

ANNEX V
Social Climate Plan (Article 6(7))

CCI	2026LT05SCFP001
Country	Lithuania
Version	2.0
Commission decision number	
Commission decision date	
Minor adjustment	No

Table of Contents

1. OVERVIEW AND PROCESS FOR ESTABLISHING THE SOCIAL CLIMATE PLAN	7
1.1. Executive summary.....	7
1.1.1. Context of the green transition.....	7
1.1.2. Overview of main measures and investments planned	8
1.1.3. Objectives of the measures and investments	9
1.1.4. Overview table	11
1.2. Overview of current policy situation	12
1.3. Public consultation process.....	14
1.4. Definitions.....	17
1.5. Projected impact on vulnerable groups.....	22
2. DESCRIPTION OF THE MEASURES AND INVESTMENTS, MILESTONES AND TARGETS	34
2.1. COMPONENT: C1 - Buildings sector	34
2.1.1. Description of the component (Summary box).....	34
2.1.2. Description of the measures and investments of the component	36
2.1.2.1. Measure/Investment: 1: Daugiabučių namų esminė renovacija	36
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	36
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	39
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	41
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	42
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	45
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	48
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	49
2.1.2.1.6. Additionality	49
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	51
2.1.2.1. Measure/Investment: 2: Dalinė daugiabučių namų renovacija	52
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	52
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	55
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	56
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	57
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	60
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	62
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	63
2.1.2.1.6. Additionality	63
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	64
2.1.2.1. Measure/Investment: 3: Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija.....	65
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	65
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	67
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	69
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	70
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	73
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	75
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	76
2.1.2.1.6. Additionality	76
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	77
2.1.2.1. Measure/Investment: 4: Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija	78
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	78
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	80

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	82
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	83
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	86
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	88
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	89
2.1.2.1.6. Additionality	89
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	89
2.1.2.1. Measure/Investment: 5: Socialinio būsto fondo plėtra	90
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	90
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	92
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	93
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	94
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	97
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	99
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	100
2.1.2.1.6. Additionality	100
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	101
2.1.2.1. Measure/Investment: 1: Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas.....	102
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	102
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	105
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	106
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	107
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	111
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	114
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	115
2.1.2.1.6. Additionality	115
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	115
2.1.3. Estimated total costs of the component C1	117
2.1.4. Milestones and targets of the component C1	118
2.1.5. Scenario in the event of a later start of the emissions trading system	122
2.1. COMPONENT: C2 - Road transport sector	127
2.1.1. Description of the component (Summary box).....	127
2.1.2. Description of the measures and investments of the component.....	129
2.1.2.1. Measure/Investment: 5: Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas	129
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	129
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	137
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	139
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	140
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	143
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	147
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	148
2.1.2.1.6. Additionality	148
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	149
2.1.2.1. Measure/Investment: 6: Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovininių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms.....	150
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	150

2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	154
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	156
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	157
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	160
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	163
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	164
2.1.2.1.6. Additionality	164
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	165
2.1.2.1. Measure/Investment: 7: Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra	166
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	166
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	169
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	171
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	172
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	175
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	179
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	180
2.1.2.1.6. Additionality	180
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	181
2.1.2.1. Measure/Investment: 8: Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	182
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	182
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	185
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	186
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	187
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	190
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	193
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	194
2.1.2.1.6. Additionality	194
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	194
2.1.2.1. Measure/Investment: 9: Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra.....	195
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	195
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	203
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	204
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	205
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	207
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	209
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable).....	210
2.1.2.1.6. Additionality	210
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	210
2.1.2.1. Measure/Investment: 10: Specialieji reisai (mokykliniai autobusai).....	211
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	211
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	214
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	216
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	217
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	219
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	221

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	222
2.1.2.1.6. Additionality	222
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	222
2.1.2.1. Measure/Investment: 11: Viešojo transporto plėtra	224
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	224
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	227
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	228
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	229
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	231
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	233
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	234
2.1.2.1.6. Additionality	234
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	234
2.1.2.1. Measure/Investment: 2: Užsakomojo transporto paslaugų plėtra (socialinis taksi).....	236
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	236
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	239
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	241
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	242
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	244
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	246
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	247
2.1.2.1.6. Additionality	247
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	247
2.1.2.1. Measure/Investment: 3: Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis	249
2.1.2.1.1. Description of the measure/investment.....	249
2.1.2.1.2. Do no significant harm.....	252
2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline	253
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure	254
2.1.2.1.4. Financing and costs.....	256
Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment.....	259
2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	260
2.1.2.1.6. Additionality	260
2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid.....	260
2.1.3. Estimated total costs of the component C2.....	261
2.1.4. Milestones and targets of the component C2.....	262
2.1.5. Scenario in the event of a later start of the emissions trading system	267
2.3. COMPONENT: C4 - Technical assistance.....	274
2.3.1 Description of the component (Summary box).....	274
2.3.2. Description of the actions of the component	275
2.3.2.1. Action:: 1- Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti.....	275
2.3.2.1.1 Description of the action of the component.....	275
2.3.2.1.2. Milestones, targets and timeline	276
Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the action	281
2.3.2.1.3. Financing and costs.....	288
Table containing information on the estimated total cost of the action	300

2.3.2.1.4. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)	301
2.3.2.1.5. Additionality	301
2.3.3. Estimated total costs of C4	302
2.3.4. Milestones and targets of the component C4	303
2.3.5. Scenario in the event of a later start of the emissions trading system	304
2.4. Transfers to / from shared management programmes	307
2.4.1. Justification of the transfers to Shared Management programmes	307
2.4.2. Justification of the transfers from Shared Management programmes to the Social Climate Plan	307
2.4.3. Transfers table	307
2.5. Estimated total costs of the Plan	308
2.5.1. Description of how the costs are in line with the principle of cost efficiency and commensurate to the expected impact of the Plan	308
2.5.2. Table summarizing the cost of the Fund by source of funding	309
2.5.3. Minimum and maximum funding criteria to be respected	309
3. ANALYSIS AND OVERALL IMPACT	311
3.1. Projected impact of the planned measures and investments	311
3.1.1. Description of the methodology used in the estimates	311
3.1.2. Description of the expected impacts of the components	313
3.1.2.1. Energy efficiency	313
3.1.2.1.1. Overall plan	313
3.1.2.1.2. Building sector	313
3.1.2.1.3. Road transport sector	313
3.1.2.2. Building renovation	314
3.1.2.2.1. Overall plan	314
3.1.2.2.2. Building sector	314
3.1.2.2.3. Road transport sector	314
3.1.2.3. Zero- and low-emission mobility and transport	315
3.1.2.3.1. Overall plan	315
3.1.2.3.2. Building sector	315
3.1.2.3.3. Road transport sector	315
3.1.2.4. Greenhouse gas emission reductions	316
3.1.2.4.1. Overall plan	316
3.1.2.4.2. Building sector	316
3.1.2.4.3. Road transport sector	316
3.1.2.5. Reduction in the number of vulnerable households and vulnerable transport users	317
3.1.2.5.1. Overall plan	317
3.1.2.5.2. Building sector	317
3.1.2.5.3. Road transport sector	317
3.1.3. Quantitative table on the impact of the Plan	318
3.1.4. Qualitative and quantitative table on the expected impact of the temporary direct income support measures on the reduction of the number of vulnerable households and vulnerable transport users as well as households in energy poverty and in transport poverty	319
4. COMPLEMENTARITY AND IMPLEMENTATION OF THE PLAN	320
4.1. Monitoring and implementation of the Plan	320
4.2. Consistency with other initiatives	323
4.3. Complementarity of funding	325
4.4. Geographic specificities	326
4.5. Prevention of corruption, fraud and conflicts of interests	327
4.6. Information, communication and visibility	328

1. OVERVIEW AND PROCESS FOR ESTABLISHING THE SOCIAL CLIMATE PLAN

1.1. Executive summary

1.1.1. Context of the green transition

The context of the green transition in the Member State with particular emphasis on the main challenges from the social impacts of the inclusion of greenhouse gas emissions from buildings and road transport sectors within the scope of Directive 2003/87/EC and how the Plan will respond to these challenges.

Lietuva yra įsipareigojusi įgyvendinti žaliąją pertvarką, siekdama ES „Fit for 55“ paketo tikslų, įskaitant klimato neutralumo ir energetinės nepriklausomybės užtikrinimą. Nacionaliniuose tiksluose yra numatytas esminis AEI dalies augimas galutiniame energijos suvartojime (iki 55 proc. iki 2030 m.), transporte (iki 15,8 proc.), šildyme (iki 80 proc., centralizuotame šilumos tiekime – 90 proc.) ir 100 proc. AEI panaudojimas elektros gamyboje.

Pagrindiniu iššūkiu šioje pertvarkoje laikomas ŠESD emisijų iš pastatų ir kelių transporto sektorių įtraukimas į ATLPS2 nuo 2027 m. Prognozuojama, kad tai neišvengiamai didins energijos ir degalų kainas ir turės socialinį ir ekonominį poveikį, ypač pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Numatomas progresinis ATLPS2 poveikis namų ūkių pajamoms, kadangi didesnes pajamas gaunantys ir daugiau iškastinio kuro naudojančios namų ūkiai sumokės didesnes įmokas, tačiau mažesnes pajamas gaunantiems namų ūkiams šis apmokestinimas sudarys didesnę procentinę jų bendrų išlaidų dalį. Šio poveikio sušvelninimui yra steigiamas SKF, reglamentuojamas Reglamentu (ES) 2023/955, kurio veiklos laikotarpis apima 2026–2032 m. Jo tikslas – teikti finansinę paramą ES valstybėms narėms, įskaitant Lietuvą, siekiant remti SKF tikslines grupes: pažeidžiamus namų ūkius, pažeidžiamas labai mažas įmonės ir pažeidžiamus transporto naudotojus, kuriems žaliosios pertvarkos metu neproporcingai didelį poveikį daro didesnės energijos ir transporto išlaidos. SKF lėšomis ES valstybėms narėms suteikiama galimybė teikti paramą trims pagrindinėms priemonių ir investicijų grupėms: energijos vartojimo efektyvumo didinimui ir pastatų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui, netaisytų judumo skatinimui ir laikinai tiesioginei pajamų paramai.

Siekiant gauti finansavimą iš SKF, Lietuva turi parengti ir pateikti Europos Komisijai SKP.

Vadovaujantis SKF reglamento nuostatomis, į SKP turi būti įtrauktas nuoseklus esamų arba naujų nacionalinių priemonių ir investicijų rinkinys, kuriuo siekiama mažinti pastatų ir kelių transporto sektorių įtraukimo į ATLPS2 poveikį pažeidžiamiesiems gyventojams ir įmonėms. Rengiant Lietuvos SKP, 2024 m. birželio mėn. Aplinkos ministerija sudarė tarpinstitucinę darbo grupę, į kurios sudėtį įeina Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos, Ekonomikos ir inovacijų ministerijos, Finansų ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos bei Valstybės duomenų agentūros ir Vyriausybės strateginio analizės centro atstovai.

Lietuvai skiriama SKF lėšų suma sudaro 662 857 953 EUR. Valstybės narės yra įpareigosotos prisidėti ne mažiau kaip 25 proc. nuo bendrų apskaičiuotų jų SKP išlaidų, todėl Lietuvos nacionalinis bendras finansavimas turėtų siekti bent 220 952 651 EUR. Bendra SKF finansavimo suma Lietuvai sudaro 883 810 604 EUR. Numatoma, kad jei ATLPS2 įgyvendinimo pradžia bus atidėta iki 2028 m., Lietuvai bus skirtas 556 590 534 EUR SKF finansavimas, o atitinkamas nacionalinis bendras finansavimas turės sudaryti bent 185 530 178 EUR.

Pastatų sektoriuje Lietuva susiduria su didele seno ir energetiškai neefektyvaus pastatų fondo problema. 2024 m. duomenimis, net 67 proc. gyvenamųjų pastatų yra D arba žemesnės energinio naudingumo klasės. Tokia padėtis lemia dideles šildymo sąnaudas ir aukštą energijos nepritekliaus lygį (17,5 proc. gyventojų 2022 m.; 18 proc. - 2024 m. negalėjo pakankamai šildyti būsto). Daliai namų ūkių vis dar naudojant iškastinį kurą šildymui, ATLPS2 įvedimas lems papildomą finansinę naštą – prognozuojama, kad metinės šildymo išlaidos gali išaugti nuo 51 (esant 30 EUR/tCO₂ kainai) iki 127 (esant 60 EUR/tCO₂ kainai) eurų. Tai ypač paveiks mažas pajamas gaunančius namų ūkius.

Kelių transporto sektoriuje Lietuva pasižymi didele priklausomybe nuo iškastinio kuro (apie 92 proc. galutinio energijos suvartojimo sektoriuje) ir senu automobilių parku (vidutinis amžius didesnis nei 16 metų), 66,8 proc. automobilių varomi dyzelinu. Dėl ATLPS2 įgyvendinimo vidutinės metinės išlaidos degalams namų ūkiui gali išaugti nuo 56 (esant 30 EUR/tCO₂ kainai) iki 176 (esant 60 EUR/tCO₂ kainai) eurų. Tai ypač paveiks pažeidžiamus transporto naudotojus: kaimo vietovių gyventojus,

kuriuose viešojo transporto sistema yra nepakankamai išvystyta, asmenis, priverstus naudoti senus, taršius automobilius ir neturinčius galimybių įsigyti mažiau taršių transporto priemonių, bei pažeidžiamas labai mažas įmonės, ypač veikiančias transporto sektoriuje.

SKP yra esminis įrankis, kuriuo Lietuva siekia užtikrinti, kad perėjimas prie klimato neutralios ekonomikos būtų socialiai teisingas. Planuojamų priemonių ir investicijų kryptingumas yra orientuotas į labiausiai pažeidžiamas visuomenės grupes, siekiant sumažinti joms neigiamą ATLPS2 poveikį, didinti energijos vartojimo efektyvumą, skatinti tvarius judumo sprendimus ir taip prisidėti prie nacionalinių bei ES klimato tikslų įgyvendinimo, nepalikant nė vieno subjekto nuošalyje.

1.1.2. Overview of main measures and investments planned

Pastatų sektoriaus priemonės ir investicijos:

Investicija C1.A.I1 „Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas“ numato tikslinės paramos teikimą pažeidžiamiems namų ūkiams, skirtos daugiabučių namų esminei renovacijai. Šia investicija siekiama pasiekti ne žemesnę kaip B energinio naudingumo klasę ir sumažinti šiluminės energijos sąnaudas ne mažiau kaip 40 proc., prioritetą teikiant pastatams, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras.

Investicija C1.A.I2 „Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas“ siūlo finansiškai prieinamesnę alternatyvą, remiant atskirų, didžiausią energinį efektą duodančių priemonių (pvz., stogo ar fasado šiltinimo, langų keitimo) įgyvendinimą daugiabučiuose namuose. Šia investicija siekiama bent 8 proc. energijos sutaupymo pažeidžiamų namų ūkių būstuose.

Investicija C1.A.I3 „Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija“ skirta remti pažeidžiamus namų ūkius, atliekančius kompleksinę savo namų renovaciją. Siekiama pasiekti ne žemesnę kaip B energinio naudingumo klasę, sumažinti šiluminės energijos sąnaudas ne mažiau kaip 40 proc. ir pirminės energijos sąnaudas – ne mažiau kaip 30 proc. Prioritetas teikiamas namams, naudojančiams iškastinį kurą.

Investicija C1.A.I4 „Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija“ siūlo lankstesnę paramą pažeidžiamiems namų ūkiams, remiant atskirų, didžiausią energinį efektą duodančių priemonių (pvz., stogo, sienų šiltinimo, langų keitimo, šildymo sistemų keitimo) įgyvendinimą. Siekiama pasiekti ne mažesnę kaip 8 proc. energijos sutaupymą. Prioritetas taip pat teikiamas namams, naudojančiams iškastinį kurą.

Investicija C1.B.I5 „Socialinio būsto fondo plėtra“ yra skirta kokybinei ir kiekybinei socialinio būsto fondo plėtrai. Priemonė bus remiama naujų, A++ energinio naudingumo klasės socialinių būstų statyba ir pirkimas rinkoje. Taip siekiama padidinti prieinamo, energiškai efektyvaus būsto pasiūlą asmenims ir šeimoms, laukiantiems socialinio būsto.

Priemonė C1.D.M1 „Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas“ veiks kaip įgalinantis mechanizmas kitoms komponento investicijoms. Bus įsteigta 10 regioninių „vieno langelio“ principu veikiančių centrų, teikiančių nemokamas konsultacijas ir praktinę pagalbą pažeidžiamiems namų ūkiams energijos efektyvumo, atsinaujinančių energijos išteklių diegimo ir paramos gavimo klausimais, siekiant įveikti informacinius barjerus ir užtikrinti, kad finansinė parama pasiektų tikslines grupes.

Kelių transporto sektoriaus priemonės ir investicijos:

Priemonių grupė, skirta perėjimui prie mažiau taršaus individualaus transporto, apima šias investicijas:

Investicijomis C2.F.I5 ir C2.F.I6 numatomas finansinės pagalbos teikimas pažeidžiamoms transporto naudotojų grupėms (ypač šeimoms su vaikais ir asmenims su negalia) bei pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms, įsigyjant ar naudojant socialinio lizingo būdu naujas arba naudotas netaršias (elektromobilius) ir mažiau taršias transporto priemones.

Investicija C2.F.I8 yra skirta mikrojudumo skatinimui, remiant dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimą namų ūkiams kaip įperkama ir sveiką alternatyvą trumpoms kelionėms.

Investicija C2.F.I9 bus plėtojama darnaus judumo transporto eismo infrastruktūra (dviračių takai), siekiant sukurti saugias ir rišlias jungtis tarp gyvenamųjų vietovių ir pagrindinių traukos centrų, taip sudarant alternatyvą kelionėms automobiliu.

Investicija C2.F.I7 siekiama užtikrinti perėjimą prie mažiau taršaus individualaus transporto, remiant viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra savivaldybėse, ypač tose teritorijose, kuriose gyvena daug pažeidžiamų naudotojų ir konstatuojamas privačių investicijų trūkumas.

Priemonių grupė, skirta viešojo transporto alternatyvų kūrimui ir stiprinimui, siekiant priklausomybės nuo asmeninio automobilio mažinimo, apima:

Priemone C2.G.M2 „Užsakomojo transporto paslaugų plėtra“ sprendžiamos susisiekimo problemos atokiose ir retai apgyvendintose vietovėse. Numatomas lanksčių, pagal poreikį veikiančių transporto paslaugų diegimas, siekiant užtikrinti „pirmojo ir paskutinio kilometro“ susisiekimą.

Investicija C2.F.I10 bus skatinamas specialiųjų reisų (mokyklinių autobusų) atnaujinimas, įsigyjant netaisius autobusus, siekiant užtikrinti saugų vaikų atvykimą į ugdymo įstaigas, ypač vietovėse, kur nėra viešojo transporto.

Investicija C2.F.I11 „Viešojo transporto plėtra“ bus gerinamas reguliaraus viešojo transporto paslaugų prieinamumas ir kokybė tankiau apgyvendintose periferinėse teritorijose, remiant naujų netaisų autobusų įsigijimą ir maršrutų plėtrą.

Priemonės C2.G.M3 „Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis“ pagalba bus didinamas viešojo transporto įperkamumas, teikiant tiesioginę finansinę paramą gyventojams, gyvenantiems absoliučiaje skurde, būtinųjų kelionių išlaidoms padengti.

1.1.3. Objectives of the measures and investments

Pastatų sektoriaus priemonės investicijos:

Investicijos C1.A.I1 (Daugiabučių namų esminė renovacija) tikslas yra socialiai teisingo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimas, sušvelninant prognozuojamą ATLPS2 socialinį poveikį pažeidžiamoms grupėms per tikslines investicijas į pastatų energinį naudingumą. Taip pat siekiama ŠESD išmetimo mažinimo ir indėlio į nacionalinių tikslų pasiekimą.

Investicijos C1.A.I2 (Dalinė daugiabučių namų renovacija) tikslas yra galimybių pažeidžiamiesiems namų ūkiams imtis ekonomiškai efektyviausių, greičiausių grąžą užtikrinančių atskirų renovacijos priemonių sudarymas, tokiu būdu sprendžiant didžiausias pastato energinio efektyvumo problemas su mažesnėmis pradinėmis investicijomis.

Investicijos C1.A.I3 (Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija) tikslas yra galimybė pasiekti didesnę efektyvumą, įgyvendinant kompleksines renovacijos priemones. Taip pat siekiama ŠESD išmetimo mažinimo ir indėlio į nacionalinių tikslų, tokių kaip bendro energijos vartojimo efektyvumo didinimas, pasiekimą.

Investicijos C1.A.I4 (Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija) tikslas yra galimybių pažeidžiamiesiems namų ūkiams rinktis kaip didinti pastatų energinį efektyvumą pagal prioritetus ir galimybes sudarymas. Tokiu būdu siekiama spręsti didžiausias pastato energinio efektyvumo problemas su mažesnėmis pradinėmis investicijomis.

Investicijos C1.B.I5 (Socialinio būsto fondo plėtra) tikslas yra plėsti socialinio būsto fondą įsigyjant (statant ir perkant rinkoje) energetiškai efektyvius būstus. Investicija bus įgyvendinamas energijos sąnaudų ir išlaidų mažinimas pažeidžiamiesiems namų ūkiams, didinant jų atsparumą energijos kainų augimui ir mažinant energijos nepriteklį, taip pat siekiant kokybinės ir kiekybinės socialinio būsto fondo plėtos.

Priemonės C1.D.M1 (Energijos konsultacijų centrų steigimas) tikslas yra pažeidžiamų namų ūkių informuotumo, žinių ir gebėjimų efektyviai vartoti energiją, naudotis AEI, rinktis darnaus transporto sprendimus ir pasinaudoti finansine parama didinimas. Taip pat siekiama suteikti pagalbą suprantant ir švelninant būsimos ATLPS2 sistemos poveikį.

Kelių transporto sektoriaus priemonės ir investicijos:

Priemonių grupė, skirta perėjimui prie mažiau taršaus individualaus transporto:

Investicijų C2.F.I5 ir C2.F.I6 (Netaisus ir mažiau taršaus transporto naudojimo skatinimas) tikslas yra sumažinti pažeidžiamų transporto naudotojų ir labai mažų įmonių finansinę naštą, susijusią su transportu, ir padidinti jų galimybes naudotis mažiau taršiomis bei energetiškai efektyvesnėmis judumo priemonėmis, sprendžiant finansinių išteklių trūkumo problemą.

Investicijos C2.F.I8 (Netaisų mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas) tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos mažinimas ir jų judumo galimybių didinimas, ypač

tose vietovėse, kuriose pastebimas viešojo transporto alternatyvų trūkumas, pasiūlant prieinamą, nulinės taršos ir ekonomišką judumo alternatyvą.

Investicijos C2.F.I9 (Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra) tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos mažinimas ir jų judumo galimybių ir judumo kokybės didinimas. Taip pat šios investicijos tikslas yra jungčių tarp pradinio ir galutinio kelionės taško užtikrinimas, sudarant rišlias jungtis tarp gyvenamųjų teritorijų ir pagrindinių traukos centrų.

Investicijos C2.F.I7 (Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra) tikslas yra sumažinti pažeidžiamų transporto naudotojų finansinę naštą ir didinti jų judumo galimybes, skatinant perėjimą prie nulinės taršos transporto priemonių (elektromobilių) ir šalinant vieną esminių kliūčių – nepakankamai išvystytą viešai prieinamą įkrovimo infrastruktūrą.

Priemonių grupė, skirta viešojo transporto alternatyvų kūrimui ir stiprinimui:

Priemonės C2.G.M2 (Užsakomojo transporto paslaugų plėtra) tikslas yra pagerinti pažeidžiamų transporto naudotojų susisiekimą kaimiškose ir atokiose vietovėse, mažinant jų priklausomybę nuo nuosavų automobilių ir sprendžiant transporto skurdo problemą, sukuriant lanksčias, pagal poreikį veikiančias transporto paslaugas.

Investicijos C2.F.I10 (Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)) tikslas yra susisiekimo pagerinimas retai apgyvendintose teritorijose gyvenantiems pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, sudarant galimybę vaikams saugiai ir patogiai atvykti į mokyklas, neformaliojo švietimo įstaigas ir kitus renginius, taip mažinant namų ūkių priklausomybę nuo privataus automobilio.

Investicijos C2.F.I11 (Viešojo transporto plėtra) tikslas yra sistemingai didinti viešojo transporto prieinamumą ir mažinti su tuo susijusią socialinę atskirtį, kuri riboja žmonių galimybes visapusiškai dalyvauti ekonominiame ir socialiniame gyvenime, atnaujinant parką netaršiomis transporto priemonėmis ir plečiant maršrutus periferinėse teritorijose.

Priemonės C2.G.M3 (Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis) tikslas yra gyventojų, gyvenančių absoliučiaje skurde, finansinės naštos mažinimas kelionių atlikimui ir jų judumo galimybių didinimas, ypač tose vietovėse, kuriose pastebimas judumo alternatyvų trūkumas.

1.1.4. Overview table

An overview table that sums up the main objectives of the Plan, together with the estimated total costs of the Plan, including the contribution from the Fund, the national contribution and resources from shared management programmes to be transferred to the Fund, divided into the three areas of intervention: measures and investments for the buildings sector, for the road transport sector, and measures for direct income support, based on the template below:

Area of intervention	Total cost		SCF		National		Transfer from Shared management programmes		Impact of measures and investments					
	EUR	%	EUR	%	EUR	%	EUR	%	Reduction of vulnerable households	Reduction of households in energy poverty	Reduction of vulnerable transport users	Reduction of households in transport poverty	Reduction of vulnerable microenterprises	CO2 emissions reduction (ktCO2)
Buildings sector	422,149,111	47.74	316,309,083	74.93	105,840,028	25.07	0	0.00	55,292	55,292	0	0	0	100.97
Road transport sector	440,000,000	49.76	330,000,000	75.00	110,000,000	25.00	0	0.00	0	0	99,940	99,940	3,210	96.21
Technical assistance	22,065,160	2.50	16,548,870	75.00	5,516,290	25.00	0	0.00						
Total	884,214,271	100.00	662,857,953	74.97	221,356,318	25.03	0	0.00						

1.2. Overview of current policy situation

Information on the current national energy and climate policies, how they are being applied in the national context, with a particular focus on buildings and transport sectors and in respect to the most vulnerable groups.

Strateginės kryptys ir svarbiausi tikslai

Lietuvos energetikos ir klimato srities politika formuojama vadovaujantis Lietuvos Respublikos strateginio valdymo įstatymu yra vykdoma atsižvelgiant į pamatinius nacionalinio lygmens strateginio planavimo dokumentus bei Europos Sąjungos teisės aktus, kuriais yra siekiama nacionalinės politikos suderinimo su Europos Žaliojo kurso tikslais. Svarbiausios strateginės kryptys yra nustatytos šiuose dokumentuose:

Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė. Pagrindinis dokumentas, kurioje apibrėžiama klimato kaitos valdymo politikos vizija, nustatomi 10 metų trukmės trumpalaikiai, 20 metų vidutinės trukmės ir 30 metų trukmės ilgalaikiai klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie klimato kaitos tikslai bei uždaviniai visiems nacionalinio ūkio sektoriams – nuo energetikos ir pramonės iki žemės ūkio ir transporto. Šiuo dokumentu yra siekiama sisteminio požiūrio į iššūkių valdymą, užtikrinant skirtingų sričių priemonių integravimą;

Nacionalinis pažangos planas. Planavimo dokumentas, kuriame nustatomi ilgalaikiai strateginiai tikslai, 10 metų trukmės pažangos uždaviniai ir pagrindiniai siekiami poveikio rodikliai, susieti su klimato kaitos valdymo politika;

Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija. Šioje strategijoje yra apibrėžiamas ne tik energetinio saugumo užtikrinimas, bet ir kokybinis pokytis – visiškas perėjimas prie klimatui neutralios, vietiniais AEI grįstos energetikos. Yra akcentuojamas perėjimo prie elektros ekonomikos ir aukštos pridėtinės vertės pramonės kūrimo būtinumas;

Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas. Dokumentas, kuriame yra integruojami nacionaliniai energetikos ir klimato kaitos tikslai bei detalizuojamos priemonės 10 metų laikotarpiui, reikalingos minėtiems tikslams pasiekti.

Siekiant strateginių tikslų įgyvendinimo, yra nustatyti šie kiekybiniai rodikliai, kuriuos privaloma pasiekti iki 2030 metų:

- ŠESD mažinimas (ne ATLPS, su ŽNŽNKM): Užtikrinti ne mažesnę kaip 25 proc. sumažinimą (palyginti su 2005 m.)
- AEI dalis bendrame suvartojime: Pasiekti 55 proc.
- AEI dalis elektros energijoje: Pasiekti 100 proc.
- AEI dalis centralizuotame šilumos tiekime (CŠT): Pasiekti 90 proc.
- AEI dalis transporte: Pasiekti 15,8 proc.
- Energijos efektyvumas: Užtikrinti, kad pirminės energijos suvartojimas neviršytų 5,4 Mtoe; Užtikrinti, kad galutinės energijos suvartojimas neviršytų 4,4 Mtoe

Pastatų sektorius

Pastatų sektoriuje yra identifikuojamas esminis iššūkis, susijęs su senu ir energetiškai neefektyviu pastatų fondu, kurio egzistavimas sąlygoja didelį energijos suvartojimą bei aukštą energetinio nepritekliaus lygį, 2022 m. duomenimis, siekiantį 17,5 proc.. Pažymėtina, kad renovacijos tempai yra nepakankami ilgalaikių tikslų pasiekimui, o patį procesą apsunkina daugiabučio namo butų savininkų didžiosios daugumos sprendimų priėmimo procesas, daugiabučio namo renovacijos darbų techninės dokumentacijos rengimas ir pirkimų vykdymas, per mažas finansavimas (subsidijavimas), finansavimo prieinamumo problemos bei kvalifikuotos darbo jėgos trūkumas.

Esminės politikos priemonės:

Renovacijos paramos schemų taikymas. APVA administruojama Daugiabučių namų atnaujinimo programa yra įvardijama kaip pagrindinis esamo pastatų fondo modernizavimo instrumentas. Siekiant socialinio teisingumo, pažeidžiamiausiems namų ūkiams, kuriems yra taikoma teisė gauti šildymo kompensaciją, yra užtikrinamas 100 proc. renovacijos paskolos ir palūkanų padengimas.

Energinio naudingumo standartų įgyvendinimas. Yra nustatytas privalomas reikalavimas, kad visi naujai statomi pastatai atitiktų A++ energinio naudingumo klasę.

AEI naudojimo šildymui skatinimas. Yra teikiama parama individualiems namų ūkiams šilumos siurblių ir saulės elektrinių įsirengimui. Centralizuoto šilumos tiekimo sektoriuje yra siekiama 90 proc. AEI dalies, vykdant perėjimą prie biokuro ir kitų tvarių šaltinių.

Ilgalaikės pastatų renovacijos strategijos įgyvendinimas. Šiame dokumente yra nustatyta ilgalaikė vizija ir veiksmų planas, kuriuo remiantis iki 2050 m. turi būti pasiektas nulinės emisijos pastatų fondas.

Pažymėtina, kad renovacijos kaštai ir kylančios energijos kainos sąlygoja finansinės naštos didėjimą mažas pajamas gaunantiems gyventojams. Nors paramos mechanizmai yra veikiantys, jų prieinamumas išlieka iššūkiu. Sėkmingas renovacijos procesų įgyvendinimas yra ilgalaikis sprendimas, kuriuo mažinamas energijos poreikis bei gerinamos gyvenimo sąlygos ir sveikata, priešingai nei laikino pobūdžio kompensaciniai mechanizmai.

Kelių transporto sektorius

Transporto sektorius yra identifikuojamas kaip vienas iš pagrindinių ŠESD emisijų šaltinių Lietuvoje ir 2025 m. Nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitos 2023 m. duomenimis sudarė 34,4 proc. šalies mastu išmetamo ŠESD kiekio. Didžiausia tarša tenka kelių transportui (98 proc.), iš kurių 54 proc. sudarė lengvųjų automobilių ir 41 proc. – sunkiasvorių transporto priemonių ŠESD emisijos. Sektorius susiduria su esminėmis problemomis, apimančiomis vieną seniausių automobilių parkų Europos Sąjungoje (vidutinis amžius viršija 16 metų), kuriame dominuoja dyzelinu varomos transporto priemonės, didelę gyventojų priklausomybę nuo asmeninio transporto (92,9 proc. kelionių) bei nepakankamai išvystytą ir įperkamą viešojo transporto sistemą, ypač regionuose.

Esminės politikos priemonės:

Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatų įgyvendinimas. Tai yra pamatinis teisės aktas, kuriuo nustatomi privalomi įpareigojimai degalų tiekėjams didinti biodegalų dalį degalų mišiniuose bei yra skatinamas alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio, biometano) infrastruktūros plėtros procesas.

Elektromobilumo plėtros skatinimas. Vykdomas finansinių paskatų fiziniams ir juridiniams asmenims teikimas elektromobilių įsigijimui per APVA administruojamas programas. Taip pat yra remiamas viešųjų ir privačių įkrovimo stotelių įrengimas.

Transporto priemonių apmokestinimo sistemos taikymas. Yra taikomas nuo CO₂ emisijų priklausantis registracijos mokestis, tačiau jo dydis, lyginant su ES vidurkiu, yra vertinamas kaip žemas ir nepakankamai skatinantis mažiau taršių transporto priemonių pasirinkimą.

Lietuvos Respublikos akcizų įstatymas. Nuo 2025 m. nustatyta anglies dioksido (CO₂) dedamoji pagal iškastinio kuro ir degalų taršą.

Lietuvos Respublikos klimato kaitos įstatymo pakeitimai ir šio įstatymo įgyvendinamieji teisės aktai nustato naujos ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos pastatams, kelių transportui ir papildomiems sektoriams (ATLPS2) taikymą pilna apimtimi nuo 2027 m. Įgyvendinant ATLPS2 reikalavimus degalų ir kuro tiekėjai privalės atsiskaityti už pateikto iškastinio kuro išmestą ŠESD kiekį, apyvartiniais taršos leidimais. Tai skatins degalų ir kuro tiekėjus tiekti daugiau alternatyviųjų degalų į rinką, didindami švaraus kuro ir degalų pasiūlą vartotojams.

Viešojo transporto ir aktyvaus judumo plėtros užtikrinimas. Yra skiriamos investicijos dviračių ir pėsčiųjų takų tinklų plėtrai miestuose bei viešojo transporto parko atnaujinimui.

Didelei daliai mažas pajamas gaunančių ir regionuose gyvenančių asmenų perėjimo prie mažiau taršaus transporto priemonių įgyvendinimas yra finansiškai neįmanomas. Dėl nepakankamai išvystyto viešojo transporto tinklo yra susiduriama su priverstine priklausomybe nuo senų, taršių automobilių. Numatoma,

kad kylančios degalų kainos ir būsimas ATLPS2 įvedimas neproporcingai paveiks šias visuomenės grupes ir didins transporto nepritekliaus riziką.

Tarpsektoriniai socialiniai aspektai ir teisinga pertvarka

Pažymėtina, kad, nepaisant energetinio nepritekliaus problemos pripažinimo nacionaliniu lygmeniu, yra pastebimas oficialių, teisiškai įtvirtintų transporto nepritekliaus ir pažeidžiamų transporto naudotojų sąvokų apibrėžimų trūkumas. Tai apsunkina tikslinį problemos masto vertinimą ir pagalbos priemonių formavimą. Pažeidžiamų grupių kategorijai galėtų būtų priskiriami mažas pajamas gaunantys namų ūkiai, senjorai, asmenys su negalia, kaimiškųjų vietovių gyventojai ir kiti asmenys, gyvenantys energetiškai neefektyviuose būstuose ir neturintys prieigos prie kokybiško viešojo transporto.

Pagrindiniai tarpsektoriniai iššūkiai:

Pagrindiniai tarpsektoriniai iššūkiai:

Nepakankamas priemonių prieinamumo užtikrinimas. Sudėtingi paraiškų teikimo procesai, biurokratinės kliūtys ir bendro finansavimo reikalavimai dažnai tampa kliūtimi mažas pajamas gaunantiems asmenims.

Informacijos sklaidos trūkumas. Informacija apie egzistuojančias paramos galimybes ne visada pasiekia tikslines auditorijas, ypač regionuose ir tarp asmenų, patiriančių skaitmeninę atskirtį.

Įperkamu alternatyvų stoka. Ypač už didžiųjų miestų ribų, yra konstatuojamas kokybiško ir įperkamo viešojo transporto trūkumas, kas sąlygoja priverstinę gyventojų priklausomybę nuo privataus automobilio.

Duomenų trūkumas. Yra identifikuojamas patikimų, susistemintų duomenų apie socialinį klimato politikos poveikį, ypač apie pastatų energinio naudingumo sąsajas su gyventojų pajamomis ir transporto nepritekliaus mastą, trūkumas. Ši aplinkybė apsunkina efektyvios ir tikslingos politikos formavimo procesą.

1.3. Public consultation process

A summary of the consultation process of local and regional authorities, social partners, civil society organisations, youth organisations, and other relevant stakeholders, as implemented in accordance with the national legal framework, for the preparation and, where available implementation of the Plan, covering the scope, type, and timing of consultations activities, as well as how the views of the stakeholders are reflected in the Plan.

Rengiant SKP ir vykdant TSI projektą, Lietuva vykdė viešąsias konsultacijas, į kurias buvo pakviesti įvairių sričių socialiniai ir ekonominiai partneriai. Šis procesas buvo organizuojamas laikantis SKF reglamento 5 straipsnio 1 dalies nuostatos, pagal kurią privaloma įtraukti vietos ir regionų valdžios institucijas, ekonominių ir socialinių partnerių atstovus, atitinkamas pilietinės visuomenės organizacijas, jaunimo organizacijas ir kitus suinteresuotuosius subjektus.

Techninė pagalba ir konsultacijų procesas: Lietuva dalyvavo Europos Komisijos finansuojamame TSI projekte, kurio metu nepriklausomi ekspertai teikė metodinę pagalbą rengiant ir įgyvendinant viešųjų konsultacijų procesą. Ekspertai parengė Lietuvos suinteresuotųjų šalių įtraukimo planą, kuriame buvo atlikta pagrindinių suinteresuotųjų šalių analizė (angl. *mapping*), suformuluoti pagrindiniai konsultacijų etapai ir rekomenduotos tinkamiausios konsultavimo formos. Viešųjų konsultacijų struktūra ir įgyvendinimo principai buvo grindžiami Europos Komisijos paskelbtoje rekomendacijoje dėl gerosios viešųjų konsultacijų praktikos rengiant Socialinius klimato planus.

Darbo grupė (toliau – SKP DG): SKP rengimui buvo sudaryta tarpinstitucinė darbo grupė, kurią sudarė atstovai iš Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Ekonomikos ir inovacijų ministerijos, Finansų ministerijos, Valstybės duomenų

agentūros ir STRATA (Vyriausybės strateginės analizės centro). Jų vaidmuo buvo koordinuoti SKP rengimą ir integruoti sektorių perspektyvas.

Suinteresuotųjų šalių įtraukimas: viešųjų konsultacijų procese dalyvavo apie 100 atstovų iš beveik 60 skirtingų organizacijų, įskaitant vietos ir regioninės valdžios institucijas (Lietuvos savivaldybių asociacija, savivaldybių administracijos), ekonominiai ir socialiniai partneriai (verslo organizacijos, profesinės sąjungos, sektorinės asociacijos), pilietinės visuomenės ir nevyriausybinių organizacijos („Gelbėkit vaikus“, Lietuvos Raudonojo Kryžiaus draugija, Nacionalinis skurdo mažinimo tinklas), jaunimo organizacijos ir kitos suinteresuotosios šalys (vartotojų teisių gynimo organizacijos, aplinkosaugos advokacijos grupės, mokslinių tyrimų institucijos). Nacionalinės reguliavimo institucijos, tokios kaip Valstybinė energetikos reguliavimo taryba ir APVA, taip pat prisidėjo savo ekspertinėmis žiniomis. Pripažindamos socialinės įtraukties svarbą, konsultacijų procese aktyviai dalyvavo Lygių galimybių kontrolieriaus tarnyba ir Lietuvos žmonių su negalia sąjunga. Siekiant įtraukti įvairialypius požiūrius, kiekvienas seminaras buvo skirtas konkrečiai tikslinei grupei, o dalyviai buvo kviečiami pagal jų kompetenciją, veiklos sritį ar poveikį iš analizuojamų pokyčių. Visi norintys galėjo registruotis į kelias dominančias darbo grupes. Pažeidžiamų namų ūkių darbo grupėje dalyvavo 67, pažeidžiamų transporto naudotojų darbo grupėje – 63, o pažeidžiamų labai mažų įmonių darbo grupėje – 58 nariai.

Nors Lietuvoje nėra konkrečių teisės aktų, įpareigojančių įtraukti suinteresuotąsias šalis rengiant SKP, nepriklausomi TSI projekto konsultantai parengė Viešųjų konsultacijų planą, kuriame pateiktas galimų suinteresuotųjų grupių sąrašas. 2024 m. lapkričio mėn. paskelbtas pranešimas spaudai, kuriame buvo kviečiama registruotis į temines darbo grupes. Pirmieji susitikimai prasidėjo 2025 m. vasario mėn., siekiant suteikti pakankamai laiko įsitraukti visiems norintiems. Siekiant užtikrinti kuo platesnę informacijos sklaidą, dalyviai turėjo užpildyti registracijos formą, kad gautų prisijungimus prie susitikimų, visą su konsultacijų procesu susijusią medžiagą ir naujausią informaciją.

Viešųjų konsultacijų procesas apėmė tris pagrindines temines grupes: pažeidžiamos labai mažos įmonės, pažeidžiami namų ūkiai ir pažeidžiami transporto naudotojai. Siekiant užtikrinti skaidrumą ir informacijos pasiekiamumą, visa su konsultacijų procesu susijusi medžiaga buvo viešinama platformoje „E.pilietis“, įskaitant apibrėžimus, rodiklius, priemones ir investicinius planus.

„E.pilietis“ – portalas, kuriame įvairios valdžios institucijos gali oficialiai paskelbti dokumentų projektus ir kitą medžiagą, o piliečiai – teikti atsiliepimus naudojantis tokiomis ryšio priemonėmis, kaip el. paštas, specialiai parengtos apklausų formos ir kita. Platforma atvira visiems piliečiams, jie gali užsiprenumeruoti naujienlaiškį, gauti pranešimus. Be to, joje galima pateikti nuorodas į atvirai saugomą medžiagą. Valdžios institucijos gali pateikti gaires, kokių pastabų tikisi sulaukti, pateikti specifinius klausimus bei kitą susijusią informaciją.

Atsižvelgiant į SKP rengimo kompleksiskumą bei į tai, kad TSI projekto ištekliai buvo riboti, viešųjų konsultacijų planas buvo sudarytas taip, kad vienos veiklos būtų privalomos, o kitos būtų vykdomos pasirinktinai. Konsultacijos suskirstytos į tris etapus, kurių metu palaipsniui buvo surenkama suinteresuotųjų partnerių nuomonė apie skirtingas SKP dalis. Pirmojo etapo metu dalyviai buvo supažindinti su esama situacija, antrojo etapo metu buvo renkamos nuomonės dėl ATLPS2 poveikio pažeidžiamoms grupėms vertinimo ir pristatytos galimos priemonės, trečiajame etape buvo pristatytas ilgasis SKP priemonių sąrašas.

1 etapas (2025 m. vasaris)

Veikla. Informacijos sklaida per „E.pilietis“ platformą (kvietimas registruotis ir teikti pastabas)

Tikslas. Informuoti suinteresuotus asmenis ir organizacijų atstovus apie Socialinio klimato fondo tikslus ir planuojamas viešąsias konsultacijas, suteikiant galimybę visiems pageidaujantiems dalyvauti. Nors aktyvesni dalyviai buvo identifikuoti per atskirą registracijos formą, informacija apie konsultacijas ir galimybę įsitraukti buvo viešai prieinama visiems be apribojimų. Šio etapo tikslas – surinkti išvalgas apie socialinius ir ekonominius iššūkius, susijusius su energijos ir transporto nepriteklumi, bei paskatinti dalyvius išreikšti nuomonę apie problemas, su kuriomis susiduria pažeidžiami namų ūkiai, transporto naudotojai ir labai mažos įmonės.

Veikla. Vieši pristatymai pagal tris tikslines grupes (pažeidžiami namų ūkiai, transporto naudotojai ir labai mažos įmonės)

Tikslas. Pristatyti SKF tikslus, didinti informuotumą apie energijos ir transporto nepriteklių ir skatinti diskusijas, kad suinteresuotos šalys pateiktų savo nuomonę.

2 etapas (2025 m. kovo mėn.)

Veikla. „E.pilietis“ (kvietimas teikti pastabas ir komentarus)

Tikslas. Informuoti apie ATLPS2 poveikį tikslinėms grupėms, skatinti teikti pasiūlymus dėl priemonių neigiamam poveikiui mažinti ir rinkti informaciją apie visuomenės lūkesčius dėl SKP.

Veikla. Vieši pristatymai pagal tris tikslines grupes (pažeidžiami namų ūkiai, transporto naudotojai ir labai mažos įmonės)

Tikslas. Pristatyti ATLPS2 poveikio vertinimo rezultatus, išnagrinėti neigiamo poveikio mažinimo priemones, informuoti apie galimą siūlomų priemonių poveikį ir surinkti suinteresuotųjų šalių atsiliepimus:

3 etapas (2025 m. birželio–liepos mėn.)

Veikla. „E.pilietis“ (kvietimas teikti pastabas ir komentarus)

Tikslas. Kviesti plačiąją visuomenę ir į viešųjų konsultacijų procesą užsiregistravusius socialinius ir ekonominius socialinius partnerius teikti pastabas SKP projektui raštu Aplinkos ministerijai ir bendruoju el. paštu.

4 etapas (2025 m. spalio)

Veikla: Baigiamasis viešas Socialinio klimato plano projekto pristatymas ir aptarimas.

Tikslas: Siekiant užtikrinti maksimalų skaidrumą ir atsižvelgti į pastabas, gautas po diskusijų su Europos Komisija per vasaros laikotarpį, 2025 m. spalio 16 d. buvo surengta papildoma, baigiamoji viešoji konsultacija.

Registracija į viešąsias konsultacijas buvo atvira viso proceso metu, todėl kiekvienas norintis galėjo prisijungti bet kuriame etape. Informacija apie konsultacijas buvo viešai skelbiama Aplinkos ministerijos interneto svetainėje, „E. pilietis“ platformoje, taip pat išsiųsta kvietimų forma įvairioms suinteresuotosioms grupėms. Visi vieši pristatymai buvo tiesiogiai transliuojami Aplinkos ministerijos „YouTube“ kanale, kur išsaugoti visi įrašai. Visi suinteresuoti partneriai savo pastabas ir pasiūlymus galėjo išreikšti tiek teminių grupių posėdžiuose, tiek elektroniniu paštu pagrindiniam projekto rengėjui – AM.

