir iškreipymais, kurie nėra leistini laisvos rinkos sąlygomis. Taip pat savivaldybės neturi finansinių resursų formuoti tokių degalinių rengimo skatinimo programų, kad galėtų remti privačias iniciatyvas. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad esant degalų paklausai (nepriklausomai ar tai būtų naftos produktais ar dujos, ar elektra), prekyba tais degalais yra pelningas verslas, kuris dažniausiai dar ir apmokestinamas tam tikrais mokesčiais ir akcizais bei papildantis valstybės biudžetą. Savivaldybės siūlo, kad tokios priemonės kaip P10 turėtų būti įgyvendinamos laisvos rinkos sąlygomis, be savivaldybių intervencijos. Prašome išbraukti savivaldybes iš priemonę įgyvendinančiųjų institucijų sąrašo.“</p>	<p>Atsižvelgta. Atsižvelgiant į Energetikos ministerijos pateiktą pastabą ir informaciją („&lt;...&gt; tokia priemonė numatyta Lietuvos Respublikos nacionalinio energetikos ir klimato srities veiksmų plano projekte, priemonės „T2-E. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros ir transporto plėtros skatinimas“ apimtyje, o už šios priemonės įgyvendinimą atsakinga institucija yra LR susisiekimo ministerija.“), priemonė P10 išbraukta, pateikiant nuorodą prie plano 1.2 uždavinį įgyvendinti padėsiančios NEKSVP priemonės T2-E.</p>
6.	2024-03-15, el. paštu	2024-03-15	AB „Via Lietuva“, Kauno g. 22, LT-03212 Vilnius	<p><b>Dėl Projekto 2 priedo:</b>  <b>P12 priemonės „Transporto priemonių išmetamų teršalų nuotolinės stebėsenos sistemos taikymas“ ir P13 priemonės „Pranešimo apie kelyje eksploatuojamas aplinkos orą itin teršiančias transporto priemonės sistemos sukūrimas“.</b>          „Prašome iš už įgyvendinimą atsakingų institucijų sąrašo išbraukti AB „Via Lietuva“ (buvęs pavadinimas AB Lietuvos automobilių kelių direkcija) – valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros valdytoją (Bendrovės</p>	<p>Neatsižvelgta.          Dėl P12 priemonės.          Įgyvendinant P12 priemonės pirmojo etapo 2 dalį (<i>naudojant kilnojamą įrangą nuotoliniu būdu matuoti kelyje transporto priemonių išmetamus teršalus (edukacinio ir (ar) informacinio pobūdžio bandomasis projektas) ir priimti sprendimą dėl nuotolinės stebėsenos sistemos taikymo</i>) numatoma atlikti galimybių studiją nuotolinės stebėsenos sistemos modeliui sukurti. Studijoje, be kita ko,</p>