Pirmasis kvietimas konsultacijoms buvo susijęs su SKP planuojamų naudoti tikslinių grupių apibrėžimų sąrašu. Šio etapo metu buvo gautos 28 pastabos, kurias pateikė įvairios institucijos ir organizacijos, tarp jų – Lygių galimybių kontrolieriaus tarnyba, Lietuvos žmonių su negalia sąjunga, Lietuvos verslo konfederacija, VšĮ „Žiedinė ekonomika“, Vartotojų aljansas, Socialinės apsaugos ir darbo ministerija, Nacionalinis skurdo mažinimo organizacijų tinklas, Lietuvos saulės energetikos asociacija, kitos NVO ir socialiniai partneriai. Gauti pasiūlymai apėmė tiek konkretų rodiklių išplėtimą (pvz., įtraukti kriterijus apie galimybes investuoti į energiją taupančias priemones ar į būsto renovaciją), tiek horizontaliųjų aspektų praplėtimą (pvz., įtraukti tautybę, migraciją, negalią, vienišus tėvus), taip pat konkrečias socialinės politikos ir įgyvendinimo pastabas, susijusias su transporto pasiekiamumu, infrastruktūra, gyventojų grupių padėtimi bei galimomis priemonių neigiamomis pasekmėmis. Visi pasiūlymai buvo sistemingai peržiūrėti ir įvertinti. Dauguma jų buvo visiškai arba iš dalies atsižvelgta, o kai kurie buvo atmesti su motyvuotu paaiškinimu (pvz., kai siūlymas neatitiko SCF reglamento nuostatų ar buvo neaktualus).

Antruoju konsultacijų etapu visuomenė ir suinteresuotosios šalys buvo pakviestos susipažinti su ATLPS plėtros poveikio vertinimu ir ilguoju priemonių sąrašu. Šio etapo metu buvo gauta 14 pastabų, kurias pateikė įvairūs dalyviai, įskaitant VšĮ „Žiedinė ekonomika“, Energetikos ministeriją, Nacionalinį skurdo mažinimo tinklą, Finansų ministeriją. Komentarai apėmė siūlymus dėl priemonių papildymo (pvz., socialinis transporto lizingas), viešojo transporto prieinamumo žmonėms su negalia, dubliavimo su kitomis programomis bei metodologinių klausimų dėl vertinimų ir duomenų šaltinių. Dalis priemonių buvo patikslintos, įtrauktos į planą arba pažymėtos kaip svarstytinės, kitos – atmestos su aiškiu motyvuotu paaiškinimu. Pavyzdžiui, siūlymas dėl socialinio lizingo buvo priimtas ir įtrauktas kaip

galima pagalbos forma. Taip pat buvo patvirtinta, kad visos naujai finansuojamos transporto priemonės turės būti pritaikytos specialiesiems poreikiams, o informacijos sklaida apie priemones bus organizuojama įtraukiant kalbų įvairovę ir lietuvių gestų kalbą.

Trečiojo viešųjų konsultacijų etapo metu parengtas ir pateiktas derinti Socialinio klimato plano projektas. Iš viso gauti 75 komentarai iš 8 institucijų, daugiausia pastabų pateikė Finansų ministerija. Pastabos daugiausia susijusios su tikslinių grupių apibrėžimu ir jų identifikavimo tvarka, socialinio būsto fondo plėtros investicijų tikslingumu ir apimtimi, viešojo transporto paslaugų prieinamumu, finansavimo intensyvumo pagrįstumu, paramos priemonių pasiekiamumu pažeidžiamiesiems namų ūkiams bei administracinių išlaidų pagrindimu. Šios pastabos padėjo išryškinti aktualiausius įgyvendinimo iššūkius ir užtikrinti, kad planuojamos investicijos būtų tikslingai nukreiptos į labiausiai socialiai pažeidžiamas visuomenės grupes.

Ketvirtojo viešųjų konsultacijų etapo metu Aplinkos ministerija, kartu su partneriais (Susisiekimo ministerija, Socialinės apsaugos ir darbo ministerija, APVA), pristatė atnaujintą ir detalizuotą plano projektą, įskaitant priemonių finansavimo paskirstymą ir įgyvendinimo logiką. Po visų sektorių (pastatų ir transporto) priemonių pristatymo vyko vieša klausimų ir atsakymų sesija, kurios metu dalyviai galėjo tiesiogiai teikti pastabas ir gauti atsakymus iš atsakingų institucijų atstovų.

Konsultacijų metu gauti pasiūlymai turėjo tiesioginę įtaką formuojant tiek pažeidžiamų grupių apibrėžimus, tiek planuojamų priemonių logiką ir jų taikymo prioritetus. Atsakymai į visus pateiktus pasiūlymus buvo viešai paskelbti „E.pilietis“ platformoje, nurodant, ar pastaba buvo priimta, atmesta ar atidėta vėlesniam svarstymui, ir pateikiant trumpą komentarą. Toks atsakymų pateikimo būdas užtikrino skaidrumą ir atitikimą SKF reglamento 5 straipsnio 2 dalies reikalavimams dėl grįžamojo ryšio su konsultacijų dalyviais.

1.4. Definitions

An explanation of how the definitions of energy poverty and transport poverty are to be applied at national level.

Šioje dalyje, siekiant apibrėžti SKP tikslines grupes ir nustatyti jų apimtį, SKF reglamente numatyti apibrėžimai yra detalizuojami ir pritaikomi Lietuvos kontekstui. Pagrindiniai SKP naudojami apibrėžimai:

- Energijos nepriteklus;
- Pažeidžiami namų ūkiai;
- Transporto galimybių nepriteklus;
- Pažeidžiami transporto naudotojai;
- Pažeidžiamos labai mažos įmonės.

Siekiant šiuos abstrakčius apibrėžimus paversti konkrečiais ir pamatuojamais kriterijais, kuriuos naudojant būtų identifikuojami tikslinėms grupėms priklausantys gyventojai ir įmonės. Šis detalizavimas atliekamas remiantis galiojančiais nacionaliniais teisės aktais, mokslinė energijos ir transporto nepritekliaus literatūra, EK parengtomis rekomendacijomis, TSI parengtomis rekomendacijomis ir Europos energijos nepritekliaus konsultacijų centro (toliau - EPAH) informacija.

Namų ūkiai pastatų sektoriuje

SKF reglamente naudojami apibrėžimai susiję su namų ūkių situacija pastatų sektoriuje yra šie:

- Energijos nepriteklus;
- Pažeidžiami namų ūkiai.

Energijos nepritekliaus apibrėžimas

Energijos nepritekliaus – namų ūkio padėtis, kai stokojama galimybių pasinaudoti pagrindinėmis energetikos paslaugomis, kuriomis užtikrinamas įprastas patogumo, gyvenimo ir sveikatos lygis, įskaitant tinkamą šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimą, apšvietimą ir buitiniams prietaisams būtiną elektros energiją, ir kai tokia padėtis susidaro dėl to, kad pastatas, kuriame yra namų ūkis, neatitinka nustatytų minimalių pastato statybos metų, energinio naudingumo, higienos reikalavimų ir (ar) namų ūkio pajamos neatitinka nustatytų namų ūkio pajamų reikalavimų (Lietuvos Respublikos energetikos įstatymo 2 straipsnio 15¹ dalis, įsigaliosianti 2025 m. spalio 2 d.).

Įgyvendinant Socialinio klimato planą, energijos nepritekliaus apibrėžimas nacionaliniu lygmeniu taikomas pasitelkiant galiojančią socialinės paramos sistemą. Energijos nepriteklių patiriantys gyventojai (namų ūkiai) yra tapatinami su asmenimis ir šeimomis, turinčiomis teisę gauti specifines socialinės paramos rūšis, kurios yra tiesiogiai susijusios su galimybėmis apsirūpinti būstu ir apmokėti su juo susijusias energetines išlaidas.

Teisinis pagrindas, kuriuo remiantis identifikuojami energijos nepriteklių patiriantys namų ūkiai, yra nustatytas šiuose Lietuvos Respublikos įstatymuose:

- Lietuvos Respublikos piniginės socialinės paramos nepasiturintiems gyventojams įstatymas (toliau – PSPNGĮ);
- Lietuvos Respublikos paramos būstui įsigyti ar išsinuomoti įstatymas (toliau – PBĮII).

Pagal šiuos teisės aktus, energijos nepriteklių patiriantys namų ūkiai yra tie, kurie turi teisę į:

- Būsto šildymo išlaidų kompensaciją (pagal PSPNGĮ);
- Socialinio būsto nuomą (pagal PBĮII).

Asmenų ir šeimų priskyrimas prie energijos nepriteklių patiriančių gyventojų yra grindžiamas kompleksiniu jų finansinės ir socialinės padėties vertinimu, kurį atlieka savivaldybių administracijos, vadovaudamosi minėtuose įstatymuose nustatytais kriterijais. Duomenys apie paramos gavėjus yra tvarkomi Socialinės paramos šeimai informacinėje sistemoje (SPIS).

Identifikavimo kriterijai:

Namų ūkių teisė gauti atitinkamą paramą ir taip būti priskirtiems prie patiriančių energijos nepriteklių yra nustatoma įvertinus šias sąlygas:

- **Pajamų vertinimas.** Asmens (šeimos) pajamos yra lyginamos su valstybės remiamų pajamų (VRP) dydžiu. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos socialinės paramos išmokų atskaitos rodiklių ir bazinio bausmių ir nuobaudų dydžio nustatymo įstatymu, VRP dydį kiekvienais metais tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

Teisę į būsto šildymo išlaidų kompensaciją turi gyventojai, kurių išlaidos už normatyvinį būsto plotą viršija 10 procentų skirtumo tarp šeimos ar asmens pajamų ir įstatyme nustatyto VRP dydžio (PSPNGĮ 7 str. 2 d. 1 p.).

Teisę į socialinio būsto nuomą turi asmenys ir šeimos, kurių metinės pajamos ir turtas neviršija PBĮII 11 straipsnio 3 dalyje nustatytų dydžių, kurie yra susieti su VRP ir priklauso nuo šeimos sudėties bei savivaldybės.

- **Turto vertinimas.** Asmens (šeimos) nuosavybės teise turimo turto vertė negali viršyti įstatymuose nustatyto turto vertės normatyvo (PSPNGĮ 7 str. 1 d. 1 p.; PBĮII 11 str. 3 d.).
- **Kitos sąlygos.** Papildomai vertinamos ir kitos aplinkybės, tokios kaip asmenų užimtumas, registracija Užimtumo tarnyboje, būsto nuosavybės statusas ir kitos sąlygos, nurodytos PSPNGĮ 8 straipsnyje ir PBĮII 9 straipsnyje.

Šis identifikavimo mechanizmas bus naudojamas atrenkant paramos gavėjus Socialinio klimato plano priemonėms, skirtoms pastatų energiniam efektyvumui didinti ir kitoms susijusioms investicijoms, įgyvendinti. Pažymėtina, kad teisės į socialinio būsto nuomą kriterijus bus taikomas tik socialinio būsto

fondo plėtros priemonei. Tuo tarpu teisės į būsto šildymo išlaidų kompensaciją kriterijus bus taikomas visoms kitoms pastatų sektoriaus (C1 komponento) priemonėms.

Atsižvelgiant į potencialiai didelį energijos nepriteklių patiriančių namų ūkių skaičių ir ribotus Socialinio klimato fondo finansinius išteklius, įgyvendinant konkrečias investicines priemones, energijos nepritekliaus apibrėžimas gali būti taikomas siauriau, nustatant papildomus, detalesnius atrankos kriterijus konkrečioms paramos gavėjų grupėms. Išsamios atrankos sąlygos bus nustatytos investicijų įgyvendinimą reglamentuojančiuose teisės aktuose.

Pažeidžiamų namų ūkių apibrėžimas

Pažeidžiami namų ūkiai – energijos nepriteklių patiriantys namų ūkiai arba namų ūkiai, įskaitant mažas pajamas ir mažesnes nei vidutines pajamas gaunančius namų ūkius, kuriuos ypač veikia pastatų sektoriuje išmetamų ŠESD įtraukimo į ATLPS2 taikymo sritį poveikis kainoms ir kurie neturi išteklių pastatui, kuriame gyvena, renovuoti.

Socialinio klimato plano kontekste pažeidžiami namų ūkiai suprantami kaip namų ūkiai, kurie jau patiria energijos nepriteklių, ir tie namų ūkiai, kurie pateks į energijos nepriteklių patiriančių namų ūkių grupę dėl ATLPS2 įgyvendinimo.

Pažeidžiamų namų ūkių identifikavimas remiasi jau nustatyta energijos nepritekliaus apibrėžimu ir jos taikymo mechanizmu per nacionalinę socialinės paramos sistemą. Papildomas namų ūkių, kurie šiuo metu nėra laikomi patiriančiais energijos nepriteklių, bet kuriuos reikšmingai paveiks ATLPS2, identifikavimas bus atliekamas modeliuojant potencialų poveikį. Reikšmingas ATLPS2 poveikis bus nustatomas vertinant namų ūkio išlaidas šildymui iškastiniu kuru, analogiškai kaip nustatant teisę į būsto šildymo išlaidų kompensaciją. Šios išlaidos bus teoriškai padidintos pritaikius koeficientą, atitinkantį 60 Eur/t CO₂ apyvartinių taršos leidimo kainą. Jeigu po šio teorinio padidinimo namų ūkio išlaidų ir pajamų santykis atitiktų energijos nepritekliaus kriterijus (t. y., namų ūkis įgytų teisę gauti būsto šildymo išlaidų kompensaciją), toks namų ūkis būtų laikomas pažeidžiamu.

Namų ūkiai transporto sektoriuje

SKP reglamente naudojami apibrėžimai susiję su namų ūkių situacija transporto sektoriuje yra šie:

- Transporto galimybių nepriteklus
- Pažeidžiami transporto naudotojai

Transporto galimybių nepritekliaus apibrėžimas

Transporto galimybių nepriteklus – padėtis, kai, atsižvelgiant į nacionalines ir teritorines aplinkybes, asmenys ir namų ūkiai negali padengti privataus ar viešojo transporto išlaidų arba jiems tai padaryti sunku, arba neturi ar turi ribotas galimybes naudotis transportu, būtinu norint pasinaudoti esminėmis socialinėmis ir ekonominėmis paslaugomis ir vykdyti tokią veiklą.

Transporto nepriteklių patiriantis namų ūkis - namų ūkis, kurio išlaidos transportui viršija 10 proc. skirtumo tarp pajamų ir valstybės remiamų pajamų dydžio (2025 m. VRP – 221 Eur) kiekvienam šeimos nariui, o namų ūkio turtas neviršija LR piniginių socialinės paramos nepasiturintiems gyventojams įstatyme (toliau - Įstatymas) nustatytų normatyvų.

Identifikavimo mechanizmas remiasi galiojančia socialinės paramos sistema, efektyviai išnaudojant Socialinės paramos šeimai informacinę sistemą (SPIS). Vertinami šie kintamieji:

1. Namų ūkio sudėtis ir gyvenamoji vieta. Vertinama pagal Įstatymo nuostatas ir naudojant veikiančią SPIS sistemą.
2. Namų ūkio pajamos. Vertinama pagal Įstatymo nuostatas ir naudojant veikiančią SPIS sistemą.
3. Namų ūkio turtas. Vertinama pagal Įstatymo nuostatas ir naudojant veikiančią SPIS sistemą.
4. VRP dydis. Atnaujinamas kiekvienais metais LRV nutarimu.
5. Namų ūkio išlaidos transportui (naujas elementas, vietoje Įstatyme naudojamų išlaidų būsto šildymui). Kadangi nėra galimybių patikrinti realių išlaidų transportui, yra apskaičiuojamos normatyvinės būtiniosios namų ūkio transporto išlaidos, kurios leistų patenkinti minimalius namų ūkio susisiekimą

poreikius. Šios išlaidos apskaičiuojamos remiantis prielaidomis ir atsižvelgiant į namų ūkio sudėtį, tipą, gyvenamąją vietą. Gyventojų kategorijos parinktos pagal gyventojų transporto poreikius.

Gyventojų kategorijos pagal amžių ir susijusios prielaidos:

1. Vaikai <18 m. Būtinieji transporto poreikiai: Mokykla/užimtumas, pramogos/socializacija, sveikatos priežiūra.
2. Darbingo amžiaus 18-64. Būtinieji transporto poreikiai: Darbas, pramogos/socializacija, sveikatos priežiūra/įvairių paslaugų gavimas, buitiniai darbai (apsipirkimas, būsto priežiūra ir pan.).
3. Senjorai >64 m. Būtinieji transporto poreikiai: Pramogos/socializacija, sveikatos priežiūra/įvairių paslaugų gavimas, buitiniai darbai (apsipirkimas, būsto priežiūra ir pan.). Senjorų būtinieji transporto poreikiai yra mažesni nei darbingo amžiaus ir darbingo amžiaus su vaikais, nes senjorai gali laisviau planuoti laiką ir neturi laike apribotų kasdieninių įsipareigojimų, tokių kaip darbas ar rūpinimasis vaikų poreikiais.

Gyventojų kategorijos pagal gyvenamąją vietą ir susijusios prielaidos:

1. Didžiųjų miestų gyventojai (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevėžys). Šie gyventojai visus būtinuosius transporto poreikius gali patenkinti naudodamiesi viešuoju transportu, nes jis yra pakankamai išvystytas.
2. Kitų miestų (turintys miesto statusą) ir kaimo gyventojai. Šių gyvenviečių namų ūkiai, kurie turi vaikų, būtinuosius transporto poreikius gali patenkinti tik naudodami automobilį, nes viešasis transportas yra nepakankamai išvystytas*. Senjorams su vaikais yra taikomas 50% automobilio naudojimo korekcijos koeficientas. Namų ūkiai, kurie neturi vaikų 50% būtinųjų transporto poreikių gali patenkinti naudodami viešąjį transportą ir 50% - naudodami automobilį.

* jeigu viešasis transportas nėra pakankamai išvystytas ir namų ūkis negali įvykdyti įsipareigojimų neskiriant neprotingai daug laiko susisiekimui, nuo to reikšmingai nukenčia jo gyvenimo kokybė ir kitų įsipareigojimų vykdymas (darbas). Pavyzdžiui, jeigu namų ūkis turi nuvežti vaiką į sveikatos priežiūros įstaigą didžiajame mieste, vaiką lydintis asmuo turi skirti visą dieną kelionei, kurios laikas priklauso ir nuo autobusų tvarkaraščio ir nuo paskirto vizito laiko, kurie gali būti visiškai nesuderinami.

Normatyvinių būtinųjų transporto išlaidų apskaičiavimas:

Jeigu namų ūkis gali patenkinti būtinuosius transporto poreikius be automobilio, sumuojamos kiekvieno namų ūkio nario išlaidos viešajam transportui, tai yra mėnesinio bilieto įsigijimo kaina.

Normatyvinės mėnesinių bilietų kainos (Eur):

	<u>Darbingo amžiaus (18-64)</u>	<u>Vaikas (<18)</u>	<u>Senjoras (>64)</u>
<u>Didieji miestai</u>	30,4	15,2	6,08
<u>Kiti miestai</u>	21,28	-	4,256
<u>Kaimas</u>	-	-	4,256

Bilieto kaina didžiuosiuose miestuose nustatyta pagal vidutinę realią bilietų kainą šiuose miestuose.

Kituose miestuose ir kaimuose skaičiuojama 70% didžiųjų miestų bilietų kainos.

Bilietų kainų skirtumas tarp amžiaus kategorijų yra dėl transporto lengvatų taikymo pagal transporto lengvatų įstatymą.

Kaime ir kituose miestuose gyvenantys vaikai nenaudoja viešojo transporto (į mokyklą juos nuveža mokykliniai autobusiukai arba tėvai automobiliu, kitur veža tėvai su automobiliu).

- Jeigu namų ūkis gali patenkinti būtinuosius transporto poreikius tik naudodamas automobilį, neskaičiuojamos viešojo transporto išlaidos. Naudojantiems automobilį yra skaičiuojama vieno automobilio naudojimo išlaidos pagal šias prielaidas:

Kitų miestų gyventojai automobiliu per dieną vidutiniškai nuvažiuoja 30,7 km (statistinė informacija).

Kaimo gyventojai automobiliu per dieną vidutiniškai nuvažiuoja 34,39 km (statistinė informacija).

Vidutinė degalų kaina 1,5 Eur/l.

Vidutinės automobilio degalų sąnaudos 7l/100km.

Automobilio eksploatacijos ir kt. išlaidos skaičiuojamos 50% nuo išlaidų degalams.

Automobilio naudojimas kituose miestuose sudaro 147 Eur per mėn.

Automobilio naudojimas kaimo vietovėje sudaro 164,75 Eur per mėn.

Bendros namų ūkio normatyvinės būtiniosios transporto išlaidos apskaičiuojamos taip:

<u>Gyvenamoji vieta</u>	<u>Namų ūkio nariai/sudėtis</u>	<u>Apskaičiavimo formulė</u>
<u>Didieji miestai</u>	Visi tipai	$Išlaidos = \sum_{i=1}^N vt_i$
Kiti miestai ir kaimas	18-64 m. <u>su vaikais</u>	$Išlaidos = auto$
	>64 m. <u>su vaikais</u>	$Išlaidos = auto/2$
	<u>be vaiku</u>	$Išlaidos = \frac{\sum_{i=1}^N vt_i + auto/2}{2}$

vt_i – namų ūkio i -tojo nario išlaidos viešajam transportui.
 N – namų ūkio narių skaičius.
 $auto$ – namų ūkio išlaidos automobilio naudojimui (kaime arba kitame mieste).

Normatyviniai išlaidų dydžiai atnaujinami/indeksuojami kasmet.

Pažeidžiamų transporto naudotojų apibrėžimas

Pažeidžiami transporto naudotojai – transporto galimybių nepriteklių patiriantys asmenys ir namų ūkiai, o taip pat asmenys ir namų ūkiai, įskaitant gaunančius mažas pajamas ir mažesnes nei vidutines pajamas, kuriuos ypač veikia kelių transporto sektoriuje išmetamų ŠESD įtraukimo į ATLPS2 taikymo sritį poveikis kainoms ir kurie neturi išteklių visai netaršioms ar mažiau taršioms transporto priemonėms įsigyti arba pereiti prie alternatyvių tvarių transporto rūšių, įskaitant viešąjį transportą.

Pagal analogiją su pažeidžiamais namų ūkiais, pažeidžiami transporto naudotojai yra suprantami kaip asmenys ir namų ūkiai, kurie jau patiria transporto galimybių nepriteklių, ir tie, kurie į šią grupę pateks dėl ATLPS2 įgyvendinimo poveikio transporto degalų kainoms.

Šių asmenų ir namų ūkių identifikavimas bus vykdomas dviem etapais. Pirma, bus identifikuojami asmenys, jau patiriantys transporto galimybių nepriteklių, remiantis aukščiau aprašyta metodika. Antra, bus modeliuojamas potencialus ATLPS2 poveikis kitiems namų ūkiams (ypač gaunantiems mažas ir mažesnes nei vidutines pajamas). Jų transporto išlaidos bus teoriškai padidintos pritaikius koeficientą, atitinkantį 60 Eur/t CO₂ apyvartinių taršos leidimų kainą. Jeigu po šio teorinio padidinimo namų ūkio transporto išlaidų ir pajamų santykis atitiktų transporto galimybių nepritekliaus kriterijus, toks namų ūkis būtų laikomas pažeidžiamu transporto naudotoju.

Pažeidžiamos labai mažos įmonės

Labai maža įmonė suprantama kaip įmonė, kurioje dirba mažiau nei 10 darbuotojų ir kurios metinė apyvarta arba metinis balansas neviršija 2 mln. SKP naudojamas pažeidžiamų labai mažų įmonių apibrėžimas:

Pažeidžiamos labai mažos įmonės – labai mažos įmonės, kurias ypač veikia pastatų arba kelių transporto sektoriuose išmetamų ŠESD įtraukimo į ATLPS2 taikymo sritį poveikis kainoms ir kurios savo veiklos tikslais neturi išteklių pastatui, kuriame yra įsikūrusios, renovuoti, įsigyti visai netaršias ir mažiau taršias transporto priemones arba pereiti prie alternatyvių tvarių transporto rūšių, įskaitant viešąjį transportą, priklausomai nuo to, kas aktualu.

Socialinio klimato plano kontekste pažeidžiama labai maža įmonė identifikuojama kaip ta, kurios sąnaudų iškastiniam kurui dalis bendrose sąnaudose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą šalyje (mediana 1,64 proc., Valstybės duomenų agentūra). Sąnaudų iškastiniam kurui dalies palyginimas su šalies mediana leidžia objektyviai įvertinti, kurios labai mažos įmonės yra labiausiai priklausomos nuo šio kuro tipo ir todėl labiausiai pažeidžiamos dėl kainų augimo.

Įmonių atitiktis nustatytiems atrankos kriterijams bus patikrinami pagal įmonių pateikiamus apskaitos dokumentus bei pasitelkiant nacionalines duomenų bazines ir registrus (Valstybės įmonė Registrų centras, Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija „TRANSEKSTA“, Valstybės įmonė „REGITRA“, Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos).

1.5. Projected impact on vulnerable groups

An estimate of the likely effects of the increase in prices resulting from the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC on households, and in particular on incidence of energy poverty and transport poverty, and on micro-enterprises, comprising in particular an estimated number of, and the identification of, vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users. These effects are to be analysed at the appropriate territorial level as established by each Member State, taking into account national specificities and elements such as access to public transport and basic services and identifying the areas mostly affected.

Context indicators	
1. Number of vulnerable households	301,715
2. Number of households in energy poverty	300,933
18. Number of vulnerable transport users	319,336
19. Number of households in transport poverty	306,666
32. Number of vulnerable micro-enterprises	13,931
35. Share of the temporary direct income support in the total costs of the Social Climate Plans	0

A description of the methodology used in the estimates, while making sure that the estimates are calculated with a sufficient level of regional disaggregation and if relevant, provide a breakdown of the data by gender, by age and by disability status

Tikslinių grupių apžvalga

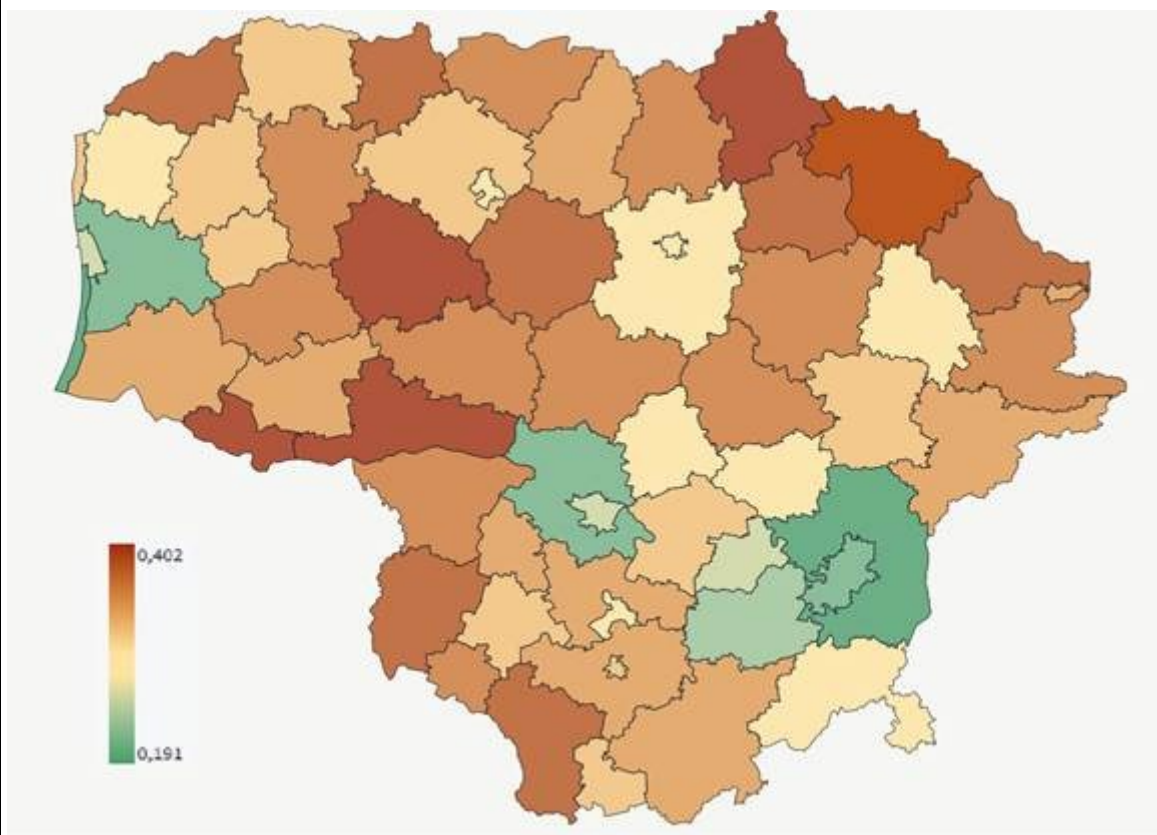
Siekiant nustatyti tikslinių grupių apimtį Aplinkos ministerija iniciavo duomenų erdvės Valstybės duomenų valdysenos informacinėje sistemoje sukūrimą. Šioje sistemoje atliktas duomenų susiejimas iš

įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių. Duomenys analizuoti naudojant statistinius metodus ir ekonominį modeliavimą. Duomenų šaltiniai naudoti rodiklių apskaičiavimui namų ūkio lygyje:

- Lietuvos transporto saugos administracija;
- Valstybės įmonė Registrų centras;
- Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija „TRANSEKSTA“;
- Savivaldybių duomenys;
- Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija;
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija;
- Viešoji įstaiga Statybos sektoriaus vystymo agentūra;
- Lietuvos bankas;
- Atviri duomenys – OSP;
- Valstybės duomenų agentūra;
- AB „Energijos skirstymo operatorius“;
- Nacionalinė švietimo agentūra;
- Valstybinio socialinio draudimo fondo valdyba prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos;
- Valstybės įmonė „REGITRA“;
- Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos;
- Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija.

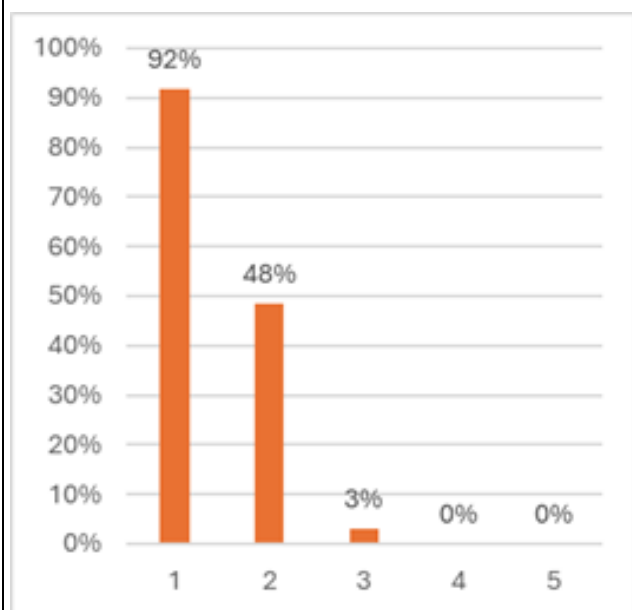
Pažeidžiamų namų ūkių grupės apžvalga

Teritorinis pasiskirstymas. Pažeidžiamų namų ūkių koncentracija yra didžiausia kaimiškose vietovėse ir reikšmingai skiriasi nuo rodiklių, fiksuojamų didžiuosiuose miestuose ir jų rajonuose (žr. 1 pav.). Ši padėtis yra siejama su žemo energinio naudingumo pastatų vyravimu ir sąlyginai mažesnėmis vidutinėmis pajamomis kaimiškose savivaldybėse.

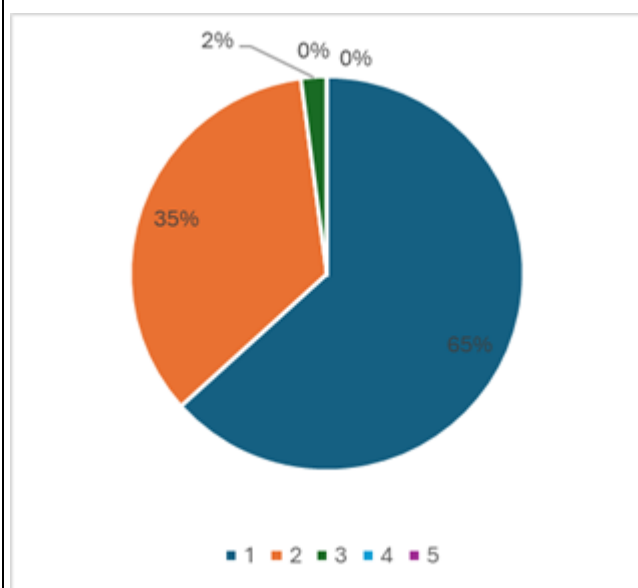


1 pav. Pažeidžiamų namų ūkių dalis nuo visų namų ūkių savivaldybėje

Pajamų lygis. Pajamų lygis yra esminis veiksnys, lemiantis pažeidžiamumą pastatų sektoriuje. Kaip matyti 2-ame paveiksle, priklausymas žemiausiam pajamų kvintiliui beveik automatiškai lemia ir priklausymą pažeidžiamų namų ūkių grupei, į kurią patenka net 92 proc. šio kvintilio atstovų. 3-as paveikslas papildo šią analizę, parodydamas, kad 65 proc. visų pažeidžiamų namų ūkių Lietuvos Respublikoje yra priskiriami mažiausias pajamas gaunančiųjų grupei. Nurodyti duomenys leidžia daryti išvadą, kad pažeidžiamumas yra ne plačiai visuomenėje paplitęs, o itin koncentruotas reiškinys, kuris yra susijęs ne tiek su pačiu būstu, kiek su nepakankamomis pajamomis jo išlaikymo kaštų padengimui.

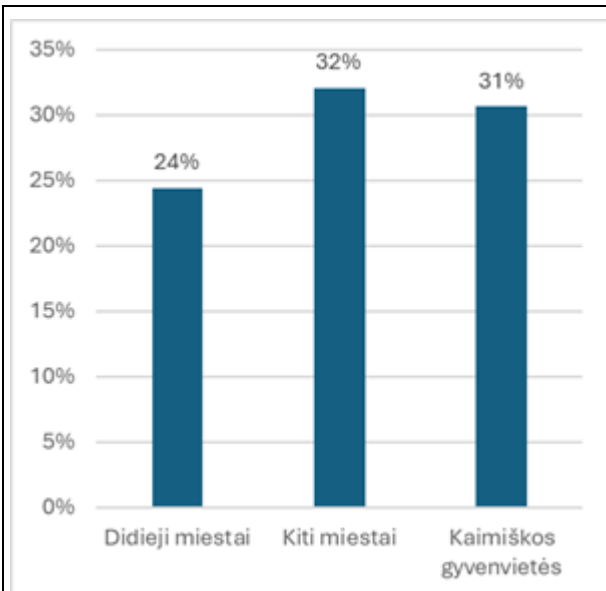


2 pav. Pažeidžiamų namų ūkių pasiskirstymas pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų namų ūkių tame kvintilyje

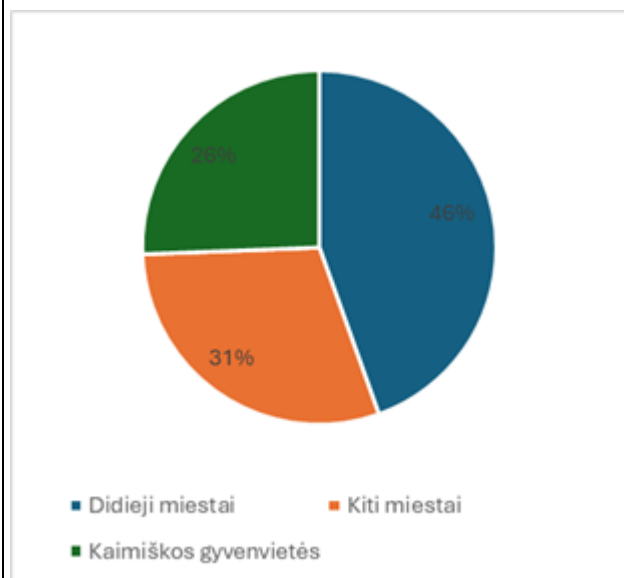


3 pav. Pažeidžiamų namų ūkių grupės sudėtis pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų pažeidžiamų namų ūkių

Gyvenamosios vietos tipas. Didžiausia pažeidžiamų namų ūkių dalis, palyginti su visais tos vietovės gyventojais, yra nustatyta kituose miestuose (32 proc.) ir kaimiškose gyvenvietėse (31 proc.), o mažiausia – didžiuosiuose miestuose (24 proc.) (žr. 4 pav.). Nors pažeidžiami namų ūkiai sudaro didesnę dalį kaimiškose gyvenvietėse ir kituose miestuose nei didžiuosiuose miestuose, tačiau absoliutus pažeidžiamų namų ūkių skaičius yra didesnis didžiuosiuose miestuose dėl didesnio gyventojų tankio (žr. 5 pav.). Iš visų pažeidžiamų namų ūkių grupės didžiausią dalį (46 proc.) sudaro didžiųjų miestų namų ūkiai. Šios aplinkybės atskleidžia dvejopą problemos pobūdį: nors rizika tapti pažeidžiamu yra didesnė regionuose, didžiausia masė asmenų, kuriems reikalinga parama, gyvena didmiesčiuose.

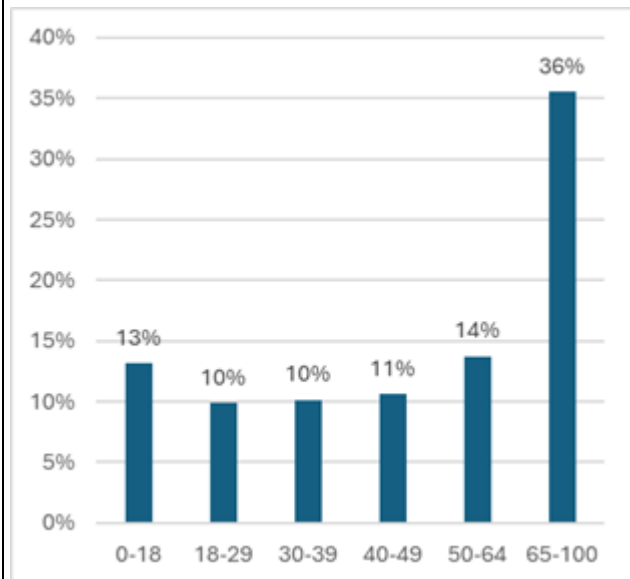


4 pav. Pažeidžiamų namų ūkių pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą, proc. nuo visų namų ūkių toje gyvenamojoje vietovėje.

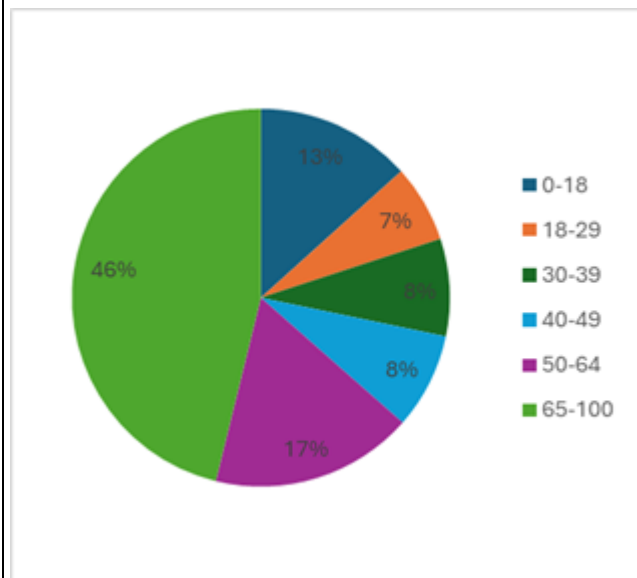


5 pav. Pažeidžiamų namų ūkių grupės sudėtis pagal gyvenamąją vietą, proc. nuo visų pažeidžiamų namų ūkių

Amžiaus struktūra. Pažeidžiamumas pastatų sektoriuje yra susijęs su amžiumi. Didžiausia rizika yra nustatyta senyvo amžiaus gyventojams, kadangi net 36 procentai visų 65 metų ir vyresnių asmenų priklauso pažeidžiamiems namų ūkiams. Priešpensinio amžiaus gyventojų, kurių amžius nuo 50 iki 64 metų, pažeidžiamumas taip pat yra padidėjęs ir siekia 14 procentų, o vaikų iki 18 metų – 13 procentų (žr. 6 pav.). Analizuojant pačios pažeidžiamų asmenų grupės sudėtį, matyti, kad senjorai joje dominuoja ir sudaro net 46 procentus visų pažeidžiamų asmenų (žr. 7 pav.). Bendrai, vyresni nei 50 metų asmenys sudaro beveik du trečdalius visų pažeidžiamų asmenų pastatų sektoriuje. Šis pasiskirstymas leidžia daryti išvadą, kad pažeidžiamumas pastatų sektoriuje labiausiai koncentruojasi tarp senjorų.



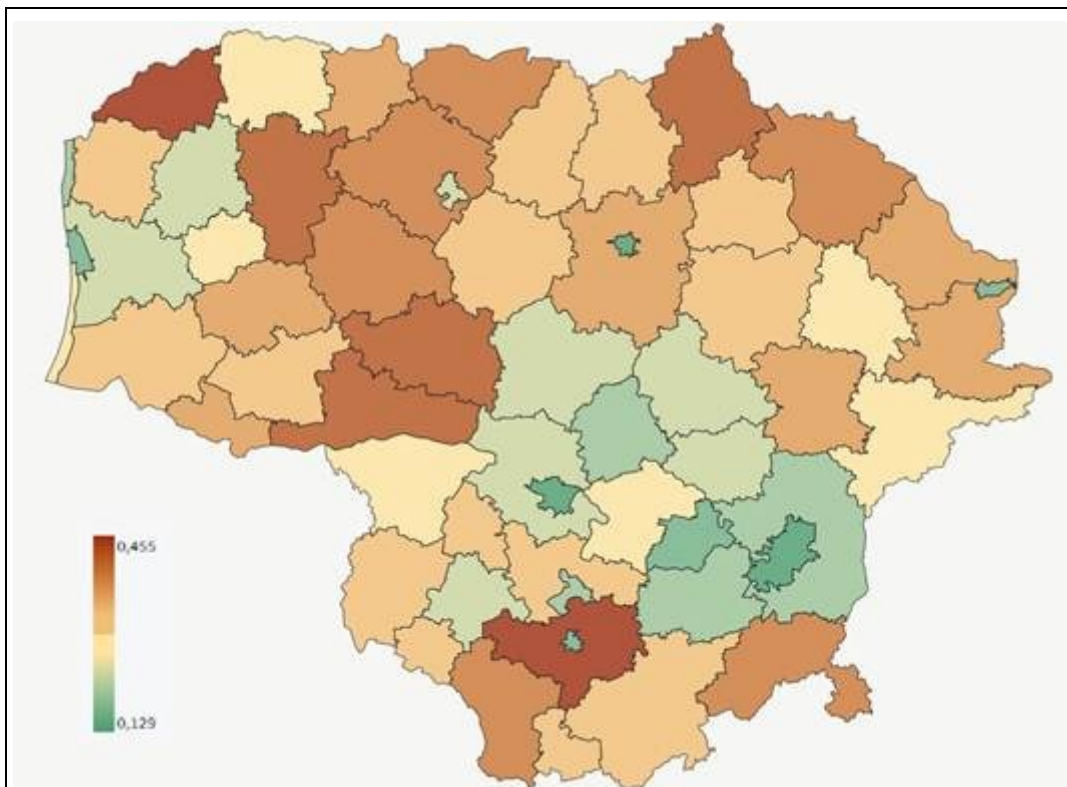
6 pav. Pažeidžiamiems namų ūkiams priklausančių asmenų dalis pagal amžiaus grupės, nuo visų tos grupės asmenų



7 pav. Pažeidžiamiems namų ūkiams priklausančių asmenų grupės sudėtis pagal amžiaus grupės

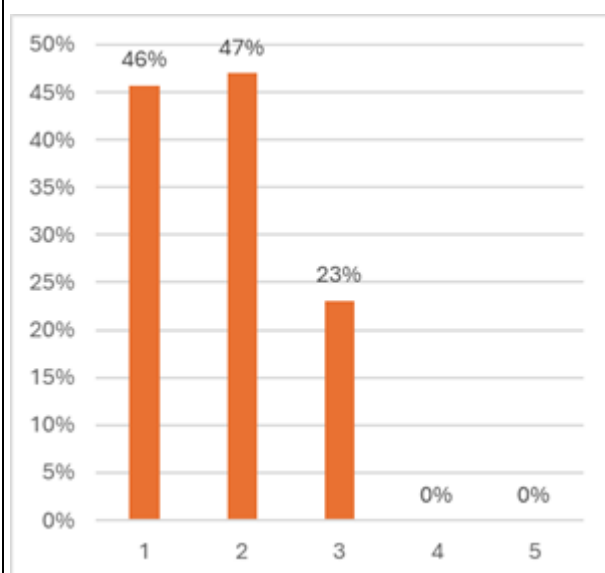
Pažeidžiamų transporto naudotojų grupės apžvalga

Teritorinis pasiskirstymas. Pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija yra didžiausia kaimiškose savivaldybėse ir reikšmingai skiriasi nuo rodiklių, fiksuojamų didžiuosiuose miestuose ir aplinkiniuose rajonuose (žr. 8 pav.). Ši padėtis yra siejama su didesniais atstumais kaimiškose vietovėse, didesne priklausomybe nuo automobilio, ribotu viešojo transporto tinklo išvystymu ir sąlyginai mažesnėmis vidutinėmis pajamomis kaimiškose savivaldybėse.

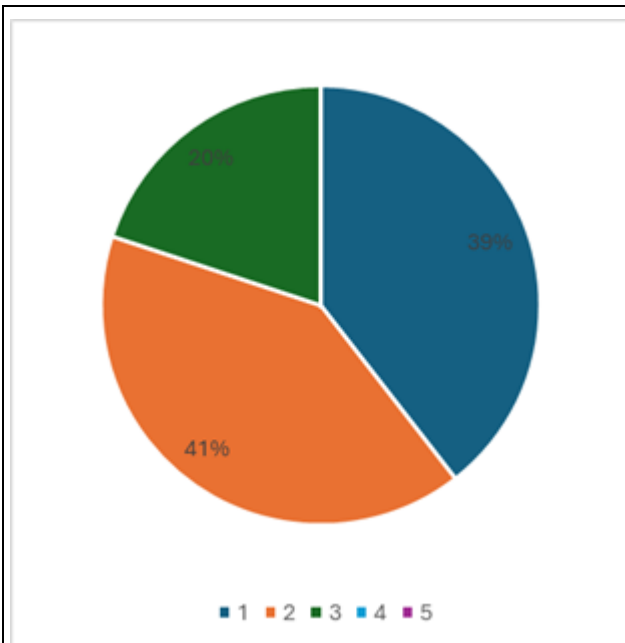


8 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų pasiskirstymas pagal savivaldybes

Pajamų lygis. Transporto pažeidžiamumas, analogiškai kaip ir pastatų sektoriuje, yra glaudžiai susijęs su pajamų lygiu. Nustatyta, kad beveik pusė (46–47 proc.) asmenų, priskiriamų dviem žemiausiems pajamų kvintiliams, yra laikomi pažeidžiamais transporto naudotojais (žr. 9 pav.). Bendrai, šie du kvintiliai suformuoja 80 proc. visos pažeidžiamų transporto naudotojų grupės (atitinkamai 39 proc. ir 41 proc.) (žr. 10 pav.). Nurodytos aplinkybės leidžia daryti išvadą, kad transporto nepritekliaus reiškinys, kaip ir energijos nepritekliaus, yra artimai susijęs su namų ūkių pajamų lygiu. Didelės degalų kainos, automobilio išlaikymo kaštai ir nepakankamas viešojo transporto paslaugų prieinamumas didžiausią neigiamą įtaką daro būtent gyventojams, gaunantiems mažiausias pajamas.

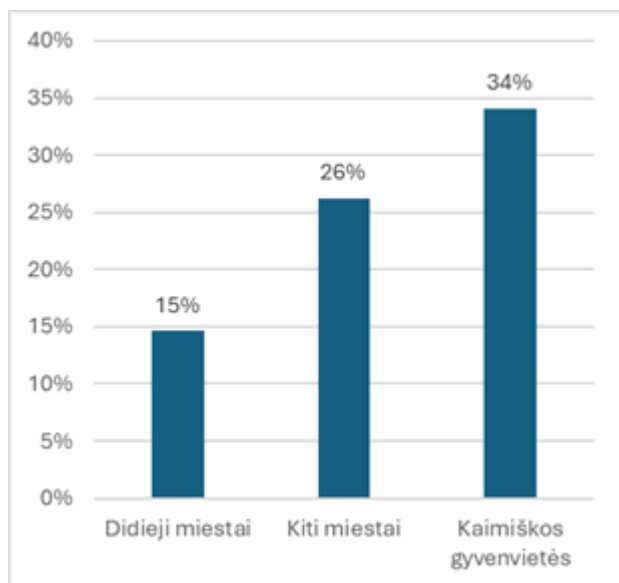


9 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų pasiskirstymas pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų gyventojų

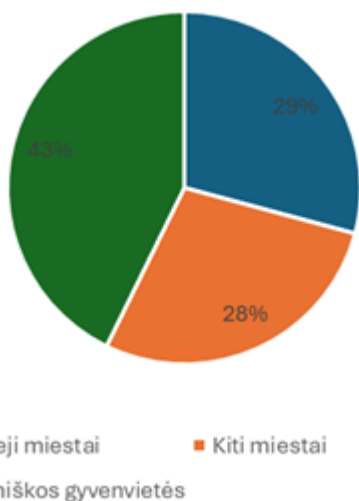


10 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų grupės sudėtis pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų pažeidžiamų

Gyvenamosios vietos tipas. Transporto pažeidžiamumas taip pat yra glaudžiai susijęs su gyvenamąja vietoje. Kaimiškose vietovėse yra fiksuojama ne tik didžiausia pažeidžiamų naudotojų dalis (34 proc. visų tos vietovės gyventojų) (žr. 11 pav.), bet jose gyvena ir didžiausia absoliuti visų pažeidžiamų naudotojų dalis (43 proc.) (žr. 12 pav.). Skirtingai nei būsto sektoriuje, kuriame absoliutus pažeidžiamų asmenų skaičius yra didžiausias miestuose, transporto sektoriuje kaimiškiosios vietovės išsiskiria tiek pagal rizikos lygį, tiek pagal problemos mastą. Šios aplinkybės pagrindžia būtinybę teikti prioritetą viešojo transporto plėtrai ir paramos priemonėms būtent regionuose.

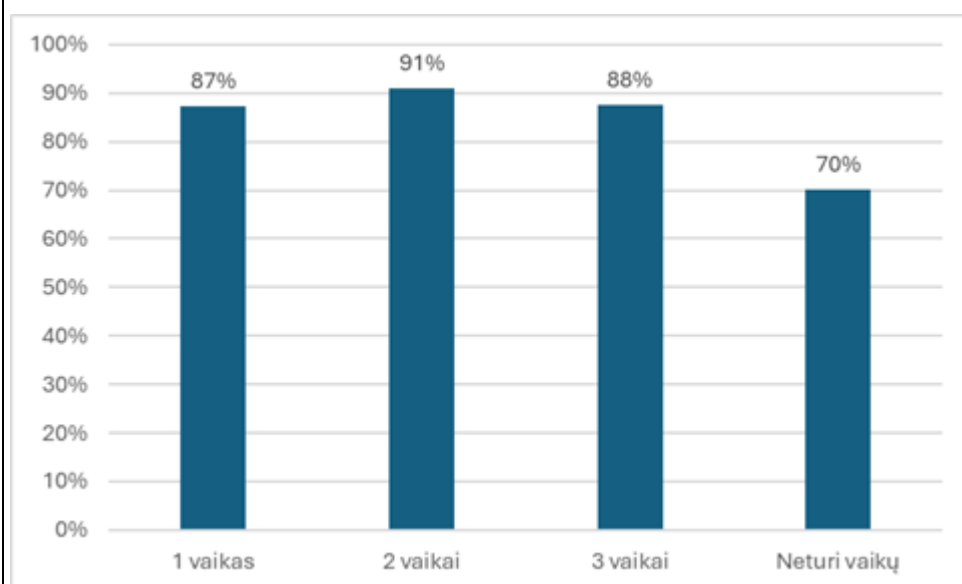


11 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą, proc. nuo visų gyventojų



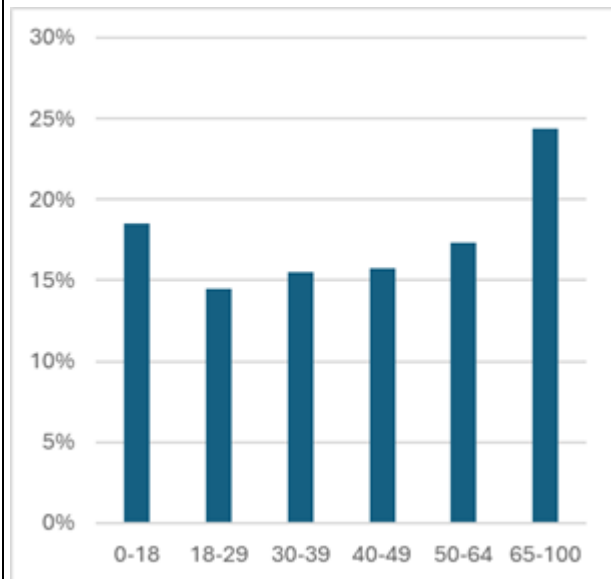
12 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų grupės sudėtis pagal pajamų gyvenamąją vietą, proc. nuo visų pažeidžiamų

Namų ūkio sudėtis. Automobilio turėjimo rodiklis taip pat yra siejamas su namų ūkio sudėtimi. Nustatyta, kad pažeidžiami transporto naudotojai, auginantys vaikus, dažniau turi automobilius nei namų ūkiai, kurie vaikų neaugina. Didžiausia dalis turinčių automobilių tarp pažeidžiamų transporto naudotojų yra fiksuojama šeimose, auginančiose 2 vaikus (91 proc.), panaši dalis yra ir auginančiose 3 vaikus (88 proc.) bei 1 vaiką (87 proc.) (žr. 13 pav.). Tokia statistika rodo, kad automobilis auginant vaikus Lietuvos Respublikoje yra būtinybė, o ne prabangos prekė, todėl nurodytos šeimos yra itin jautrios bet kokiems su transportu susijusiems kaštų pokyčiams.

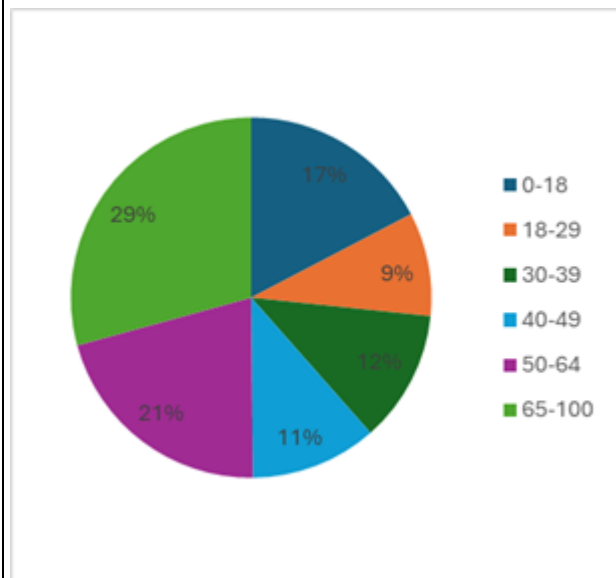


13 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų, turinčių automobilį, dalis

Amžiaus struktūra. Pažeidžiamumas transporto sektoriuje yra susijęs su amžiumi. Didžiausia rizika yra konstatuojama senyvo amžiaus gyventojams, kurių grupėje pažeidžiamų asmenų dalis siekia 24 procentus (65 metų ir vyresnių asmenų tarpe), ir vaikams iki 18 metų, kurių grupėje ši dalis yra 18 procentų (žr. 14 pav.). Analizuojant pačios pažeidžiamų transporto naudotojų grupės sudėtį, matyti, kad vyresnio amžiaus asmenys joje taip pat dominuoja. 65 metų ir vyresni gyventojai sudaro didžiausią grupės dalį, siekiančią 29 procentus, o bendrai kas antras pažeidžiamas transporto naudotojas yra vyresnis nei 50 metų (žr. 15 pav.). Šie duomenys leidžia daryti išvadą, kad pažeidžiamumas transporto srityje labiausiai koncentruojasi tarp senjorų ir priešpensinio amžiaus asmenų.



14 pav. Pažeidžiamiems transporto naudotojams priklausančių asmenų dalis pagal amžiaus grupės, nuo visų tos grupės asmenų



15 pav. Pažeidžiamiems transporto naudotojams priklausančių asmenų grupės sudėtis pagal amžiaus grupės

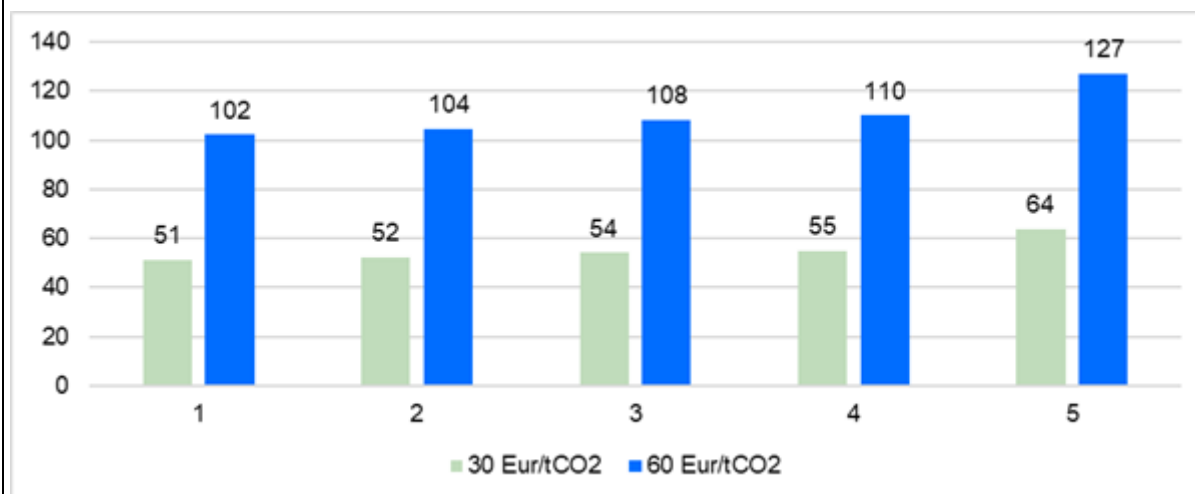
ATLPS2 poveikio vertinimas

AM atliko ATLPS2 poveikio namų ūkiams tyrimą, kuriame, naudojant Valstybės duomenų agentūros duomenų valdymo sistemą, tarpusavyje apjungti duomenys iš įvairių nacionalinių duomenų bazių ir registrų. Tyrime naudojamas statinis modelis ir analizuojami du scenarijai nustatant ATL kainą ties 30 Eur/tCO₂ ir ties 60 Eur/tCO₂. Modelyje daroma prielaida, kad namų ūkių pajamų ir vartojimo struktūra, bazinės kuro kainos ir kt. nesikeis ir išliks 2024 m. lygyje. Tokio modelio tikslas yra įvertinti hipotetinę situaciją, jeigu ATLPS2 būtų įgyvendinta 2024 m. Aplinkos ministerijos tyrime buvo naudojami 2020-2024 m. duomenys iš 16 duomenų bazių ir registrų. Šie duomenys buvo apjungti tarpusavyje siekiant sudaryti detalią pažeidžiamų grupių statistiką.

TSI ekspertai atliko ATLPS2 poveikio labai mažoms įmonėms tyrimą, naudojant Europos energetikos ir klimato politikos instituto modelį. Šis modelis yra pagrįstas dinaminio modeliavimu, kurio metu yra atliekamos mikro ir makro simuliacijos, siekiant sumodeliuoti įvairių ekonomikos sričių ir namų ūkių elgsenos vystymąsi per tam tikrą laikotarpį. Šiame tyrime buvo naudojami 2021 m. Jungtinio tyrimų centro integruotos energijos sistemų duomenų bazės duomenys, 2022 m. Eurostato struktūrinės verslo statistikos duomenys ir ORBIS duomenų bazės duomenys.

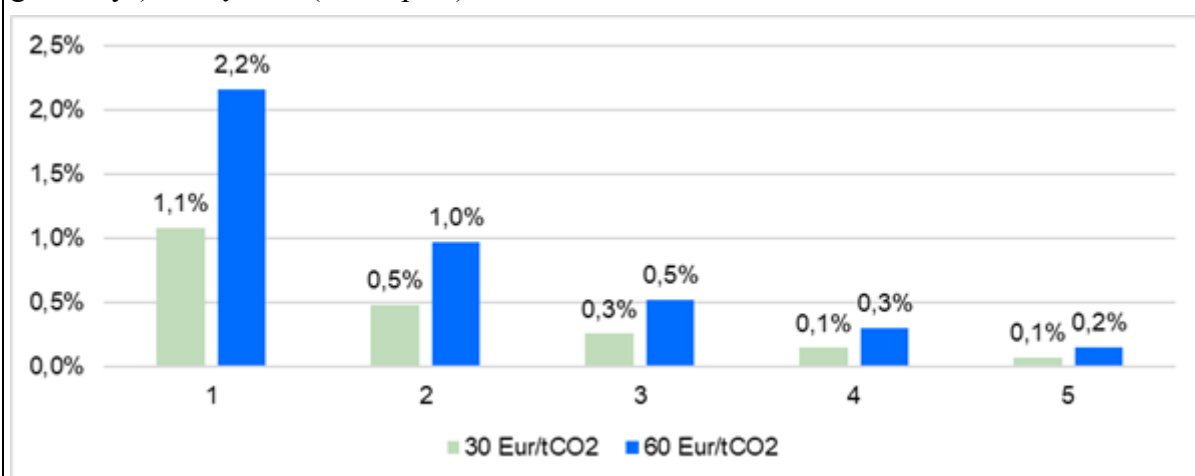
Pastatų sektorius

Igyvendinus ATLPS2 išlaidos būsto šildymui vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, gali padidėti 51–64 eurų per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 102–127 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Didesnes papildomas absoliučias išlaidas patirs 5-ajam pajamų kvintiliui priklausantys (didžiausias pajamas gaunantys) namų ūkiai, tuo tarpu kituose kvintiliuose papildomos išlaidos yra sąlyginai panašios (žr. 16 pav.).



16 pav. Papildomos absoliučios metinės išlaidos būsto šildymui vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, pagal pajamų kvintilius, Eur

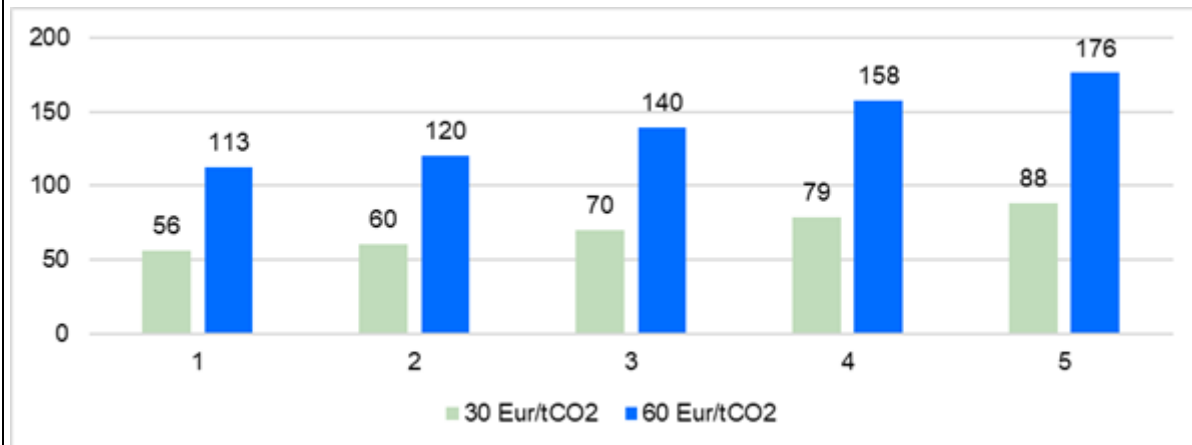
Igyvendinus ATLPS2 išlaidų dalis būsto šildymui bendrosiose namų ūkio išlaidose vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, gali padidėti 0,1–1 proc. punktais per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 0,2–2 proc. punktais per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Didžiausią sąlyginę papildomų išlaidų padidėjimą patirs 1-ajam pajamų kvintiliui priklausantys (mažiausias pajamas gaunantys) namų ūkiai (žr. 17 pav.).



17 pav. Papildomų metinių išlaidų būsto šildymui dalis bendrose išlaidose vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, pagal pajamų kvintilius, proc.

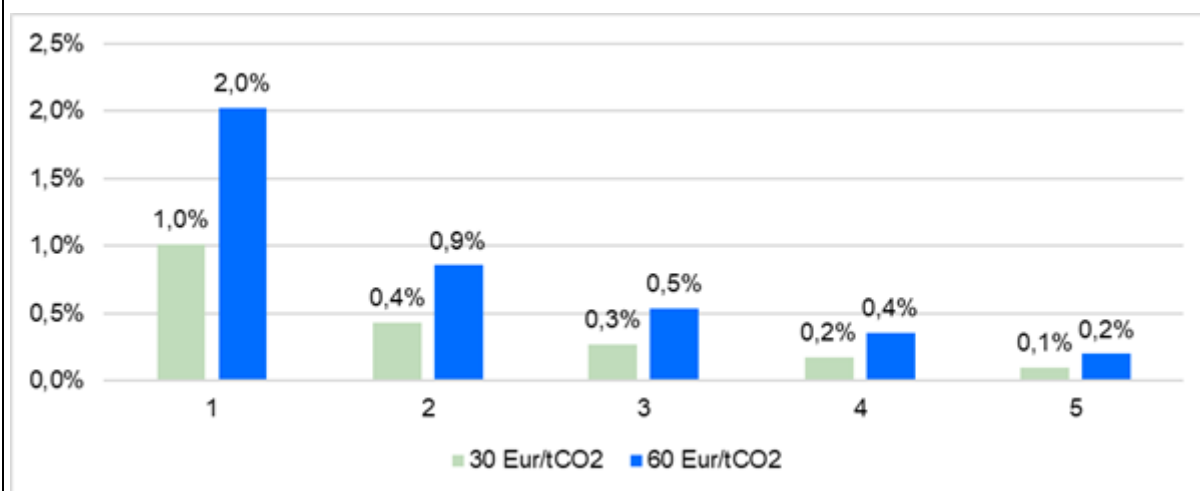
Aplinkos ministerijos tyrimas, transporto sektorius

Igyvendinus ATLPS2 išlaidos transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, gali padidėti 56–88 eurų per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 113–176 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Papildomos absoliučios išlaidos didėja kartu su bendromis namų ūkio išlaidomis ir didžiausias papildomas išlaidas patirs 5-ajam pajamų deciliui priklausantys (turintys didžiausias disponuojamas pajamas) namų ūkiai (žr. 18 pav.).



18 pav. Papildomos absoliučios metinės išlaidos transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, pagal pajamų kvintilius, Eur

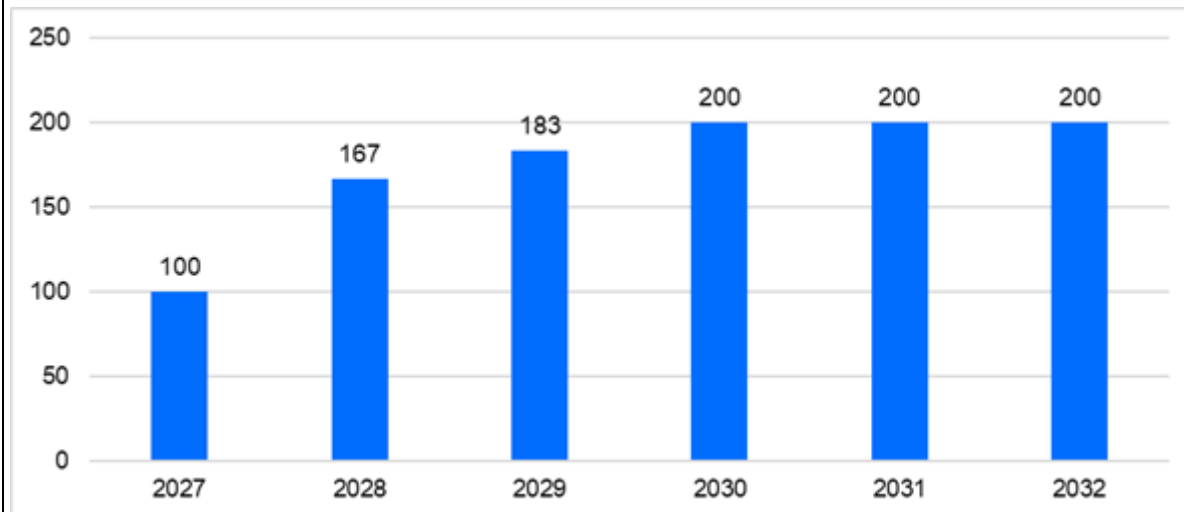
Igyvendinus ATLPS2 išlaidų dalis transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, gali padidėti 0,1–1 proc. punktais per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 0,2–2 proc. punktais per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Sąlyginės papildomos išlaidos mažėja, kai disponuojamos namų ūkių pajamos mažėja, o didžiausią sąlyginę išlaidų padidėjimą patirs 1 pajamų kvintiliui priklausantys (turintys mažiausias disponuojamas pajamas) namų ūkiai (žr. 19 pav.).



19 pav. Papildomų metinių išlaidų transporto degalams dalis bendrose išlaidose vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, pagal pajamų kvintilius, proc.

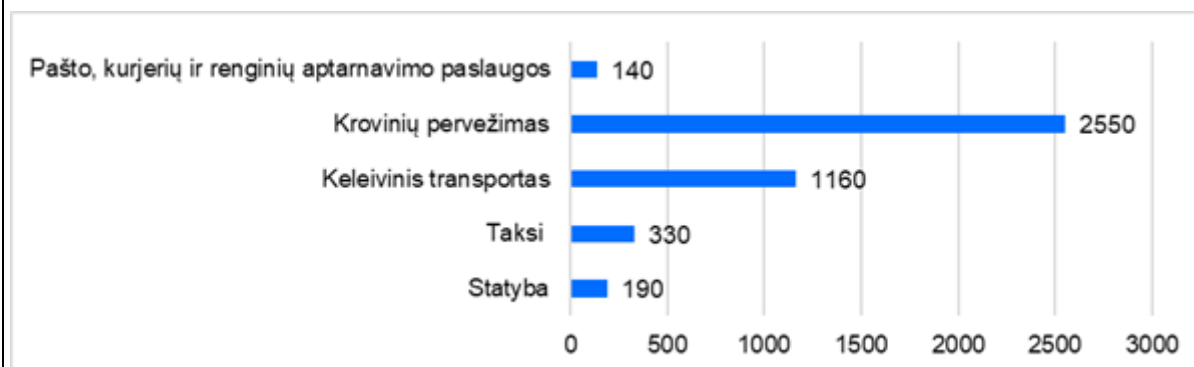
ATLPS2 poveikis labai mažoms įmonėms

Europos energetikos ir klimato politikos instituto modeliavimu buvo siekiama įvertinti ATLPS2 poveikį labai mažoms įmonėms. Igyvendinus ATLPS2 sąnaudos iškastiniam kurui vidutinei labai mažai įmonei Lietuvoje, gali padidėti 50–100 Eur per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 100–200 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai (žr. 20 pav.).



20 pav. Papildomos absoliučios metinės sąnaudos iškastiniam kurui vidutinei labai mažai įmonei Lietuvoje, Eur

IEECP išskyrė sektorius, kuriuose iškastinis kuras naudojamas intensyviausiai ir kuriems ATLPS2 gali turėti didžiausią poveikį. Įgyvendinus ATLPS2 ir esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai, sąnaudos iškastiniam kurui vidutinei labai mažai krovinų pervežimo įmonei Lietuvoje, gali padidėti 2550 eurų per metus, vidutinei keleivių pervežimo įmonei – 1160 eurų per metus, vidutinei taksi įmonei – 330 eurų per metus, vidutinei statybos įmonei – 190 eurų per metus, vidutinei pašto, kurjerių įmonei – 140 eurų per metus (žr. 21 pav.). Tai rodo, kad iš sektorių, kuriuose, kuriuose iškastinis kuras naudojamas intensyviausiai, krovinų ir keleivių pervežimo veiklą užsiimančios įmonės yra labiausiai pažeidžiamos.



21 pav. Papildomos absoliučios metinės sąnaudos iškastiniam kurui vidutinei labai mažai įmonei Lietuvoje esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai, Eur

2. DESCRIPTION OF THE MEASURES AND INVESTMENTS, MILESTONES AND TARGETS

2.1. COMPONENT: C1 - Buildings sector

2.1.1. Description of the component (Summary box)

Intervention area: Buildings sector

Objective:

Pagrindinis komponento tikslas yra socialiai teisingo perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos užtikrinimas, sušvelninant ATLPS2 poveikį pažeidžiamiesiems namų ūkiams. Šio tikslo siekiama didinant pastatų energinį naudingumą, mažinant energijos sąnaudas bei energijos nepriteklių pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir gerinant jų gyvenimo sąlygas. Papildomi tikslai apima socialinio būsto fondo kokybinę plėtrą, pažeidžiamų gyventojų informuotumo didinimą bei praktinės pagalbos teikimą energijos efektyvumo ir paramos gavimo klausimais.

Didelės energijos sąnaudos ir energijos nepriteklis išlieka viena pagrindinių socialinių bei ekonominių problemų Lietuvoje, kurią lemia energetiškai neefektyvus ir senas gyvenamųjų pastatų fondas. Net 67 proc. šalies gyvenamųjų pastatų yra priskiriami D arba žemesnei energinio naudingumo klasei, dėl ko šildymo reikmėms yra suvartojamas neproporcingai didelis energijos kiekis. Dėl šios priežasties 2024 m. duomenimis, 18 proc. gyventojų neturėjo galimybių pakankamai apšildyti savo būsto, o ši problema yra ypač aktuali mažiausias pajamas gaunančių asmenų grupėje, kurioje, žemiausiame pajamų kvintilyje, su ja susiduria 34 proc. asmenų. Tokia situacija ne tik didina socialinę atskirtį, bet ir apsunkina Lietuvos pažangą siekiant LIRS bei Pastatų energinio naudingumo direktyvoje (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/1275) įtvirtinto tikslo iki 2050 m. įvykdyti nacionalinio pastatų ūkio pertvarką į visai netaršų ir nuo iškastinio kuro nepriklausomą fondą.

Komponento investicijos prisidės prie NEKSVP tikslų įgyvendinimo EVE didinimo srityje (priemonė EE2-P „Daugiabučių pastatų atnaujinimas (modernizavimas)“), kuriais siekiama iki 2030 m. pirminės ir galutinės energijos intensyvumą sumažinti 1,5 karto, palyginti su 2017 m. Lietuvoje atnaujinimo laukia apie 30 060 neefektyvių daugiabučių namų. LIRS numatytas poreikis renovuoti po 1086 daugiabučius namus kasmet, o 2021-20230 m. laikotarpyje – viso 9882 daugiabučius namus. NEKSVP tikslus numatyta pasiekti renovuojant 8239 daugiabučius namus. 2021-2024 m. jau renovuota 1353 daugiabučiai namai, šiuo metu įgyvendinami 1326 projektai, planuojama gauti dar 550 paraiškų pagal šiuo metu vykdomą kvietimą. Tad išlieka poreikis pritraukti renovacijai daugiau kaip 5000 daugiabučių namų.

Esamą padėtį komplikuoja ir tai, jog dalis namų ūkių šildymui vis dar naudoja iškastinį kurą, kurio dalis bendroje būsto šildymui suvartojamų energijos produktų struktūroje sudaro apie 15 proc.

Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas taps papildoma finansine našta nurodytiems gyventojams, kadangi metinės šildymo išlaidos gali padidėti nuo 51 iki 127 eurų (bendros namų ūkio išlaidos gali padidėti nuo 0,1% iki 2,2%).

Measures and investments:

Investicija C1.A.I1 (Daugiabučių namų esminė renovacija) siekiama sušvelninti prognozuojamą ATLPS2 socialinį poveikį pažeidžiamoms grupėms ir kitiems pažeidžiamiesiems namų ūkiams, teikiant tikslines investicijas į esminę daugiabučių namų renovaciją, didinant jų energinį naudingumą ir taip mažinant energijos sąnaudas bei šildymo išlaidas.

Investicija C1.A.I2 (Dalinė daugiabučių namų renovacija) siekiama suteikti pažeidžiamiesiems namų ūkiams finansiškai prieinamesnę alternatyvą, remiant ekonomiškai efektyviausių atskirų renovacijos

priemonių įgyvendinimą ir sprendžiant didžiausias daugiabučio namo energinio efektyvumo problemas su mažesnėmis pradinėmis investicijomis.

Investicija C1.A.I3 (Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija) siekiama suteikti pažeidžiamiems namų ūkiams, gyvenantiems individualiuose namuose, galimybes didinti savo būsto energinį efektyvumą.

Investicija C1.A.I4 (Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija) siekiama suteikti pažeidžiamiems namų ūkiams, gyvenantiems individualiuose namuose, lanksčias galimybes didinti savo būsto energinį efektyvumą.

Investicija C1.B.I5 (Socialinio būsto fondo plėtra) siekiama plėsti socialinio būsto fondą įsigyjant ir statant naujus A++ energinio naudingumo klasės būstus, taip didinant prieinamo ir energiškai efektyvaus būsto pasiūlą bei mažinant energijos nepriteklių pažeidžiamiausiems namų ūkiams.

Priemone C1.D.M1 (Energijos konsultacijų centrų steigimas) siekiama didinti pažeidžiamų namų ūkių informuotumą, žinias ir gebėjimus efektyviai vartoti energiją, naudotis atsinaujinančiais energijos ištekliais ir pasinaudoti finansine parama, įveikiant informacinius bei administracinius barjerus.

Estimated total costs: EUR 422,149,111 of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR 316,309,083

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR 0

Costs to be covered by the national contribution: EUR 105,840,028

2.1.2. Description of the measures and investments of the component

2.1.2.1. Measure/Investment: 1: Daugiabučių namų esminė renovacija

Intervention area: Art.8.1.(a) - Support building renovations, in particular for vulnerable households and vulnerable micro-enterprises occupying the worst performing buildings, and including for tenants and people living in social housing

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Atsižvelgiant į informaciją pateiktą Pastatų sektoriaus komponento tikslo aprašyme, šia investicija yra reaguojama į identifikuotus kompleksinius iššūkius: aukštas energijos vartojimo intensyvumas senos statybos daugiabučiuose, didelės gyventojų išlaidos šildymui bei didelė energetinio skurdo rizika tarp pažeidžiamų namų ūkių. Teikiant didesnę finansinę paramą pažeidžiamiems namų ūkiams, numatomas didesnis gyventojų pritarimas įgyvendinti daugiabučių namų atnaujinimo projektus. Skatinant kompleksinės renovacijos įgyvendinimą, siekiama esminio energijos sąnaudų sumažinimo (vidutiniškai 40–70 proc.), būsimu ATLPS2 poveikio sušvelninimo ir pažeidžiamų gyventojų gyvenimo kokybės pagerinimo.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija bus teikiama kaip valstybės parama pagal Lietuvos Respublikos valstybės paramos daugiabučiams namams atnaujinti (modernizuoti) įstatymą ir remiantis veikiančiu finansavimo mechanizmu, skirtu daugiabučių namų renovacijai. Investicija suteikia tikslinę paramą pažeidžiamiems namų ūkiams iš SKF lėšų, tokiu būdu prisidedant prie bendro renovacijos prieinamumo ir apimčių didinimo.

Paramos gavėjai: pažeidžiami namų ūkiai – būsto savininkai, gyvenantys žemo energinio naudingumo pastatuose, taip pat savivaldybės, jei pastatuose yra jų nuosavybės teise priklausančių socialinių būstų.

Paraiškų teikėjai:

1. Daugiabučio namo bendrojo naudojimo objektų valdytojas.
2. Asmuo, teikiantis daugiabučio namo atnaujinimo (modernizavimo) projekto (toliau – projekto) įgyvendinimo administravimo paslaugas.
3. Savivaldybės administracija.
4. Savivaldybės paskirtas savivaldybės energinio efektyvumo didinimo programos įgyvendinimo administratorius.

Investicija yra skirta remti daugiabučių namų renovacijos projektus, kurie turi atitikti tokius kriterijus: siekti ne žemesnės kaip B energinio efektyvumo klasės ir sumažinti šiluminės energijos sąnaudas ne mažiau kaip 40 proc., turi būti pastatyti pagal iki 1993 metų galiojusius statybos techninius normatyvus. Investicija taip pat skirta remti bendrabučius, priskiriamus įvairių socialinių grupių gyvenamiesiems pastatams, kurie atitinka aukščiau nurodytus kriterijus.

Tinkamos veiklos:

1. Techninė pagalba: daugiabučio namo renovacijos investicijų plano parengimas, projektavimas (techninio darbo projekto parengimas, įskaitant projekto vykdymo priežiūrą ir ekspertizę), projekto įgyvendinimo administravimas ir (ar) statybos techninė priežiūra.
2. Energinį efektyvumą didinančių priemonių įgyvendinimas: šildymo ir (ar) karšto vandens sistemų atnaujinimas (modernizavimas); energijos iš atsinaujinančių išteklių gamybos įrenginių (saulės, vėjo, geoterminės ar aeroterminės energijos) įrengimas šilumos ir (ar) elektros, ir (ar) vėsumos energijai gaminti, ir (ar) karštam vandeniui ruošti; vėdinimo sistemos sutvarkymas arba pertvarkymas; stogo ar perdangos pastogėje šiltinimas; išorinių sienų (ir cokolio) šiltinimas; butų ir kitų patalpų langų ir balkonų durų keitimas į mažesnio šilumos pralaidumo langus; balkonų ar lodžių įstiklinimas; kitų bendro naudojimo patalpų ar inžinerinių sistemų atnaujinimas ir kt.

Teikiant paramą prioritetą numatomas daugiabučiams namams, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras arba centralizuotai tiekiamas šiluma, pagaminta naudojant iškastinį kurą katilinėse, kurių įrenginiai neturi technologinės galimybės naudoti ne iškastinį kurą ir kurių galia yra mažesnė nei 20 MW, skiriant jiems didesnę paramos intensyvumą. Tokių daugiabučių namų butų savininkams, kurie priskiriami pažeidžiamiesiems namų ūkiams, **numatoma kompensuoti 80 proc. išlaidų energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti ir 100 proc. išlaidų techninei pagalbai**. Pažeidžiamiesiems namų ūkiams daugiabučiuose namuose, kurie šildymui naudoja kitą kurą, **numatomas 50 proc. paramos intensyvumas energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti ir kompensuojama 100 proc. techninės pagalbos išlaidų**. Paramos skyrimas numatomas konkrečiam pažeidžiamam namų ūkio būsto renovacijos išlaidų (už energinio efektyvumo didinimo priemonių įgyvendinimą ir techninės pagalbos išlaidas) padengimui pagal nustatytus fiksuotus įkainius (supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius) už būsto kvadratinį metrą, kurie diferencijuojami pagal daugiabučio namo dydį /plotą, siekiamą klasę (A, B ar kai netaikomi minimalūs privalomi pastatų energinio naudingumo reikalavimai kultūros paveldo teritorijose esantiems pastatams), taikomą renovacijos būdą (įprastinė ar skydinė renovacija). Jeigu atnaujinamas daugiabutis, kuriam pagal Statybos įstatymą minimalūs privalomi pastatų energinio naudingumo reikalavimai nenustatomi, parama teikiama, jeigu skaičiuojamosios šiluminės energijos sąnaudos sumažinamos ne mažiau kaip 25 proc., palyginti su skaičiuojamosiomis šiluminės energijos sąnaudomis iki atnaujinimo projekto įgyvendinimo.

Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius nustato Europos socialinio fondo agentūros Metodinės pagalbos centras (toliau – ESFA MPC), kurie po audito institucijos vertinimo įtraukiami į Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžių registrą.

Lengvatiniai kreditai renovacijos darbų įgyvendinimui bus teikiami iš 2021-2027 m. ES fondų lėšomis (100 mln. Eur) įsteigto Kontroliuojančiojo fondo (finansuotojas - EIB atrinktas finansų tarpininkas). Planuojama, kad kiti daugiabučio namo butų savininkai (nepriskiriami pažeidžiamų namų ūkių grupei) gaus valstybės paramą techninei pagalbai ir už energinio efektyvumo priemones pagal fiksuotus įkainius iš nacionalinių lėšų (Klimato kaitos programos ar valstybės biudžeto lėšos). Parama už palūkanas viršijančias 3 proc. 5 metus nuo kredito išmokėjimo dienos bus teikiama valstybės biudžeto lėšomis.

Planuojama renovuoti **640 daugiabučius namus** ir suteikti **paramą 7814 namų ūkiams**:

- 200 daugiabučių namų, naudojančių iškastinį kurą ir suteikti paramą juose gyvenantiems 2442 pažeidžiamiesiems namų ūkiams (31 proc. visų gavusių paramą iš SKF namų ūkių) būsto energiniam naudingumui padidinti,
- 440 daugiabučių namų, nenaudojančių iškastinio kuro ir suteikti paramą juose gyvenantiems 5372 (69 proc.) pažeidžiamiesiems namų ūkiams būsto energiniam naudingumui padidinti.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 straipsnyje nustatytų tikslų pasiekimo: socialiai teisingo perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos, energetinio skurdo mažinimo, iškastinio kuro išteklių priklausomybės mažinimo. Specifiniai tikslai, prie kurių prisidedama šia investicija, apima paramą pažeidžiamiems namų ūkiams per investicijas, kurių esminė paskirtis yra pastatų energinio naudingumo didinimas.

Pagrindiniu investicijos tikslu laikomas socialiai teisingo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimas, sušvelninant prognozuojamą ATLPS2 socialinį poveikį pažeidžiamoms grupėms per tikslines investicijas į pastatų energinį naudingumą. Taip pat siekiama ŠESD išmetimo mažinimo ir indėlio į nacionalinių tikslų pasiekimą, tokių kaip bendro energijos vartojimo efektyvumo didinimas (prisidedant prie NEKSVP numatyto 39,3 TWh galutinės energijos sutaupymo tikslo iki 2030 m. įgyvendinimo), perėjimas prie dekarbonizuoto pastatų fondo (vadovaujantis LIRS ir Direktyvos (ES) 2024/1275 nuostatomis) ir priklausomybės nuo importuojamo iškastinio kuro mažinimas (vadovaujantis NENS). Kompleksiškai atnaujinant daugiabučius pastatus, keliamas reikalavimas pasiekti ne žemesnę nei B energinio naudingumo klasę ir užtikrinti skaičiuojamųjų šiluminės energijos sąnaudų sumažėjimą ne mažiau kaip 40 procentų.

Investicija yra skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gyvena žemo energinio naudingumo (D klasės ar žemesnės) pastatuose (nuosavybės teise priklausančiame bute), prioritetą teikiant daugiabučiams namams, kurie šildymui naudoja iškastinį kurą. Paramos gavėjai gali būti ir savivaldybė, jei renovuojamame daugiabutyje yra jos nuosavybės teise priklausančios butai (socialiniai būstai), kuriuose gyvena pažeidžiami namų ūkiai. Paramos gavėjų atitikties vertinimas bus atliekamas naudojantis nacionalinių registrų ir duomenų bazių duomenimis.

Numatoma, kad didesnė finansinė parama, skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, veiks kaip reikšminga paskata visiems daugiabučio namo gyventojams priimti sprendimą dėl renovacijos. Tokiu būdu bus kuriamas sinerginis poveikis, pasireiškiantis ne tik tiesiogine parama pažeidžiamiems namų ūkiams, bet ir palankesnių sąlygų spartesniam visos nacionalinės renovacijos programos įgyvendinimui sudarymu.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą yra atsakinga AM. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas pasitelkiant esamą, veikiančią daugiabučių namų renovacijos projektų administravimo sistemą. Visą paramos teikimo ciklą, apimančią kvietimų teikti paraiškas skelbimą, paraiškų rinkimą, vertinimą, projektų priežiūrą ir atsiskaitymą, vykdys APVA, kuri vykdo administruojančiosios institucijos funkcijas ir naudoja specializuotą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS).

SKF paramos išmokėjimui bus taikomos Valstybės paramos daugiabučiams namams atnaujinti (modernizuoti) teikimo ir daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) projektų įgyvendinimo priežiūros taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2024 m. spalio 16 d. įsakymu Nr. D1-339 „Dėl Valstybės paramos daugiabučiams namams atnaujinti (modernizuoti) teikimo ir daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) projektų įgyvendinimo priežiūros taisyklių patvirtinimo ir daugiabučio namo atnaujinimo (modernizavimo) projektui įgyvendinti skirta kaupiamąjo įnašo ir (ar) kitų įmokų didžiausios mėnesinės įmokos nustatymo“, kurios nustato daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) projektų įgyvendinimo priežiūros, valstybės paramos daugiabučiams namams atnaujinti (modernizuoti) teikimo daugiabučio namo butų ir kitų patalpų savininkams tvarką, taip pat daugiabučio namo atnaujinimo (modernizavimo) projekto ar jo dalies parengimo išlaidų, fiksuotojo projekto išlaidų vieneto įkainio, dotacijų ar subsidijų teikimo dydžius, vienkartinės

kompensacijos apmokėjimo ir jų teikimo tvarką, daugiabučio namo atnaujinimo (modernizavimo) projekto administratoriams ar savivaldybių administracijoms sąlygas ir tvarką.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Vieniųjų motinų namų ūkiai sudaro 96,5 proc. visų vieniųjų tėvų namų ūkių ir dažnai susiduria su padidinta būsto išlaikymo našta. Analizės duomenimis, 23,7 proc. vieniųjų tėvų neturi galimybės pakankamai apšildyti savo būsto, kai šalies vidurkis siekia 18 proc. Esminės pastatų renovacijos įgyvendinimas, didinant energinį efektyvumą, tiesiogiai lemia šildymo sąnaudų mažėjimą. Tokiu būdu yra sudaromos prielaidos finansinės naštos, tenkančios moterims ir jų šeimoms, palengvinimui, jų finansinės padėties gerinimui ir šiltesnių bei sveikesnių gyvenimo sąlygų užtikrinimui, kas prisideda prie didesnės socialinės lygybės skatinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 m. antrojo ketvirčio pabaigos. Planuojama kvietimą teikti paraiškas skelbti 2026 m. antrąjį-trečiąjį ketvirtį, paraiškas rinkti iki 2027 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos arba anksčiau kol bus pateikta paraiškų už kvietimui skirtą sumą. Projektų įgyvendinimas bus vykdomas 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of 'do no significant harm' within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Atliekant esminius atnaujinimo darbus daugiabučiuose namuose, kurių naudingasis plotas viršija 2000 m ² , bus atliekama vasaros perkaitimo analizė. Atnaujinant daugiabučius gyvenamuosius pastatus, didesnius nei 5000 m ² , esančius potvynių rizikos teritorijose, bus integruojamos potvynių rizikos mažinimo priemonės. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos reikalavimus.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Prieš pradėdant esminius atnaujinimo darbus daugiabučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, kurių

	plotas viršija 2000 m², bus atliekamas statybinių atliekų auditas. Bus užtikrinta, kad ne mažiau kaip 70 proc. (pagal masę) nepavojingų statybinių ir griovimo atliekų būtų paruošta pakartotiniam naudojimui arba perdirbta, o užpylimas nebus laikomas perdirbimu. Bus skatinamas antrinių žaliavų naudojimas izoliacinėse medžiagose ir statybos gaminiuose. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos kriterijus.
--	---

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

Milestone: C1.A.II.1 Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas

Description

Pagal aplinkos ministro patvirtintą finansavimo sąlygų aprašą paskelbiamas kvietimas Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS) ir interneto puslapyje <https://apva.lrv.lt/lt/aktualus-kvietimai/>. Šis kvietimas žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir leidžia teikti paraiškas daugiabučių namų esminės renovacijos projektams finansuoti.

Target: C1.A.II.S1 Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius

Description

Rodiklis apima būstus (butus), priklausančius pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gavo finansinę paramą iš Socialinio klimato fondo. Šie būstai yra daugiabučiuose pastatuose, kuriuose atlikta esminė renovacija, pasiekta ne žemesnė kaip B energinio naudingumo klasė ir sumažintos šiluminės energijos sąnaudos ne mažiau kaip 40 proc. Parama skiriama pažeidžiamiems namų ūkiams, įgyvendinusiems daugiabučio namo energinio efektyvumo didinimo priemones, siekiant sumažinti jų energijos sąnaudas, priklausomybę nuo iškastinio kuro ir energinį skurdą.

Iš viso planuojama suteikti paramą **7 814 būstams**, iš jų:

- apie **2 442 būstai (31 proc.)** – šildomi iškastiniu kuru arba centralizuotai tiekiamu šiluma, pagaminta iš iškastinio kuro;
- apie **5 372 būstai (69 proc.)**– nenaudojantys iškastinio kuro, t. y. šildomi biokuru, atsinaujinančiais energijos ištekliais ar centralizuotu šilumos tiekimu.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.A.II.1.2026Q3	C1.A.II	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q3
C1.A.II.S1.2029Q4	C1.A.II	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	0.00	2,500.00	2029	Q4
C1.A.II.S1.2032Q4	C1.A.II	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	2,500.00	7,814.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinė reikšmė – Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir užtikrina teisinį bei administracinį pasirengimą priimti paraiškas iš pareiškėjų.

Siektina reikšmė – Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius – rodo investicijos poveikį: kiek būstų faktiškai gavo paramą iš SKF lėšų ir pasiekė energinio efektyvumo rezultata.

Paramos intensyvumo diferencijavimas (80 % būstams, naudojančiams iškastinį kurą, ir 50 % – kitiems) užtikrina socialiai teisingą perėjimą, suteikiant prioritetą namų ūkiams, labiausiai paveiktiems ETS2 išlaidų padidėjimo.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinė reikšmė – Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – matuoja kvietimo paskelbimo faktą (datą), patvirtinantį investicijos įgyvendinimo pradžią.

Siektina reikšmė – Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius – matuoja pažeidžiamų namų ūkių skaičių, kuriems suteikta finansinė parama ir kurie atliko daugiabučio esminę renovaciją, pasiekdami ne žemesnę kaip B energinio naudingumo klasę bei mažiausiai 40 % energijos sutaupymą.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinė reikšmė – Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: kvietimo paskelbimas bus patvirtintas įrašu APVIS sistemoje.

Siektina reikšmė – Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius:

- Pirminis šaltinis: projektų administratorių teikiamos ataskaitos ir užbaigtų projektų dokumentai (darbų užbaigimo dokumentai, energinio naudingumo sertifikatai);

- Antrinis šaltinis: APVA suvestinės iš APVIS, kuriose konsoliduojami patvirtinti duomenys. Patikrinimai bus atliekami pagal APVA patvirtintas procedūras ir statistinę atskaitomybę Aplinkos ministerijai.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Pradinė reikšmė – 0, nes iki Socialinio klimato fondo (SKF) priemonės įgyvendinimo pradžios parama pagal šią investiciją nebuvo suteikta.