				<p>veiklos objektas – organizuoti ir koordinuoti valstybinės reikšmės automobilių kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą (Bendrovės įstatai, patvirtinti LR susisiekimo ministro 2024-02-06 įsakymu Nr. 3-48)). &lt;...&gt;”.</p>	<p>numatoma: išanalizuoti ir įvertinti valstybės, savivaldos ir kitų institucijų (Aplinkos apsaugos departamento, Lietuvos transporto saugos administracijos, savivaldybių institucijų, policijos, AB „Via Lietuva“) galimybes vykdyti nuotolinę transporto priemonių taršos stebėseną, atsižvelgiant į turimus išgaliojimus ir patirtį eksploatuojant stacionariąsias ir mobiliąsias teisės pažeidimo fiksavimo priemones (sistemas) (pvz., transporto priemonių greičio matuokliai); pateikti siūlymus dėl atsakingos institucijos ar kelių atsakingų institucijų stebėsenai vykdyti paskyrimo ir jų tarpusavio veiksmų mažiausiomis administracinėmis sąnaudomis, nustatčius taršos normų pažeidimus. Studijos išvados sudarys prielaidas priimti sprendimą dėl optimaliausio modelio taikymo, tame tarpe ir atsakingos institucijos ar kelių institucijų paskyrimo.</p> <p>Dėl P13 priemonės.</p> <p>Priemonė nepradėta vykdyti, todėl atsakingomis už priemonės įgyvendinimą nurodytos su transporto priemonių kontrolės organizavimu ir vykdymu susijusios institucijos.</p>
7.	2024-03-18 (pasiūlymai raštu, TAIS)	2024-03-18	Giedrius Lingis	<p><b>Dėl Projekto 2 priedo P9 priemonės „Mažiau taršių kelių transporto priemonių įsigijimą ir registravimą skatinantis teisinis reglamentavimas“.</b></p> <p>“Siūlau &lt;...&gt; pakoreguoti P9 priemonės įgyvendinimo laikotarpio terminus – vietoje 2027 ir 2029 metų reikėtų įrašyti: įgyvendinimo pradžia – 2024 m., o pabaiga - 2025 m.</p> <p>&lt;...&gt;. Lietuvoje net apie 70% automobilių dyzeliniai, kurie net keliolika kartų daugiau už benzininius automobilius teršia orą NO<sub>x</sub>. Situacija ateityje tik blogės, nes kitose šalyse taikomi dideli mokesčiai bei kiti ribojimai dyzeliniams automobiliams, todėl šie netinkami kitų šalių gyventojams automobiliai ir toliau pateks į Lietuvą, kadangi čia nėra kasmetinio mokesčio taršioms automobiliams, o registracijos mokeskis pernelyg mažas ir neturi pakankamo poveikio. Be to, registracijos mokesčio nereikia mokėti, jei automobilis išmeta mažiau nei 130 g/km CO<sub>2</sub>, o kadangi dyzeliniai automobiliai kaip tik santykinai mažiau už benzininius išmeta CO<sub>2</sub>, didelė dalis dyzelinių automobilių išvis</p>	<p>Iš dalies atsižvelgta. Patikslintas priemonės aprašymas:</p> <p>“Transporto priemonių registracijos mokesčiu riboti taršių kelių transporto priemonių registravimą:</p> <p>– atlikti vertinimą (Lietuvoje registruotų M1, N1 klasių transporto priemonių parko sudėties, privalomosios techninės apžiūros duomenų ir kitos susijusios aktualios informacijos ir duomenų analizę (pagrįstas prielaidas) siekiant peržiūrėti Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymą (toliau – įstatymas) ir reikšmingai sumažinti taršių (Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių) kelių transporto priemonių įsigijimo patrauklumą) (2024-2025 m.);</p> <p>– atlikti įstatymo pakeitimus (2025–2025 m.).”</p>

				<p>neapmokestinama registracijos mokesčiu. Todėl senų dyzelinių automobilių mūsų šalyje tik daugės, nes išstumiami iš kitų šalių tokie naudoti automobiliai pigiai parduodami Lietuvoje. Tokiomis aplinkybėmis mūsų valstybei įvykdyti išpareigojimą sumažinti oro taršą NO<sub>x</sub> bus neįmanoma. Todėl būtina nedelsiant spręsti šią problemą, nes nuo 2025 m. kai kuriose kitose Europos šalyse įsigalios dar griežtesni ribojimai dyzeliniams automobiliams ir nauja naudotų automobilių banga vėl plūstelės į Lietuvą.</p> <p>Reikalinga jau 2024 m. pradėti rengti Transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pataisas, numatant ženklų mokesčio didinimą visiems įsigyjamiems dyzeliniams automobiliams, o šie pakeitimai turėtų įsigaliooti nuo 2025 m. Tai padėtų sustabdyti dyzelinių automobilių antplūdį į Lietuvą.</p> <p>Pažymėtina, kad registracijos mokesčio dyzeliniams automobiliams padidinimas neturėtų sukelti gyventojų nepasitenkinimo, nes tai paliestų tik mažą dalį žmonių (mokestį mokėtų tiksliai įsigyjantys automobily, o ne visi esamų automobilių savininkai), be to, gyventojai turėtų alternatyvą – mažai taršūs benzininiai ir kiti nedyzeliniai automobiliai ir toliau liktų neapmokestinami registracijos mokesčiu.</p> <p>Be to, patobulinus registracijos mokestį, Lietuva ne tik išvengtų nenumatytų biudžeto išlaidų (nereikėtų mokėti baudų), bet ir būtų gautos papildomos biudžeto pajamos.”</p>	
--	--	--	--	---	--

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, A. Jakšto g. 4, 01105 Vilnius.

Visuomenės teikimus registravo LR aplinkos ministerijos Taršos prevencijos politikos grupės patarėja Danguolė Sužiedėlytė (tel. 8 687 72 136, el. p. danguole.suziedelyte@am.lt), vertino Danguolė Sužiedėlytė, vyresnioji patarėja Elena Auglienė (tel. 8 645 22 458, el. p. elena.augliene@am.lt), darbo grupės<sup>5</sup> nariai.

<sup>5</sup> Sudarytos Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2023 m. balandžio 26 d. įsakymu Nr. V-48 „Dėl Darbo grupės nacionaliniam oro taršos mažinimo planui atnaujinti sudarymo“.