Siektinos reikšmės:

- Tarpinis tikslas (2029 m. IV ketv.) – 2 500 būstų, kuriems suteikta parama ir atlikta esminė daugiabučio renovacija;

- Galutinis tikslas (2032 m. IV ketv.) – 7 814 būstų, kuriems suteikta parama ir atlikta esminė daugiabučio renovacija.

Iš visų remiamų būstų:

- apie 2 442 būstai (31 %) šildomi iškastiniu kuru arba centralizuotai tiekiamą šilumą, pagamintą iš iškastinio kuro;
- apie 5 372 būstai (69 %) nenaudoja iškastinio kuro, naudodami biokurą, atsinaujinančius energijos šaltinius ar centralizuotą šilumos tiekimą.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Tarpinė reikšmė (milestone): kvietimas teikti paraiškas bus paskelbtas **2026 m. III ketvirtį**, kas žymi priemonės įgyvendinimo pradžią.

Tarpinis tikslas: iki **2029 m. IV ketvirčio** pabaigos planuojama suteikti paramą ir užbaigti esminę daugiabučių renovaciją **2500 būstams**.

Galutinis tikslas: iki **2032 m. IV ketvirčio** pabaigos bus suteikta parama ir užbaigta esminė daugiabučių renovacija **7 814 būstams** (iš jų apie 31 % – šildomi iškastiniu kuru).

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: atsakinga APVA.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius: APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, projektų priežiūrą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą.

AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną, vertins pažangą pagal nustatytus rodiklius ir užtikrins rezultatų įtraukimą į nacionalines ir ES ataskaitas.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Renovacijos įkainiai

Pastatai, kuriuose bus atliekama renovacija yra D arba žemesnės naudingumo klasės ir po esminės renovacijos pastatai pasieks B energinio naudingumo klasę. Skaičiavimams naudojamos prielaidos:

- Vidutinis daugiabučio namo plotas yra 1650 m², vidutinis butų/būstų skaičius daugiabutyje – 33 vnt., vidutinis buto/būsto plotas – 50 m² (pagal 9-12 kvietimų 737 projektų duomenis).
- Renovacijos įkainis už daugiabučio namo energinio efektyvumo priemones - 580 Eur/m², techninės paramos įkainis - 68 Eur/m² (pagal 9-12 kvietimų 737 projektų duomenis).
- Vidutiniškai pažeidžiamų namų ūkių dalis daugiabutyje – 37 proc. (pagal Valstybės duomenų agentūros pateiktą informaciją).
- Teikiama subsidija pažeidžiamiems namų ūkiams 80 % energinio efektyvumo priemonių išlaidų ir 100 % techninės paramos išlaidų būstams, šildomiems iškastiniu kuru;
- Teikiama subsidija pažeidžiamiems namų ūkiams 50 % energinio efektyvumo priemonių išlaidų ir 100 % techninės paramos išlaidų būstams, nenaudojantiems iškastinio kuro.

Esminės daugiabučių renovacijos fiksuotieji projekto išlaidų įkainiai už kvadratinį metrą bus nustatyti Aplinkos ministro tvirtinamame projektų finansavimo sąlygų apraše pagal ESFA parengtus supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius, kurie diferencijuojami pagal daugiabučio namo dydį /plotą, siekiamą klasę (A, B ar kai netaikomi minimalūs privalomi pastatų energinio naudingumo reikalavimai kultūros paveldo teritorijose esantiems pastatams), taikomą renovacijos būdą (įprastinė ar skydinė renovacija). Fiksuotieji projekto išlaidų vieneto įkainiai pagal daugiabučio namo atnaujinimo (modernizavimo) projekto naudingąjį plotą (Eur/m²) jau taikoma 2024 m. spalio mėn. paskelbtam kvietimui Nr. 13.

Lėšų poreikis investicijai

Bendras lėšų poreikis investicijai - 133 000 000 Eur, iš jų: 111 000 000 Eur – paramai už energinio efektyvumo priemones, 22 000 000 Eur– techninei pagalbai.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Daugiabučių namų esminė renovacija
2026	50 000
2027	5 500 000
2028	17 000 000
2029	37 000 000
2030	45 000 000
2031	25 000 000

2032	3 450 000
Iš viso	133 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 33 250 000 Eur - 25 proc. šios investicijos ir 27 930 000 Eur, skirti SKF lėšomis netinkamam finansuoti PVM apmokėti, bus skiriama iš nacionalinių šaltinių (valstybės biudžeto).

Taip pat planuojama, kad kiti daugiabučio namo butų savininkai (63 proc.) (nepriskiriami pažeidžiamų namų ūkių grupei) gaus valstybės paramą techninei pagalbai ir už energinio efektyvumo priemones (apie 20 proc. paramos intensyvumu) pagal fiksuotus įkainius iš nacionalinių šaltinių (Klimato kaitos programos). Šių lėšų poreikis 13 306 namų ūkiams subsidijoms teikti – 126 mln. Eur, kurios bus skiriamos numatant jas Vyriausybės tvirtinamame 4 metų Klimato kaitos programos investicijų plane, vadovaujantis Lietuvos Respublikos klimato kaitos valdymo įstatymo nuostatomis.

Parama už palūkanas viršijančias 3 proc. 5 metus nuo kredito išmokėjimo dienos bus teikiama valstybės biudžeto lėšomis.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Lengvatiniai kreditai projektų įgyvendinimui, t.y. renovacijos darbams (su PVM) apmokėti viso už 625 mln. Eur bus teikiami EIB atrinkto finansų tarpininko iš 2021-2027 m. ES fondų lėšomis (100 mln. Eur) įsteigto Kontroluojančiojo fondo, į kurį bus pritraukta 525 mln. Eur privačių finansų įstaigų lėšų.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Numatoma, kad privačios finansų įstaigos per Kontroluojantįjį fondą prisidės 525 mln. eurų privačių lėšų prie paskolų portfelio finansavimo kartu su ES fondų lėšomis.

Daugiabučio namo butų savininkai vidutiniškai padengs 20-50 proc. renovacijos išlaidų, grąžindami suteiktą paskolą per 20 metų.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Numatytos išlaidos laikomos pagrįstomis, nes jos grindžiamos:

- **realiais rinkos duomenimis** iš daugiau kaip 700 įgyvendinamų daugiabučių namų renovacijos projektų (9–12 kvietimai), apimančių investicijų planuose nustatytus statybos ir techninės pagalbos kaštus, vidutinius daugiabučių namų ir būstų plotus;

- **nacionaliniais statistiniais duomenimis**, rodančiais iškastinį kurą naudojančių namų kiekius ir pažeidžiamų namų ūkių dalį.

Išlaidos taip pat atitinka **NEKSVP** ir **Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos (LIRS)** prielaidas dėl energinio efektyvumo priemonių ekonomiškumo ir yra pritaikytos Lietuvos statybos rinkos kainų dinamikai.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.II	Daugiabučių namų esminė renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	133,000,000	50,000	5,500,000	17,000,000	37,000,000	45,000,000	25,000,000	3,450,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Pagal šią investiciją parama nėra teikiama tiesiogiai pažeidžiamiems namų ūkiams, bet per viešuosius ir finansinius tarpininkus:

- **Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA)**, veikiančią kaip administruojančiąją instituciją, atsakingą už kvietimų paskelbimą, paraiškų vertinimą, sprendimų priėmimą ir **subsidijų išmokėjimą tiesiogiai finansuotojui (paskolos davėjui)**. Tokiu būdu subsidijos sumažina pažeidžiamo namų ūkio paskolos likutį.
- **EIB atrinktą finansų tarpininką**, kuris teikia **lengvatinius kreditus** iš 2021–2027 m. ES struktūrinių fondų lėšomis įsteigto **Kontroliuojančiojo fondo**. Finansų tarpininkas veikia nekomerciniu pagrindu, o paskolų sąlygos nustatomos taip, kad visa ekonominė nauda (palūkanų kompensacija, subsidija) būtų perduota galutiniams paramos gavėjams.
- **Projekto administratorių**, kuris veikia kaip daugiabučio savininkų įgaliotas atstovas, atsakingas už paraiškos pateikimą, paramos sutarties su APVA sudarymą, paskolos sutarties su finansuotoju sudarymą, projekto įgyvendinimo organizavimą ir atsiskaitymą pagal **Aplinkos ministro 2024 m. spalio 16 d. įsakymu Nr. D1-339** patvirtintas taisykles. Administratorius **nevaldo lėšų ir nepasilieka finansinės naudos**, o veikia tik kaip techninis ir administracinis tarpininkas (jo administravimo išlaidos dengiamos iš techninės pagalbos lėšų), užtikrinantis tinkamą paramos panaudojimą.

Kai parama suteikiama savivaldybių socialiniams būstams renovuoti, pagrindinę naudą (sumažėjusias išlaidas šildymui ir pagerėjusias gyvenimo sąlygas) gaus tame būste gyvenantis namų ūkis.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955 13 straipsnio 1 ir 2 dalimis, Socialinio klimato fondo investicijos yra papildomos tiek kitų Sąjungos fondų ir programų atžvilgiu, tiek nacionalinių biudžeto išlaidų atžvilgiu. Ši SKF lėšomis remiama priemonė papildo jau veikiančią daugiabučių pastatų renovacijos finansavimo schemą, tačiau lėšos nėra naudojamos toms pačioms išlaidoms padengti ir nefinansuoja pasikartojančių nacionalinio biudžeto išlaidų.

Papildomumas kitų ES fondų ir programų atžvilgiu (13(1) straipsnis)

Priemonė veikia papildančiai ir suderintai su kitomis finansinėmis ir subsidijų priemonėmis, kurios kartu sudaro vientisą renovacijos finansavimo sistemą:

- ES struktūrinių fondų (ERPF/SF) lėšomis (100 mln. Eur) finansuojamas Kontroliuojantysis fondas, per kurį EIB atrinktas finansų tarpininkas teiks lengvatines paskolas daugiabučių namų renovacijos darbams. Bendras paskolų portfelis sudarys 625 mln. Eur, iš jų apie 525 mln. Eur bus pritraukiama iš privačių investuotojų. Finansų tarpininko teikiama paskola bus finansuojama iš dalies privačiomis lėšomis siekiant užtikrinti, kad ES fondų (ESIF) ir SKF lėšų proporcija kartu sudarytų ne daugiau kaip 100 proc. finansuojamų išlaidų, taip pašalinant dvigubo finansavimo riziką.
- Klimato kaitos programos (KKP) lėšomis (apie 125 mln. Eur) bus finansuojami kiti butų savininkai (nepriskiriami pažeidžiamų namų ūkių grupei), teikiant jiems apie 20 proc. subsidiją energinio efektyvumo priemonėms ir apie 100 proc. techninei pagalbai.
- Socialinio klimato fondas kartu su bendruoju finansavimu (133 mln. Eur) finansuoja pažeidžiamus namų ūkius, padengdamas iki 50 ar 80 proc. energinio efektyvumo priemonių ir 100 proc. techninės pagalbos išlaidų. Prie šių išlaidų apie 28 mln. Eur valstybės biudžeto lėšomis bus dengiamas iš SKF nefinansuojamas PVM.
- SKF ir KKP subsidijos už energinio efektyvumo priemones įgyvendinus renovacijos projektą išmokamos APVA tiesiogiai finansuotojui, kuris sumažina atitinkamai kiekvieno buto paskolos likutį. Kiekvieno projekto lėšos apskaitomos atskirai APVIS sistemoje, o subsidijos sumos pagal fiksuotus įkainius bus apskaičiuojamos atsižvelgiant į buto savininko statusą („pažeidžiamas“ / „nepažeidžiamas“).
- Valstybės biudžeto išmokos yra riboto masto ir trukmės – palūkanų subsidija virš 3 proc. taikoma 5 metus nuo kredito išmokėjimo dienos (taikoma visiems butų savininkams projekto mastu), todėl ši išmoka nelaikoma pasikartojančia biudžeto išlaida.

Visų minėtų šaltinių finansiniai srautai yra aiškiai atskirti ir apskaitomi Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS), užtikrinant, kad ta pati išlaidų dalis nebūtų padengiama iš kelių šaltinių. Tai visiškai atitinka Reglamento (ES) 2023/955 13(1) straipsnio nuostatą, kad SCF gali būti derinamas su kitais ES fondais, jei parama neskiriama toms pačioms išlaidoms.

Papildomumas nacionalinio biudžeto išlaidų atžvilgiu (13(2) straipsnis):

SKF finansavimas nėra naudojamas pasikartojančioms nacionalinio biudžeto išlaidoms padengti. Nacionalinės priemonės, veikiančios daugiabučių renovacijos srityje, yra ribotos apimties ir trukmės:

- valstybės biudžeto palūkanų subsidija – dengiama tik palūkanų dalis, viršijanti 3 proc., iki 5 metų;
- savivaldybių teikiamos socialinės kompensacijos – pagal Piniginės socialinės paramos nepasiturintiems gyventojams įstatymo 8 straipsnio 8 dalį, kai nepasiturintiems gyventojams apmokamos jų kredito ir palūkanų įmokos už renovuotą būstą. Ši parama yra tęstinė socialinė išmoka, vertinama pagal pajamas kas 6 mėnesius, todėl nėra investicinio pobūdžio ir nėra dubliuojama SKF.

Taigi, SCF skiriamas vienkartinėi investicinei paramai iki ir projekto įgyvendinimo metu (iki renovacijos užbaigimo), o ne socialinėms ar pasikartojančioms išmokoms, todėl jis neperima nacionalinio biudžeto funkcijų ir atitinka 13(2) straipsnio nuostatas.

Ši priemonė yra papildoma, socialiai taikli investicija, kuri:

- padidina pažeidžiamų namų ūkių galimybes dalyvauti renovacijoje,
- padeda užtikrinti pakankamą daugiabučių namų renovacijos projektų srautą,
- ir nepakeičia nei nacionalinių biudžeto išlaidų, nei kitų ES fondų ar programų.

SCF, ESIF, KKP ir valstybės biudžetas veikia kaip tarptautiniu ir nacionaliniu lygmeniu suderinti, tarpusavyje papildantys finansavimo šaltiniai, visiškai atitinkantys Reglamento (ES) 2023/955 13 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatas dėl papildomumo ir papildomo finansavimo.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Nereikšminga (*de minimis*) pagalba būtų ir kitų patalpų savininkams, vykdančioms ūkinę veiklą, teikiama atsižvelgiant į 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentą (ES) 2023/2831 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1408/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai žemės ūkio sektoriuje, 2014 m. birželio 27 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 717/2014 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai žuvininkystės ir akvakultūros sektoriuje nuostatas bei registruojama nereikšminga (*de minimis*) pagalba Suteiktos valstybės pagalbos ir nereikšmingos (*de minimis*) pagalbos registro nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. sausio 19 d. nutarimu Nr. 35 „Dėl Suteiktos valstybės pagalbos ir nereikšmingos (*de minimis*) pagalbos registro nuostatų patvirtinimo“, nustatyta tvarka.

2.1.2.1. Measure/Investment: 2: Dalinė daugiabučių namų renovacija

Intervention area: Art.8.1.(a) - Support building renovations, in particular for vulnerable households and vulnerable micro-enterprises occupying the worst performing buildings, and including for tenants and people living in social housing

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Informacija apie esamą padėtį pateikta Pastatų sektoriaus komponento tikslo aprašyme. Šia investicija yra siūlomas alternatyvus ir finansiškai prieinamesnis sprendimo būdas pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie dėl finansinių ar kitų priežasčių neturi galimybių prisidėti prie dalinės renovacijos įgyvendinimo. Teikiant paramą dalinės renovacijos priemonėms, bus sudaromos sąlygos įgyvendinti atskiras, reikalingiausias, didžiausią energinį ir ekonominį efektą užtikrinančias priemones, tokiu būdu prisidedant prie energijos sąnaudų sumažinimo, būsimą ATLPS2 poveikio sušvelninimo ir pažeidžiamų gyventojų grupių gyvenimo kokybės pagerinimo.

Taip pat ši investicija iš dalies įgyvendins NEKSVP numatytą priemonę EE8-P "Pastatų vidaus šildymo ir karšto vandens sistemų modernizavimas („mažoji renovacija“) ir iš dalies prisidės prie NEKSVP priemonės EE2-P „Daugiabučių pastatų atnaujinimas (modernizavimas)“ palaipsnio įgyvendinimo ilgojoje perspektyvoje.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Šia investicija suteikiama galimybė atlikti mažesnės apimties daugiabučio gyvenamojo namo (įskaitant bendrabučius, priskiriamus įvairių socialinių grupių gyvenamiesiems pastatams), kuris yra D arba žemesnės energinio naudingumo klasės atnaujinimo darbus. Investicija suteikia tikslinę paramą pažeidžiamiems namų ūkiams iš SKF lėšų, tokiu būdu prisidedant prie bendro renovacijos prieinamumo ir apimčių didinimo.

Investicija yra skirta remti dalinę daugiabučių namų renovaciją energijos efektyvumo didinimo tikslais, siekiant palaipsniui transformuoti pastatų ūkį į beveik nevartojančius pastatus.

Teikiant paramą prioritetą numatomas daugiabučių pastatų renovacijai, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras arba centralizuotai tiekiamas šiluma, pagaminta naudojant iškastinį kurą katilinėse, kurių įrenginiai neturi technologinės galimybės naudoti neiškastinį kurą ir kurių galia yra mažesnė nei 20 MW skiriant jiems didesnę paramos intensyvumą. Tokiuose daugiabučiuose namuose gyvenantiems pažeidžiamiems namų ūkiams (butų savininkams) numatoma kompensuoti 80 proc. išlaidų pasirinktoms energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti. Pažeidžiamiems namų ūkiams (butų savininkams) gyvenantiems daugiabučiuose namuose, kurie šildymui naudoja kitą kurą - numatomas 50 proc. paramos intensyvumas pasirinktoms energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti.

Tinkamos veiklos apima pavienių energinį efektyvumą didinančių priemonių ar jų kombinacijos įgyvendinimą:

- Stogo šiltinimas
- Fasado šiltinimas
- Senų langų ir lauko durų keitimas

- Šildymo sistemos modernizavimas
- Saulės elektrinės įrengimas

Paramos gavėjai: pažeidžiami namų ūkiai – būsto savininkai, gyvenantys daugiabučiame name (įskaitant bendrabučius, priskiriamus įvairių socialinių grupių gyvenamiesiems pastatams), kuris yra D arba žemesnės energinio naudingumo klasės, taip pat savivaldybės, jei tuose pastatuose yra jų nuosavybės teise priklausančių socialinių būstų.

Paraiškų teikėjai:

1. Daugiabučio namo bendrojo naudojimo objektų valdytojas.
2. Asmuo, teikiantis daugiabučio namo atnaujinimo (modernizavimo) projekto (toliau – projekto) įgyvendinimo administravimo paslaugas.
3. Savivaldybės administracija.
4. Savivaldybės paskirtas savivaldybės energinio efektyvumo didinimo programos įgyvendinimo administratorius.

Finansuojamos priemonės pagal pastato renovacijos pase numatytą eiliškumą.

Daugiabučio namo gyventojams priėmus sprendimą įgyvendinti dalinės renovacijos priemones, jos įgyvendinamos naudojant butų ir kitų patalpų savininkų sukauptas lėšas (Civilinio kodekso 4.82 str. 4 d.), kitas teisėtai gautas lėšas arba rangovo lėšomis. Įgyvendinus priemones kreipiamasi į Aplinkos projektų valdymo agentūrą APVA dėl paramos už socialiai pažeidžiamus asmenis išmokėjimo.

Įgyvendinus daugiabučio namo dalinės renovacijos projektą, turi būti pasiektas ne mažesnis kaip 8 proc. energinis efektyvumas (sutaupymas).

Paramos skyrimas numatomas konkretaus pažeidžiamo namų ūkio būsto dalinės renovacijos išlaidų už energinio efektyvumo didinimo priemonių įgyvendinimą padengimui pagal nustatytus fiksuotus įkainius (supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius) už būsto kvadratinį metrą. Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius nustato Europos socialinio fondo agentūros Metodinės pagalbos centras (toliau – ESFA MPC), kurie po audito institucijos vertinimo įtraukiami į Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžių registrą.

Planuojama, kad kiti daugiabučio namo butų savininkai (nepriskiriami pažeidžiamų namų ūkių grupei) gaus valstybės paramą už energinio efektyvumo priemones pagal fiksuotus įkainius iš nacionalinių lėšų (Klimato kaitos programos ar valstybės biudžeto lėšų).

Numatoma dalinai renovuoti 6100 daugiabučių namų ir suteikti paramą apie 41 000 namų ūkiams:

3600 daugiabučių namų, naudojančių iškastinį kurą ir suteikti paramą juose gyvenantiems 13 000 pažeidžiamų namų ūkių (32 proc. visų gavusių paramą namų ūkių) būsto energiniam naudingumui padidinti;

2500 daugiabučių namų, nenaudojančių iškastinio kuro ir suteikti paramą juose gyvenantiems 28 000 pažeidžiamų namų ūkių (68 proc. visų gavusių paramą namų ūkių) būsto energiniam naudingumui padidinti.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento straipsnyje nustatytų tikslų pasiekimo: socialiai teisingo perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos, energetinio skurdo

mažinimo, iškastinio kuro išteklių priklausomybės mažinimo. Specifiniai tikslai, prie kurių prisidedama šia investicija, apima paramą pažeidžiamiems namų ūkiams per investicijas, kurių paskirtis yra pastatų energinio efektyvumo didinimas ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.

Pagrindiniu investicijos tikslu laikomas galimybių pažeidžiamiems namų ūkiams imtis ekonomiškai efektyviausių, greičiausių grąžą užtikrinančių atskirų renovacijos priemonių sudarymas, tokiu būdu sprendžiant didžiausias pastato energinio efektyvumo problemas su mažesnėmis pradinėmis investicijomis. Taip pat siekiama ŠESD išmetimo mažinimo ir indėlio į nacionalinių tikslų, tokių kaip bendro energijos vartojimo efektyvumo didinimas, pasiekimą.

Investicija yra skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gyvena daugiabučiuose namuose, prioritetą teikiant pastatams, kurie šildymui naudoja iškastinį kurą - suteikiama parama 80 proc., nenaudojančiuose iškastinio kuro daugiabučių namų būtų savininkams priskiriamiems pažeidžiamiems namų ūkiams - parama 50 proc. Pirmiausia kvietimas bus skelbiamas pastatams, kurie šildymui naudoja iškastinį kurą. Paramos gavėjų atitikties vertinimas bus atliekamas naudojantis nacionalinių registrų ir duomenų bazių duomenimis. Ši investicija suteikia alternatyvą tiems namų ūkiams, kuriems pilnos renovacijos įgyvendinimas yra per didelė finansinė ar organizacinė našta.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM, kuri parengs projektų finansavimo sąlygų aprašą kvietimui skelbti. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas pasitelkiant esamas, veikiančias ir patikrintas nacionalines paramos administravimo sistemas. Visą paramos teikimo ciklą, apimančią kvietimų teikti paraiškas skelbimą, projektų priežiūrą ir atsiskaitymą, koordinuos Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), kuri vykdo administruojančiosios institucijos funkcijas ir naudoja specializuotą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS).

Daugiabučio namo gyventojams priėmus sprendimą įgyvendinti dalinės renovacijos priemones, APVA pateikiama paraiška. APVA patvirtinus paraišką, rangos darbai atliekami naudojant butų ir kitų patalpų savininkų sukauptas lėšas (Civilinio kodekso 4.82 str. 4 d.) ar kitas teisėtai gautas lėšas ar rangovo lėšomis. Užbaigus darbus kreipiamasi į APVA dėl paramos išmokėjimo. Parama už pažeidžiamus asmenis iš Socialinio klimato fondo išmokama rangovui. Likusią rangos darbų vertę socialiai pažeidžiami asmenys išmoka per sutartą laikotarpį.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Vienių motinų namų ūkiai sudaro 96,5 proc. visų vienių tėvų namų ūkių ir dažnai susiduria su padidinta būsto išlaikymo našta. Analizės duomenimis, 23,7 proc. vienių tėvų neturi galimybės pakankamai apšildyti savo būsto, kai šalies vidurkis siekia 18 proc. Dalinės pastatų renovacijos įgyvendinimas, didinant energinį efektyvumą, tiesiogiai lemia šildymo sąnaudų mažėjimą. Tokiu būdu yra sudaromos prielaidos finansinės naštos, tenkančios moterims ir jų šeimoms, palengvinimui, jų finansinės padėties gerinimui ir šiltesnių bei sveikesnių gyvenimo sąlygų užtikrinimui, kas prisideda prie didesnės socialinės lygybės skatinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų, kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas ir kvietimo teikti paraiškas paskelbimas bus užtikrintas iki 2026 metų ketvirtojo ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Atliekant dalinės renovacijos darbus daugiabučiuose pastatuose, kurių naudingasis plotas viršija 2000 m ² , bus atliekama vasaros perkaitimo analizė. Atnaujinant daugiabučius pastatus, didesnius nei 5000 m ² , esančius potvynių rizikos teritorijose, bus integruojamos potvynių rizikos mažinimo priemonės. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos reikalavimus.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Prieš pradėdant dalinės renovacijos darbus daugiabučiuose pastatuose, kurių plotas viršija 2000 m ² , bus atliekamas statybinių atliekų auditas. Bus užtikrinta, kad ne mažiau kaip 70 proc. (pagal masę) nepavojingų statybinių ir griovimo atliekų būtų paruošta pakartotiniam naudojimui arba perdirbta, o užpylimas nebus laikomas perdirbimu. Bus skatinamas antrinių žaliavų naudojimas izoliacinėse medžiagose ir statybos gaminiuose. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos kriterijus.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

Milestone: C1.A.I2.1 Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas

Description

Pagal aplinkos ministro patvirtintą finansavimo sąlygų aprašą paskelbiamas kvietimas Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS) ir interneto puslapyje <https://apva.lrv.lt/lt/aktualus-kvietimai/>. Šis kvietimas žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir leidžia teikti paraiškas daugiabučių namų dalinės renovacijos projektams.

Target: C1.A.I2.S1 Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius

Description

Rodiklis matuoja būstų (namų ūkių), esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičių, kuriems suteikta finansinė parama iš Socialinio klimato fondo (SKF) lėšų už įgyvendintą daugiabučio namo dalinę renovaciją, pasiekus ne mažesnę kaip 8 proc. energinį efektyvumą (sutaupymą). Parama skiriama pažeidžiamų namų ūkių būstams, įgyvendinant pastatų energinio efektyvumo didinimo priemones, siekiant sumažinti jų energijos sąnaudas, priklausomybę nuo iškastinio kuro ir energinį skurdą.

Iš viso planuojama suteikti paramą apie **41 000 būstų**, iš jų:

- apie 13 000 būstų (32 proc.) šildomi iškastiniu kuru arba centralizuotai tiekama šiluma, pagaminta iš iškastinio kuro;
- apie 28 000 būstai (68 proc.)– nenaudojantys iškastinio kuro, t. y. šildomi biokuru, atsinaujinančiais energijos ištekliais ar efektyviu centralizuotu tiekimu.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.A.I2.1.2026Q4	C1.A.I2	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I2.S1.2029Q4	C1.A.I2	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	0.00	17,000.00	2029	Q4
C1.A.I2.S1.2032Q4	C1.A.I2	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	17,000.00	41,000.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir užtikrina teisinį bei administracinį pasirengimą priimti paraiškas iš pareiškėjų.

Siektina reikšmė – *Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius* – rodo investicijos poveikį: kiek būstų faktiškai gavo paramą iš SKF lėšų ir pasiekė energinio efektyvumo rezultata.

Paramos intensyvumo diferencijavimas (80 % būstams, naudojančiams iškastinį kurą, ir 50 % – kitiems) užtikrina socialiai teisingą perėjimą, suteikiant prioritetą namų ūkiams, labiausiai paveiktiems ETS2 išlaidų padidėjimo.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: – matuoja kvietimo paskelbimo faktą (datą), patvirtinantį investicijos įgyvendinimo pradžią.

Siektina reikšmė – *Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius* – matuoja būstų (butų), priklausančių pažeidžiamiems namų ūkiams ir gavusių finansinę paramą iš Socialinio klimato fondo atlikus daugiabučio namo dalinę renovaciją, skaičių.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinė reikšmė – *Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas*: kvietimo paskelbimas bus patvirtintas įrašu **APVIS sistemoje**.

Siektina reikšmė – *Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius*:

- **Pirminis šaltinis**: užbaigtų projektų dokumentai (darbų priėmimo aktai);
- **Antrinis šaltinis**: APVA suvestinės iš **APVIS**, kuriose konsoliduojami patvirtinti duomenys. Patikrinimai bus atliekami pagal APVA patvirtintas procedūras ir statistinę atskaitomybę Aplinkos ministerijai.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: APVA.

Siektina reikšmė: Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius: APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Renovacijos įkainiai

Veiklų kaštams apskaičiuoti naudojami Lietuvos ilgalaikėje renovacijos strategijos (LIRS) 36 lentelėje nurodyti 2020 m. dalinės renovacijos įkainiai (Eur/m² be PVM) daugiabučiams namams iki 1000 m². Šie įkainiai padauginami iš pabrangimo koeficiento – 1,4. Pabrangimo koeficientas nustatytas pagal Oficialios statistikos portale pateiktą pastatų remonto sąnaudų elementų kainų indeksą (2020 m. - 2024 m.).

Dalinės renovacijos veiklų įkainiai be PVM :

- Stogo šiltinimas: 78 Eur/m²;
- Fasado šiltinimas: 176 Eur/m²;
- Senų langų ir lauko durų keitimas: 88 Eur/m²;
- Šildymo sistemos modernizavimas: 76 Eur/m²;
- Saulės elektrinės įrengimas 76 Eur/m².

Vidutinis būsto plotas

Vidutinis daugiabučio namo, naudojančio iškastinį kurą plotas 475 m², o vidutinis vieno būsto (buto) plotas šiame pastate 53 m². Vidutinis kitą kurą naudojančio daugiabučio plotas 1500 m², o vidutinis vieno būsto (buto) plotas tokiam pastate 50 m² (Nekilnojamojo turto registro duomenys).

Veiklų apimtys

Numatoma dalinai renovuoti 6100 daugiabučių namų ir suteikti paramą 41 000 namų ūkiams:

3600 daugiabučių namų, naudojančių iškastinį kurą ir suteikti paramą juose gyvenantiems apie 13 000 pažeidžiamų namų ūkių (32 proc. visų gavusių paramą namų ūkių) būsto energiniam naudingumui padidinti;

2500 daugiabučių namų, nenaudojančių iškastinio kuro ir suteikti paramą juose gyvenantiems 28 000 pažeidžiamų namų ūkių (68 proc. visų gavusių paramą namų ūkių) būsto energiniam naudingumui padidinti.

Detalūs skaičiavimai pateikiami priede.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Dalinė daugiabučių namų renovacija
2026	0
2027	4 000 000
2028	20 000 000
2029	33 000 000

2030	33 000 000
2031	30 000 000
2032	16 000 000
Iš viso	136 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus teikiama iš nacionalinių šaltinių (valstybės biudžeto).

Planuojama, kad kiti daugiabučio namo butų savininkai (nepriskiriami pažeidžiamų namų ūkių grupei) gaus valstybės paramą už energinio efektyvumo priemones (apie 50 proc. paramos intensyvumu) pagal fiksuotus įkainius iš nacionalinių šaltinių (Klimato kaitos programos). Šių lėšų poreikis apie 67 000 namų ūkių subsidijoms teikti – 185 mln. Eur, kurios bus skiriamos numatant jas Vyriausybės tvirtinamame 4 metų Klimato kaitos programos investicijų plane, vadovaujantis Lietuvos Respublikos klimato kaitos valdymo įstatymo nuostatomis.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Iš kitų ES lėšų tokio pobūdžio priemonė nefinansuojama.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Pareiškėjai vidutiniškai padengs 20-50 proc. renovacijos išlaidų pagal nustatytą grafiką mokėdami likusią dalį už atliktus dalinės renovacijos darbus.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Numatytos išlaidos laikomos pagrįstomis, nes jos grindžiamos:

- **Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos (LIRS)** duomenimis dėl atskirų priemonių investicijų dydžių, energinio efektyvumo priemonių ekonomiško;
- **nacionaliniais statistiniais duomenimis**, rodančiais vidutinį būsto plotą ir pažeidžiamų namų ūkių dalį, statybos darbų kainų indekso pokytį;

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I2	Dalinė daugiabučių namų renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	136,000,000	0	4,000,000	20,000,000	33,000,000	33,000,000	30,000,000	16,000,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Pagal šią investiciją parama nėra teikiama tiesiogiai pažeidžiamiems namų ūkiams, bet per viešuosius ir kitus tarpininkus:

- Aplinkos projektų valdymo agentūrą (APVA), veikiančią kaip administruojančiąją instituciją, atsakingą už kvietimų paskelbimą, paraiškų vertinimą, sprendimų priėmimą ir subsidijų išmokėjimą tiesiogiai rangovui. Tokiu būdu subsidijos sumažina pažeidžiamo namų ūkio mokėtiną sumą už atliktus darbus.
- Bendro naudojimo objektų valdytoją, projekto administratorių, savivaldybės paskirtą savivaldybės energinio efektyvumo didinimo programos įgyvendinimo administratorių, kuris atsakingas už paraiškos pateikimą, sutarties su rangovu sudarymą, projekto įgyvendinimo organizavimą ir atsiskaitymą.

Kai parama suteikiama savivaldybių socialiniams būstams renovuoti, pagrindinę naudą (sumažėjusias išlaidas šildymui ir pagerėjusias gyvenimo sąlygas) gaus tame būste gyvenantis namų ūkis.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955 13 straipsnio 1 ir 2 dalimis, Socialinio klimato fondo investicijos yra papildomos tiek kitų Sąjungos fondų ir programų atžvilgiu, tiek nacionalinių biudžeto išlaidų atžvilgiu. Ši SKF lėšomis remiama priemonė iš dalies papildo jau veikiančią priemonę „Daugiabučių namų vidaus šildymo ir karšto vandens sistemų modernizavimas („mažoji renovacija“)“ finansuojamą iš Klimato kaitos programos lėšų, tačiau SKF investicija yra platesnio pobūdžio priemonė, prisidedanti prie energijos vartojimo efektyvumo didinimo.

Kiekybinis pokytis:

- Padidėja dalinai renovuojamų daugiabučių namų skaičius. Pagal „Daugiabučių namų vidaus šildymo ir karšto vandens sistemų modernizavimas („mažoji renovacija“)“ priemonę iki 2030 metų reikia modernizuoti 2 320 šilumos punktus (290 šilumos punktų kasmet). O pagal NEKSVP ir LIRS numatytas poreikis kompleksiskai renovuoti nuo 7300 iki beveik 10 000 daugiabučių namų. Todėl siūloma SKF investicija sudarys sąlygas dalinai renovuoti apie 6100 daugiabučių namų ir prisidės prie „mažosios“ ir esminės daugiabučių renovacijos palaipsnio įgyvendinimo.

- Padidėja parama socialiai pažeidžiamiems asmenims nuo 30 proc. galutinės mažosios renovacijos kainos iki 50-80 proc. už įgyvendintas energinio efektyvumo priemones.

Kokybinis pokytis:

- SKF investicija apima daugiau energinio efektyvumo didinimo priemonių: stogo šiltinimas, fasado šiltinimas, senų langų ir lauko durų keitimas, šildymo sistemos modernizavimas, saulės elektrinės įrengimas – užtikrinamas didesnis bendras energijos vartojimo sumažėjimas.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the *de minimis* Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Nereikšminga (*de minimis*) pagalba butų ir kitų patalpų savininkams, vykdančioms ūkinę veiklą, teikiama atsižvelgiant į 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentą (ES) 2023/2831 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1408/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai žemės ūkio sektoriuje, 2014 m. birželio 27 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 717/2014 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai žuvininkystės ir akvakultūros sektoriuje nuostatas bei registruojama nereikšminga (*de minimis*) pagalba Suteiktos valstybės pagalbos ir nereikšmingos (*de minimis*) pagalbos registro nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. sausio 19 d. nutarimu Nr. 35 „Dėl Suteiktos valstybės pagalbos ir nereikšmingos (*de minimis*) pagalbos registro nuostatų patvirtinimo“, nustatyta tvarka.

2.1.2.1. Measure/Investment: 3: Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija

Intervention area: Art.8.1.(a) - Support building renovations, in particular for vulnerable households and vulnerable micro-enterprises occupying the worst performing buildings, and including for tenants and people living in social housing

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Atsižvelgiant į detalesnę informaciją, pateiktą Pastatų sektoriaus komponento tikslo aprašyme, šia investicija yra reaguojama į identifikuotus kompleksinius iššūkius. Teikiant finansinę paramą pažeidžiamiausiems namų ūkiams, numatomas gyvenamųjų pastatų atnaujinimo procesų paspartinimas. Skatinant kompleksinę vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų namų renovaciją, siekiama vidutiniškai 50–70 proc. energijos sąnaudų sumažinimo, būsimą ATLPS2 poveikio sušvelninimo ir pažeidžiamų gyventojų grupių gyvenimo kokybės pagerinimo.

Ši investicija prisidės prie NEKSVP tikslų įgyvendinimo EVE didinimo srityje. Taip pat ši investicija prisidės prie NEKSVP priemonės EE11-P „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“.

Valstybinės duomenų agentūros duomenimis iš visų 85 358 vienbučiuose ir dvibučiuose namuose gyvenančių pažeidžiamų namų ūkių (įskaitant energinės nepriteklių patiriančius) 20 proc. (17 296) šildymui naudoja gamtines dujas. Lietuvoje atnaujinimo laukia apie 355 261 neefektyvių vienbučių ir dvibučių namų. LIRS numatytas poreikis renovuoti po 8485 vienbučius ir dvibučius namus kasmet, o 2021-2030 m. laikotarpyje – viso 47 503 vienbučius ir dvibučius namus. Pagal NEKSVP EE11-P priemonę iki 2030 m. planuojama renovuoti 18 000 vienbučių ir dvibučių namų. Šiuo metu įgyvendinami 1160 projektų. Todėl išlieka poreikis pritraukti renovacijai daugiau kaip 28 000 vienbučių ir dvibučių namų.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Šia investicija suteikiama galimybė atlikti vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų, kurie yra D ar žemesnės energinio naudingumo klasės, atnaujinimo darbus. Investicija suteikia tikslinę paramą pažeidžiamiems namų ūkiams iš SKF lėšų.

Investicija yra skirta remti kompleksinę vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų renovaciją. Teikiant paramą prioritetą numatomas vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų renovacijai, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras, skiriant jiems didesnę paramos intensyvumą ir pirmiausia skelbiant kvietimą teikti paraiškas tik iškastinį kurą naudojančioms namams. Tokiems pastatams numatoma kompensuoti 80 proc. išlaidų energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti. Skurdo riziką patiriantiems namų ūkiams vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, kurie šildymui naudoja kitą kurą, numatomas 50 proc. paramos intensyvumas energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti.

Remiamos veiklos: stogo ir sienų šiltinimas, senų langų ir durų keitimas, šildymo sistemos keitimas, saulės elektrinės įrengimas.

Kompleksiškai atnaujinant vienbučius ir dvibučius gyvenamuosius pastatus keliamas reikalavimas pasiekti ne žemesnę nei B energinio naudingumo klasę ir užtikrinti skaičiuojamųjų šiluminės energijos sąnaudų sumažėjimą ne mažiau kaip 40 proc. ir ne mažiau kaip 30 proc. pirminės energijos sąnaudų.

Paramos skyrimas numatomas konkrečiam pažeidžiamam namų ūkio renovacijos išlaidų už energinio efektyvumo didinimo priemonių įgyvendinimą padengimui pagal nustatytus fiksuotus įkainius (supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius) už būsto kvadratinį metrą. Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius nustato Europos socialinio fondo agentūros Metodinės pagalbos centras (toliau – ESFA MPC), kurie po audito institucijos vertinimo įtraukiami į Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžių registrą.

APVA sudarys paramos sutartį su vienbučio ar dvibučio namo savininku, atsiskaitymai bus vykdomi tiesiogiai su rangovais po to, kai darbai bus užbaigiami ir pateikiami atitinkami dokumentai.

Planuojama kompleksiškai renovuoti 2200 būstų:

- 1500 (68 proc.) naudojančių iškastinį kurą;
- 700 (32 proc.) nenaudojančių iškastinio kuro.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento straipsnyje nustatytų tikslų pasiekimo: socialiai teisingo perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos, energetinio skurdo mažinimo, iškastinio kuro išteklių priklausomybės mažinimo. Specifiniai tikslai, prie kurių prisidedama šia investicija, apima paramą pažeidžiamiems namų ūkiams per investicijas, kurių paskirtis yra pastatų energinio efektyvumo didinimas ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.

Pagrindiniu investicijos tikslu laikoma galimybė pasiekti didesnę efektyvumą, įgyvendinant kompleksines renovacijos priemones. Taip pat siekiama ŠESD išmetimo mažinimo ir indėlio į nacionalinių tikslų, tokių kaip bendro energijos vartojimo efektyvumo didinimas, pasiekimą.

Investicija yra skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gyvena vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, prioritetą teikiant pastatams, kurie šildymui naudoja iškastinį kurą.

Prioritetas teikiamas skiriant didesnę paramos intensyvumą ir pirmiausia skelbiant kvietimą renovuoti iškastinį kurą šildymui naudojančius pastatus. Paramos gavėjų atitikties vertinimas bus atliekamas naudojantis nacionalinių registrų ir duomenų bazių duomenimis.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas pasitelkiant esamas, veikiančias ir patikrintas nacionalines paramos administravimo sistemas. Visą paramos teikimo ciklą, apimančią kvietimų teikti paraiškas skelbimą, projektų priežiūrą ir atsiskaitymą, koordinuos Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), kuri vykdo administruojančiosios institucijos funkcijas ir naudoja specializuotą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS).

Siekiant pritraukti daugiau vienbučių/dvibučių namų, naudojančių iškastinį kurą, savininkų priskiriamų pažeidžiamiems namų ūkiams, pasinaudoti SKF parama, energijos konsultacijų centrai glaudžiai bendradarbiaus su savivaldybėmis, seniūnijomis.

Pateikus ir patvirtinus paraišką APVA sudarys paramos sutartį su vienbučio ar dvibučio namo savininku. Subsidija bus išmokama tiesiogiai rangovui po to, kai darbai bus užbaigiami ir pateikiami atitinkami dokumentai. Likusią rangos darbų vertę pažeidžiami asmenys apmoka rangovui per sutartą laikotarpį.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Vieniųjų motinų namų ūkiai sudaro 96,5 proc. visų vieniųjų tėvų namų ūkių ir dažnai susiduria su padidinta būsto išlaikymo našta. Analizės duomenimis, 23,7 proc. vieniųjų tėvų neturi galimybės pakankamai apšildyti savo būsto, kai šalies vidurkis siekia 18 proc. Pastatų renovacijos įgyvendinimas, didinant energinį efektyvumą, tiesiogiai lemia šildymo sąnaudų mažėjimą. Tokiu būdu yra sudaromos prielaidos finansinės naštos, tenkančios moterims ir jų šeimoms, palengvinimui, jų finansinės padėties gerinimui ir šiltesnių bei sveikesnių gyvenimo sąlygų užtikrinimui, kas prisideda prie didesnės socialinės lygybės skatinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas ir kvietimo teikti paraiškas paskelbimas bus užtikrintas iki 2026 metų ketvirtą ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of 'do no significant harm' within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Atliekant renovaciją vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, bus didinamas energijos efektyvumas ir taip gerinamas pastatų atsparumas ekstremalioms oro sąlygoms, pavyzdžiui, perkaitimui, renovuojant vienbučius ir dvibučius gyvenamuosius pastatus esančius potvynių rizikos teritorijose, bus integruojamos potvynių rizikos mažinimo priemonės.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Atliekant renovaciją vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose bus laikomasi

	galiojančių reikalavimų statybinių atliekų tvarkymui, įskaitant jų rūšiavimą, perdirbimą ir šalinimą.
--	---

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

Milestone: C1.A.I3.1 Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas

Description

Pagal aplinkos ministro patvirtintą finansavimo sąlygų aprašą paskelbiamas kvietimas Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS) ir interneto puslapyje <https://apva.lrv.lt/lt/aktualus-kvietimai/>. Šis kvietimas žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir leidžia teikti paraiškas vienbučių ir dvibučių namų esminės renovacijos projektams finansuoti.

Target: C1.A.I3.S1 Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.

Description

Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius: kompleksiskai atnaujinti vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose esantys būstai, kurie pasiekė ne žemesnę nei B energinio naudingumo klasę ir sumažino ne mažiau kaip 40 proc. skaičiuojamųjų šiluminės energijos sąnaudų ir ne mažiau kaip 30 proc. pirminės energijos sąnaudų. Iš 2200 kompleksiskai atnaujintų vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose esančių būstų 1500 naudoja iškastinį kurą, 700 - kitą kurą.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.A.I3.1.2026Q4	C1.A.I3	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I3.S1.2029Q4	C1.A.I3	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	0.00	1,100.00	2029	Q4
C1.A.I3.S1.2032Q4	C1.A.I3	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	1,100.00	2,200.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir užtikrina teisinį bei administracinį pasirengimą priimti paraiškas iš pareiškėjų.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius – rodo investicijos poveikį: kiek būstų faktiškai gavo paramą iš SKF lėšų ir pasiekė energinio efektyvumo rezultata.

Paramos intensyvumo diferencijavimas (80 % būstams, naudojančioms išskastinį kurą, ir 50 % – kitiems) užtikrina socialiai teisingą perėjimą, suteikiant prioritetą namų ūkiams, labiausiai paveiktiems ETS2 išlaidų padidėjimo.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – matuoja kvietimo paskelbimo faktą, patvirtinantį investicijos įgyvendinimo pradžią.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius – matuoja būstų (butų), priklausančių pažeidžiamiems namų ūkiams ir gavusių finansinę paramą atlikus esminę vienbučio ar dvibučio namo renovaciją iš Socialinio klimato fondo, skaičių.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: kvietimo paskelbimas bus patvirtintas įrašu **APVIS sistemoje**.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius:

- Pirminis šaltinis: užbaigtų projektų dokumentai (darbų priėmimo aktai);
- Antrinis šaltinis: APVA suvestinės iš APVIS, kuriose konsoliduojami patvirtinti duomenys. Patikrinimai bus atliekami pagal APVA patvirtintas procedūras ir statistinę atskaitomybę Aplinkos ministerijai.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

--

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Tarpinė reikšmė -Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: APVA.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius: APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Renovacijos įkainiai

Veiklų kaštams apskaičiuoti naudojami Lietuvos ilgalaikėje renovacijos strategijos (LIRS) 36 lentelėje nurodytas 2020 m. esminės individualių namų renovacijos įkainis (Eur/m² be PVM). Šis įkainis padauginamas iš pabrangimo koeficiento – 1,4. Pabrangimo koeficientas nustatytas pagal Oficialios statistikos portale pateiktą pastatų remonto sąnaudų elementų kainų indeksą (2020 m. - 2024 m.).

Pastatai, kuriuose bus atliekama esminė renovacija yra D arba žemesnės naudingumo klasės ir po pilnos/esminės renovacijos, pastatai pasieks ne žemesnę nei B energinio naudingumo klasę.

Vidutinis būsto plotas

Vidutinis vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų plotas yra 120 m². (Pagal IRS 14 ir 15 lentelėje pateiktus Nekilnojamojo turto registro duomenis).

Veiklų apimtys

Numatoma kompleksiškai renovuoti 2200 būstų. Planuojama, kad parama esminei vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų renovacijai pasinaudos 1500 iškastinių kurą naudojančiam pastate esančių būstų ir 700 kitą kurą naudojančiam pastate gyvenančių pažeidžiamų namų ūkių.

Lėšų poreikis investicijai

Planuojama, kad SKF lėšomis bus padengta 80 proc. iškastinių kurą naudojančiame vienbučiame arba dvibučiame pastate gyvenančiam pažeidžiamam namų ūkiui tenkančių energinio efektyvumo didinimo priemonių kaštų. Kitą kurą naudojančiame vienbučiame arba dvibučiame pastate gyvenantiems pažeidžiamiems namų ūkiams – 50 proc. tenkančių energinio efektyvumo didinimo priemonių kaštų.

Lėšų poreikis investicijai sudarys 84 000 000 Eur.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas
2026	0
2027	4 000 000
2028	16 000 000
2029	21 000 000
2030	21 000 000
2031	12 000 000
2032	10 000 000
Iš viso	84 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Iš kitų ES lėšų tokio pobūdžio priemonė nefinansuojama.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Pareiškėjai vidutiniškai padengs 20-50 proc. renovacijos išlaidų pagal nustatytą grafiką sumokėdami likusią dalį už atliktus esminės renovacijos darbus.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Numatytos išlaidos laikomos pagrįstomis, nes jos grindžiamos:

- Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos (LIRS) duomenimis dėl atskirų priemonių investicijų dydžių, energinio efektyvumo priemonių ekonomiškumo;
- nacionaliniais statistiniais duomenimis, rodančiais vidutinį būsto plotą ir pažeidžiamų namų ūkių dalį, statybos darbų kainų indekso pokytį.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I3	Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	84,000,000	0	4,000,000	16,000,000	21,000,000	21,000,000	12,000,000	10,000,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Pagal šią investiciją parama nėra teikiama tiesiogiai pažeidžiamiems namų ūkiams, bet per viešuosius ir kitus tarpininkus: Aplinkos projektų valdymo agentūrą (APVA), veikiančią kaip administruojančiąją instituciją, atsakingą už kvietimų paskelbimą, paraiškų vertinimą, sprendimų priėmimą ir subsidijų išmokėjimą tiesiogiai rangovui. Tokiu būdu subsidijos sumažina pažeidžiamo namų ūkio mokėtiną sumą už atliktus darbus.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955 13 straipsnio 1 ir 2 dalimis, Socialinio klimato fondo investicijos yra papildomos tiek kitų Sąjungos fondų ir programų atžvilgiu, tiek nacionalinių biudžeto išlaidų atžvilgiu. Ši SKF lėšomis remiama priemonė papildo jau veikiančią priemonę „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“ finansuojamą iš Klimato kaitos programos lėšų, tačiau SKF investicija prisideda kiekybiniu ir laiko pokyčiu:

Kiekybinis pokytis:

- Šiuo metu esanti „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“ priemonė finansuojama iš Klimato kaitos programos lėšų. Maksimali parama sudaro 14 500 Eur vienam projektui. Tuo tarpu pagal SKF lėšomis remiamą priemonę socialiai pažeidžiamiems asmenis numatomas didesnis paramos intensyvumas (80 % būstams, naudojantiems iškastinį kurą, ir 50 % – kitiems).

Laiko pokytis:

- Pagal nustatytas sąlygas Klimato kaitos programos lėšos turi būti panaudojamos tais pačiais metais, kada jos skiriamos, todėl projekto „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“ finansuojamo iš Klimato kaitos programos lėšų įgyvendinimui numatytas 12 mėn. laikotarpis. Projekto įgyvendinimas ir dokumentacijos sutvarkymas užtrunka ilgiau, todėl dabartinė individualių namų renovacijos schema nėra populiari. Planuojama jos nebetęsti nuo 2026 metų. Todėl šia SKF investicija planuojama kompleksinės renovacijos projekto įgyvendinimo trukmė 18-24 mėn.

Esminė vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų namų renovacija atitinka planuojamą įgyvendinti iki 2030 metų NEKSVP priemonę EE10-P „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“.

Paraiškoms surinkti bus skelbiamas kvietimas. Pirmiausia kvietimas bus skelbiamas tik iškastinį kurą naudojančioms pastatams, likus lėšų – kitą kurą naudojančioms pastatams.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the *de minimis* Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Kai priemonės/investicijos įgyvendinime dalyvauja ekonominę veiklą vykdančiosios subjektai, finansavimas teikiamas pagal 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2023 m. birželio 23 d. Komisijos reglamentu (ES) 2023/1315 ir (arba) 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 2023/2831 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai.

2.1.2.1. Measure/Investment: 4: Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija

Intervention area: Art.8.1.(a) - Support building renovations, in particular for vulnerable households and vulnerable micro-enterprises occupying the worst performing buildings, and including for tenants and people living in social housing

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Atsižvelgiant į detalesnę informaciją, pateiktą Pastatų sektoriaus komponento tikslo aprašyme, šia investicija yra reaguojama į identifikuotus kompleksinius iššūkius. Teikiant finansinę paramą pažeidžiamiausiems namų ūkiams, numatomas pastatų atnaujinimo procesų paspartinimas. Skatinant dalinę vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų namų renovaciją, kuri apima pastatų atitvarų apšiltinimą, langų ir/ar šildymo sistemų keitimą ir perėjimą prie efektyvių, atsinaujinančių energijos išteklių naudojančių šildymo sistemų, siekiama vidutiniškai 30 proc. energijos sąnaudų sumažinimo, būsimo ATLPS2 poveikio sušvelninimo ir pažeidžiamų gyventojų grupių gyvenimo kokybės pagerinimo.

Ši investicija prisidės prie NEKSVP tikslų įgyvendinimo EVE didinimo srityje. Taip pat ši investicija prisidės prie NEKSVP priemonės EE11-P „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“.

Valstybinės duomenų agentūros duomenimis iš visų 85 358 vienbučiuose ir dvibučiuose namuose gyvenančių pažeidžiamų namų ūkių (įskaitant energinio nepriteklių patiriančius) 20 proc. (17 296) šildymui naudoja gamtines dujas.

Lietuvoje atnaujinimo laukia apie 355 261 neefektyvių vienbučių ir dvibučių namų. LIRS numatytas poreikis renovuoti po 8485 vienbučius ir dvibučius namus kasmet, o 2021-2030 m. laikotarpyje – viso 47 503 vienbučius ir dvibučius namus. Pagal NEKSVP EE11-P priemonę iki 2030 m. planuojama renovuoti 18 000 vienbučių ir dvibučių namų. Šiuo metu įgyvendinami 1160 projektų. Todėl išlieka poreikis pritraukti renovacijai daugiau kaip 28 000 vienbučių ir dvibučių namų.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija yra skirta remti dalinę vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų, kurie yra D ar žemesnės energinio naudingumo klasės, renovaciją. Investicija suteikia tikslinę paramą pažeidžiamiesiems namų ūkiams iš SKF lėšų.

Teikiant paramą prioritetas numatomas vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų renovacijai, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras, skiriant jiems didesnę paramos intensyvumą ir pirmiausia skelbiant kvietimą teikti paraiškas tik iškastinį kurą naudojančioms namams. Tokiems pastatams numatoma kompensuoti 80 proc. išlaidų energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti. Skurdo riziką patiriančioms namų ūkiams vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, kurie šildymui naudoja kitą kurą, numatomas 50 proc. paramos intensyvumas energinio efektyvumo priemonėms įgyvendinti.

Remiamos veiklos apima atskirų, didžiausią efektą užtikrinančių priemonių įgyvendinimą (vienos arba kelių dalinių priemonių įgyvendinimą):

- stogo šiltinimas,
- sienų šiltinimas,

- senų langų ir durų keitimas,
- šildymo sistemų keitimas.

Igyvendinus vienbučio ar dvibučio namo dalinės renovacijos projektą, turi būti pasiektas ne mažesnis kaip 8 proc. energinis efektyvumas (sutaupymas).

Paramos skyrimas numatomas konkrečiam pažeidžiamam namų ūkio dalinės renovacijos išlaidų už energinio efektyvumo didinimo priemonių įgyvendinimą padengimui pagal nustatytus fiksuotus įkainius (supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius) už būsto kvadratinį metrą. Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžius nustato Europos socialinio fondo agentūros Metodinės pagalbos centras (toliau – ESFA MPC), kurie po audito institucijos vertinimo įtraukiami į Supaprastintai apmokamų išlaidų dydžių registrą.

APVA sudarys paramos sutartį su vienbučio ar dvibučio namo savininku, atsiskaitymai bus vykdomi tiesiogiai su rangovais po to, kai darbai bus užbaigiami ir pateikiami atitinkami dokumentai.

Numatomas 4000 būstų dalinės renovacijos įgyvendinimas:

2200 (55 proc.) naudojančių iškastinį kurą;

1800 (45 proc.) nenaudojančių iškastinio kuro.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento straipsnyje nustatytų tikslų pasiekimo. Specifiniai tikslai, prie kurių prisidedama šia investicija, apima paramą pažeidžiamiems namų ūkiams per investicijas, kurių paskirtis yra pastatų energinio efektyvumo didinimas ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.

Pagrindiniu investicijos tikslu laikomas galimybių pažeidžiamiems namų ūkiams rinktis kaip didinti pastatų energinį efektyvumą pagal prioritetus ir galimybes sudarymas. Tokiu būdu siekiama spręsti didžiausias pastato energinio efektyvumo problemas su mažesnėmis pradinėmis investicijomis įgyvendinant dalinės renovacijos priemones. Taip pat siekiama ŠESD išmetimo mažinimo ir indėlio į nacionalinių tikslų, tokių kaip bendro energijos vartojimo efektyvumo didinimas, pasiekimą.

Investicija yra skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gyvena vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, prioritetą teikiant pastatams, kurie šildymui naudoja iškastinį kurą.

Prioritetas teikiamas skiriant didesnę paramos intensyvumą ir pirmiausia skelbiant kvietimą renovuoti iškastinį kurą šildymui naudojančius pastatus. Paramos gavėjų atitikties vertinimas bus atliekamas naudojantis nacionalinių registrų ir duomenų bazių duomenimis.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas pasitelkiant esamas, veikiančias ir patikrintas nacionalines paramos administravimo sistemas. Visą paramos teikimo ciklą, apimančią kvietimų teikti paraiškas skelbimą,

projektų priežiūrą ir atsiskaitymą, koordinuos APVA, kuri vykdo administruojančiosios institucijos funkcijas ir naudoja specializuotą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS).

Savivaldybės siekiančios pasinaudoti investicijos parama ir įgyvendinti socialinių būstų renovaciją galės teikti paraiškas bendra tvarka. Detalios sąlygos ir reikalavimai savivaldybėms bus numatytos investicijos įgyvendinimo aprašuose.

Siekiant pritraukti daugiau vienbučių/dvibučių namų, naudojančių iškastinį kurą, savininkų priskiriamų pažeidžiamiems namų ūkiams, pasinaudoti SKF parama, energijos konsultacijų centrai glaudžiai bendradarbiaus su savivaldybėmis, seniūnijomis. Taip pat siekiant maksimaliai atliepti SKF tikslus, bus teikiamas prioritetas prasčiausiems energinio naudingumo pastatams.

Pateikus ir patvirtinus paraišką APVA sudarys paramos sutartį su vienbučio ar dvibučio namo savininku. Subsidija bus išmokama tiesiogiai rangovui po to, kai darbai bus užbaigiami ir pateikiami atitinkami dokumentai. Likusią rangos darbų vertę socialiai pažeidžiami asmenys išmoka per sutartą laikotarpį.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Vienių motinų namų ūkiai sudaro 96,5 proc. visų vienių tėvų namų ūkių ir dažnai susiduria su padidinta būsto išlaikymo našta. Analizės duomenimis, 23,7 proc. vienių tėvų neturi galimybės pakankamai apšildyti savo būsto, kai šalies vidurkis siekia 18 proc. Pastatų renovacijos įgyvendinimas, didinant energinį efektyvumą, tiesiogiai lemia šildymo sąnaudų mažėjimą. Tokiu būdu yra sudaromos prielaidos finansinės naštos, tenkančios moterims ir jų šeimoms, palengvinimui, jų finansinės padėties gerinimui ir šiltesnių bei sveikesnių gyvenimo sąlygų užtikrinimui, kas prisideda prie didesnės socialinės lygybės skatinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas ir kvietimo teikti paraiškas paskelbimas bus užtikrintas iki 2026 metų ketvirtojo ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Atliekant renovaciją vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose, bus didinamas energijos efektyvumas ir taip gerinamas pastatų atsparumas ekstremalioms oro sąlygoms, pavyzdžiui, perkaitimui, renovuojant vienbučius ir

	dvibučius gyvenamuosius pastatus esančius potvynių rizikos teritorijose, bus integruojamos potvynių rizikos mažinimo priemonės.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Atliekant renovaciją vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosiuose pastatuose bus laikomasi galiojančių reikalavimų statybinių atliekų tvarkymui, įskaitant jų rūšiavimą, perdirbimą ir šalinimą.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

Milestone: C1.A.I4.1 Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas

Description

Pagal aplinkos ministro patvirtintą finansavimo sąlygų aprašą paskelbiamas kvietimas Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS) ir interneto puslapyje <https://apva.lrv.lt/lt/aktualus-kvietimai/>. Šis kvietimas žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir leidžia teikti paraiškas vienbučių ir dvibučių namų esminės renovacijos projektams.

Target: C1.A.I4.S1 Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius

Description

Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius: dalinės renovacijos priemonės įgyvendinę vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosius pastatuose esantys būstai, kurie pasiekė ne mažesnę kaip 8 proc. energinį efektyvumą (sutaupymą). Iš 4000 dalinę renovaciją įgyvendinusių vienbučiuose ir dvibučiuose gyvenamuosius pastatuose esančių būstų 2200 naudoja iškastinį kurą, 1800 - kitą kurą.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.A.I4.1.2026Q4	C1.A.I4	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I4.S1.2029Q4	C1.A.I4	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	0.00	2,000.00	2029	Q4
C1.A.I4.S1.2032Q4	C1.A.I4	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	2,000.00	4,000.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – žymi investicijos įgyvendinimo pradžią ir užtikrina teisinį bei administracinį pasirengimą priimti paraiškas iš pareiškėjų.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius – rodo investicijos poveikį: kiek būstų savininkų /namų ūkių faktiškai gavo paramą iš SKF lėšų ir pasiekė energinio efektyvumo rezultatą.

Paramos intensyvumo diferencijavimas (80 % būstams, naudojančiams iškastinį kurą, ir 50 % – kitiems) užtikrina socialiai teisingą perėjimą, suteikiant prioritetą namų ūkiams, labiausiai paveiktiems ETS2 išlaidų padidėjimo.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas – matuoja kvietimo paskelbimo faktą, patvirtinantį investicijos įgyvendinimo pradžią.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius – matuoja būstų (butų), priklausančių pažeidžiamiems namų ūkiams ir gavusiems finansinę paramą atlikus dalinę vienbučio ar dvibučio namo renovaciją iš Socialinio klimato fondo, skaičių.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinė reikšmė - Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: kvietimo paskelbimas bus patvirtintas įrašu APVIS sistemoje pagal Aplinkos ministro patvirtintas finansavimo sąlygas.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius:

- Pirminis šaltinis: užbaigtų projektų dokumentai (darbų priėmimo aktai);
- Antrinis šaltinis: APVA suvestinės iš APVIS, kuriose konsoliduojami patvirtinti duomenys. Patikrinimai bus atliekami pagal APVA patvirtintas procedūras ir statistinę atskaitomybę Aplinkos ministerijai.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Tarpinė reikšmė -Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas: APVA.

Siektina reikšmė - Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius: APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Renovacijos įkainiai

Veiklų kaštams apskaičiuoti naudojami Lietuvos ilgalaikėje renovacijos strategijos (LIRS) 36 lentelėje nurodytas 2020 m. dalinės individualių namų renovacijos priemonių įkainiai (Eur/m² be PVM). Šie įkainiai padauginami iš pabrangimo koeficiento – 1,4. Pabrangimo koeficientas nustatytas pagal Oficialios statistikos portale pateiktą pastatų remonto sąnaudų elementų kainų indeksą (2020 m. - 2024 m.).

Pastatai, kuriuose bus atliekama dalinė renovacija yra D arba žemesnės naudingumo klasės ir po dalinės renovacijos pastatai pasieks ne mažesnę kaip 8 proc. energinį efektyvumą (sutaupymą).

Nustatyti vienbučių ir dvibučių namų dalinės renovacijos įkainiai:

- stogo šiltinimas 35 Eur/m² be PVM,
- sienų šiltinimas 139 Eur/m² be PVM,
- senų langų ir durų keitimas 74 Eur/m² be PVM,
- šildymo sistemų keitimas 51 Eur/m² be PVM.

Vidutinis būsto plotas

Vidutinis vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų plotas yra 120 m². (Pagal IRS 14 ir 15 lentelėje pateiktus Nekilnojamojo turto registro duomenis).

Veiklų apimtys

Numatomas apie 4000 būstų vienbučiuose ir dvibučiuose namuose dalinės renovacijos įgyvendinimas. Planuojama, kad parama daliai vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų renovacijai pasinaudos 2200 iškastinį kurą naudojančiam pastate esančių būstų ir 1800 kitą kurą naudojančiam pastate esančių būstų.

Lėšų poreikis investicijai

Planuojama, kad SKF lėšomis bus padengta 80 proc. iškastinį kurą naudojančiame vienbučiame arba dvibučiame pastate gyvenančiam pažeidžiamam namų ūkiui tenkančių energinio efektyvumo didinimo priemonių kaštų. Kitą kurą naudojančiame vienbučiame arba dvibučiame pastate gyvenantiems pažeidžiamiesiems namų ūkiams – 50 proc. tenkančių energinio efektyvumo didinimo priemonių kaštų. Lėšų poreikis investicijai sudarys 19 000 000 Eur.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas
2026	0
2027	900 000
2028	3 500 000
2029	4 500 000

2030	4 500 000
2031	2 700 000
2032	2 900 000
Iš viso	19 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

VšĮ Lietuvos energetikos agentūra (LEA) administruoja „Nefektyvių biomasę ar iškastinį kurą naudojančių katilų keitimo į efektyvesnes, atsinaujinančius energijos išteklius naudojančias šilumos gamybos technologijas individualiuose namuose, neprijungtuose prie centralizuotos šilumos tiekimo sistemos“ jungtinį projektą, finansuojamą 2021-2027 m. ES fondų lėšomis.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Pareiškėjai vidutiniškai padengs 20-50 proc. renovacijos išlaidų pagal nustatytą grafiką mokėdami rangovui likusią dalį už atliktus dalinės renovacijos darbus.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Numatytos išlaidos laikomos pagrįstomis, nes jos grindžiamos:

- Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos (LIRS) duomenimis dėl atskirų priemonių investicijų dydžių, energinio efektyvumo priemonių ekonomiško;
- Nacionaliniais statistiniais duomenimis, rodančiais vidutinį būsto plotą ir pažeidžiamų namų ūkių dalį, statybos darbų kainų indekso pokytį.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I4	Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	19,000,000	0	900,000	3,500,000	4,500,000	4,500,000	2,700,000	2,900,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Pagal šią investiciją parama nėra teikiama tiesiogiai pažeidžiamiesiems namų ūkiams, bet per viešuosius ir kitus tarpininkus: Aplinkos projektų valdymo agentūrą (APVA), veikiančią kaip administruojančiąją instituciją, atsakingą už kvietimų paskelbimą, paraiškų vertinimą, sprendimų priėmimą ir subsidijų išmokėjimą tiesiogiai rangovui. Tokiu būdu subsidijos sumažina pažeidžiamo namų ūkio likutį už atliktus darbus.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Konsultavimo centrai bendradarbiaus su VšĮ Lietuvos energetikos agentūra (LEA) siekdami užtikrinti, kad įgyvendinus VšĮ Lietuvos energetikos agentūra (LEA) administruojamą projektą tos pačios išlaidos nebūtų finansuojamos SKF lėšomis antrą kartą.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 5: Socialinio būsto fondo plėtra

Intervention area: Art.8.1.(b) - Support access to affordable energy-efficient housing, including social housing

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Šiuo metu socialinio būsto nuomos laukia virš 10 tūkst. asmenų (šeimų), 2024 m. pabaigoje vidutinė socialinio būsto nuomos laukimo trukmė buvo 5,63 m., 2,5 proc. socialinio būsto fonde esančių būstų yra avarinės būklės ir (ar) netinkami gyventi. Preliminariais savivaldybių pateiktais duomenimis, virš 20 proc. socialinių būstų yra šildomi kietuoju kuru (anglimis ir kita). Todėl siūlomos investicijos įtraukimas į Socialinio klimato planą padidintų būsto prieinamumą pažeidžiamiems namų ūkiams, taip pat ir kokybiško, energiškai efektyvaus socialinio būsto kiekį socialinio būsto fonde.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicinė priemonė yra skirta kokybinei ir kiekybinei savivaldybių socialinio būsto fondo plėtrai. Priemonė būtų remiamas naujų, A++ energinio naudingumo klasės socialinių būstų statybos ir pirkimo įgyvendinimas. Naujiems pastatams keliamas reikalavimas atitikti visus galiojančius statybos techninių reglamentų reikalavimus, įskaitant reikalavimus, susijusius su atsinaujinančių energijos išteklių naudojimu energijos poreikiams tenkinti. Planuojama, kad investicija leis išplėsti savivaldybių socialinio būsto fondą maždaug 278 naujų būstų vienetų. Priemonė apims tiek butus daugiabučiuose gyvenamuosiuose pastatuose (pagrindinis dėmesys dėl didesnio efektyvumo), tiek individualius būstus, kai tai labiau tikslinga – pavyzdžiui, kaimo vietovėse arba siekiant atliepti specifinius pažeidžiamų grupių poreikius (pvz., asmenims su negalia ar gausioms šeimoms).

Investicija bus įgyvendinama derinant naują statybą (A++ energinio naudingumo klasės pastatai, visiškai atitinkantys nacionalinius techninius reikalavimus ir naudojančius atsinaujinančius energijos išteklius) ir būstų pirkimą rinkoje (esamų arba naujai pastatytų energetiškai efektyvių būstų įsigijimą).

Taip bus ne tik padidintas prieinamų socialinio būsto vienetų skaičius, bet ir pagerinta jų kokybė, sumažinta energijos nepritekliaus rizika bei užtikrinta, kad pažeidžiami namų ūkiai turėtų galimybę gyventi prieinamame, energetiškai efektyviame būste.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Tikslas – plėsti socialinio būsto fondą įsigyjant (statant ir perkant rinkoje) energetiškai efektyvius būstus. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/955 2023 m. gegužės 10 d. kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1060 3 straipsnyje nustatytų tikslų įgyvendinimo, remiant pažeidžiamus namų ūkius per investicijas į energijos vartojimo efektyvumą ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą.

Investicija būtų įgyvendinamas energijos sąnaudų ir išlaidų mažinimas pažeidžiamiems namų ūkiams, didinant jų atsparumą energijos kainų augimui ir mažinant energijos nepriteklių. Taip pat būtų siekiama kokybinės ir kiekybinės savivaldybių socialinio būsto fondo plėtros, pažeidžiamų grupių gyvenimo sąlygų pagerinimo ir socialinės įtraukties didinimo.

Pagal galiojančius nacionalinius teisės aktus socialinis būstas nuosavybės teise priklauso savivaldybėms. Todėl investicijos tikslinė grupė – savivaldybių administracijos. Investicijos galutinis naudos gavėjas būtų pažeidžiami namų ūkiai, įrašyti į Asmenų ir šeimų, turinčių teisę į socialinio būsto nuomą, sąrašą.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga Socialinės apsaugos ir darbo ministerija. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas per APVA, kuri atliks kvietimų skelbimą, paraiškų vertinimą, lėšų skyrimą, projektų įgyvendinimo priežiūrą ir kita.

Paraiškų teikimą ir projektų įgyvendinimą vykdys savivaldybių administracijos arba jų įgaliotos institucijos. APVA inicijuos ir organizuos paraiškų teikimo ir projektų praktinio įgyvendinimo konsultacijas su savivaldybėmis ir/ar jas atstovaujančia institucija – Lietuvos savivaldybių asociacija (toliau – LSA) vėlesniuose priemonės įgyvendinimo etapuose, konsultuodamasi su Socialinės apsaugos ir darbo ministerija.

Planuojama, kad priemonei numatytos lėšos savivaldybėms būtų skirstomos, atsižvelgiant į vidutinę socialinio būsto nuomos trukmę ir socialinio būsto fonde esančių būstų būklę konkrečioje savivaldybėje. Savivaldybių sąrašas bus sudaromas pagal socialinio būsto laukiančių asmenų (šeimų) skaičių (nuo aukščiausio iki žemiausio) ir kietuoju / iškastiniu kuru šildomų socialinių būstų skaičių savivaldybėje. Didesnė lėšų dalis būtų skiriama toms savivaldybėms, kurios turi daugiau energetiškai neefektyvių socialinių būstų.

Vadovaujantis Rekomendacijomis dėl socialinio būsto fondo plėtros įgyvendinimo, savivaldybės, rengdamos socialinio būsto fondo plėtros planus, privalės numatyti priemones, užtikrinančias, kad viename gyvenamajame pastate socialiniam būstui nebūtų skiriama daugiau kaip 2/3 būsto vienetų. Tokiu būdu bus išvengta pernelyg didelės socialinio būsto koncentracijos vienoje teritorijoje ar pastate, siekiant užtikrinti socialinę įvairovę ir integraciją.

Kadangi investicija bus nukreipta į socialinio būsto fondo plėtrą, t. y. naujų būstų įsigijimą, ir jais būtų aprūpinti asmenys (šeimos), laukiantys socialinio būsto nuomos, rizika dėl minėtų asmenų (šeimų) laikino perkėlimo iš vieno būsto į kitus nėra vertinama.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais, parama būstui išsinuomoti (nuomojant socialinį būstą) teikiama, be kita ko, vadovaujantis lygiateisiškumo principu – parama būstui išsinuomoti teikiama užtikrinant asmenų ir šeimų lygybę.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašo ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 m. pirmojo ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas nuosekliai per visą 2026-2032 m. laikotarpį.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of 'do no significant harm' within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Naujai statomi ir rinkoje įsigijami socialiniai būstai privalės atitikti A++ energinio naudingumo klasę. Šildymui bus naudojami tik AEI, atsisakant iškastinio kuro.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Bus atliekamas klimato rizikos vertinimas (potvynių, perkaitimo). Pastatai nebus statomi reikšmingos potvynių rizikos teritorijose be adekvačių apsaugos priemonių. Tai atitinka DNSH gairių B4.1 kategorijos reikalavimus.
Tvarus vandens ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Statybos vyks laikantis teisės aktų, užtikrinant, kad nebus daromas neigiamas poveikis vandens telkinių būklei.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Bus užtikrinta, kad ne mažiau kaip 70proc. nepavojingų statybinių atliekų būtų paruošta pakartotiniam naudojimui ar perdirbta. Tai atitinka DNSH gairių B4.1 kategorijos reikalavimus.
Taršos prevencija ir kontrolė	Bus užtikrintas tinkamas pavojingų atliekų tvarkymas. Naujuose pastatuose bus naudojamos mažai lakiųjų organinių junginių išskiriančios medžiagos.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Pastatai nebus statomi saugomose teritorijose (įskaitant "Natura 2000"). Tai atitinka DNSH gairių B4.1 kategorijos reikalavimus.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

Milestone: C1.B.I5.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

Prieš teikiant paraiškas finansavimui gauti, turi būti parengti atitinkami teisės aktai.

Target: C1.B.I5.S1 Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.B.I5.1.2026Q1	C1.B.I5	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q1
C1.B.I5.S1.2026Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	0.00	10.00	2026	Q4
C1.B.I5.S1.2027Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	10.00	50.00	2027	Q4
C1.B.I5.S1.2028Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	50.00	90.00	2028	Q4
C1.B.I5.S1.2029Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	90.00	130.00	2029	Q4
C1.B.I5.S1.2030Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	130.00	170.00	2030	Q4
C1.B.I5.S1.2031Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	170.00	224.00	2031	Q4
C1.B.I5.S1.2032Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	224.00	278.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinė reikšmė - Investicijos administracinis parengimas: Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.

Siektina reikšmė - Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius: Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas galutiniams naudos gavėjams – pažeidžiamiems namų ūkiams.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinė reikšmė - Investicijos administracinis parengimas: Investicijos administracinio parengimo faktas.

Siektina reikšmė - Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius: Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinė reikšmė - Investicijos administracinis parengimas: Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisės aktą, kuriame bus nustatytos investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – Socialinės apsaugos ir darbo ministerija.

Siektina reikšmė - Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius: Siektinos reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Tarpinė reikšmė - Investicijos administracinis parengimas: Socialinės apsaugos ir darbo ministerija atsakinga už finansavimo aprašo parengimą ir patvirtinimą.

Siektina reikšmė - Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius: APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. Socialinės apsaugos ir darbo ministerija atliks investicijos įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Planuojama, kad bus pastatyta apie 278 vnt. naujų socialinių būstų. Vieno socialinio būsto vidutinis plotas sudaro 45 m² (savivaldybių teikiami duomenys Socialinės paramos šeimai informacinėje sistemoje). A++ energinio naudingumo klasės naujos statybos kaina – 2810 Eur/m² be PVM (Lietuvos nekilnojamojo turto plėtros asociacijos preliminarūs duomenys). Bendras būstų plotas 9090 m². Bendra investicijų suma būtų 35157652 Eur. Socialinio klimato fondo lėšomis būtų finansuojama 75 proc. tinkamų finansuoti išlaidų – 26368239 Eur **Socialinio būsto fondo plėtra** (35,157,652 Eur) skaičiavimų pagrindimas.

Skaičiavimuose naudojami duomenys:

Vieno **įsigyjamo socialinio būsto vidutinis plotas sudaro 45 m²**. Pagal savivaldybių teikiamus duomenis Socialinės paramos šeimai informacinėje sistemoje, socialinio būsto nuomos laukiančių šeimų, įrašytų į **Asmenų ir šeimų, turinčių teisę į socialinio būsto nuomą, sąrašą** vidutinis šeimos dydis 2024 m. buvo 1,83 asmenys(19036 šeimos narių skaičius/10378 asmenų(šeimų) skaičius). Vadovaujantis šiais duomenimis, darytina išvada, kad įsigyjami būstai turėtų būti tinkami apgyvendinti vieno, 2-jų ar 3- jų asmenų šeimoms.

A++ energinio naudingumo klasės naujos **statybos kaina – 2810 Eur/m²** be PVM (Lietuvos nekilnojamojo turto plėtros asociacijos preliminarūs duomenys).

Skaičiavimai atliekami taip:

- 1.
- 2.

1. Atsižvelgiant į skaičiavimuose naudojamus duomenis, skaičiuojama vidutinė vieno būsto įsigijimo kaina: **45 m²*2810 Eur/m²=126450 Eur**;
2. Paskaičiuojama, kiek už priemonę įgyvendinti skirtas lėšas galimai bus įsigyta būstų (35157652 Eur/**126450 Eur**=278,04, t. y. apie 278 vnt. būstų.
3. Prognozuojamas pamečiui būstų įsigijimo grafikas.
4. Pagal būstų įsigijimo grafike planuojamą įsigyjamų būstų skaičių, nustatomas lėšų poreikis šioms būstams įsigyti.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

Lėšų panaudojimo grafikas.	
Priemonė/investicija	Kodas xxx
Pavadinimas	Socialinio būsto fondo plėtra (Socialinio būsto fondo plėtra įsigyjant (statant) energiškai efektyvius būstus)
2026	1264500
2027	5058000

2028	5058000
2029	5058000
2030	5058000
2031	6830576
2032	6830576
Iš viso	35157652

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Nacionalinis prisidėjimas – 25 proc. (10 proc. valstybės biudžeto lėšų, 15 proc. savivaldybių biudžetų lėšos). Socialinės apsaugos ir darbo ministerija planuoja atlikti konsultacijas su savivaldybėmis ir/ar LSA ir pristatyti Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos viziją dėl papildomo prisidėjimo iš savivaldybės biudžeto nustatant tinkamiausia nacionalinio prisidėjimo proporcingumą.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

ERDF, ES fondų investicijų programa 2021-2027 m.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Nenumatoma.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos oficialiosios statistikos duomenimis, savivaldybių administracijų teikiamais duomenimis Socialinės paramos šeimai informacinėje sistemoje ir ekspertiniais skaičiavimais.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.B.I5	Socialinio būsto fondo plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	35,157,652	1,264,500	5,058,000	5,058,000	5,058,000	5,058,000	6,830,576	6,830,576

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Finansavimas bus nukreiptas į savivaldybių administracijas, kurios įgyvendins socialinio būsto fondo plėtros projektus. Galutinė nauda bus perduota pažeidžiamiesiems namų ūkiams, turintiems teisę į socialinio būsto nuomą. Pagal Reglamento (ES) 2023/955 2 straipsnio nuostatas, *pažeidžiamais namų ūkiais* laikomi tie namų ūkiai, kurių pajamos yra mažos, kurie patiria energijos nepriteklių arba kuriems kyla didelė rizika jį patirti. Pagal Lietuvos Respublikos Paramos būstui įsigyti ar išsinuomoti įstatymą ši tikslinė grupė apibrėžiama per Asmenų ir šeimų, turinčių teisę į socialinio būsto nuomą, sąrašą, kurį sudaro savivaldybių administracijos. Į sąrašą įtraukiami namų ūkiai, atitinkantys būsto įsigijimo ar nuomos neįperkamo kriterijus, turintys ribotas pajamas, socialinių problemų ar patiriantys socialinę atskirtį. Šia investicija finansuojami būstai yra skirti būtent šioms grupėms, todėl priemonė tiesiogiai atitinka SCF reglamento 2 straipsnyje numatytą pažeidžiamų namų ūkių apibrėžimą.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

2021–2027 m. ES finansavimo laikotarpiu socialinio būsto srityje yra suplanuota apie 120 mln. Eur investicijų (ERDF), iš kurių:

- ES lėšos – ~92 mln. Eur;
- valstybės biudžeto lėšos – ~5,7 mln. Eur (Vilniaus regiono savivaldybėms);
- savivaldybių biudžeto lėšos – ~22,2 mln. Eur.

Šių lėšų pagrindu planuojama socialiniu būstu aprūpinti apie 2 747 laukiančius asmenis ar šeimas. Tačiau ši investicija yra orientuota tik į kelias tikslines grupes, turinčias teisę į socialinį būstą – t. y. asmenis su negalia, kuriems reikalingas specialiai pritaikytas būstas, ir gausias šeimas. Tuo tarpu planuojama Socialinio klimato fondo (SKF) investicija yra papildoma ir platesnės apimties:

- ji apima ne tik atskiras tikslines grupes, bet ir visus į socialinio būsto laukiančiųjų sąrašus įrašytus pažeidžiamus namų ūkius (pagal Paramos būstui įsigyti ar išsinuomoti įstatymą);
- investicija orientuota į energetiškai efektyvių (A++) būstų statybą, taip prisidedant prie energijos nepritekliaus mažinimo ir SCF tikslų įgyvendinimo;
- SKF lėšomis numatoma ne pakeisti, o papildyti nacionalines ir ES investicijas, siekiant sumažinti esamą socialinio būsto laukiančiųjų eilę ir pagerinti pažeidžiamų namų ūkių gyvenimo sąlygas.

Taigi, ši priemonė ne dubliuoja ir nepakeičia pasikartojančių nacionalinio biudžeto išlaidų, bet papildo jas – užtikrindama didesnę socialinio būsto prieinamumą, platesnę tikslinę grupę ir aukštesnius energinio efektyvumo standartus, nei numatyta kitose 2021–2027 m. priemonėse.

Dabartinės ir būsimos investicijos (SCF) nepatenkins visų esamų socialinio būsto poreikių. Todėl nėra jokios perspektyvos, kad finansavimas bus dubliuojamas.

Be to, projektų įgyvendinimą prižiūri įvairios atsakingos institucijos, tokios kaip Centrinė projektų valdymo agentūra, Aplinkos projektų valdymo agentūra ir kt.

Be to, savivaldybės privalės užtikrinti, kad atitinkamuose teisės aktuose nebūtų dvigubo finansavimo.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 1: Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas

Intervention area: Art.8.1.(d) - Provide targeted, accessible and affordable information, education, awareness and advice on cost-effective measures and investments, available support for building renovations and energy efficiency, as well as sustainable and affordable mobility and transport alternatives

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Lietuvoje pažeidžiamų namų ūkių grupėms būdingas informacijos ir žinių apie energijos vartojimo efektyvumą, AEI technologijas, darnaus judumo alternatyvas bei prieinamas finansinės paramos schemas trūkumas. Esama informacija dažnai yra sudėtingo techninio pobūdžio, fragmentuota ir pateikiama ne visada prieinamais kanalais. Papildomai, yra pastebimas nepakankamas pasitikėjimas tokia informacija arba nežinojimas, į kokiais institucijomis kreiptis dėl konsultacijų.

Identifikuoti informaciniai barjerai apsunkina pažeidžiamų grupių galimybes priimti pagrįstus sprendimus, keisti energijos vartojimo įpročius, mažinti su energija ir transportu susijusias išlaidas, gerinti gyvenimo sąlygas ir efektyviai pasinaudoti teikiama parama priemonėmis. Šiuo metu yra konstatuojamas vieno, patikimo ir lengvai prieinamo pagalbos punkto, teikiančio kompleksinę pagalbą pažeidžiamiesiems gyventojams energijos ir transporto klausimais, poreikis.

Atsižvelgiant į tai, šia priemone yra reaguojama į identifikuotus iššūkius, numatant prieinamo ir patikimo konsultavimo tinklo sukūrimą. Įsteigiant energijos konsultacijų centrus, pažeidžiamiesiems namų ūkiams bus suteikiamos reikiamos žinios ir praktinė pagalba, sudarant sąlygas priimti pagrįstus sprendimus ir efektyviai pasinaudoti visomis SKP numatytomis paramos galimybėmis.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Priemonė yra skirta finansuoti informavimo, švietimo ir konsultavimo veiklas energijos efektyvumo, AEI, darnaus judumo ir paramos gavimo klausimais.

Numatomų veiklų sąrašas:

- Vieno langelio energijos konsultacijų centrų steigimas ir veiklos užtikrinimas visose apskrityse.
- Mobilios konsultacijų paslaugos visose savivaldybėse (įskaitant išvažiuojamąsias konsultacijas ir specialias misijas atokiose vietovėse).
- Individualios konsultacijos ir atvejų vadyba pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir transporto naudotojams (energetika, AEI, taupymas, judumas, finansų planavimas, pastatų energinis naudingumas).
- Praktinė paraiškų rengimo pagalba Socialinio klimato plano ir kitoms nacionalinėms priemonėms (energijos vartojimo efektyvumas, dekarbonizacija).
- Informavimo ir edukacijos veiklos skaitmeniniais ir fiziniais kanalais, medžiagos prieinamais formatais; įskaitant informacijos sklaidą su sąskaitomis ir seminarus savivaldybėse.
- Mokymai pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir su jais dirbantiems specialistams (konsultantams, socialiniams darbuotojams, administratoriams, bendruomenių lyderiams).

- Pavyzdinių investicijų planų parengimas daugiabučiams ir pagalba parengiant paraiškas vienbučių savininkams teritorijose su didesne pažeidžiamų ūkių koncentracija.
- Gerosios praktikos sklaida ir bendruomenių įtraukimas (atvirų durų dienos prie renovuotų pastatų; dalyvavimas daugiabučių bendrijų susirinkimuose, susitikimuose savivaldybėse ir seniūnijose).
- Konsultacijos viešųjų pirkimų (rangos, projektavimo, įrangos) ir sutarčių klausimais.
- Bendradarbiavimas ir veiklų koordinavimas su viešosiomis institucijomis, privačiu sektoriumi ir NVO; .
- Duomenų rinkimas, stebėseną ir poveikio analizę (įskaitant energijos skurdo stebėseną) rezultatų atsiskaitymui ir politikos tobulinimui.
- Numatomas 10 konsultacijų centrų, po vieną kiekvienoje apskrityje, įsteigimas.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis priemonės tikslas yra pažeidžiamų namų ūkių informuotumo, žinių ir gebėjimų efektyviai vartoti energiją, naudotis AEI, rinktis darnaus transporto sprendimus ir pasinaudoti finansine parama didinimas. Taip pat siekiama suteikti pagalbą suprantant ir švelninant būsimos ATLPS2 sistemos poveikį bei didinti kitų SKP priemonių žinomumą ir naudojimąsi jomis.

Priemonės įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF tikslų pasiekimo, teikiant tikslią informaciją ir konsultacijas pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir transporto naudotojams, siekiant padėti jiems suprasti ir švelninti ATLPS2 poveikį ir tokiu būdu užtikrinant socialiai teisingą perėjimą. Ši priemonė veiks kaip įgalinantis veiksnys kitoms plano investicinėms priemonėms, didinant jų žinomumą, gyventojų dalyvavimo aktyvumą ir paraiškų sėkmės rodiklį, kas prisidės prie bendro plano efektyvumo gerinimo. Priemonė taip pat prisideda prie Pastatų energinio naudingumo direktyvoje ((ES) 2024/1275 18 straipsnis) numatyto reikalavimo steigti vieno langelio principu veikiančius centrus, teikiančius prieinamas ir skaidrias patariamąsias paslaugas.

Tikslinė grupė yra pažeidžiami namų ūkiai ir pažeidžiami transporto naudotojai, stokoiantys žinių ir gebėjimų efektyvaus energijos vartojimo, darnaus judumo ir paramos gavimo klausimais. Bus taikomos specialios strategijos sunkiau prieinamoms grupėms pasiekti, įtraukiant vietos bendruomenes, socialinių paslaugų teikėjus, savivaldos institucijas ir seniūnijas. Pažeidžiami asmenys bus identifikuojami ir su jais bus susisiekiama asmeniškai bei aktyviai. Siekiant užtikrinti sklandų priemonių įgyvendinimą, konsultacijų centrai bus steigiami prioriteto tvarka, pirmiausia regionuose, kuriuose identifikuojamas didžiausias pažeidžiamų namų ūkių skaičius. APVA bus atsakinga už bendrą metodologinį vadovavimą, apmokymus ir stebėseną. Numatytas glaudus bendradarbiavimas su savivaldybėmis ir socialiniais partneriais užtikrins greitą personalo komplektavimą ir centrų pasirengimą veiklai. Konsultacijų centrai veiks glaudžiai bendradarbiaudami su savivaldybių administracijomis ir socialiniais padaliniais, kurie turi prieigą prie Socialinės paramos šeimai informacinės sistemos (SPIS) ir Gyventojų registro duomenų. Pasitelkus šiuos duomenis ir apibrėžus aiškius kriterijus (pvz., gaunantys socialinę pašalpą, neįgalieji, vieniši senjorai, daugiavaikės šeimos), bus galima identifiikuoti ir kryptingai informuoti labiausiai pažeidžiamus gyventojus. Taip pat bus pasitelkiamos seniūnijos, socialiniai darbuotojai ir bendruomenių pareigūnai, kurie tiesiogiai pažįsta savo teritorijų gyventojus ir gali juos aktyviai informuoti ar nukreipti. Planuojama pasirašyti duomenų apsaugos protokolus ir/ar susitarimus tarp APVA, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos bei savivaldybių, laikantis BDAR reikalavimų.

Be to, centrai taikys aktyvios komunikacijos strategiją – lankysis bendruomenėse, organizuos informacinius renginius, naudosis vietos žiniasklaida ir nevyriausybinių organizacijų tinklais, kad pasiektų tuos, kurie patys nesikreiptų pagalbos. Konsultacijų centrai numatomi ne tik kaip informacinė, bet ir praktinė pagalbos institucija.

Jie galės:

- padėti užpildyti paraiškas renovacijos, atnaujinimo ar kitos paramos gavimui (pvz., APVA kvietimams dėl individualių namų modernizavimo);
- pakonsultuoti dėl finansavimo galimybių (įskaitant bankų pasiūlymus, jei reikia papildomo finansavimo);
- rekomenduoti patikimus rangovus iš sertifikuotų tiekėjų sąrašų;
- padėti aiškintis su rangovais kokybės ar darbų vėlavimo atvejais;
- konsultuoti ar tarpininkauti ginčų sprendime (pvz., inicijuoti nepriklausomą statybos ekspertų įvertinimą, jei kyla abejonių dėl darbų kokybės).
- teikti tęstinę pagalbą iki projekto užbaigimo ir atsiskaitymo.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už priemonės politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Priemonės įgyvendinimas bus užtikrinamas APVA, kuriai bus pavesta atsakomybė už šioje priemonėje numatomų veiklų įgyvendinimą.

Konsultacijų centrų steigimo ir veiklos įgyvendinimą vykdys APVA, turinti kompetencijų energijos naudojimo efektyvumo didinimo ir pastatų dekarbonizacijos projektų įgyvendinimo srityse. APVA atlikdama jai pavestas funkcijas administruojant Daugiabučių namų modernizavimo programą teikia metodinę, ekspertinę, konsultacinę pagalbą savivaldybėms, administratoriams ir kitiems renovacijos proceso dalyviams, rūpinasi kompetencijų plėtra, informacijos sklaida, organizuoja mokymus. Įgyvendinant energijos konsultacijų centrų veiklas bus plėtojama ir užtikrinama konsultacijų kokybė, nešališkumas ir paslaugų prieinamumas regionuose, tikslingai nukreipiant pagalbą į pažeidžiamus namų ūkius ir transporto naudotojus.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Vieniųjų tėvų namų ūkiuose dažniausiai vaikus augina moterys. Ši grupė yra viena iš pažeidžiamiausių, susiduriančių su būsto problemomis ir energijos nepritekliaus reiškiniu. Prieigos prie aiškios ir prieinamos informacijos bei konsultacijų užtikrinimas sudarys prielaidas joms priimti sprendimus, kurie pagerins jų gyvenimo sąlygas, sumažins finansinę naštą ir leis skirti daugiau išteklių vaikų gerovei. Paslaugos bus teikiamos nediskriminuojant dėl lyties ar kitų asmens ypatumų bei atsižvelgiant į tikslinių grupių specifinius poreikius (pvz., užtikrinant tiek vyrų, tiek moterų darbuotojų prieinamumą).

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 metų antrojo ketvirčio pabaigos. Siekiant užtikrinti sklandų priemonių įgyvendinimą, konsultacijų centrai bus steigiami (įrengiamos darbo vietos, užpildomi reikiami etatai) prioriteto tvarka, pirmiausia regionuose, kuriuose identifikuojamas didžiausias pažeidžiamų namų ūkių skaičius. APVA bus atsakinga už bendrą metodologinį vadovavimą, apmokymus ir stebėseną. Numatytas glaudus bendradarbiavimas su AM, savivaldybėmis ir socialiniais partneriais užtikrins greitą konsultacijų centrų pasirengimą veiklai. Planuojama, kad visų 10 energijos konsultacijų centrų įsteigimas ir veiklos pradžia bus užtikrinti 2026 metų II ketvirčio pabaigoje. Palaipsniui 2026 m. III-IV ketv. bus vystoma energetinių konsultacinių centrų veikla ir pilnas veiklos pajėgumas planuojamas pasiekti 2026 m. IV ketv. pabaigoje. Energijos konsultacinių centrų veikla bus užtikrinama visu SKP įgyvendinimo laikotarpiu iki 2032 metų.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Visi 6 tikslai	Priemonė apima informavimo, švietimo ir konsultavimo veiklas. Pagal DNSH technines gaires (B1 kategorija), tokioms veikloms pakanka laikytis taikomų teisės aktų, kad būtų užtikrinta atitiktis DNSH principui. SKP priede nurodyta, kad DNSH šiai priemonei netaikomas.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Information on each milestone and target that will reflect the progress on implementing measures and investments of this component, as follows:

Milestone: C1.D.M1.1 Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema

Description

--

Target: C1.D.M1.S1 Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.D.M1.1.2026Q1	C1.D.M1	M	Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema				2026	Q1
C1.D.M1.S1.2026Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	0.00	3,600.00	2026	Q4
C1.D.M1.S1.2027Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	3,600.00	18,600.00	2027	Q4
C1.D.M1.S1.2028Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	18,600.00	33,600.00	2028	Q4
C1.D.M1.S1.2029Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	33,600.00	48,600.00	2029	Q4
C1.D.M1.S1.2030Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	48,600.00	63,600.00	2030	Q4

C1.D.M1.S1.2031Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	63,600.00	78,600.00	2031	Q4
C1.D.M1.S1.2032Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	78,600.00	93,600.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinė reikšmė - Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema: Užtikrinama priemonės įgyvendinimo pradžia.

Siektina reikšmė - Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius: Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinė reikšmė - Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema: Priemonės administracinio parengimo faktas.

Siektina reikšmė - Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius: Energijos konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinė reikšmė - Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema: Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma[NL1] priemonės įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – Aplinkos ministerija. APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema. Šaltinis - APVA..

Siektina reikšmė - Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius: Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Tarpinė reikšmė - Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema: Aplinkos ministerija atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą, APVA - už struktūros patvirtinimą.

Siektina reikšmė - Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių gyventojų skaičius: APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. Aplinkos ministerija atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

- - **Lėšų poreikis investicijai.**
- **Bendra suma (2026–2032 m.): 14 991 459 €.**
Finansavimo šaltiniai ir proporcijos:
 1.
 - Nacionalinis prisidėjimas – 25 %;
 - Socialinio klimato fondas (SKF) – 75 %;
- Susijęs finansavimas iš kitų ES instrumentų – nenumatomas;

Privatus prisidėjimas – nenumatomas.

Pagrindas kaštų planavimui. Kaštų planas suderintas su dokumente nustatytu įgyvendinimo grafiku (parengiamieji darbai iki 2026 m. II ketv. pabaigos; 10 konsultacijų centrų įsteigimas ir veiklos pradžia 2026 m. III-IV ketv. ir veikla iki 2032 m.) ir su siektiniais rodikliais (kasmet – 10 veikiančių centrų ir 15 000 paslaugų gavėjų)[1](mokymų, metodinės medžiagos paruošimas, nuolatinės konsultacijos, išvykos visose savivaldybėse, tikslinių grupių mokymai, duomenų rinkimas ir ataskaitos) vykdymu.

Darbo užmokesčio (darbo vietos kaina): Vienos darbo vietos vidutinio darbo užmokesčio (DU) prielaida – 3 273,61 Eur/mėn. (bruto), t. y. 39 283,32 Eur per metus; 2026 m. kintamoji DU dalis taikoma proporcingai veiklos trukmei ($\alpha = 0,5$), vėliau – pilni metai. Skaičiavimas: 50 etatai (vidutiniškai 5 viename centre) $\times$ 3 273,61 €/mėn. $\times$ 12 = 1 964 166 €/metus; 2026 m. su $\alpha = 0,5$ – 982 083 €. Tokia pajėgumo struktūra tiesiogiai susijusi su aprašytų funkcijų (nuolatinės konsultacijos, išvykos visose savivaldybėse, tikslinių grupių mokymai, duomenų rinkimas ir ataskaitos ir kt.) vykdymu, todėl DU sudaro didžiausią ir labiausiai su rezultatų apimtimi susietą sąnaudų dalį.

Socialinio klimato fondo priemonės „Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas“ darbo užmokesčio kaštų poreikis buvo apskaičiuotas, remiantis vidutiniu mėnesiniu darbo užmokesčiu – 3 273,61 Eur vienam etatui. Šis dydis nustatytas indeksuojant Agentūros 2024 m. vidutinį specialistų darbo užmokesčio dydį, siekiant atspindėti prognozuojamą darbo užmokesčio pokytį per programos įgyvendinimo laikotarpį. Taikytas indeksas (109,79) atitinka Valstybinės duomenų agentūros pateiktą 2013–2023 m. vidutinį metinį darbo užmokesčio augimo rodiklį Viešojo sektoriaus įstaigoms. Skaičiavimuose naudotas trečiųjų įgyvendinimo metų prognozuojamas darbo užmokesčio dydis, užtikrinantis realistišką ir tvarią būsimų personalo kaštų prognozę. Agentūros darbuotojų darbo užmokesčio yra nustatomas vadovaujantis 2025-02-03 Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūros direktoriaus įsakymu Nr. T1-43 "Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūros darbo apmokėjimo sistemos nustatymo aprašo patvirtinimo" patvirtintu darbo apmokėjimo sistemos nustatymo aprašu (toliau - Aprašas):

<https://apva.lrv.lt/public/canonical/1740999423/981/T1-43-Darbo%20apmok%C4%97jimo-nustatymas.pdf>

Paslaugos ir eksploatacinės išlaidos: kelionių ir mobilių paslaugų biudžetas grindžiamas reguliarių išvykų poreikiu į visas savivaldybes, įskaitant specialias misijas į kaimiškas ir sunkiai pasiekiamas vietas, kad būtų pasiektos tikslinės grupės; 2026 m. jis taikomas proporcingai

faktinei veiklos trukmei ($\alpha = 0,5$), o nuo 2027 m. – pilnas metinis poreikis, leidžiantis tiek užtikrinti tolygų pasiekiamumą, tiek kompensuoti pirmųjų metų sumažintą apimtį. Komunikacijos ir viešinimo išlaidos apima starto kampaniją (informaciniai paketai ir medžiaga prieinamais formatais, kanalų paleidimas) bei vėlesnę palaikomąją komunikaciją, kuri užtikrina nuolatinę informacijos sklaidą ir motyvuoja tikslines grupes naudotis priemonėmis. Mokymų kaštai apima pradinį konsultantų ir tikslinių grupių mokymus bei periodinį kvalifikacijos palaikymą. Stebėsenos ir vertinimo bei duomenų sistemos kaštai reikalingi rodiklių sekimui, įgyvendintų veiklų poveikio analizei ir ataskaitų suvestinėms (APVA/AM) – testinės išlaidos, proporcinga veiklos apimčiai pirmaisiais metais ir pilna vėlesniais. Planuojami 96 116 Eur metiniai kaštai (2026 m. su $\alpha = 0,5$ – 48 058 Eur). Šios išlaidos yra būtinos aprašytoms funkcijoms (išvykos, komunikacija, mokymai, stebėsenos) užtikrinti visose apskrityse ir savivaldybėse.

Turto įsigijimas ir IT sprendimai bei IT eksploatacija: poreikis apima vienkartinį valdymo ir konsultacijų registro sprendimo sukūrimą (įskaitant savitarnos formas ir integracijas) bei biuro įrangą/baldus centrams. Šios investicijos būtinos vieno langelio paslaugai, vadybai ir rodiklių stebėsenai, Nuo 2026 m. antros pusės ir vėliau kasmet patiriamos IT licencijų ir palaikymo išlaidos, kurios 2026 m. taikomos proporcingai veiklos mėnesiams ($\alpha = 0,5$), o vėlesniais – pilnai. 2026 m. - 415 000 (IT/CRM - 300 000 Eur; biuro įranga 100 000 Eur; IT eksploatavimas ir priežiūra 15 000). 2027 ir vėlesniais metais – 25 000 (IT eksploatavimas ir priežiūra). Toks modelis užtikrina, kad IT priemonės realiai aptarnautų numatytas funkcijas: atvejų valdymą, konsultacijų registrą, duomenų suvestines ir atskaitomybę.

Patalpų nuoma ir komunalinės: Kadangi centrai veiks kiekvienoje apskrityje, nuomos ir komunalinių sąnaudų poreikis skaičiuojamas pagal „centro–mėnesio“ logiką (10 centrų $\times$ veiklos mėnesių skaičius per metus); 2026 m. taikomas proporcingai ($\alpha = 0,5$), vėliau – pilni metai. Metniai kaštai - 121 481, 2026 m. su $\alpha = 0,5$ – 60 740, Šių išlaidų poreikis tiesiogiai kyla iš teritorinės aprėpties tikslo (10 centrų) ir užtikrina fizinę paslaugų prieinamumą.

Pirkimai, teisinės ir kitos paslaugos: Nuolatinė pirkimų, teisinių paslaugų eilutė reikalinga sklandžiam įgyvendinimui (sutartys, viešieji pirkimai, atitiktis), ypač turint platų partnerių ratą (savivaldybės, ministerijos, bankai, rangovai, NVO). Atsižvelgiant į rinkos svyravimus ir galimus papildomus išvykų ar komunikacijos poreikius, numatomas rezervas, kuris leidžia neviršijant bendro biudžeto lanksčiai reaguoti ir išlaikyti rezultatų pasiekimą. Metinis poreikis - 35 000Eur. Šių išlaidų poreikis kyla iš bendradarbiavimo, koordinavimo ir atitikties funkcijų, numatytų aprašyme.

[1] Daroma prielaida, 2026 m. pilnas centrų veiklos pajėgumas pasiekiamas 2026 m. III- IV ketv. (reikalingų 50 etatų užpildymas, konsultacinės ir mokymų medžiagos parengimas, darbuotojų apmokymai) Todėl 2026 m. siektinas rodiklis sumažinamas iki ~3600 gavėjų. Pilno pajėgumo mėnesinis vidurkis = $15\,000 / 12 = 1\,250$ asmenų/mėn. Q3 35 %, Q4 60 % = $1\,250 \times (0,35 \times 3 + 0,60 \times 3) = \sim 3\,600$.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	10 Energijos konsultacijų centrų steigimas (50 etatų DU ir kitos išlaidos)
2026	1 540 881
2027	2 241 763
2028	2 241 763
2029	2 241 763

2030	2 241 763
2031	2 241 763
2032	2 241 763
Iš viso	14 991 459

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Nacionalinės lėšos sudarys 25 proc. finansavimo.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Nenumatoma.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Nenumatoma.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Lėšų poreikis nustatytas remiantis APVA ekspertiniais skaičiavimais.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.D.M1	Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas	1 Jan 2026	31 Dec 2032	14,991,459	1,540,881	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Paramą įsteigti energijos konsultacijų centrus ir vykdyti veiklą gaus viešojo valdymo institucija (APVA), kuri teikdama paslaugas gyventojams perduos priemonės naudą pažeidžiamiems namų ūkiams ir transporto naudotojams.

Energijos konsultacijų centrų tikslinės konsultacijos bus teikiamos pažeidžiamiems namų ūkiams ir transporto naudotojams. Tačiau nėra tikslinga apriboti prieigą kitiems gyventojams prie energijos konsultacijų centrų turimos informacijos, tad kiti namų ūkiai galės gauti bendro pobūdžio informaciją ir konsultacijas (ne tikslines).

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Priemonės idėja yra susijusi su NEKSVP planuojamomis priemonėmis EN4-P „Sunkiai pasiekiamų (nesinaudojančių informacinėmis technologijų priemonėmis) vartotojų informavimas kompensacijų ir energijos taupymo klausimais“ ir EN5-P „Sukurti informacinį hub'ą, kuriame bus talpinama informacija apie energijos taupymą, kompensacijas ir energetines bendrijas“. Šiomis priemonėmis siekiama padidinti gyventojų informuotumą apie energijos taupymo galimybes per socialinius darbuotojus ir per savivaldybių darbuotojus, sukuriant lengvai prieinamą informacijos šaltinį. Šioms NEKSVP priemonėms finansavimas nėra suplanuotas ir įgyvendinant priemonę C1.D.M1, finansavimas nebus dubliuojamas. Konsultacijų centrų priemonė skiriasi nuo NEKSVP priemonių tuo, kad bus įsteigti tiksliniai konsultacijų centrai, kurie visapusiškai ir kompetentingai konsultuos gyventojus energijos taupymo klausimais. Tuo tarpu NEKSVP priemonės numato tik epizodines konsultacijas, kurias teiktų socialiniai darbuotojai ir savivaldybių darbuotojai.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State

aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.3. Estimated total costs of the component C1

Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I1	Daugiabučių namų esminė renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	133,000,000	50,000	5,500,000	17,000,000	37,000,000	45,000,000	25,000,000	3,450,000
C1.A.I2	Dalinė daugiabučių namų renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	136,000,000	0	4,000,000	20,000,000	33,000,000	33,000,000	30,000,000	16,000,000
C1.A.I3	Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	84,000,000	0	4,000,000	16,000,000	21,000,000	21,000,000	12,000,000	10,000,000
C1.A.I4	Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija	1 Jan 2026	31 Dec 2032	19,000,000	0	900,000	3,500,000	4,500,000	4,500,000	2,700,000	2,900,000
C1.B.I5	Socialinio būsto fondo plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	35,157,652	1,264,500	5,058,000	5,058,000	5,058,000	5,058,000	6,830,576	6,830,576
C1.D.M1	Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas	1 Jan 2026	31 Dec 2032	14,991,459	1,540,881	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763
TOTAL				422,149,111	2,855,381	21,699,763	63,799,763	102,799,763	110,799,763	78,772,339	41,422,339

Table containing information on the financing of the Component

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
422,149,111	316,309,083	0	105,840,028	25.0717%

2.1.4. Milestones and targets of the component C1

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.A.II.1.2026Q3	C1.A.II	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q3
C1.A.II.S1.2029Q4	C1.A.II	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	0.00	2,500.00	2029	Q4
C1.A.II.S1.2032Q4	C1.A.II	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	2,500.00	7,814.00	2032	Q4
C1.A.I2.1.2026Q4	C1.A.I2	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I2.S1.2029Q4	C1.A.I2	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	0.00	17,000.00	2029	Q4
C1.A.I2.S1.2032Q4	C1.A.I2	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	17,000.00	41,000.00	2032	Q4
C1.A.I3.1.2026Q4	C1.A.I3	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4

C1.A.I3.S1.2029Q4	C1.A.I3	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	0.00	1,100.00	2029	Q4
C1.A.I3.S1.2032Q4	C1.A.I3	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	1,100.00	2,200.00	2032	Q4
C1.A.I4.1.2026Q4	C1.A.I4	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I4.S1.2029Q4	C1.A.I4	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	0.00	2,000.00	2029	Q4
C1.A.I4.S1.2032Q4	C1.A.I4	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	2,000.00	4,000.00	2032	Q4
C1.B.I5.1.2026Q1	C1.B.I5	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q1
C1.B.I5.S1.2026Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	0.00	10.00	2026	Q4
C1.B.I5.S1.2027Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	10.00	50.00	2027	Q4
C1.B.I5.S1.2028Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	50.00	90.00	2028	Q4

C1.B.I5.S1.2029Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	90.00	130.00	2029	Q4
C1.B.I5.S1.2030Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	130.00	170.00	2030	Q4
C1.B.I5.S1.2031Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	170.00	224.00	2031	Q4
C1.B.I5.S1.2032Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	224.00	278.00	2032	Q4
C1.D.M1.1.2026Q1	C1.D.M1	M	Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema				2026	Q1
C1.D.M1.S1.2026Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	0.00	3,600.00	2026	Q4
C1.D.M1.S1.2027Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	3,600.00	18,600.00	2027	Q4
C1.D.M1.S1.2028Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	18,600.00	33,600.00	2028	Q4
C1.D.M1.S1.2029Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	33,600.00	48,600.00	2029	Q4

C1.D.M1.S1.2030Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	48,600.00	63,600.00	2030	Q4
C1.D.M1.S1.2031Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	63,600.00	78,600.00	2031	Q4
C1.D.M1.S1.2032Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	78,600.00	93,600.00	2032	Q4

2.1.5. Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

Antrosios ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos įgyvedinimo nukėlimo atveju, visos planuotos priemonės ir investicijos bus įgyvendinamos ne anksčiau nei nuo 2027 m. ir apytiksliai 16% mažesne apimtimi.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for Component

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C1.A.I1.1.2026Q4	C1.A.I1	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I1.S1.2029Q4	C1.A.I1	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	0.00	2,100.00	2029	Q4
C1.A.I1.S1.2032Q4	C1.A.I1	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	2,100.00	6,563.00	2032	Q4
C1.A.I2.1.2026Q4	C1.A.I2	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I2.S1.2029Q4	C1.A.I2	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	0.00	14,280.00	2029	Q4
C1.A.I2.S1.2032Q4	C1.A.I2	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose daugiabučiuose namuose, skaičius	14,280.00	34,440.00	2032	Q4
C1.A.I3.1.2026Q4	C1.A.I3	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I3.S1.2029Q4	C1.A.I3	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir	0.00	924.00	2029	Q4

			vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	dvibučiuose pastatuose, skaičius.				
C1.A.I3.S1.2032Q4	C1.A.I3	T	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	Paramą gavusių būstų, esančių esminę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius.	924.00	1,848.00	2032	Q4
C1.A.I4.1.2026Q4	C1.A.I4	M	Paskelbtas kvietimas teikti paraiškas				2026	Q4
C1.A.I4.S1.2029Q4	C1.A.I4	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	0.00	1,680.00	2029	Q4
C1.A.I4.S1.2032Q4	C1.A.I4	T	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	Paramą gavusių būstų, esančių dalinę renovaciją atlikusiuose vienbučiuose ir dvibučiuose pastatuose, skaičius	1,680.00	3,360.00	2032	Q4
C1.B.I5.1.2026Q4	C1.B.I5	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C1.B.I5.S1.2027Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	0.00	42.00	2027	Q4
C1.B.I5.S1.2028Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	42.00	75.00	2028	Q4
C1.B.I5.S1.2029Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	75.00	110.00	2029	Q4
C1.B.I5.S1.2030Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	110.00	143.00	2030	Q4

C1.B.I5.S1.2031Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	143.00	188.00	2031	Q4
C1.B.I5.S1.2032Q4	C1.B.I5	T	Pastatytų ir/ar įsigytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	188.00	233.00	2032	Q4
C1.D.M1.1.2026Q4	C1.D.M1	M	Priemonės administracinis parengimas ir APVA direktoriaus įsakymas, kuriuo patvirtinta APVA struktūra/schema				2026	Q4
C1.D.M1.S1.2027Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	0.00	15,624.00	2027	Q4
C1.D.M1.S1.2028Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	15,624.00	28,224.00	2028	Q4
C1.D.M1.S1.2029Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	28,224.00	40,824.00	2029	Q4
C1.D.M1.S1.2030Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	40,824.00	53,424.00	2030	Q4
C1.D.M1.S1.2031Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	53,424.00	66,024.00	2031	Q4
C1.D.M1.S1.2032Q4	C1.D.M1	T	Energijos taupymo konsultacijų centrų paslaugomis	Energijos taupymo konsultacijų centrų	66,024.00	78,624.00	2032	Q4

			pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius	paslaugomis pasinaudojusių unikalių gyventojų skaičius				
--	--	--	--	--	--	--	--	--

Table containing information on the estimated total cost of the actions for the Component

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I1	Daugiabučių namų esminė renovacija	30 Jun 2024	31 Dec 2032	111,635,167	0	4,658,460	14,269,157	31,056,400	37,771,297	20,984,054	2,895,799
C1.A.I2	Dalinė daugiabučių namų renovacija	30 Jun 2024	31 Dec 2032	114,153,254	0	3,357,449	16,787,243	27,698,951	27,698,951	25,180,865	13,429,795
C1.A.I3	Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija	30 Jun 2024	31 Dec 2032	70,506,422	0	3,357,449	13,429,795	17,626,605	17,626,605	10,072,346	8,393,622
C1.A.I4	Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija	30 Jun 2024	31 Dec 2032	15,947,265	0	755,397	2,937,654	3,776,984	3,776,984	2,266,190	2,434,056
C1.B.I5	Socialinio būsto fondo plėtra	30 Jun 2024	31 Dec 2032	29,510,002	0	4,327,475	4,327,475	4,327,475	4,327,475	6,100,051	6,100,051
C1.D.M1	Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas	30 Jun 2024	31 Dec 2032	12,583,263	0	1,374,448	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763	2,241,763
TOTAL				354,335,373	0	17,830,678	53,993,087	86,728,178	93,443,075	66,845,269	35,495,086

Table containing information on the financing of the Component

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
354,335,373	265,500,576	0	88,834,797	25.0708%

2.1. COMPONENT: C2 - Road transport sector

2.1.1. Description of the component (Summary box)

Intervention area: Road transport sector

Objective:

Pagrindinis šio komponento tikslas – mažinti transporto išlaidų finansinę naštą ir didinti judumo galimybes pažeidžiamoms transporto naudotojų grupėms bei labai mažoms įmonėms, taip švelninant Antrosios apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS2) poveikį.

Šiuo komponentu siekiama skatinti perėjimą nuo taršių transporto priemonių prie nulinės emisijos arba mažesnės taršos alternatyvų, plėtoti prieinamą ir įperkamą viešojo transporto sistemą, ypač regionuose, bei kurti reikiamą įkrovimo ir darnaus judumo infrastruktūrą. Šios priemonės prisidės prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos, socialinės įtraukties stiprinimo ir transporto skurdo mažinimo.

Measures and investments:

Priemonių grupė, skirta perėjimui prie mažiau taršaus individualaus transporto, apima šias investicijas:

- **Investicijos C2.F.I5 ir C2.F.I6** – finansinė parama pažeidžiamoms transporto naudotojų grupėms (ypač šeimoms su vaikais ir asmenims su negalia) bei pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms naujų ar naudotų nulinės arba mažesnės taršos transporto priemonių (elektromobilių) įsigijimui ar naudojimui, įskaitant socialinio lizingo priemones. Taip pat numatoma sudaryti galimybę įsirengti ir naudoti privačias įkrovimo prieigas
- **Investicija C2.F.I7** – skirta mažiau taršaus individualaus transporto plėtrai, remiant viešai prieinamų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimą savivaldybėse (remiantis savivaldybių parengtais plėtros planais), ypač tose vietovėse, kurios svarbios pažeidžiamų naudotojų kasdieniams poreikiams (gyvenimui, darbui ar kitai veiklai) ir kuriose trūksta privačių investicijų ar įrengimo galimybių privačia iniciatyva.
- **Investicija C2.F.I8** – skirta mikromobilumo skatinimui, remiant dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimą namų ūkiuose kaip prieinamą ir sveiką alternatyvą trumpoms kelionėms.
- **Investicija C2.F.I9** – darnaus judumo transporto infrastruktūros (dviračių takų) plėtra, siekiant sukurti saugius ir vientisus jungiamuosius maršrutus tarp gyvenamųjų teritorijų ir pagrindinių traukos centrų, taip suteikiant alternatyvą kelionėms automobiliu.

Priemonių grupė, skirta viešojo transporto alternatyvoms plėtoti ir stiprinti, siekiant mažinti priklausomybę nuo individualaus automobilio, apima šias priemones ir investicijas:

- **Priemonė C2.G.M2** – skirta jungiamumo problemoms atokiose ir retai apgyvendintose vietovėse spręsti. Numatoma diegti lanksčias, pagal poreikį teikiamas transporto paslaugas, užtikrinančias junglumą pirmosios ir paskutinės kelionės mylios atkarpose.
- **Investicija C2.F.I10** – skirta specialiųjų kelionių (mokyklinių autobusų) atnaujinimui perkant nulinės emisijos autobusus, kad būtų užtikrintas vaikų iš pažeidžiamų šeimų saugus atvykimas į švietimo įstaigas, ypač teritorijose, kur nėra viešojo transporto, ir tais atvejais, kai šeima neturi automobilio.
- **Investicija C2.F.I11 „Viešojo transporto plėtra“** – siekiama gerinti suplanuotų viešojo transporto paslaugų prieinamumą ir kokybę tankiau apgyvendintose periferinėse teritorijose, remiant naujų nulinės emisijos autobusų įsigijimą ir maršrutų plėtrą.

- **Priemonė C2.G.M3 „Judumo paslaugos savivaldybėms – judumo krepšelis“** – skirta viešojo transporto paslaugų prieinamumui didinti, teikiant tiesioginę finansinę paramą būtinoms kelionėms kompensuoti asmenims, gyvenantiems absoliutaus skurdo sąlygomis.

Estimated total costs: EUR 440,000,000 of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR 330,000,000

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR 0

Costs to be covered by the national contribution: EUR 110,000,000

2.1.2. Description of the measures and investments of the component

2.1.2.1. Measure/Investment: 5: Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas

Intervention area: Art.8.1.(f) - Provide access to zero- and low-emission vehicles and bicycles, while maintaining technological neutrality, including financial support or fiscal incentives for their purchase as well as for appropriate public and private infrastructure, in particular, where relevant, purchase of zero- and low-emission vehicles, infrastructure for recharging and refuelling and development of a second-hand zero-emission vehicles market; Member States shall aim to ensure that where zero-emission vehicles are an affordable and deployable solution, support to such vehicles is prioritised in their Plans

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Pažeidžiamiesiems transporto naudotojams (apibrėžtis ir taikymo sritis pateiktos 1.4 ir 1.5 skirsniuose), ypač šeimoms, auginančioms vaikus, ir žmonėms su negalia, turintiems žemesnes vidutines pajamas (pastaba: išsamesnė informacija apie pažeidžiamų transporto naudotojų grupę, kuriai ši priemonė pirmiausia skirta, pateikiama kitame skirsnyje), perėjimas nuo senų, taršių (iškastiniu kuru varomų) automobilių prie nulinės taršos (švarių elektromobilių – BEV) ir mažiau taršių (įkraunamų hibridinių elektromobilių – PHEV) transporto alternatyvų yra sudėtingas dėl kelių esminių priežasčių. Pirmiausia, elektromobilių (BEV ir PHEV), tiek naujų, tiek naudotų, kainos yra didesnės nei iškastiniu kuru varomų automobilių. Antra, atokiose vietovėse vis dar nepakankamai išplėta privačių ir viešai prieinamų įkrovimo vietų infrastruktūra. Trečia – vis dar trūksta elgsenos pokyčių priemonių, reikalingų siekiant perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos mažinant šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas iš kelių transporto.

Pagal įvairių šaltinių nacionalinius statistinius duomenis, šiuo metu Lietuvoje yra apie 350 tūkstančių pažeidžiamų namų ūkių. Daugiausia jų gyvena kaimo vietovėse (apie 177 tūkst.), mažesniuose nei didieji miestuose miesteliuose (apie 73 tūkst.). Vidutinės modeliuotos norminės šių namų ūkių transporto išlaidos, reikalingos minimaliems judumo poreikiams tenkinti, siekia nuo 55 iki 160 eurų per mėnesį. Apie 53 tūkst. pažeidžiamų namų ūkių augina vieną vaiką, apie 34 tūkst. – du, o apie 11 tūkst. – tris ar daugiau vaikų. Iš viso šalyje yra apie 717 tūkst. pažeidžiamų asmenų. Judėjimo negalią turintys asmenys sudaro apie 9 proc. visų gyventojų, tad manoma, kad apie 65 tūkst. jų priskiriami pažeidžiamiesiems (iš jų apie 66 proc. yra darbingo amžiaus).

Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. Lietuvoje buvo užregistruota 2,37 mln. kelių transporto priemonių, iš kurių 80 proc. sudaro lengvieji automobiliai (1,89 mln.). Iš jų 96 proc. yra lengvieji keleiviniai automobiliai (M1 kategorija), o 87 proc. visų lengvųjų keleivinių automobilių valdytojai yra fiziniai asmenys. Apie 64 proc. visų keleivinių automobilių varomi tik dyzelinu, 23 proc. – tik benzinu, likusieji – įvairiais iškastinio kuro ir kito kuro deriniais, o tik 6 proc. sudaro elektrinės ar kitų alternatyvių degalų transporto priemonės, iš jų 2 proc. – elektromobiliai.

Kelių transportas sudaro apie 98 proc. visų transporto sektoriaus ŠESD emisijų, iš kurių keleiviniai automobiliai sudaro apie 54 proc.. Lietuvos automobilių parkas taip pat yra vienas seniausių Europos Sąjungoje – vidutinis amžius viršija 16 metų, o kaimo vietovėse jis siekia net 18,6 metų.

Nacionaliniai tikslai ir įgyvendinami ES teisiniai reikalavimai yra orientuoti į emisijų ir triukšmo mažinimą transporto sektoriuje, ypač kelių transporto subsektoriuje, energijos vartojimo efektyvumo didinimą, atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo plėtrą bei priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą (išsami informacija apie tikslus pateikiama kitame skirsnyje). Viena iš šių tikslų įgyvendinimo priemonių – elektromobilumo plėtra, numatyta šalies strateginiuose teisės aktuose. Įgyvendinamos įvairios elektromobilumo plėtros priemonės, įskaitant elektrinių transporto priemonių

pirkimo skatinimą, kol jos sudarys bent 10 proc. lengvųjų keleivinių automobilių parko, ir įkrovimo infrastruktūros plėtros skatinimą, užtikrinant privalomų ES reikalavimų įgyvendinimą (Alternatyviųjų degalų įstatymas: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>). Finansinių paskatų poreikis elektromobilumo plėtrai taip pat numatytas Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane (<https://enmin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-3/neksvp-atnaujinimas/>).

Dėl nepakankamai išvystyto viešojo transporto tinklo, ypač kaimo vietovėse, kitų prieinamų judumo ar susisiekimo alternatyvų trūkumo, savo šeimyninės, sveikatos ar kitos padėties bei ekonominių apribojimų, namų ūkiai ar pavieniai asmenys yra priversti turėti asmeninį automobilį gyvenimo ar darbo poreikiams. Šis automobilis dažnai būna senas, taršus ir energetiškai neefektyvus. Vidutiniškai vieną keleivinį automobilį Lietuvoje naudoja 1,66 žmogaus (pagal 2024 m. gyventojų ir automobilių registracijos duomenis). Vieno keleivinių automobilių naudojimas orientuotas į pažeidžiamus transporto vartojus, vertinama, kad būti mažiausia dvigubai didesnis (pvz. namų ūkis auginantis du vaikus, naudojantis savo poreikiams vieną automobilį).

Pagal „Eurostat“ duomenis, didžioji dalis keleivinių kelionių Lietuvoje vyksta automobiliais – 2022 m. automobiliai sudarė 93 proc. visų keleivinio transporto kilometrų, o viešasis transportas – tik 7 proc. Pagal atliktą analizę, net 91 proc. pažeidžiamų transporto naudotojų, auginančių du vaikus, turi automobilį, o tai rodo, kad transporto priemonė yra būtinybė tokiai šeimai.

Pagal VI „Regitra“ duomenis, iki 2025 m. rugpjūčio mėn. šalyje buvo užregistruota apie 37,2 tūkst. elektromobilių, iš kurių vidutiniškai 40 proc. sudaro nauji ir 60 proc. – naudoti elektromobiliai. Pastaraisiais metais apie 60 proc. elektromobilių sudaro BEV (grynieji elektromobiliai), o 40 proc. – PHEV (įkraunami hibridiniai elektromobiliai). Bendroje Lietuvos lengvųjų automobilių rinkoje dominuoja naudotų automobilių įsigijimas kuris sudaro net iki 80 proc. visų įsigijimų.

Nuo 2022 m. birželio 2 d. pagal Modernizavimo fondą fiziniams asmenims pradėta teikti finansinė parama BEV (M1 kategorijos) įsigijimui. Iš viso numatyta 35 mln. eurų suma, skirta paskatinti 10 500 BEV įsigijimą. Už naują BEV fiziniam asmeniui skiriama 5 000 eurų kompensacija, o už naudotą (iki 4 metų) BEV – 2 500 eurų kompensacija. Ši priemonė yra tęstinė, t. y. galioja iki 2026 m. gruodžio 31 d. arba kol pakanka lėšų. Iki 2025 m. birželio 30 d. iš Modernizavimo fondo lėšų jau buvo paskatinta įsigyti 6,1 tūkst. BEV, o išmokėtų subsidijų suma siekė 20,2 mln. eurų.

Pagal Europos socialinio fondo agentūros 2023 m. vertinimą (tyrimas atliktas 2022 m.) dėl elektromobilių ir vandeniliu varomų automobilių įsigijimo išlaidų (<https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>), naujo elektromobilio įsigijimo kaina buvo 14 711,81 EUR (be PVM) ir 17 801,29 EUR (su PVM) didesnė nei tokio paties taršaus automobilio, o naudoto elektromobilio įsigijimo kaina didesnė atitinkamai 13 185,74 EUR (be PVM) ir 15 954,75 EUR (su PVM).

Pagal portalo „Autoplus“ (<https://m.autoplus.lt/>) duomenis (2025 m. rugpjūtis), situacija sparčiai keičiasi – naują mažos ar vidutinės klasės grynąjį elektromobilį (M1 kategorija) Lietuvoje jau galima įsigyti už maždaug 30 tūkst. eurų su PVM, t. y. 24,8 tūkst. eurų be PVM, o naudotą elektromobilį – už ~15 tūkst. eurų t. y. 12,4 tūkst. eurų be PVM. Populiariausių naujų vidutinės klasės elektromobilių, galinčių nuvažiuoti 300–550 km viena įkrova, ir naujų PHEV modelių kainos svyruoja tarp 40 ir 50 tūkst. eurų su PVM, t. y. 33 - 41,3 tūkst. Eurų be PVM). Naudotų elektromobilių pasiūla rinkoje nuolat auga, nors ir gerokai sparčiau nei prieš kelerius metus (kai kurie galimi modelių pavyzdžiai pateikiami toliau; pastaba: čia pateikiami tik daliniai orientaciniai duomenys iš vieno portalo, agentūrų ir kitų šaltinių pasiūlymai nebuvo įtraukti).

Nauji grynieji elektromobiliai, prieinami vidaus rinkoje:

- Citroen C3, 44 kWh, hečbekas 2025-02 m., | A28215592
 - Hyundai Inster, 49 kWh, hečbekas 2025 m., | A27778110
 - Fiat Grande Panda, 44 kWh, hečbekas 2025-06 m., | A29249598
 - GWM ORA 03, 48 kWh, hečbekas 2025 m., | A28959613

Naudotų grynųjų elektromobilių (iki 5 metų) pavyzdžiai, prieinami vidaus rinkoje:

- Dacia Spring, 27 kWh, hečbekas 2021-12 m., | A29227328
- Renault Zoe, 52 kWh, hečbekas 2021-09 m., | A29181913
- Volkswagen Golf, 36 kWh, hečbekas 2020-06 m., | A25984928
- Opel Ampera, 60 kWh, hečbekas 2020-03 m., | A28919967
- Hyundai IONIQ, 40 kWh, hečbekas 2021-11 m., | A29261658
- Nissan Leaf, hečbekas 2020-03 m., | A28961221

Naujų įkraunamų hibridinių automobilių, prieinamų vidaus rinkoje, pavyzdžiai:

- Skoda Superb, 1.5 l., universalas 2025 m., | A29075811
- Toyota RAV4, 2.5 l., visureigis / krossoveris 2025 m., | A28830947
- Ford Tourneo Connect, 1.5 l., komercinis 2025-01 m., | A29189867

Naudotų įkraunamų hibridinių automobilių (iki 5 metų) pavyzdžiai, prieinami vidaus rinkoje:

- Opel Grandland X, 1.6 l., visureigis / krossoveris 2020-05 m., | A28990799
- Peugeot 3008, 1.6 l., visureigis / krossoveris 2020-05 m., | A29248466
- Kia Niro, 1.6 l., visureigis / krossoveris 2020-10 m., | A28373122
- Renault Megane E-Tech, 1.6 l., universalas 2021-04 m., | A29010485
- Ford Focus, 1.0 l., universalas 2022-03 m., | A28977259
- Mitsubishi Outlander, 2.4 l., visureigis / krossoveris 2021-03 m., | A29206705

Remiantis elektrinių automobilių pardavimų platformos “Bestev4me” duomenimis (<https://bestev4me.eu/>), Lietuvoje galima rinktis iš **165 skirtingų elektromobilių modelių** (2024 m. – 124 modeliai), kuriuos parduoda gamintojai, turintys oficialias atstovybes. Šie modeliai skiriasi savo modifikacijomis (baterijos dydžiu, varančiųjų ratų skaičiumi, galia ir kt.), todėl bendra siūloma įvairovė sudaro apie **420 modelių su skirtingomis konfigūracijomis** (2024 m. – 333 modeliai). Modelių nuvažiuojamas atstumas svyruoja nuo **135 iki beveik 700 km**, o kaina – nuo **16 900 iki 240 000 eurų** su PVM, t. y. 14 - 198,4 tūkst. Eurų be PVM (duomenys pateikti oficialaus portalo atstovo).

Įsigaliojus **ATLP2** sistemai (nuo 2027 m.), prognozuojama, kad finansinė našta identifikuotoms grupėms padidės. Pažeidžiamų transporto naudotojų metinės kuro išlaidos gali padidėti **113–176 eurų** (kai emisijos leidimų kaina siekia 60 EUR/t CO₂).

Pagal **Lietuvos energetikos agentūros** (<https://www.ena.lt/vid/>) 2025 m. II ketv. duomenis, **100 km kelionė dyzelinu varomu automobiliu** kainavo 7,95 EUR, **benzinu varomu automobiliu** – 9,18 EUR, o **elektriniu automobiliu** – 4,99 EUR. Taigi kelionė elektriniu automobiliu yra reikšmingai pigesnė nei, pavyzdžiui, dyzelinu varomu automobiliu.

Pažeidžiamiesiems transporto naudotojams būdingas **finansinių išteklių ir galimybių trūkumas** investuoti į nulinės ar mažos taršos transporto priemones, o tai apsunkina jų galimybes mažinti priklausomybę nuo brangaus iškastinio kuro. Ši investicija sprendžia identifikuotus iššūkius, teikdama **tikslingą finansinę paramą**, leidžiančią pažeidžiamiesiems transporto naudotojams atnaujinti savo transporto priemones į ekonomiškesnes, energetiškai efektyvesnes ir mažiau taršias alternatyvas bei **sutaupyti kuro sąnaudas**.

Tikslas – **skatinti socialiai pažeidžiamus vartotojus** (kurie dėl nustatytų priežasčių yra priklausomi nuo asmeninio automobilio turėjimo) 2027 - **2032 m.** paskatinti įsigyti ir naudoti elektromobilius (tiek grynuosius elektromobilius – BEV, tiek įkraunamus hibridus – PHEV), sudarant galimybę įsigyti tiek naujus (prioritetas), tiek naudotus elektromobilius, **išlaikant BEV kaip pagrindinį prioritetą**. Nuo **2031 m.** planuojama skatinti tik naujų ir naudotų BEV bei tik naujų PHEV įsigijimą. Priemonės įgyvendinimo laikotarpiu tikimasi technologinės pažangos ir **palankesnių elektromobilių kainų** – kad BEV automobiliai viena įkrova galėtų nuvažiuoti ilgesnį atstumą, kad PHEV galėtų važiuoti ilgesnį

atstumą vien elektra ir jų emisijos reikšmingai mažėtų, o BEV ir PHEV kainos artėtų prie vidaus degimo variklio automobilių kainų. Be to, elektromobilių eksploatacinės išlaidos (kuro ir priežiūros sąnaudos) ilgainiui teiktų **žymiai didesnę naudą** nei taršių automobilių naudojimas. *(Pastaba: papildomas pagrindimas, kodėl tikslinei grupei numatyta suteikti galimybę įsigyti PHEV, pateikiamas kitame poskyryje.)*

Priemonė taip pat siekia sudaryti galimybes kartu su elektromobiliu **įsigyti ir įsirengti privačią įkrovimo infrastruktūrą**, taip dar labiau užtikrinant tikslinei vartotojų grupei reikalingą judumo laisvę ir mažinant finansinę priklausomybę nuo iškastinio kuro kainų.

Šiuo metu nėra tikslų duomenų, kiek elektromobilių naudotojų, registruotų Lietuvoje, yra įsirengę ir naudoja privačias įkrovimo stoteles. Pagal nacionalinius tikslus, iki 2030 m. šalyje turi būti įrengta 60 tūkst. įkrovimo prieigų, iš kurių 90 proc. (54 tūkst.) – privačios (namuose, darbo vietose ir kt.). Remiantis įvairiais internetiniais šaltiniais, apie 60 proc. elektromobilių naudotojų ES šalyse turi galimybę krauti automobilius namuose, o papildomi 10–15 proc. – darbe ar kitose privačiose vietose. Apskritai, apie 70 proc. viso įkrovimo vyksta namuose arba darbo vietoje. Pavyzdžiui, Norvegijoje, pagal 2013 m. atliktą tyrimą, 85 proc. BEV savininkų turėjo galimybę krauti automobilius namuose – tai buvo vienas pagrindinių veiksnių, nulėmusių spartesnį ir platesnį elektromobilių naudojimą.

Pagal įvairius šaltinius, viešasis greitasis (DC) įkrovimas gali būti 2–4 kartus brangesnis, o lėtesnis (AC) – maždaug 1,5–2 kartus brangesnis nei namų tarifas. Pagal Europos alternatyviųjų degalų stebėsenos observatorijos (EAFO Electric vehicle recharging prices | European Alternative Fuels Observatory), įkrovimas namuose ar darbo vietoje laikomas „mažiausių sąnaudų“ galimybe, palyginti su viešai prieinamu įkrovimu. Turimais duomenimis, galima vertinti, kad Lietuvoje buitinis elektros tarifas siekia apie 0,10–0,23 €/kWh (priklausomai nuo plano ir laikotarpio), o vidutinis tarifas viešose įkrovimo stotelėse dažnai yra 0,22–0,45 €/kWh ar net daugiau, priklausomai nuo galios (informacija apie viešai prieinamo įkrovimo infrastruktūros vidutinę kainą skelbiama informacinės sistemos ataskaitose <https://ev.lakd.lt/>). Taigi elektros kaina viešose vietose gali būti 2–3 kartus (ar net daugiau) didesnė nei buitinio tarifo kaina, ypač jei buitinės elektros tarifas yra mažesnis. Ši tendencija ypač būdinga privačiai įrengtoms įkrovimo stotelėms.

Nuo 2022 m. rugsėjo Lietuvoje pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP) pradėtos teikti subsidijos gyventojams už privačių įkrovimo stotelių įsigijimą ir įrengimą namų ūkiuose (nuosavyuose namuose, soduose ar daugiabučiuose). Bendras tikslas – paskatinti įrengti 18 910 įkrovimo prieigų. 2025 m. rugpjūčio mėn. įvertinta apie 10 tūkst. paraiškų, kurių pagrindu finansuojama apie 13 tūkst. privačių įkrovimo stotelių, o dar apie 3 tūkst. paraiškų šiuo metu vertinama. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. su parama buvo įrengta apie 7 300 privačių įkrovimo stotelių. Priemonės įgyvendinimas numatytas iki 2026 m. birželio arba kol bus pakankamai lėšų. Bendra paramos suma siekia 21 450 000 eurų. Parama kompensuoja nuo 40 proc. iki 80 proc. įkrovimo stotelių įsigijimo ir įrengimo išlaidų (iki 11 arba 22 kW galios), taikant fiksuotus dydžius (<https://www.ena.lt/ev-ikrovos-prieigos/>).

Šia priemone bus siekiama paskatinti apie 90 proc. visų asmenų, kurie įsigijo elektromobilį su fondo parama, taip pat įsigyti ir įsirengti privačią įkrovimo stotelę.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija skirta skatinti nulinės taršos ir mažiau taršių automobilių (BEV ir PHEV) įsigijimą bei privačios įkrovimo infrastruktūros plėtrą. Parama bus teikiama pažeidžiamiems transporto naudotojams, o didžiausia finansuojama suma apims socialinės nuomos būdu įsigyjamus ar naudojamus automobilius bei privačias įkrovimo stoteles.

Finansuojamų veiklų sąrašas:

• **Nulinės taršos transporto priemonės (BEV):** naujų ar naudotų M1 kategorijos BEV įsigijimo ar naudojimo skatinimas, įskaitant socialinės nuomos galimybę. Įgyvendinant šią veiklą bus taikomas privalomas reikalavimas atsisakyti (utilizuoti) turimą taršų automobilį. Šios veiklos tikslas – suteikus dotaciją paskatinti įsigyti daugiau kaip 3,5 tūkst. nulinės taršos automobilių, iš kurių bent apie 500 vienetų bus finansuojami nauja forma – per socialinį lizingą. Veikla daugiausia orientuota į naujų elektromobilių įsigijimą, kad jie sudarytų bent pusę visų įsigyjamų EV.

• **Mažiau taršios transporto priemonės (PHEV)*:** naujų ar naudotų M1 ir N1 kategorijos PHEV įsigijimo ar naudojimo skatinimas, įskaitant socialinio lizingo galimybę. Taip pat bus taikomas privalomas reikalavimas atsisakyti (utilizuoti) turimą taršų automobilį. Veiklos tikslas – skatinti mažesnių emisijų PHEV įsigijimą, daugiausia dėmesio skiriant naujiems automobiliams, kurie turėtų sudaryti bent 80 proc. šios veiklos. Planuojama iš viso paskatinti apie 2 tūkst. PHEV įsigijimą, iš jų apie 300 būtų įsigijami socialinio lizingo būdu.

* Priemonė būtina tam, kad potencialūs pareiškėjai turėtų galimybę įsigyti mažiau taršų automobilį, pereinamuoju laikotarpiu, t. y. kol rinkoje dar išlieka kainų skirtumas tarp taršių ir visiškai netaršių automobilių, bei kol rinkoje atsiras pakankama visiškai netaršių automobilių pasiūla, vertinant technines automobilio savybes ir kainą – pavyzdžiui, pravažumo galimybes, nuvažiuojamą atstumą viena įkrova ir kt., kas ypač aktualu atokesnėse vietovėse. PHEV įsigijimo galimybė pereinamuoju laikotarpiu ypač aktuali pažeidžiamiesiems transporto naudotojams siekiant užtikrinti galimybę patikimai judėti ir trumpesniais atstumais ir ilgesniais atstumais tiek šalies, tiek esant poreikiui toliau, eliminuojant baimes dėl tam tikrose vietose neprieinamos ar nepakankamai išvystytos įkrovimo infrastruktūros. Atokesnėse vietovėse gyvenantys pažeidžiami transporto naudotojai gali būti ir dažniau įtakojami aplinkos veiksnių, kurie įtakoje dažnesnį arba sunkiau (ilgiau) atstatomą elektros netekimą dėl audrų (todėl tai būtų vienintelio kuro šaltinio netekimas), taip pat naudoja dažnai neasfaltuotus, sunkiau po liūčių ar snygių pravažiuojamus kelius, kurių įveikimui reikalinga reikalingos didesnės galios ir energetinės išėigos. Pažeidžiami transporto naudotojai, dažnai gali būti nusistatę priešiška, būti abejingais, arba turėti baimių dėl BEV naudojimo. Pagal Lietuvos ir ES praktiką (SM taip pat 2023-2024 buvo atlikusi visuomenės apklausa), BEV drąsiau renkasi didmiesčių, išsilavinę, jaunesni, geriau uždirbantys, turintys pakankamai informacijos gyventojai, todėl kitų gyventojų švietimui, informavimui ir elgsenos pokyčiui, reikalingas ilgesnis pereinamasis prie nulinės taršos laikotarpis.

• Pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros įgyvendinimo reglamentą ir Alternatyviųjų degalų įstatymą, PHEV priskiriami prie elektrinių transporto priemonių, nes yra įkraunami išoriniu būdu. Reglamente keliami reikalavimai visų elektromobilių skaičiaus ir viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros atiduodamosios galios užtikrinimui. Įgyvendinant privalomus įkrovimo infrastruktūros reikalavimus, labai svarbu, kad pakankamai sparčiai didėtų visų rūšių elektromobilių skaičius ir būtų pakankamai išnaudojama sukurta įkrovimo infrastruktūra.

• Įsigytas naujas ar naudotas elektromobilis turės būti išlaikytas finansavimo aprašuose nustatytą laikotarpį (pavyzdžiui, bent 5 metus); jei automobilis būtų parduotas anksčiau, visa arba proporcinga paramos suma turės būti grąžinta.

Privati įkrovimo infrastruktūra: parama įkrovimo stotelės įsigijimui ir įrengimui namų ūkyje, susijusi su BEV ar PHEV įsigijimu ar naudojimu pagal šią investiciją. Tikslas – suteikti galimybę maždaug 90 proc. pareiškėjų, įsigyjančių BEV ar PHEV su parama, taip pat įsirengti privačią įkrovimo stotelę, t. y. apie 4,87 tūkst. įkrovimo prieigų.

Finansuojamų veiklų sąrašas leis įsigyti ar naudoti skirtingų klasių elektromobilius, pavyzdžiui, mažus (kompaktinius) ar vidutinės klasės (šeimyninius) BEV ar PHEV. Paramos suma gali siekti iki 100 proc. naujo ar naudoto BEV/PHEV kainos, tačiau ne daugiau kaip 20 tūkst. eurų už naują ir 12 tūkst. eurų už naudotą M1 kategorijos (iki 3,5 tonos) automobilį.

Atsižvelgiant į PHEV ir BEV kainas rinkoje, planuojama skirti vienodo dydžio paramą, bet apriboti PHEV įsigijimų skaičių (ne daugiau kaip 30 proc. visų planuojamų remti EV) ir jų pirkimo laikotarpį (iki 2030 m. pabaigos). Išsamūs tikslinių rodiklių skaičiavimai pateikiami kituose skirsniuose.

Planuojama finansuoti iki 100 proc. vienos įkrovimo prieigos įsigijimo ir įrengimo išlaidų, bet ne daugiau kaip ~1,6 tūkst. eurų už vieną privačią įkrovimo stotelę. Investicijos tikslas – paskatinti įsigyti

ar naudoti apie 5 346 nulinės taršos ir mažiau taršių automobilių (BEV ir PHEV) bei įsigyti ir įrengti apie 4 875 privačių įkrovimo stotelių. Parama elektromobilio ar įkrovimo stotelės įsigijimui bus teikiama pirkimo metu. Išsamios sąlygos bus nustatytos veiklos finansavimo apraše.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis šios investicijos tikslas – sumažinti pažeidžiamų transporto naudotojų finansinę naštą, susijusią su transportu, ir padidinti jų galimybes naudotis mažiau taršiomis bei energetiškai efektyvesnėmis judumo priemonėmis. Taip pat siekiama spręsti šių grupių finansinių išteklių trūkumo problemą, susijusią su investicijomis į nulinės ar mažos taršos transporto priemones. Ilgalaikėje perspektyvoje investicija prisideda prie platesnių politikos tikslų, tokių kaip transporto sektoriaus dekarbonizacija, ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimas bei atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo didinimas.

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie Socialinio klimato fondo (SKF) reglamento 3 straipsnyje įtvirtintų tikslų, teikdamas struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms ir suteikdamas joms galimybę pereiti prie švaraus ir prieinamo transporto, taip sušvelninant socialinį ATLP2 poveikį.

Investicija reikšmingai prisideda prie Nacionalinio energetikos ir klimato srities veiksmų plano (NEKSVP) tikslų: skatinant elektrinių ir kitomis atsinaujinančiomis energijos rūšimis varomų transporto priemonių naudojimą (iki 29 proc. atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporte iki 2030 m.); tiesiogiai mažinant naftos produktų vartojimą kelių transporte ir didinant energetinę nepriklausomybę (tikslas – iki 2030 m. sumažinti naftos degalų suvartojimą kelių transporte bent 39 proc., palyginti su 2021 m. lygiu); prisidedant prie nacionalinių klimato kaitos švelninimo įsipareigojimų (siekiant iki 2030 m. sumažinti transporto sektoriaus ŠESD emisijas 14 proc., palyginti su 2005 m.).

Tikslinė auditorija ir reikalavimai bus nustatyti veiklos finansavimo aprašuose. Planuojama, kad ši priemonė pirmiausia bus orientuota į pažeidžiamus transporto naudotojus, gyvenančius kaimo vietovėse ir mažesniuose miestuose, auginančius du ar daugiau vaikų, vienišus tėvus bei asmenis su specialiaisiais poreikiais (judėjimo ar kitais sutrikimais), kuriems automobilis yra būtinas dėl šeimos sudėties ar sveikatos būklės. Priemonė galėtų būti taikoma ir darbingo amžiaus pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, gyvenantiems atokesnėse vietovėse, kur nėra tinkamų alternatyvų kelionei į darbą (pavyzdžiui, viešasis transportas visai neveikia arba kursuoja tik du kartus per dieną). Atstumas iki darbo vietos gali būti nustatomas pagal kelionės atstumą ir (ar) bendrą nuvažiuotą kilometrų skaičių per metus, t. y. automobilio priklausomybės kriterijų (pavyzdžiui, gyvena daugiau nei 15 km nuo darbo vietos arba nuvažiuoja daugiau nei 9 000 km per metus). Tikslinė grupė šiuo metu priversta naudoti taršų, iškastiniu kuru varomą automobilį, todėl ši priemonė skatins atsisakyti tokios transporto priemonės ir pereiti prie netaršios arba mažiau taršios alternatyvos. Taigi priemonė orientuota į tą grupę, kuri dėl objektyvių priežasčių tiesiogiai priklauso nuo automobilio turėjimo.

Vis dėlto ši priemonė yra labai svarbi kaip alternatyva, kuri, remiantis kitų ES šalių praktika, laikoma viena iš būtinų priemonių, skirtų socialiai pažeidžiamiesiems transporto naudotojams. Todėl parama švaresnio asmeninio transporto įsigijimui bus ribojama identifikuotiems pažeidžiamiesiems naudotojams, o kitoms pažeidžiamų transporto naudotojų grupėms bus siūlomos priemonės, orientuotos į kolektyvinių ir alternatyvių judumo sprendimų plėtrą, siekiant paskatinti tvaresnius elgsenos pokyčius.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with

an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Investicijos politikos rengimo ir bendros koordinavimo atsakomybė teks Susisiekimo ministerijai, kuri parengs projektų finansavimo sąlygų aprašus, nustatydama konkrečius reikalavimus pareiškėjams ir paramos gavimo procedūras. Administravimą vykdys Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), kuri skelbs kvietimus, priims ir vertins paraiškas, skirstys lėšas bei atliks projektų patikras.

Potencialūs pareiškėjai bus pažeidžiami transporto naudotojai (detaliai apibrėžti ankstesniame skyriuje). Kaip minėta anksčiau, numatytos kelios paramos formos:

- **Tiesioginė išmoka už elektromobilio įsigijimą. Priemonės administratorius kompensuos iki 100 procentų naujo ar naudoto automobilio kainos jo įsigijimo metu, tačiau finansinės paramos suma negalės viršyti 20 000 eurų už naują BEV ar PHEV ir 12 000 eurų už naudotą BEV ar PHEV.**

Nauja transporto priemonė (BEV arba PHEV) bus laikoma elektromobiliu, jei nuo pirmosios registracijos datos (B kodas registracijos liudijime) iki registracijos pareiškėjo vardu (I.1 kodas registracijos liudijime) bus praėję ne daugiau kaip 6 mėnesiai.

Naudota transporto priemonė (BEV arba PHEV) bus laikoma elektromobiliu, jei nuo jos pirmosios registracijos metų (B kodas registracijos liudijime) arba, jei šie metai nenurodyti, nuo modelio metų (B.2 kodas) iki pirmosios registracijos Lietuvoje metų (B.1 kodas) bus praėję ne daugiau kaip 6 metai arba jos rida neviršys, pavyzdžiui, 120 tūkst. km.

Vertinant dabartinę naudotų automobilių rinką Lietuvoje, poreikis taikyti apribojimus dėl elektromobilių amžiaus ar ridos bus dar atskirai įvertintas, tačiau tai gali būti būtina siekiant užkirsti kelią labai senų, trumpus atstumus nuvažiuojančių, nusidėvėjusių akumuliatorių modelių patekimui į šalies rinką bei užtikrinti jų saugumą – kad jie nebūtų buvę labai smarkiai apgadinti eismo įvykiuose ir surinkti iš atskirų detalių.

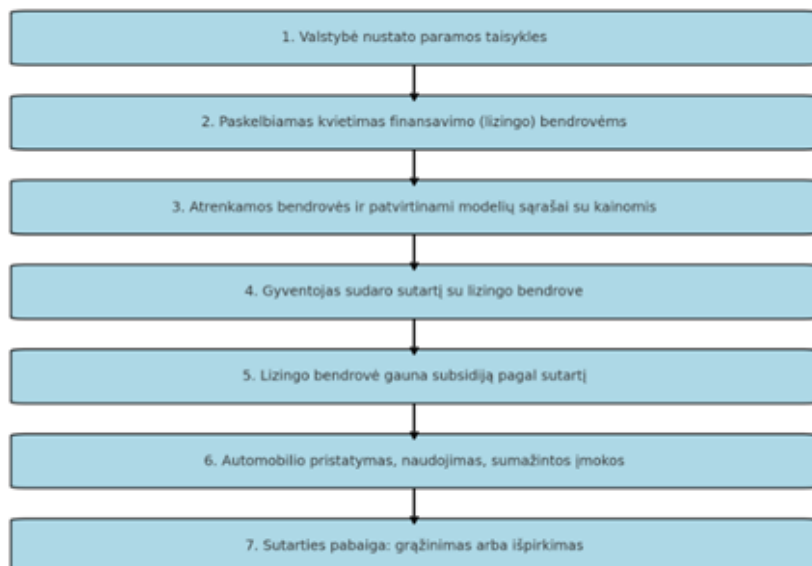
Nuo 2031 m. parama bus teikiama tik naujų ir naudotų BEV bei tik naujų PHEV įsigijimui. PHEV skatinimas iki 2030 m. laikomas būtina tarpine priemone, padedančia pereiti nuo taršių automobilių prie visiškai nulinės taršos transporto priemonių.

Subsidija bus išmokama automobilio įsigijimo metu pateikus nustatytus dokumentus. Vienas automobilis galės gauti paramą tik vieną kartą, o kontrolė bus atliekama pagal unikalų transporto priemonės identifikavimo (VIN) numerį. Vienas pažeidžiamas vartotojas galės įsigyti tik vieną elektromobilį. Kiekvienas su parama įsigytas automobilis turės būti išlaikytas veiklos finansavimo apraše nustatytą laikotarpį (pavyzdžiui, 5 metus). Jei automobilis būtų parduotas anksčiau, parama (ar jos dalis) turės būti grąžinta.

Seno, taršaus (iškastiniu kuru varomo) automobilio utilizavimas bus būtina sąlyga norint gauti finansinę paramą už nulinės ar mažos taršos automobilio (BEV ar PHEV) įsigijimą. Pastaba: bendra šalyje per metus utilizuotų automobilių skaičius turi būti didesnis nei automobilių, kurių įsigijimas buvo paremtas, skaičius.

- **Automobilio įsigijimas socialinio lizingo būdu (social leasing).**
Pagal priemonę pareiškėjui gali būti kompensuojama iki 100 procentų elektromobilio įsigijimo ir naudojimo išlaidų per socialinės nuomos mechanizmą, tačiau paslaugos suma negali viršyti 20 000 eurų už naują BEV ar PHEV ir 12 000 eurų už naudotą BEV.

Pagrindiniai paramos suteikimo etapai– valstybė nustato paramos taisykles – skelbiamas kvietimas finansavimo (lizingo) įmonėms – atrenkamos įmonės ir patvirtinami automobilių modelių sąrašai bei kainos – gyventojas sudaro sutartį su lizingo bendrove – lizingo bendrovė gauna subsidiją pagal sutartį – automobilis perduodamas naudoti, taikomos sumažintos įmokos – sutarties pabaigoje automobilis grąžinamas arba išperkamas.



Kai Susisiekimo ministerija nustatys paramos taisykles, Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA) pirmiausia paskelbs kvietimus teikti paraiškas finansavimo (lizingo) įmonėms. Dalyvaujančios finansavimo / lizingo įmonės bus vertinamos ir atrenkamos, o pagal šią priemonę bus sudarytas siūlomų automobilių (BEV ir PHEV) modelių sąrašas.

Pagrindiniai automobiliams ir jų modeliams taikomi kriterijai bus nustatyti veiklos finansavimo apraše. Jie gali būti tokie: kaina (mėnesinė įmoka $\leq 100\text{--}200$ eurų), konkreti nustatyta CO₂ emisijų norma pagal ES reikalavimus, automobilio amžius (0–6 metai), rida (0–120 tūkst. km), akumuliatoriaus nusidėvėjimas naudotiems BEV ir PHEV (ne daugiau kaip 15–20 proc.), nuvažiuojamas atstumas viena įkrova – ne mažiau kaip 150–200 km BEV ir ne mažiau kaip 60 km PHEV. Pagrindiniai finansavimo (lizingo) įmonėms taikomi kriterijai: turi pasiūlyti bent vieną modelį, kurio mėnesio įmoka ≤ 100 eurų, o kitų modelių kaina – mažesnė nei 200 eurų per mėnesį, sutarties trukmė – mažiausiai 3 metai, be išankstinio mokesčio, galima siūlyti naujus BEV ir PHEV arba BEV, kuriems ne daugiau kaip 6 metai ar 120 tūkst. km rida (nuo 2031 m. bus remiami tik BEV), atrankos metu prioritetas bus teikiamas įmonėms, siūlančioms platesnį modelių asortimentą pagal galimų pareiškėjų poreikius (miesto, šeimos, SUV ir kt.) už patraukliausias sąlygas bei kainas.

Sutartis bus sudaroma tarp atrinktų finansavimo / lizingo įmonių ir APVA, o vėliau – atskirai tarp finansavimo / lizingo įmonių ir pareiškėjų. Siekiant supaprastinti įgyvendinimo ir administravimo procesą, taip pat gali būti įvertintas poreikis sudaryti trišalę sutartį.

Pareiškėjo nemokumo riziką prisiima finansavimo / lizingo įmonė, kuri išlieka automobilio savininke iki visiško jo išpirkimo. Šią riziką įmonė gali įvertinti nustatydama automobilio kainą.

Pareiškėjai mokės tik sumažintą mėnesinę įmoką (jei reikia, t. y. kai visos išlaidos nėra kompensuojamos), priklausomai nuo pasirinkto modelio, o APVA sumokės vienkartinę kompensaciją (iki 20 000 eurų už naują ir 12 000 eurų už naudotą BEV), padengiančią pradinį įnašą ir likusią dalį mėnesinių įmokų pagal sutartį, kai sutartis pasirašoma ir pateikiami būtini dokumentai. Automobilio savininkas visą sutarties laikotarpį bus finansavimo / lizingo įmonė, o pareiškėjas – naudotojas. Pasibaigus sutarčiai, pareiškėjas galės išsipirkti automobilį už likutinę vertę (ji bus žinoma sutarties pasirašymo metu), tačiau automobilio išpirkimas nebus privalomas (remiantis Paryžiaus socialinio lizingo geroji praktika; šiuo atveju tikslas išlieka – užtikrinti numatytą EV skaičių naudojimui).

Automobilio likutinės vertės sąlygos bus nustatytos dar prieš teikiant finansavimo / lizingo pasiūlymus (rekomenduojama ne daugiau kaip 20 proc. automobilio vertės). Naudotojas taps automobilio savininku tik jį išpirkęs. Jei automobilis neišperkamas, jis grįš finansavimo (lizingo) įmonei, kuri įvertins jo būklę; jei nustatyti pažeidimai, aprašyti sutartyje, naudotojas privalės atlyginti žalą pagal sutarties sąlygas. Neišpirkti automobiliai pateks į antrinę rinką – jie galės būti parduodami kaip naudoti per gamintojo ar partnerių tinklą arba įtraukiami į naują lizingo sutartį su kitu klientu, tačiau tokiems automobiliams

pakartotinė parama nebus teikiama. Šis mechanizmas leis sumažinti administracinę ir finansinę naštą, susijusią su lizingo sutarčių sudarymu, pradiniu įnašu, mokumo vertinimu ir mėnesinių įmokų dydžiu. Kiekvienas su parama įsigytas automobilis turės būti išlaikytas veiklos finansavimo apraše nustatyta laikotarpį (pvz., 5 metus).

Atsižvelgiant į sutarčių sąlygas ir fondo priemonių įgyvendinimo laikotarpį, socialinio lizingo sutartys bus sudaromos iki 2030 m. pabaigos, tačiau nuo 2030 m. sudarytų sutarčių trukmė negalės būti ilgesnė nei laikotarpis, nustatytas iki 2032 m.

• **Subsidija / kompensacinė išmoka už privačios įkrovimo stotelės įsigijimą ir įrengimą.**

Pareiškėjui kompensuojama iki 100 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų, tačiau suma negali viršyti nustatyto fiksuoto dydžio (pagal šiuo metu galiojančius fiksuotųjų dydžių tyrimus <https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziu-tyrimai/>, suma už vieną įkrovimo prieigą, iki 11 kW galios, gali siekti ~1570 eurus be PVM ir ~1900 eurus su PVM). Pareiškėjas – asmuo, įsigijęs elektromobilį (EV) arba įkraunamą hibridinį automobilį (PHEV) pagal Socialinio klimato fondo priemones. Vienas pareiškėjas galės įsigyti ir įsirengti vieną privačią įkrovimo stotelę (veiklos tikslinis rodiklis – įsigytų ir įrengtų privačių įkrovimo stotelių skaičius). Planuojama, kad parama bus teikiama pagal išankstinę įkrovimo stotelės pirkimo ir įrengimo sutartį, kai avansas bus pervedamas pardavėjui. Likusi lėšų dalis bus pervesta pareiškėjo pardavėjui sutartyje nustatytais terminais ir sąlygomis.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Moterys sudaro daugumą (96,48 proc.) vienišų tėvų namų ūkių Lietuvoje (2021 m. duomenys) ir patiria didesnę skurdo bei socialinės atskirties riziką. Statistika rodo, kad 8,7 proc. vienišų tėvų neturi automobilio dėl lėšų trūkumo, kai šalies vidurkis siekia 5,6 proc. Šios investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie šios problemos sprendimo – mažina finansinę naštą moterims įsigyjant ir eksploatuojant transporto priemonę. Mažesnės kasdienės kelionių išlaidos ir pagerėjusios judumo galimybės padės motinoms ir jų šeimoms lengviau patekti į darbo rinką, gauti geresnes paslaugas ir aktyviau dalyvauti visuomenėje, taip prisidedant prie socialinės įtraukties ir lyčių lygybės stiprinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Investicijos įgyvendinimo pradžia planuojama 2027 m. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus atlikti visi būtini administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašų parengimą.

Parama bus teikiama etapais:

- **2027–2030 m.** – finansinė parama bus teikiama naujų ir naudotų švarių bei mažiau taršių transporto priemonių (BEV ir PHEV) įsigijimui ir naudojimui (dotacijų ar socialinio lizingo forma). Parama mažiau taršioms transporto priemonėms (PHEV) numatyta kaip tarpinis žingsnis, leidžiantis pažeidžiamoms grupėms palaipsniui pereiti prie nulinės taršos transporto (BEV).
- **2031–2032 m.** – finansinė parama dotacijų forma bus ribojama tik naujų ir naudotų BEV bei tik naujų PHEV įsigijimui.
- **2027–2032 m.** – parama bus teikiama siekiant skatinti privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimą.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Priemonės tikslas yra skatinti perėjimą nuo senų ir taršių (išskastiniais degalais varomų) transporto priemonių prie netaršių ir mažiau taršių automobilių naudojimo, taip tiesiogiai mažinant ŠESD emisijas. Nuo 2031 m. bus remiamas tik nulinės taršos automobilių įsigijimas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių ir įkrovimo infrastruktūros įsigijimu, kurie neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenų ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Priemonė susijusi su transporto priemonių įsigijimu, kuris neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato vandens ir jūrų išteklių naudojimui.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Skatinamas perėjimas prie ilgaamžiškesnių ir mažiau aplinką veikiančių transporto technologijų. Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų, susijusių su transporto priemonių ir baterijų gyvavimo ciklu.
Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigyjamų transporto priemonių padangos privalės atitikti A klasės išorinio riedėjimo triukšmo ir A arba B klasės riedėjimo pasipriešinimo koeficiento reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių reikalavimus transporto priemonėms (T3, T4, T9, T10 kategorijos).
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su naujų kelių ar didelės infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.F.I5.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

Investicijos administracinis parengimas – priemonių finansavimo aprašų parengimas, derinimas, tvirtinimas ir kvietimo paskelbimas.

Target: C2.F.I5.S1 Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius

Description

Iki 2032 m. pabaigos planuojama įsigyti 3 566 švarias (BEV) transporto priemones (iš jų 1 801 naują ir 1 765 naudotas), iš kurių bent 540 (310 naujų ir 230 naudotų) bus įsigyta socialinio lizingo būdu iki 2030 m. pabaigos.

Taip pat planuojama įsigyti 1 780 mažiau taršių (PHEV) transporto priemonių (1 430 naujų ir 3500 naudotų), iš kurių bent 280 naujų bus įsigyta socialinio lizingo būdu.

Iki 2032 m. pabaigos planuojama įsigyti ir įrengti 4 875 privačias įkrovimo stoteles.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I5.1.2026Q4	C2.F.I5	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I5.S1.2027Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	0.00	260.00	2027	Q4
C2.F.I5.S1.2028Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	260.00	630.00	2028	Q4
C2.F.I5.S1.2029Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	630.00	1,240.00	2029	Q4
C2.F.I5.S1.2030Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	1,240.00	2,320.00	2030	Q4
C2.F.I5.S1.2031Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	2,320.00	3,320.00	2031	Q4
C2.F.I5.S1.2032Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	3,320.00	5,346.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – Investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžią.
Rodiklis – Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius, įrengta privačių įkrovimo prieigų: užtikrinti nuoseklų investicijos įgyvendinimo stebėjimą. Bus užtikrinta parama tikslinės grupės atstovams.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Etapas – Investicijos administracinis parengimas: rodo, kad investicija yra administraciškai parengta.
Rodiklis – Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius, įrengta privačių įkrovimo prieigų: įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių, įrengtų įkrovimo stotelių skaičius.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – Investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusi teisės aktu, nustatančiu investicijos įgyvendinimo taisyklės (projekto finansavimo sąlygų aprašymu).

Šaltinis: Susisiekimo ministerija.

Rodiklis – Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius, įrengta privačių įkrovimo prieigų: rodiklių pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas.

Šaltinis: APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žr. etapų ir rodiklių lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žr. etapų ir rodiklių lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – Investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų rengimą ir tvirtinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.

Rodiklis – Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius, įrengta privačių įkrovimo prieigų: už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą atsakinga APVA.

--

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Automobilių įsigijimo kaštai

Parama automobiliui įsigyti teikiama pažeidžiamiesiems transporto naudotojams (paaiškinimai pateikti aukščiau). Reikalavimai bus nustatyti finansavimo aprašuose, tačiau preliminariai numatoma, kad jie gali apimti šiuos kriterijus: pareiškėjams bus siūlomos transporto priemonės, kurių rida – nuo 0 iki 120 tūkst. km, nuvažiuojamas atstumas vienu įkrovimu – ne mažiau kaip 150–200 km, transporto priemonė – nauja arba naudota iki 6 metų amžiaus, atitinkanti ES reikalavimus dėl CO₂ emisijų, o naudotų BEV ir PHEV akumuliatorių nusidėvėjimas neturėtų viršyti 15–20 proc.

Remiantis pirminės rinkos analize (žr. ankstesnius skirsnius), toliau pateikiamos prielaidos, kurios bus naudojamos nustatant vidutinę švarios ar mažiau taršios transporto priemonės (BEV ir PHEV) kainą.

Aprašymas	Vertė	Vnt.	Iš viso
Subsidija naujam BEV / PHEV, EUR	20 000		
Subsidija už naudotą BEV / PHEV, EUR	12 000		
Bus perkamos vien elektra varomos transporto priemonės (%)	67	3566	5346
Iš visų BEV bus perkami nauji (%)	51	1801	3566
Iš visų BEV bus perkama naudota (%)	49	1765	3566
Bus perkami įkraunami hibridiniai automobiliai (%)	33	1780	5346
Iš visų PHEV bus perkami nauji (%)	80	1430	1780
Iš visų PHEV bus perkami naudoti (%)	20	350	1780

	Pirkimas (dotacija įsigijimui)				Pirkimas (socialinis lizingas)			Investicijos
	BEV (vnt.)		PHEV (vnt.)		BEV (vnt.)		PHEV (vnt.)	EUR
	Naujas	Naudotas	Naujas	Naudotas	Naujas	Naudotas	Naujas	
2026 I ketv.	0	0	0	0	0	0	0	0
2026 m. IV ketv.	0	0	0	0	0	0	0	0
2027 IV ketv.	30	60	30	50	30	30	30	4 080 000
2028 IV ketv.	50	80	40	70	50	40	40	5 880 000
2029 m. IV ketv.	110	120	80	90	80	60	70	10 040 000
2030 IV ketv.	200	200	150	140	150	100	140	18 080 000
2031 IV ketv.	350	350	300	0	0	0	0	17 200 000
2032 IV ketv.	751	725	550	0	0	0	0	34 720 000
VISO	1491	1535	1150	350	310	230	280	90 000 000

Finansavimo intensyvumas gali siekti iki 100 proc. vidutinės elektromobilių kainos, skiriant subsidiją iki 20 000 eurų už naują BEV arba PHEV ir iki 12 000 eurų už naudotą. Parama naudotų PHEV įsigijimui bus teikiama iki 2031 m., taip pat ir įsigijimo socialinio lizingo būdu (įvertinus sutarčių terminus iki 2031 m.). Iš viso planuojama paskatinti įsigyti ar naudoti apie 5 346 elektromobilius, iš kurių maždaug 3 566 bus BEV tipo transporto priemonės.

Įkrovimo stotelių įsigijimo ir įrengimo kaštai

Daroma prielaida, kad apie 90 proc. pareiškėjų, įsigyjančių elektromobilius arba besinaudojančių socialiniu lizingu, turės poreikį įsirengti įkrovimo stoteles namų ūkiuose. Pagal 2022 m. Europos socialinio fondo agentūros (ESFA) atliktą fiksuotųjų dydžių tyrimą (<https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/atnaujinta-2025-m>), įkrovimo stotelės kaina sudaro ~1 570 eurų be PVM arba apie ~1 900 eurų su PVM. (Pastaba: prireikus 2026 m. pagal priemonę bus atliktas rinkos tyrimas dėl įkrovimo stotelių kainų). Planuojama, kad bus įsigyta ir įrengta apie 4 875 privačių įkrovimo vietų. Priemonė numato finansuoti iki 100 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų. Bendra finansavimo poreikio suma įkrovimo stotelių įsigijimui ir įrengimui siekia apie 7,66 mln. eurų.

Aprašymas	Vertė
Įkrovimo prieigos kaina (EUR)	1 570
Finansuojama dalis 100% (EUR)	1 570
Poreikis iš viso 90 % (vnt.)	4 875

Laikotarpis	BEV / PHEV (vnt.)	Įkrovimo stotelės (vnt.)	Investicijos (EUR)
2026 I ketv.	0	0	0
2026 IV ketv.	0	0	0
2027 IV ketv.	260	237	372 302
2028 IV ketv.	370	337	529 814
2029 IV ketv.	610	556	873 478
2030 IV ketv.	1080	985	1 546 485
2031 IV ketv.	1000	912	1 431 930
2032 IV ketv.	2026	1848	2 901 091
VISO	5346	4875	7 655 100

Bendras ES su nacionaliniu prisidėjimu lėšų investicijai poreikis.

Bendra ES ir nacionalinių fondų investicijos suma visoms veikloms (EV ir įkrovimo stotelės) sudarys 97,66 mln. Eur.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas ir privačios įkrovimo infrastruktūros plėtra (EV įsigijimas, Eur)	Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas ir privačios įkrovimo infrastruktūros plėtra (privačios įkrovimo prieigos, Eur)
2026	0	0
2027	4 080 000	372 302
2028	5 880 000	529 814
2029	10 040 000	873 478
2030	18 080 000	1 546 485
2031	17 200 000	1 431 930
2032	34 720 000	2 901 091
Iš viso	90 000 000	7 655 100

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Privačiomis namų ūkių lėšomis gali būti padengiama nuo 0 iki 35 proc. EV įsigijimo / naudojimo kainos ir 0 proc. įkrovimo stotelių įsigijimo ir įrengimo tinkamų finansuoti išlaidų.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose, bei atliktos pažeidžiamumo analizės duomenimis naudojant pirminius duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I5	Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas	1 Jan 2026	31 Dec 2032	97,655,100	0	4,452,302	6,409,814	10,913,478	19,626,485	18,631,930	37,621,091

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Igyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Investicijos veiklos „Nulinės taršos transporto priemonės“ finansavimo poreikis yra iš dalies susijęs su NEKS priemone T1-E „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kurios finansavimas numatytas iki 2026 m. pabaigos. Investicinė veikla „Nulinės taršos transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 m., todėl esamas finansavimas nebus pakeistas. Ši veikla taip pat susijusi su priemone T1-P „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kuriai šiuo metu finansavimas nėra numatytas.

Investicijos veikla „Mažiau taršios transporto priemonės“ iš dalies (su reikšmingais skirtumais) susijusi su NEKS priemonėmis T2-E „Alternatyviųjų degalų infrastruktūros ir MTEP plėtros skatinimas“, kurių finansavimas buvo numatytas iki 2026 m. ir atitinkamai iki 2025 m. pabaigos. Investicinė veikla „Mažiau taršios transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 m., todėl esamas finansavimas nebus pakeistas.

Investicijos veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ susijusi su NEKS priemone T13-E „Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra“, kurios finansavimas planuotas iki 2026 m. birželio mėn. veiklai „Elektromobilių privačios įkrovimo infrastruktūros plėtra“. Investicinė veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ planuojama finansuoti nuo 2027 m., tačiau ji nenumato esamo finansavimo pakeitimo – planuojama išplėsti finansavimo apimtį įkrovimo stotelių įrengimui. Panašiai ši veikla siejama su elektromobilio įsigijimu pagal šios investicijos veiklą „Nulinės taršos transporto priemonės“, kuri yra skirta pažeidžiamiesiems transporto naudotojams (o ne visiems norintiems, kaip yra priemonėje T13-E).

Nuo 2022 m. birželio 2 d. pagal Modernizavimo fondą buvo pradėta finansinė parama fiziniams asmenims už BEV (M1 kategorijos) įsigijimą, kuriai iš viso numatyta 35 mln. eurų suma, skirta paskatinti 10 500 BEV įsigijimą. Už naują BEV fiziniam asmeniui skiriama 5 000 eurų kompensacija, už naudotą (iki 4 metų) BEV – 2 500 eurų kompensacija. Ši priemonė yra tęstinė, t. y. galioja iki 2026 m. gruodžio 31 d. arba tol, kol bus išnaudotos lėšos.

Nuo 2022 m. rugsėjo mėn. pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP) gyventojams pradėta teikti parama privačių įkrovimo stotelių įsigijimui ir įrengimui namų ūkiuose (nuosavuose namuose, soduose ar daugiabučiuose). Bendras tikslas – paskatinti 18 910 įkrovimo vietų įrengimą. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. buvo įrengta apie 7 300 privačių įkrovimo vietų (tikslų duomenų, kiek iš jų įrengė fiziniai, o kiek juridiniai asmenys, nėra). Šios priemonės galiojimo pabaiga – 2026 m.

birželis arba iki tol, kol bus išnaudotos lėšos. Bendra paramos suma sudaro 21 450 000 eurų. Parama kompensuojama nuo 40 proc. iki 80 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų (iki 11 arba 22 kW galios).

Vykdoma finansinė parama elektromobilių įsigijimui ir privačių įkrovimo stotelių įrengimui iš MF ir EGADP lėšų gali būti teikiama visiems fiziniams asmenims – nėra nustatyta atskirų apribojimų. Tik tie fiziniai asmenys (pažeidžiami transporto naudotojai, aprašyti aukščiau), kurie atitinka kriterijus ir nėra pasinaudoję esamomis finansavimo priemonėmis, t. y. nėra įsigiję elektromobilio ar įsirengę privačios įkrovimo stotelės, galės naudotis Socialinio klimato fondo priemonėmis.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 6: Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovininių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms

Intervention area: Art.8.1.(f) - Provide access to zero- and low-emission vehicles and bicycles, while maintaining technological neutrality, including financial support or fiscal incentives for their purchase as well as for appropriate public and private infrastructure, in particular, where relevant, purchase of zero- and low-emission vehicles, infrastructure for recharging and refuelling and development of a second-hand zero-emission vehicles market; Member States shall aim to ensure that where zero-emission vehicles are an affordable and deployable solution, support to such vehicles is prioritised in their Plans

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Perėjimas nuo senų, taršių (iškastiniu kuru varomų) transporto priemonių prie mažiau taršių alternatyvų (elektromobilių BEV ir PHEV) pirmiausia yra finansiškai sudėtingas labai mažoms įmonėms (labai maža įmonė suprantama kaip įmonė, kurioje dirba mažiau nei 10 darbuotojų ir kurios metinės pajamos arba metinis balansas neviršija 2 mln. eurų), ypač toms, kurios verčiasi lengvojo kelių transporto paslaugomis (krovininių ir keleivinių vežimu). Įmonių lengvųjų automobilių parko atnaujinimas taip pat yra būtinas siekiant perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos, mažinant ŠESD emisijas kelių transporto sektoriuje.

Pagal turimus duomenis, 2023 m. Lietuvoje iš viso veikė apie 31 tūkst. labai mažų įmonių, kurioms priklausė beveik 100 tūkst. automobilių, ir tik dešimtadalis jų buvo nulinės arba mažesnės taršos. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. Lietuvoje buvo registruota 2,37 mln. kelių transporto priemonių, iš kurių net 80 proc. sudarė lengvieji automobiliai (1,89 mln.), iš jų 96 proc. – keleiviniai automobiliai (M1 kategorija), o likusi dalis – lengvieji krovininiai automobiliai (N1 kategorija). Juridiniai asmenys valdė 13 proc. visų registruotų lengvųjų keleivinių automobilių ir 64 proc. registruotų lengvųjų krovininių transporto priemonių. Apie 64 proc. visų lengvųjų keleivinių automobilių ir net 96 proc. lengvųjų krovininių automobilių varomi tik dyzelinu, 23 proc. – benzinu, o likę 2 proc. – mišriu iškastinio kuro ir kito kuro deriniu. Likusieji - tik 2 proc. lengvųjų keleivinių automobilių ir 0,8 proc. krovininių automobilių yra elektromobiliai. Kelių transportas sudaro apie 98 proc. visų ŠESD išmetimų iš transporto sektoriaus, iš kurių lengvieji automobiliai sudaro apie 54 proc.. Lietuvos automobilių parkas yra vienas seniausių ES – jo vidutinis amžius viršija 16 metų. Įmonių eksploatuojamų automobilių metinė rida (15–30 tūkst. km) ir yra ženkliai didesnė nei privačių automobilių (10–20 tūkst. km), todėl jų emisijos ir kuro sąnaudos yra gerokai didesnės. Įmonėms numatytas prioritetas skatinant tik nulinės emisijos transporto priemonių įsigijimą.

Pagal VI „Regitra“ duomenis, iki 2025 m. rugpjūčio mėn. Lietuvoje buvo registruota 37,2 tūkst. elektromobilių. Nors vidutiniškai 40 proc. naujų ir 60 proc. naudotų elektromobilių registruojami Lietuvoje, įmonės dažniau renkasi naujas transporto priemones. Siekiama sudaryti kuo patrauklesnes sąlygas labiausiai pažeidžiamoms – labai mažoms įmonėms – iki 2032 m. planuoja sudaryti galimybes paskatinti įsigyti elektromobilius (BEV), tiek naujus, tiek naudotus.

Nuo 2022 m. birželio 2 d. iš Modernizavimo fondo lėšų pradėta finansinė parama juridiniams asmenims už BEV (M1 ir N1 kategorijų) įsigijimą. Iš viso planuojama skirti 15 mln. eurų, kad būtų paskatintas 3 750 naujų BEV įsigijimas. Už naują BEV juridiniam asmeniui skiriama 4 000 eurų kompensacija. Ši priemonė yra tęstinė – galioja iki 2026 m. gruodžio 31 d. arba kol pakanka lėšų. Iki 2025 m. birželio 30 d. iš Modernizavimo fondo lėšų paskatintas 2,9 tūkst. BEV įsigijimas juridiniams asmenims, išmokėta 11,4 mln. eurų subsidijų.

Pagal Europos socialinio fondo agentūros (ESFA) 2023 m. vertinimą (atliktą 2022 m. (<https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>)) dėl EV ir vandeniliu varomų automobilių įsigijimo išlaidų, naujo elektromobilio įsigijimo kaina buvo 14

711,81 EUR (be PVM) ir 17 801,29 EUR (su PVM) didesnė nei analogiško taršaus automobilio, o naudoto elektromobilio – atitinkamai 13 185,74 EUR (be PVM) ir 15 954,75 EUR (su PVM) didesnė.

Pagal rinkoje (pvz., automobilių pardavimo portaluose) skelbiamus duomenis, naujų ir naudotų elektromobilių pasiūla auga, o jų kaina pastaraisiais metais mažėja, palyginti su iškastiniu kuru varomais automobiliais. Pavyzdžiui, portalu „Autoplius“ (<https://m.autoplius.lt/>) duomenimis, naujų elektromobilių kainos prasideda nuo maždaug 30 tūkst. Eurų su PVM t. y. 24,8 tūkst. eurų be PVM, o naudotų – iki 15 tūkst. eurų su PVM, t. y. 12,4 tūkst. eurų be PVM. Platformos „BestEV4Me“ (<https://bestev4me.eu/>) duomenimis, rinkoje siūloma 165 elektromobilių modeliai, kurie viena įkrova nuvažiuoja nuo 135 iki 700 km, o jų kainos prasideda nuo 16 900 eurų su PVM (t. y. nuo 13,4 tūkst. eurų be PVM).

Pagal Lietuvos energetikos agentūros 2025 m. II ketv. Duomenis (<https://www.ena.lt/vid/>), keleivinio automobilio kelionės kaina 100 km sudaro 7,95 EUR dyzelinui, 9,18 EUR benzinui ir 4,99 EUR elektrai; komercinio automobilio atitinkamai – 10,12 EUR dyzelinui, 11,30 EUR benzinui ir 7,43 EUR elektrai. Taigi elektromobilių eksploatavimas yra pigesnis ir efektyvesnis kuro sąnaudų atžvilgiu.

Prognozuojama, kad 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas padidins finansinę naštą atitinkamoms grupėms. Pažeidžiamų transporto naudotojų atveju metinės kuro sąnaudos vienam lengvajam automobiliui gali padidėti 113–176 EUR (esant 60 EUR/tCO₂ kainai), o tai taip pat svarbu mikroįmonėms.

Prognozuojama, kad 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas padidins finansinę naštą nurodytoms įmonėms. Esant ATLPS2 kainai 60 EUR/t CO₂, papildomos metinės išlaidos krovininių vežimo įmonėms gali siekti iki 2550 EUR. Šioms įmonėms trūksta finansinių išteklių investuoti į nulinės emisijos transporto priemones, todėl joms sunku sumažinti priklausomybę nuo brangių iškastinių kuro rūšių. Šiuo atveju dėmesys skiriamas mažoms įmonėms, kurios iš esmės eksploatuoja tik lengvuosius komercinius krovininius vežančius transporto priemones.

Pagal Europos Komisijos komunikatą (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52025DC0096>), juridinių asmenų sprendimą pakeisti iškastiniu kuru varomus automobilius elektromobiliais dažniausiai lemia įsigijimo, eksploatacijos ir bendros nuosavybės kaina. Įvairios mokesčių priemonės, o ne tik subsidijos, vis dažniau pripažįstamos veiksmingiausiu būdu skatinti platesnį verslo perėjimą prie elektromobilių naudojimo. Todėl vis daugiau dėmesio turėtų būti skiriama įmonių mokesčių politikai – pajamų, pelno, registracijos ir kelių mokesčiams, taip pat taršių automobilių naudojimo ribojimams. Todėl Socialinio klimato fondo lėšos nukreipiamos į priemonę, skirtą tik pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms – siekiant sumažinti iškastinio kuro kainų poveikį, skatinti jų automobilių parko dekarbonizaciją, visų pirma mažinant kainų skirtumą tarp taršių ir netaršių automobilių.

Labai mažos įmonės, kaip pažeidžiami transporto naudotojai, yra tos, kurios turi ne daugiau kaip nustatytą darbuotojų skaičių, kurių pajamos neviršija nustatytos sumos per tam tikrą laikotarpį, kurių kuro išlaidos viršija nustatytą ribą ir kurių metinė rida nėra mažesnė nei nustatyta, bei kurios šiuo metu naudoja iškastiniu kuru varomas transporto priemones savo veiklai vykdyti. Tokios įmonės dėl ribotų finansinių galimybių negali investuoti į nulinės emisijos transporto priemones, todėl joms sunku sumažinti priklausomybę nuo brangaus iškastinio kuro. Ši investicija siekia spręsti identifikuotas problemas, teikdama tikslinę finansinę paramą pažeidžiamiems transporto naudotojams (labai mažoms įmonėms), kad jos galėtų atnaujinti savo transporto priemones į ekonomiškesnes, efektyvesnes ir mažiau taršias alternatyvas bei sumažintų kuro sąnaudas.

Priemonė taip pat siekia sudaryti galimybes įsigyti ir įsirengti privačią įkrovimo infrastruktūrą kartu su elektromobiliu, taip užtikrinant vartotojų tikslinės grupės mobilumo laisvę ir mažinant finansinę priklausomybę nuo iškastinio kuro kainų. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. dauguma elektromobilių naudotojų Lietuvoje yra įsirengę ir naudoja privačias įkrovimo stoteles darbo vietose. Pagal nacionalinius tikslus, iki 2030 m. šalyje turi būti įrengta 60 tūkst. įkrovimo prieigų, iš kurių 90 proc. (54 tūkst.) – privačios (namuose, darbo vietose ir kt.). Nors nėra tikslų duomenų apie privačių įkrovimo vietų, įrengtų įmonėse, naudojančiose EV savo veikloje, dalį, Europos praktika rodo, kad privačios įkrovimo vietos (įskaitant įmonių teritorijas) sudaro apie 90 proc. visos EV įkrovimo infrastruktūros.

Pagal įvairius šaltinius, įkrovimas viešai prieinamoje didelės galios (DC) įkrovimo prieigoje gali būti 2–4 kartus brangesnis, o viešai prieinamoje įprastos galios (AC) įkrovimo prieigoje – įkrovimas gali būti apie 1,5–2 kartus brangesnis nei privatus tarifas. Pagal Europos alternatyviųjų degalų observatorijos (EAFO Electric vehicle recharging prices | European Alternative Fuels Observatory) duomenis, įkrovimas namuose ar darbo vietoje laikomas „mažiausių sąnaudų“ pasirinkimu, palyginti su viešai prieinamomis įkrovimo prieigomis.

Nuo 2022 m. rugsėjo mėn. pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP) subsidijos pradėtos teikti ne tik gyventojams, bet ir privačioms bei viešosioms įstaigoms, įmonėms ir organizacijoms už privačių įkrovimo stotelių įrengimą jų teritorijose. Bendras tikslas – paskatinti 18 910 įkrovimo prieigų įrengimą. 2025 m. rugpjūčio mėn. įvertinta apie 10 tūkst. paraiškų dėl 13 tūkst. įkrovimo prieigų finansavimo, o dar apie 3 tūkst. paraiškų vertinama. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. faktiškai įrengta apie 7 300 įkrovimo prieigų. Šios priemonės pabaiga – 2026 m. birželis arba kol pakanka lėšų. Bendra paramos suma – 21 450 000 eurų. Parama kompensuojama iki 50 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų (iki 44 kW galios) (pagal fiksuotus įkainius <https://www.ena.lt/ev-ikrovos-prieigos/>).

Šia priemone bus siekiama paskatinti apie 70 proc. visų fondo parama pasinaudojusių elektromobilių naudotojų (labai mažų įmonių) įsigyti ir įsirengti privačią įkrovimo stotelę.

Šiame kontekste investicija siekia spręsti nustatytas problemas, teikdama finansinę paramą pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms naujų ar naudotų nulinės emisijos transporto priemonių (BEV) įsigijimui. Taip pat numatyta parama privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimui. Tokiu būdu bus mažinama pažeidžiamų įmonių priklausomybė nuo brangaus iškastinio kuro ir švelninamas būsimas ATLPS2 poveikis.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija skirta remti lengvųjų nulinės emisijos keleivinių ir krovininių (komercinių) transporto priemonių naudojimą. Parama numatoma labai mažoms įmonėms, iš dalies padengiant kainų skirtumą tarp taršių ir nulinės emisijos (BEV) transporto priemonių bei finansuojant privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimą.

Remiamų veiklų sąrašas:

- **Nulinės emisijos transporto priemonės:** parama naujų ar naudotų M1 ir N1 kategorijų BEV įsigijimui. Taršaus automobilio utilizavimas bus privalomas. Šios veiklos tikslas – paskatinti daugiau nei 3,2 tūkst. nulinės emisijos automobilių įsigijimą. Veikla planuojama daugiausia skatinti naujų BEV įsigijimą, kad jie sudarytų apie 70 proc. visų įsigyjamų BEV.
- **Privati įkrovimo infrastruktūra:** parama įkrovimo stotelės įsigijimui ir įrengimui įmonės teritorijoje, susijusi su transporto priemonės įsigijimu pagal šią investiciją.

Tikslas – sudaryti sąlygas maždaug 70 proc. potencialių pareiškėjų, įsigyjančių BEV su parama, įsirengti privačią įkrovimo stotelę, t. y. apie 2,2 tūkst. įkrovimo vietų.

Numatoma, kad investicijos apimtis paskatins apie 3 210 BEV įsigijimą ir apie 2 233 privačių įkrovimo stotelių įsigijimą bei įrengimą.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of

the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis šios investicijos tikslas – sumažinti pažeidžiamų labai mažų įmonių finansinę naštą, susijusią su transportu, ir padidinti jų judumo galimybes. Investicija prisideda prie NEKS tikslų įgyvendinimo, skatindama elektromobilių ir kitų atsinaujinančiais energijos ištekliais (AEI) varomų priemonių naudojimą (iki 29 proc. AEI dalies transporte iki 2030 m.); tiesiogiai mažindama naftos produktų vartojimą kelių transporte, taip didindama energetinę nepriklausomybę (tikslas – iki 2030 m. sumažinti kelių transporte suvartojamo naftos kuro kiekį bent 39 proc. palyginti su 2021 m. lygiu); bei prisidedama prie nacionalinių klimato kaitos švelninimo įsipareigojimų (siekiant sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas transporte 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.).

Investicijos tikslinė grupė – pažeidžiamos labai mažos įmonės. Pažeidžiamomis laikomos tos labai mažos įmonės, kurias ypač veikia ATLP2 kainų poveikis ir kurios neturi finansinių galimybių įsigyti nulinės ar mažesnės taršos transporto priemonių.

Kokius dokumentus reikės pateikti siekiant nustatyti, ar įmonė atitinka pažeidžiamos labai mažos įmonės statusą, bus nustatyta finansavimo sąlygų aprašuose – derinant kriterijų atitiktį, kuo paprastesnį administravimą ir paramos patrauklumą pareiškėjams.

Galimi pavyzdžiai (duomenys, kuriuos galima automatiškai patikrinti sistemose): darbuotojų skaičius – pagal Darbuotojų skaičiaus ataskaitą (Registrų centras, „Sodra“); metinės pajamos – pagal Pelno (nuostolio) ataskaitą, metinę finansinę ataskaitą (RC, VMI); nuosavybė – pagal Juridinių asmenų dalyvių ataskaitą (JAR ir kt.); statusas – pagal MVĮ subjekto statuso deklaraciją (patvirtinta forma).

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Investicijos politikos kūrimą ir bendrą koordinavimą vykdys Susisiekimo ministerija, kuri parengs projekto finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir procedūras paramai gauti. Administravimą vykdys Europos socialinio fondo agentūra (ESFA), kuri skelbs kvietimus, priims ir vertins paraiškas, paskirstys lėšas bei atliks projektų patikras. Potencialūs pareiškėjai bus labai mažos įmonės.

Numatytos šios paramos formos:

• **Tiesioginė išmoka po lengvojo elektromobilio įsigijimo labai mažai įmonei.**

Pareiškėjui bus suteikta parama, padengianti iki 100 proc. kainų skirtumo tarp taršaus ir nulinės emisijos automobilio, tačiau subsidijos suma negalės viršyti 10 000 EUR už naują BEV arba 8 000 EUR už naudotą BEV. Naujas automobilis (BEV) bus laikomas elektrine transporto priemone, kai nuo pirmosios registracijos datos (registracijos liudijimo kodas B) iki registracijos į pareiškėjo vardą (kod. I.1) yra praėję ne daugiau kaip 6 mėnesiai.

Naudotas automobilis (BEV) bus laikomas elektrine transporto priemone, kai nuo pirmosios registracijos datos (kod. B) yra praėję ne daugiau kaip 6 metai, o jei pirmosios registracijos metai nenurodyti – laikotarpis tarp modelio metų (kod. B.2) ir pirmosios registracijos Lietuvoje (kod. B.1) taip pat negali viršyti 6 metų, arba automobilio rida neviršija 120 tūkst. km.

Subsidija bus išmokama po automobilio įsigijimo ir pateikus nustatytus dokumentus.

Vienas automobilis galės gauti subsidiją tik vieną kartą, o duomenys bus tikrinami pagal unikalų automobilio VIN numerį.

Pareiškėjai bus labai mažos įmonės, kurios iki šiol neįsigijo elektromobilių ir šiuo metu naudoja taršų automobilį, o paramą galės gauti vieno ar dviejų elektromobilių įsigijimui, su įsipareigojimu utilizuoti

(utilizuoti) taršų automobilį. Finansavimo apraše taip pat bus nustatytas įsigyto elektromobilio išlaikymo laikotarpis.

• **Subsidija/kompensacija už privačios įkrovimo stotelės įsigijimą ir įrengimą.**

Manoma, kad apie 70 proc. pareiškėjų, įsigyjančių BEV, reikės įsirengti įkrovimo stoteles įmonės teritorijoje. Pareiškėjui galės būti padengiama iki 75 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų, tačiau ne daugiau kaip nustatyta fiksuota suma – pagal dabartinius tyrimus vienos įkrovimo vietos (iki 22 kW galios) kaina galėtų siekti apie 1 400 EUR (be PVM). Pareiškėjas bus labai maža įmonė, įsigijusi elektromobilį pagal Socialinio klimato fondo priemonę (vienas pareiškėjas galės įsigyti ir įsirengti vieną įkrovimo vietą). Parama bus skiriama pateikus dokumentus, patvirtinančius įkrovimo vietos įsigijimą ir įrengimą.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Netaikoma.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Investicijos įgyvendinimo pradžia planuojama 2027 metais. Finansavimo sąlygų aprašai ir kiti susiję dokumentai bus parengti iki 2026 m. IV ketvirčio pabaigos.

• **2027–2032 m.:** parama bus teikiama tik naujų ir naudotų nulinės emisijos transporto priemonių (BEV) įsigijimui bei galimybei įsirengti privačias įkrovimo stoteles.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis principui „nedaryti reikšmingos žalos“
Švelninimas	Priemonės tikslas – skatinti perėjimą nuo taršių transporto priemonių prie nulinės emisijos naudojimo, taip tiesiogiai mažinant šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių ir įkrovimo infrastruktūros įsigijimu, kuris neturi tiesioginio ir reikšmingo poveikio prisitaikymui prie klimato kaitos.
Tvarus vandens ir jūrų išteklių naudojimas bei apsauga	Įkrovimo stotelės bus įrengiamos laikantis statybos ir aplinkosaugos reikalavimų, siekiant išvengti neigiamo poveikio vandens telkiniams.

Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Skatina perėjimą prie ilgaamžiškesnių ir aplinkai mažiau kenksmingų transporto technologijų. Atitiktis bus užtikrinama vadovaujantis teisės aktais, reglamentuojančiais transporto priemonių ir baterijų gyvavimo ciklą.
Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigytų transporto priemonių padangos turės atitikti Europos Komisijos nustatytus nereikšmingos žalos kriterijus.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga bei atkūrimas	Investicija neapima naujų kelių ar didelės infrastruktūros statybos, todėl neturi tiesioginio ir reikšmingo poveikio biologinei įvairovei.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.F.I6.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

Investicijos administracinis parengimas – priemonių finansavimo aprašų parengimas, derinimas, tvirtinimas ir kvietimo paskelbimas.

Target: C2.F.I6.S1 Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius

Description

Iš viso planuojama įsigyti 3210 nulinės emisijos transporto priemonių (BEV).
Iš viso planuojama įsigyti ir įrengti 2233 privačias įkrovimo stoteles.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I6.1.2026Q4	C2.F.I6	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I6.S1.2027Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	0.00	100.00	2027	Q4
C2.F.I6.S1.2028Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	100.00	240.00	2028	Q4
C2.F.I6.S1.2029Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	240.00	440.00	2029	Q4
C2.F.I6.S1.2030Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	440.00	800.00	2030	Q4
C2.F.I6.S1.2031Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	800.00	1,550.00	2031	Q4
C2.F.I6.S1.2032Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	1,550.00	3,210.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžią.
Tikslas – nulinės emisijos transporto priemonių (BEV) skaičius: užtikrinti nuoseklų investicijos įgyvendinimo stebėjimą. Parama turi būti suteikta tikslinės grupės atstovams.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Etapas – investicijos administracinis parengimas: faktą, kad investicija yra administraciškai parengta.
Tikslas – nulinės emisijos transporto priemonių (BEV) skaičius.
Tikslas – privačių įkrovimo stotelių skaičius.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusių teisės aktu, nustatančiu investicijos įgyvendinimo taisykles (projekto finansavimo sąlygų aprašas).
Šaltinis: Susisiekimo ministerija.
Tikslas – nulinės emisijos transporto priemonių (BEV) skaičius: tikslo pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas.
Šaltinis: ESFA.
Tikslas – privačių įkrovimo stotelių skaičius: tikslo pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: ESFA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų rengimą ir tvirtinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.

Tikslas – nulinės emisijos transporto priemonių (BEV) skaičius: už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą atsakinga ESFA.

Tikslas – privačių įkrovimo stotelių skaičius: už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą atsakinga ESFA.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

- Netaršių ir mažiau taršių transporto priemonių įsigijimo veiklos kaštai**

Daroma prielaida, kad parama pasinaudos apie 2000 pažeidžiamų labai mažų įmonių, kurios įsigys po 1–2 elektromobilius (BEV). Iš viso planuojama kad bus paskatinta įsigyti 3210 BEV, iš kurių 2160 bus nauji BEV. Kainų skirtumai tarp naujų ir naudotų BEV bei taršių automobilių nustatyti remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais, taikomais 2021–2027 m. ES fondų projektuose (Europos socialinio fondo agentūros 2023 m. vertinimas, atliktas 2022 m., dėl elektromobilių ir vandeniliu varomų automobilių įsigijimo kainų — <https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>). Pastaba: jei reikės, kainų skirtumo tyrimas šiai priemonei bus atnaujintas 2026 m. Mažiau taršių transporto priemonių kainų skirtumas bus kompensuojamas iki 100 proc., skiriant iki 10 000 EUR kompensaciją už naują BEV ir iki 8 000 EUR už naudotą BEV. Bendras investicijos finansavimo poreikis – 30 mln. EUR.

						Labai mažos įmonės			
						BEV			
						NAUJAS (vnt.)	NAUDOTA (vnt.)	IŠ VISO (vnt.)	Investicijos (EUR)
					2026 I ketv.	0	0	0	0
Subsidija naujiems BEV, EUR	10000				2026 IV ketv.	0	0	0	0
Subsidija už naudotus BEV, EUR	8000				2027 IV ketv.	60	40	100	920 000
Naujo BEV ir taršo (iškastinio) automobilio kainų skirtumas EUR	15000				2028 IV ketv.	90	50	140	1 300 000
Kainos skirtumas tarp naudoto BEV ir taršo (iškastinio) automobilio, EUR	14000				2029 IV ketv.	130	70	200	1 860 000
		Vnt.		Iš viso	2030 IV ketv.	240	120	360	3 360 000
Bus perkami nauji BEV (proc.)	67	2160		3210	2031 IV ketv.	520	230	750	7 040 000
Bus perkami naudoti BEV (proc.)	33	1050		3210	2032 IV ketv.	1120	540	1660	15 520 000
					VISO	2160	1050	3210	30 000 000

Įkrovimo stotelių įsigijimo ir įrengimo kaštai

Planuojama, kad įkrovimo stotelių įsigijimo ir įrengimo poreikis sieks apie 70 proc. pareiškėjų (labai mažų įmonių, įsigyjančių BEV pagal Socialinio klimato fondo priemonę), t. y. reikės maždaug **2 233 įkrovimo vietų**. Įkrovimo stotelės (7–22 kW galios) įsigijimo ir įrengimo kaina siekia apie **1 400 EUR be PVM** (remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais, taikomais 2021–2027 m. ES fondų projektuose – <https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>). Investicija padengs **75 proc. išlaidų**, t. y. apie **1 050 EUR** už vieną įkrovimo vietą. Jei reikės, **2026 m.** bus atliktas papildomas rinkos tyrimas dėl įkrovimo stotelių kainų.

Privačios įkrovimo stotelės labai mažoms įmonėms					
			BEV (vnt.)	Stotelės (vnt.)	Investicijos (EUR)
		2026 I ketv.	0	0	0
		2026 m. IV ketv.	0	0	0
		2027 IV ketv.	100	70	73 500
Stotelių kaina be PVM (EUR)	1400	2028 IV ketv.	140	90	94 500
75 proc. finansuota dalis (EUR)	1 050	2029 m. IV ketv.	200	140	147 000
70 proc. nuo viso poreikio (vnt.)	2233	2030 IV ketv.	360	250	262 500
		2031 IV ketv.	750	520	546 000
		2032 IV ketv.	1660	1163	1 221 150
		Bendras	3210	2233	2 344 650

Bendras lėšų investicijai poreikis. Bendros investicijos suma labai mažoms įmonėms visoms veikloms (BEV įsigijimas ir įkrovimo prieigos) sudarys 32,35 mln. Eur.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovininių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms (EV įsigijimas, Eur)	Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovininių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms (privačios įkrovimo prieigos, Eur)
2026	0	0
2027	920 000	73 500
2028	1 300 000	94 500
2029	1 860 000	147 000
2030	3 360 000	262 500
2031	7 040 000	546 000
2032	15 520 000	1 221 150

Iš viso	30 000 000	2 344 650
---------	------------	-----------

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Privačiomis įmonių lėšomis bus padengiamas apie 30 proc. netaršios transporto priemonės (BEV) kainos skirtumas lyginant su taršiu automobiliu ir likusi netaršaus automobilio kainos dalis ir likusi dalis ~25 proc. įkrovimo stotelių įsigijimo ir įrengimo išlaidų.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose (pvz. Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo išlaidų fiksuotųjų įkainių nustatymo tyrimas <https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziu-tyrimai/>), bei atliktos pažeidžiamumo analizės duomenimis naudojant pirminius duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I6	Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovinių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms	1 Jan 2026	31 Dec 2032	32,344,900	0	993,500	1,394,500	2,007,000	3,622,500	7,586,000	16,741,400

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Igyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Investicijos poreikis veiklai „Nulinės emisijos transporto priemonės“ yra iš dalies susijęs su NEKS priemone T1-E „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kurios finansavimas numatytas iki 2026 m. pabaigos. Investicinė veikla „Nulinės emisijos transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 m., todėl esamas finansavimas nebus pakeistas. Veikla taip pat siejasi su priemone T1-P „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“ tikslais, tačiau šiai priemonei šiuo metu finansavimas nėra numatytas.

Veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ susijusi su NEKS priemone T13-E „Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra“, kurios finansavimas numatytas iki 2026 m. pabaigos veiklai „Privatų elektromobilių įkrovimo tinklų plėtra“. Investicinė veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ planuojama finansuoti nuo 2027 m., todėl esamas finansavimas nebus pakeistas. Ši veikla taip pat susijusi su elektromobilio įsigijimu pagal veiklą „Nulinės emisijos transporto priemonės“, kaip ir priemonėje T13-E.

Nuo 2022 m. birželio 2 d. pradėta teikti finansinė parama juridiniams asmenims iš Modernizavimo fondo dėl BEV (M1 ir N1 kategorijų) įsigijimo. Iš viso numatyta 15 mln. EUR siekianti suma, skirta paskatinti 3 750 naujų BEV įsigijimą. Juridiniam asmeniui už naują BEV skiriama 4 000 EUR kompensacija. Priemonė yra tęstinė – galioja iki 2026 m. gruodžio 31 d. arba kol pakanka lėšų. Iki 2025 m. birželio 30 d. Modernizavimo fondas paskatino įsigyti apie 2,9 tūkst. elektromobilių, o išmokėta subsidijų suma siekia 11,4 mln. EUR.

Nuo 2022 m. rugsėjo mėn. Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (EGADP) pradėjo teikti subsidijas ne tik gyventojams, bet ir privatiems bei viešiesiems subjektams, įmonėms ir organizacijoms už privačių įkrovimo prieigų įrengimą jų teritorijose. Bendras tikslas – paskatinti įrengti 18 910 įkrovimo prieigų. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. su parama įrengta apie 7 300 įkrovimo prieigų (tikslų duomenų, kiek jų priklauso fiziniams ar juridiniams asmenims, nėra). Priemonės pabaiga – 2026 m. birželis arba kol pakanka lėšų. Bendra paramos suma – 21 450 000 EUR, o kompensuojama iki 50 proc. įkrovimo stotelės įsigijimo ir įrengimo išlaidų (iki 44 kW galios) pagal fiksuotus įkainius (<https://www.ena.lt/ev-ikrovos-prieigos/>).

Dabartinėse finansavimo priemonėse elektromobilių įsigijimui ir privačių įkrovimo stotelių įrengimui pareiškėjais gali būti visi juridiniai ar fiziniai asmenys, vykdanys komercinę veiklą, jiems netaikomi

specialūs apribojimai, išskyrus de minimis taisyklę elektromobilio įsigijimui. Iš planuojamų Socialinio klimato fondo lėšų parama bus skirta labai mažoms įmonėms, kurios dar nepasinaudojo galiojančiomis priemonėmis, t. y. neįsigijo elektromobilio ir neįsirengė privačios įkrovimo stotelės.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Kai priemonės/investicijos įgyvendinime dalyvauja ekonominę veiklą vykdančys subjektai, finansavimas teikiamas pagal 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2023 m. birželio 23 d. Komisijos reglamentu (ES) 2023/1315 ir (arba) 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 2023/2831 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo de minimis pagalbai.

2.1.2.1. Measure/Investment: 7: Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra

Intervention area: Art.8.1.(f) - Provide access to zero- and low-emission vehicles and bicycles, while maintaining technological neutrality, including financial support or fiscal incentives for their purchase as well as for appropriate public and private infrastructure, in particular, where relevant, purchase of zero- and low-emission vehicles, infrastructure for recharging and refuelling and development of a second-hand zero-emission vehicles market; Member States shall aim to ensure that where zero-emission vehicles are an affordable and deployable solution, support to such vehicles is prioritised in their Plans

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Iki 2025 m. rugpjūčio mėn., remiantis viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacine sistema (<https://ev.lakd.lt/en>), Lietuvoje buvo apie 3 000 viešai prieinamų įkrovimo prieigų. Palyginti su 2020 m., jų skaičius išaugo 10 kartų. Viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra turi būti plėtojama prie valstybinės reikšmės kelių, savivaldybėse, miestuose, degalinėse, oro ir jūrų uostuose, autobusų ir geležinkelio stotyse bei kituose objektuose, vadovaujantis nacionaliniais reikalavimais, savivaldybių darnaus judumo miestuose ir įkrovimo infrastruktūros vystymo vietiniuose keliuose iki 2030 m. planais (toliau – Planai), kartu skatinant privačių įkrovimo operatorių iniciatyvą. Be įkrovimo infrastruktūros plėtros nacionaline iniciatyva, pradėtos vystyti ir viešai prieinami įkrovimo parkai pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo reglamento nuostatas, kurios įsigaliojo 2024 m. balandžio mėn. Šalyje įkrovimo paslaugas teikia apie 40 įkrovimo prieigų operatorių. Nacionalinis tikslas – iki 2030 m. įrengti bent 6 000 viešai prieinamų įkrovimo prieigų, tai sudarytų apie vieną dešimtąją visos reikalingos įkrovimo infrastruktūros.

Nuo 2023 m. rudens pradėta teikti finansinė parama viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrai iš Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (EGADP). Dotacijų dydis svyruoja nuo 20 proc. iki 60 proc. fiksuotųjų dydžių (<https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>) ir priklauso nuo įkrovimo prieigos galios, regiono bei įmonės dydžio. Įgyvendinami keli priemonių blokai - viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimas privačia įkrovimo operatorių iniciatyva savivaldybėse, šalia TEN-T tinklo kelių pagal nustatytus reikalavimus, 42 savivaldybėse pagal Planus ir nustatytose vietose, kurios skirtos sunkiajam transportui. Priemonės įgyvendinamos iki 2026 m. kovo mėn. arba kol pakanka lėšų. Iki 2025 m. birželio 30 d. iš EGADP lėšų buvo patvirtintos paraiškos 695 elektromobilių įkrovimo prieigoms ir 8 sunkiasvorio transporto įkrovimo prieigoms įrengti. Susitarus su Europos Komisija, EGADP lėšos buvo koreguotos pagal priemonių įgyvendinimo mastą (iš viso 20,2 mln. eurų, iš jų 2 tūkst. eurų – viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtros skatinimui). Suplanuoto įgyvendinimo mažėjimą daugiausia lėmė du esminiai veiksniai: įkrovimo prieigų operatoriai aktyviai plėtojo įkrovimo infrastruktūrą privačia iniciatyva naudodamiesi kitais finansavimo šaltiniais, o savivaldybės parengė, tačiau ne visos patvirtino Planus ir nepaskelbė būtinų konkursų Planų įgyvendinimui, kurie reikalingi teikti paraiškas finansavimui. Be to, finansavimo sąlygų keitimai dėl biurokratinių derinimo procedūrų užtruko daugiau nei pusmetį, dėl ko buvo atidėtas potencialių paraiškų teikimas.

Pasibaigus EGADP finansavimui, planuojama pradėti skatinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą pagal 2021–2027 m. ES fondų investicijų programą nuo 2026 m. antros pusės (tinkamumo laikotarpis – iki 2029 m. pabaigos). Priemonės tikslas – paskatinti įrengti apie 1 870 viešai prieinamų įkrovimo prieigų 18-oje miestų, kuriuose parengti darnaus judumo planai pagal 2014–2020 m. veiksmų programą. Bendra suma – 10 mln. eurų. Šios priemonės įkrovimo prieigos bus plėtojamos privačia iniciatyva, o ne pagal savivaldybių plėtros Planus.

Atsižvelgiant į tai, kad EGADP lėšos įkrovimo infrastruktūros plėtrai prieinamos iki 2026 m. kovo mėn., o 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje nenumatyta finansavimo priemonė savivaldybių Planuose numatyta viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrai, Socialinis klimato fondas (SKF) būtų

vienintelė finansinė paskata šiai infrastruktūrai plėtoti įgyvendinant savivaldybių Planus. Planai yra numatyti kaip būtini parengti ir patvirtinti, bei ne rečiau kaip kas 3 metus atnaujinami pagal Alternatyviųjų degalų įstatymą. Iki 2025 m. rugpjūčio mėn. 60 savivaldybių buvo parengusios, o 45 – patvirtinusios ir įgyvendinančios minėtus Planus. Siekiant didinti vartotojų informuotumą apie savivaldybių pagal Planus planuojamą ir vykdomą viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą bei paskatinti operatorius aktyviau dalyvauti savivaldybių skelbiamuose konkursuose Planų įgyvendinimui, visi savivaldybių planų duomenys buvo sustruktūruoti ir pateikti nuolat atnaujinamame žemėlapyje, rodančiame (sluoksniai ir priartinimas) viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą iki 2030 m. (<https://lakd.maps.arcgis.com/apps/instant/basic/index.html?appid=3d861bf9b9e84e83ada38ec2ac3c82d8>). 2025 m. rugpjūčio mėn. duomenimis, savivaldybių planuose numatyta apie 5 000 įkrovimo prieigų iki 2030 m. poreikis, iš kurių jau įrengta apie 630; pagal Planus daugiau nei 90 proc. numatoma didelės galios (daugiau kaip 22 kW) įkrovimo prieigų poreikis. Savivaldybės Planus pagal poreikį nuolat peržiūri ar atnauja, atsižvelgdamos į esamą ir planuojamą elektromobilių skaičius, įkrovimo infrastruktūros plėtrą, vykdoma privačia iniciatyva, visuomenės indikuojamus poreikius ir kt. Didžiausias šio finansinio laikotarpio priemonių iššūkis buvo viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros plėtra pagal savivaldybių Planus, t. y. ten, kur privačios iniciatyvos pagrindu operatoriai negali įrengti įkrovimo prieigų (valstybinėje žemėje) ir kur pati infrastruktūra nėra pelninga, tačiau būtina visuomenės poreikiams tenkinti (prie viešųjų institucijų, gydymo, švietimo įstaigų ir kt.). Praktika parodė, kad įkrovimo tinklo plėtros spartinimą pagal Planus stabdė įvairūs iššūkiai: savivaldybės susidūrė su konkursų rengimo neaiškumais ir dažnai trūko žmoniškųjų išteklių ar kompetencijų, o įkrovimo operatoriai nesidomėjo dalyvavimu dėl nepatrauklių ar per griežtų konkursų sąlygų bei informacijos stokos. Siekiant pašalinti šias kliūtis, Susisiekimo ministerijos ir Finansų ministerijos iniciatyva 2025 m. balandžio mėn. buvo parengtos ir patvirtintos specialios rekomendacijos/gairės bei standartiniai konkursų dokumentai (<https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/gaires-ir-standartiniai-viesuju-konkursu-dokumentai-savivaldybiu-planu-del-ikrovimo-infrastrukturos-igyvendinimui/>), kurie jau gali padėti savivaldybėms įgyvendinant Planus. Tikimasi, kad po finansavimo aprašo atnaujinimo derinimo procedūrų 2025 m. rugsėjo mėn. bus paskelbtas kvietimas teikti paraiškas Planų įgyvendinimui, suteikiant galimybę naudoti EGADP lėšas iki 2026 m. kovo mėn.

Lietuvoje reikšminga dalis pažeidžiamų transporto naudotojų ir mikro įmonių vis dar priklauso nuo seno, taršaus transporto priemonių parko, kurios vidutinis amžius viršija 16 metų. Be finansinių kliūčių, perėjimą prie nulinės taršos alternatyvų, tokių kaip elektromobiliai, apsunkina vis dar nepakankamai išplėtotą viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra, ypač atokesniuose regionuose. Ši problema ypač aktuali pažeidžiamoms grupėms, kadangi daugelis jų gyvena daugiabučiuose, kur įrengti privačią įkrovimo stotelę techniškai sudėtinga ar brangu. Dėl nepakankamos elektros galios, senos pastatų infrastruktūros, ribotos erdvės, valstybės žemės statuso bei sudėtingų administracinių procedūrų, sprendimas yra savivaldybių iniciatyva plėtoti viešai prieinamą įkrovimo infrastruktūrą šalia tokių namų (tai numatyta ir Alternatyviųjų degalų įstatyme).

Pažymėtina, kad mažiau apgyvendintose ar ekonomiškai nepatrauklesnėse teritorijose, kur dažnai gyvena daugiau pažeidžiamų transporto naudotojų, privatus sektorius nėra suinteresuotas plėtoti įkrovimo tinklo, todėl atsiranda vadinamosios „įkrovimo dykumos“. Dėl šių priežasčių net ir įperkamesni naudoti elektromobiliai išlieka sunkiai prieinami naudojimui. Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 sistemos taikymas dar labiau padidins finansinę naštą dėl kylančių iškastinio kuro kainų.

Šiame kontekste numatyta investicija tiesiogiai reaguoja į nustatytus infrastruktūros trūkumus – numatoma įrengti viešai prieinamas įkrovimo prieigas tose teritorijose, kurios nurodytos savivaldybių Planuose, t. y. valstybinėje žemėje, kur privati iniciatyva negalima ir kur privačiam sektoriui nepatrauklu dalyvauti konkursuose dėl nepelningų vietų, bet jos yra svarbios pažeidžiamiesiems transporto naudotojams dėl šeimyninių ar sveikatos priežasčių ir reikalingos jų socialiniam gyvenimui. Vietovių sąrašas pagal finansavimo aprašuose nustatytus kriterijus būtų sudaromas iš savivaldybių pasiūlytų vietų pagal patvirtintus Planus, atitinkančius nustatytas sąlygas (pvz., prie daugiabučių, sveikatos priežiūros, švietimo ar viešųjų įstaigų). Vertinama, kad tokių vietų pagal savivaldybių planus gali būti apie 20 proc. visų plane numatytų vietų (apie 1 000 įkrovimo prieigų). Tikslas – vystyti viešai prieinamą įkrovimo

infrastruktūrą - pašalinti vieną esminių kliūčių elektromobilių įsigijimui ir naudojimui pažeidžiamų grupių atžvilgiu, taip prisidedant prie jų transporto išlaidų mažinimo ateityje.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Investicija siekiama remti viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros plėtrą savivaldybėse, vadovaujantis patvirtintais Planais, tose teritorijose, kurios, pagal savivaldybių organizuotus viešuosius konkursus, nebuvo patrauklios įkrovimo infrastruktūros plėtrai įkrovimo operatoriams (nesant atskiros finansinės paskatos įrengti įkrovimo prieigas, įvertinus reikalingas įrengimo ir priežiūros sąnaudas, esamą elektromobilių skaičių bei paslaugos naudojimo mastą) ir kurios yra socialiai reikšmingos pažeidžiamų transporto naudotojų, turinčių elektromobilius, judumui.

Konkrečios įkrovimo prieigų įrengimo vietos, kaip nurodyta pirmiau, būtų nustatomos ir joms būtų organizuojami atskiri viešieji konkursai įrengimo bei operavimo darbams atlikti. Paramos teikimas numatomas savivaldybėse, kurios yra parengusios, patvirtinusios ir suorganizavusios bent vieną viešąjį konkursą vietoms, kurios nesulaukė privačių įkrovimo operatorių susidomėjimo. Paramą įkrovimo infrastruktūros vystymui tokiose vietose galės gauti ir pačios savivaldybės, kurios įrengtų ir prižiūrėtų įkrovimo infrastruktūrą netrumpesnę nei nustatytą laiką, kol, dėl ženkliu išaugusio elektromobilių skaičiaus, ši infrastruktūra tapti patraukli operuoti ir privatiems įkrovimo operatoriams.

Pagrindinė remiama veikla – viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros įsigijimas ir įrengimas, įskaitant galimas su tuo susijusias priežiūros išlaidas nustatytam laikotarpiui.

Numatoma apimtis – apie 1052 naujų viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimas visoje Lietuvos teritorijoje, vietose, kurios numatytos savivaldybių Planuose. Savivaldybės turės parengti vietų sąrašą, pagrįsti įkrovimo prieigų poreikį remiantis Planais ir įrodyti, kad privatus sektorius nerodė susidomėjimo įkrovimo prieigų plėtrai šiose vietose.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis investicijos tikslas – sumažinti pažeidžiamų transporto naudotojų finansinę naštą ir didinti jų judumo galimybes, skatinant perėjimą prie nulinės taršos transporto priemonių (elektromobilių). Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie Socialinio klimato fondo (SKF) reglamento tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms ir švelninant ATLPS2 (angl. ATLPS2) socialinį poveikį (SKF reglamento 3 straipsnis).

Investicija taip pat atitinka atnaujinto Nacionalinio energetikos ir klimato srities veiksmų plano (NEKSVP) tikslus: skatinti elektromobilių ir kitomis atsinaujinančios energijos ištekliais (AEI) varomų transporto priemonių naudojimą (siekiant iki 2030 m. pasiekti 29 proc. AEI dalį transporte); tiesiogiai mažinti naftos produktų suvartojimą kelių transporte ir taip didinti energetinę nepriklausomybę (siekiama iki 2030 m. sumažinti naftos degalų suvartojimą kelių transporte bent 39 proc., palyginti su 2021 m. lygiu); prisidėti prie nacionalinių klimato kaitos švelninimo įsipareigojimų (siekiant iki 2030 m. sumažinti transporto sektoriaus šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas 14 proc., palyginti su 2005 m.).

Tiesioginė tikslinė grupė – savivaldybių administracijos arba įkrovimo prieigų operatoriai, atrenkami savivaldybių konkurso būdu. Galutiniai naudos gavėjai – pažeidžiami transporto

naudotojai, daugiabučių namų gyventojai, neturintys galimybės įsirengti privačių įkrovimo stotelių, ir kiti asmenys, kuriems viešoji miesto įkrovimo infrastruktūra yra būtina dėl šeiminių ar sveikatos priežasčių, užtikrinant jų socialinį mobilumą. Atrankos kriterijuose prioritetas bus teikiamas savivaldybėms, kuriose yra didesnė nei vidutinė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija arba kuriose privatiems investuotojams trūksta ekonominių paskatų plėtoti tokią infrastruktūrą.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri bus atsakinga už projektų finansavimo sąlygų aprašų parengimą. APVA bus atsakinga už investicijos administravimą ir skelbs kvietimus, vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras. Paramos teikimas savivaldybėms bus organizuojamas projektų konkurso būdu. Paraiškose savivaldybės turės pagrįsti įkrovimo stotelių įrengimo poreikį, remiantis Planais ir įrodyti privataus sektoriaus parodytą nesusidomėjimą dėl prieigų vystymo. Taip pat turės būti pateikta informacija, pagrindžianti aktualiausių paramai vietų parinkimą atsižvelgiant į pažeidžiamų transporto naudotojų koncentraciją, socialiai judumo užtikrinimui svarbias vietas.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Analizės duomenimis, moterys susiduria su didesne transporto nepritekliaus rizika. 2021 metais 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišos motinos, o 40,6 proc. jų gyveno skurdo rizikoje. Be to, 8,7 proc. vienišų tėvų nurodė neturintys automobilio dėl lėšų stokos (palyginti su 5,6 proc. šalies vidurkiu). Šios investicijos įgyvendinimas, didinant viešai prieinamų įkrovimo stotelių tinklą, gerina sąlygas naudotis elektromobiliais, kurie pasižymi mažesnėmis eksploatacinėmis sąnaudomis. Tai gali sumažinti transporto išlaidų našta ir pagerinti judumo galimybes vienišoms motinoms ir kitoms moterims, patiriančioms finansinių sunkumų, sudarant joms geresnes sąlygas pasiekti darbo vietas, švietimo ir sveikatos priežiūros paslaugas.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma 2027 metais. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus parengti visi reikalingi teisiniai ir administraciniai dokumentai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašus. Pati investicijos veikla – viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimas – bus nuosekliai vykdoma nuo 2027 m. iki 2032 m.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su įkrovimo infrastruktūros įsigijimu, kurie neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenų ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Įkrovimo prieigų įrengimas bus vykdomas laikantis statybos ir aplinkosaugos reikalavimų, siekiant išvengti neigiamo poveikio vandens telkiniams.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Taršos prevencija ir kontrolė	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su naujų kelių ar didelės infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.F.I7.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

Investicijos administracinis parengimas – priemonių finansavimo aprašų parengimas, derinimas, tvirtinimas ir kvietimo paskelbimas.

Target: C2.F.I7.S1 Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius

Description

Iš viso planuojama įsigyti ir įrengti 1 052 viešai prieinamas įkrovimo prieigas.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I7.1.2026Q4	C2.F.I7	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I7.S1.2027Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	0.00	38.00	2027	Q4
C2.F.I7.S1.2028Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	38.00	118.00	2028	Q4
C2.F.I7.S1.2029Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	118.00	268.00	2029	Q4
C2.F.I7.S1.2030Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	268.00	478.00	2030	Q4
C2.F.I7.S1.2031Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	478.00	753.00	2031	Q4
C2.F.I7.S1.2032Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	753.00	1,052.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžią.
Tikslas – įrengtos viešai prieinamos įkrovimo prieigos: užtikrinti nuoseklų investicijos įgyvendinimo stebėjimą.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Etapas – investicijos administracinis parengimas: faktą, kad investicija yra administraciškai parengta.
Tikslas – viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusiu teisės aktu, nustatančiu investicijos įgyvendinimo taisykles (projekto finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis: Susisiekimo ministerija.
Tikslas – viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius: tikslo pasiekimas bus patvirtintas pateikus įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: ESFA.
Tikslas – privačių įkrovimo prieigų skaičius: tikslo pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: ESFA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti tarpinių ir siektinų reikšmių lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų rengimą ir tvirtinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.
Tikslas – viešai prieinamų įkrovimo stotelių skaičius: už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą atsakinga APVA.

--

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Daroma prielaida, kad ši parama paskatins įrengti apie 1 052 viešai prieinamas įkrovimo prieigas, t. y. apie 20 proc. visos pagal Planus suplanuotos savivaldybių įkrovimo infrastruktūros plėtros (nustatyta ekspertiniu vertinimu, remiantis preliminarium trūkstamos infrastruktūros mastu regionuose), iš kurių apie 15 proc. būtų įprastos galios (iki 22 kW) ir apie 85 proc. – didelės galios (daugiau kaip 22 kW) įkrovimo prieigos.

Remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais, taikomais 2021–2027 m. ES fondų projektuose (<https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>), įprastos galios įkrovimo prieigos įrengimo kaina siekia apie 4 400 eurų, o didelės galios – vidutiniškai apie 25 160 eurų (be PVM).

Investicijos intensyvumas sudaro 85 proc. tinkamų finansuoti išlaidų ir yra paskirstomas taip:

Aprašymas	Vertė
Įkrovimo prieigų poreikis pagal savivaldybių Planus (2025 rugpjūtis), vnt.	6 159
Jau įrengta įkrovimo prieigų pagal Planus, vnt.	632
Dar liko įrengti pagal Planus, vnt.	5 527
Įkrovimo prieigų sk. pagal Planus, kuris gali būti nepatrauklus įrengti pagal konkursus iki ~20 %, vnt.	1 052
Įprastos galios (iki 22 kW imtinai) įkrovimo prieigų poreikis, procentais	15
Didelės galios (virš 22 kW galios) įkrovimo prieigų poreikis, procentais	85
Įprastos galios įkrovimo prieigos įrengimo išlaidos, EUR	4 400
Reikalingos išlaidos įprastos galios įkrovimo prieigos įrengimui su 85 % finansavimo intensyvumu, EUR	3 740
Įprastos galios įkrovimo prieigų poreikis iš viso, vnt.	162

Išlaidos reikalingoms visoms reikalingoms įprastos galios įkrovimo priemonėms, EUR		605 880		
Didelės galios įkrovimo priemonės įrengimo išlaidos, EUR		29 600		
Reikalingos išlaidos didelės galios įkrovimo priemonės įrengimui su 85 % finansavimo intensyvumu, EUR		25 160		
Didelės galios įkrovimo priemonių poreikis iš viso, vnt.		890		
Išlaidos reikalingoms visoms reikalingoms didelės galios įkrovimo priemonėms, EUR		22 392 400		
Bendras investicijų poreikis, EUR		22 998 280		
	Įprasta galia (vnt.)	Didelė galia (vnt.)	Viso (vnt.)	Investicijos (EUR)
2026 I ketv.	0	0	0	0
2026 m. IV ketv.	0	0	0	0
2027 IV ketv.	8	30	38	784 720
2028 IV ketv.	10	70	80	1 798 600
2029 m. IV ketv.	20	130	150	3 345 600
2030 IV ketv.	30	180	210	4 641 000
2031 IV ketv.	40	235	275	6 062 200
2032 IV ketv.	54	245	299	6 366 160
VISO	162	890	1 052	22 998 280
Bendras ES ir nacionalinių fondų lėšų investicijai poreikis. Bendros ES ir nacionalinių fondų investicijos suma visoms veikloms sudarys ~23 mln. Eur.				

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra, Eur
2026	0
2027	786 440
2028	1 798 600
2029	3 345 600
2030	4 641 000
2031	6 062 200
2032	6 366 160
Iš viso (Eur)	23 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių. Papildomai, prie bendrų fondo skiriamų lėšų įkrovimo prieigų įrengimui savivaldybėse arba operatoriai prisidės 15 proc. įkrovimo prieigų įsigijimo ir įrengimo išlaidų.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Pasibaigus EGADP finansavimui, planuojama pradėti skatinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą pagal 2021–2027 m. ES fondų investicijų programą nuo 2026 m. antros pusės (tinkamumo laikotarpis – iki 2029 m. pabaigos). Priemonės tikslas – paskatinti įrengti apie 1 870 viešai prieinamų įkrovimo prieigų 18-oje miestų, kurie yra parengę darnaus judumo miestuose planus, finansuotus pagal 2014–2020 m. veiksmų programą. Bendra numatyta suma – 10 mln. eurų. Pagal šią priemonę įkrovimo prieigos bus plėtojamos nurodytuose miestuose privačia iniciatyva (ne pagal savivaldybių įkrovimo prieigų plėtros planus).

Atsižvelgiant į tai, kad EGADP lėšos įkrovimo infrastruktūros plėtrai bus prieinamos iki 2026 m. kovo mėn., o 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje nenumatytos lėšos viešai prieinamų įkrovimo prieigų, numatytų savivaldybių Planuose, plėtrai skatinti, Socialinis klimato fondas (SKF) būtų vienintelė finansinė paskata viešai prieinamai įkrovimo infrastruktūrai plėtoti, ypatingą dėmesį skiriant savivaldybių Planų įgyvendinimui.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Nenumatoma.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP ir patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I7	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	23,000,000	0	786,440	1,798,600	3,345,600	4,641,000	6,062,200	6,366,160

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Paramą įrengti viešai prieinamas įkrovimo prieigas gaus savivaldybių administracijos arba konkurso būdu atrinkti įkrovimo operatoriai, kurie investicijos naudą perduos tikslinėms grupėms sudarant sąlygas šioms grupėms pasinaudoti viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra. Investicijos naudą iš viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros įrengimo veiklos gaus ne tik apibrėžtos tikslinės grupės. Atsižvelgiant į investicijos pobūdį, nėra įmanoma (ir netikslinga) apiboti investicijos sukurtos naudos gavimą kitoms visuomenės grupėms. Investicija siekiama pagerinti įkrovimo infrastruktūros prieinamumą tose teritorijose, kuriose pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija didesnė nei vidutinė šalyje arba kuriose tokia infrastruktūra nėra įrengiama privačiomis lėšomis dėl nepakankamo ekonominio patrauklumo.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Veiklos „Viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros“ investicijos poreikis yra susijęs su NEKSVP priemone T13-E „Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra“, kurios veikla „Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra“ numato šios veiklos finansavimą iki 2029 m. pabaigos. Investicinė veikla „Viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra“ planuojama finansuoti nuo 2026 m. kovo mėn., tačiau esamo finansavimo pakeitimų nenumatoma – planuojamas finansavimo tęstinumas viešai prieinamų įkrovimo stotelių įrengimui.

Veikla „Viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra“ taip pat orientuota į teritorijas, kuriose yra didesnė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija, tuo tarpu priemone T13-E daugiausia dėmesio skiria viešai prieinamų įkrovimo stotelių įrengimui greitkeluose, oro uostuose ir jūrų uostuose, esančiuose TEN-T tinkle.

Nuo 2023 m. rudens pradėta teikti finansinę paramą viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrai iš Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (EGADP). Priemonės yra tęstinio pobūdžio – jos bus vykdomos iki 2026 m. kovo mėn. arba kol bus pakankamai lėšų.

Pasibaigus EGADP finansavimui, planuojama pradėti skatinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą pagal 2021–2027 m. ES fondų investicijų programą nuo 2026 m. antros pusės (tinkamumo laikotarpis – iki 2029 m. pabaigos). Pagal šią priemonę įkrovimo prieigos bus plėtojamos nurodytuose miestuose privačia iniciatyva (ne pagal savivaldybių įkrovimo prieigų plėtros planus).

Atsižvelgiant į tai, kad EGADP lėšos įkrovimo infrastruktūros plėtrai bus prieinamos iki 2026 m. kovo mėn., o 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje nenumatyta lėšų viešai prieinamų įkrovimo

prieigų, numatytų savivaldybių planuose, plėtrai, Socialinis klimato fondas (SKF) būtų vienintelė finansinė paskata viešai prieinamai įkrovimo infrastruktūrai plėtoti, ypatingą dėmesį skiriant savivaldybių planų įgyvendinimui.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the *de minimis* Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Kai priemonės/investicijos įgyvendinime dalyvauja ekonominę veiklą vykdančys subjektai, finansavimas teikiamas pagal 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2023 m. birželio 23 d. Komisijos reglamentu (ES) 2023/1315 ir (arba) 2023 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 2023/2831 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai.

2.1.2.1. Measure/Investment: 8: Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas

Intervention area: Art.8.1.(f) - Provide access to zero- and low-emission vehicles and bicycles, while maintaining technological neutrality, including financial support or fiscal incentives for their purchase as well as for appropriate public and private infrastructure, in particular, where relevant, purchase of zero- and low-emission vehicles, infrastructure for recharging and refuelling and development of a second-hand zero-emission vehicles market; Member States shall aim to ensure that where zero-emission vehicles are an affordable and deployable solution, support to such vehicles is prioritised in their Plans

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Lietuvoje pažeidžiamiems transporto naudotojams, ypač šeimoms su vaikais ir asmenims, kurių pajamos yra mažesnės už vidutines, kyla didelių iššūkių pereinant nuo senų, taršių automobilių prie tvaresnių alternatyvų. Šalies automobilių parkas yra vienas seniausių ES, kurio vidutinis amžius viršija 16 metų, kas lemia ne tik didesnę taršą, bet ir padidintas degalų bei priežiūros sąnaudas. Analizės duomenimis, konstatuojama itin didelė priklausomybė nuo asmeninio automobilio, kadangi 91 proc. pažeidžiamų transporto naudotojų, auginančių du vaikus, turi automobilį, nes tai dažnai yra būtinybė. Šią priklausomybę gilina nepakankamas viešojo transporto tinklo išvystymas, ypač kaimiškose vietovėse, kuriose gyventojai susiduria su didžiausiais judumo sunkumais.

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2022 m. kelionės automobiliais sudarė 93 proc. visų keleivių nuvažiuotų kilometrų. Šis rodiklis liudija apie mažėjančią alternatyvių susisiekimo būdų galimybes kasdienėse gyventojų kelionėse. Taip pat ši tendencija ne tik didina transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau - ŠESD) kiekį, bet ir gilina socialinę atskirtį, kadangi apie 23,2 proc. Lietuvos gyventojų yra priskiriami pažeidžiamų transporto naudotojų grupei, kuriems dėl ribotų galimybių naudotis pigesnėmis susisiekimo alternatyvomis yra apsunkinamas darbo vietų, sveikatos, švietimo ir kitų būtinų paslaugų pasiekiamumas. Problema yra ypač aktuali mažiau gyventojų turinčioms savivaldybėms, taip pat kaimiškosioms vietovėms, kurios yra tam tikru atstumu nutolusios nuo centrinių savivaldybių miestų.

Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas dar labiau padidins finansinę naštą. Metinės namų ūkių išlaidos degalams, dėl visiškos priklausomybės nuo asmeninių automobilių, gali išaugti 113–176 eurai. Vertinant situaciją pažeidžiamų transporto naudotojų požiūriu, šis padidėjimas yra itin ženklus.

Priklausomybė nuo individualaus automobilio yra esminė transporto išlaidų priežastis pažeidžiamiems transporto naudotojams, todėl nulinės taršos mikromobilumo priemonių skatinimas gali būti ypač reikšmingas mažinant šios visuomenės grupės transporto išlaidas. Ši investicija reaguoja į nustatytus iššūkius, suteikdama pažeidžiamiems transporto naudotojams prieinamą, nulinės taršos ir ekonomišką judumo alternatyvą – dviračius bei dviračius su elektrine pavarą (įskaitant erdvinius krovinių gabenimui pritaikytus dviračius ir šeimyninius daugiaviečius dviračius).

Šios priemonės tikslas – tiesiogiai sumažinti pažeidžiamų transporto naudotojų finansinę naštą, didinti jungčių prieinamumą ir skatinti perėjimą prie darnesnių transporto rūšių.

2023 m. Susisiekimo ministerijos atliktas tyrimas parodė, kad net 60 proc. tyrime dalyvavusių asmenų mano, jog dviračių naudojimas yra tinkamas ir realus kasdienėms kelionėms, o esant palankioms sąlygoms jie dažniau naudotųsi dviračiu kaip pagrindine transporto priemone kasdieniams poreikiams. 58 proc. apklaustųjų nurodė turintys dviratį, tačiau tarp neturinčiųjų dažniausiai įvardyta priežastis – nepakankamos asmeninės pajamos dviračiui įsigyti. Tai reiškia, kad dviračiai daugiausia neprieinami mažas pajamas gaunantiems asmenims ir namų ūkiams, todėl šių transporto priemonių įsigijimo skatinimas tarp mažesnių pajamų gyventojų yra veiksmingas būdas keisti šią situaciją.

Priemonės, skirtos švarių mikromobilumo priemonių naudojimui skatinti, veiksmingumą taip pat padidins tai, kad ji planuojama kompleksiskai su dviračių infrastruktūros plėtra, kuri sudaro pagrindą nemotorinio transporto skatinimui.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija skirta švarių mikromobilumo transporto priemonių naudojimo skatinimui. Ji numatyta namų ūkiams, išsigyjantiems naujus standartinius dviračius (1) arba motorinius dviračius be vidaus degimo variklį (2), įskaitant dviračius, skirtus nedideliams kroviniams vežti, šeimyninius daugiaviečius dviračius ir kt.

Išskirtiniais atvejais šios priemonės apimtyje gali būti išsigyjamos elektrinės mikrojūdumo priemonės (3), kai jų naudojimas yra būtinas dėl asmens, kuris patenka į šios priemonės tikslinę grupę, fizinės būklės ir fizinių gebėjimų, dėl kurių jis nėra pajėgus naudoti (1) ir (2) transporto priemones. Kai pagal objektyvias aplinkybes ir sąlygas asmuo (bendruoju atveju turintis judėjimo negalią) negali tinkamai naudotis ir (3) transporto priemonės, šios paskatos apimtyje jam gali būti suteikta galimybė išgyti neįgaliojo vežimėlį (4).

(1) Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 12 dalis: **Dviratis** – ne mažiau kaip du ratus turinti transporto priemonė, varoma ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas. Neįgaliųjų vežimėliai prie dviračių nepriskiriami.

(2) Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 40 dalis: **Motorinis dviratis** – ne mažiau kaip du ratus turinti transporto priemonė, kuri varoma ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas, ir turi pagalbinį vidaus degimo variklį ar elektros variklį, kurių didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW, ir kurios didžiausiasis projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h. Pagalbinis variklis nustoja veikti transporto priemonei pasiekus 25 km/h greitį. Neįgaliųjų vežimėliai prie motorinių dviračių nepriskiriami.

(3) Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 31¹ dalis: **Elektrinė mikrojūdumo priemonė** – vienam asmeniui važiuoti skirta elektra varoma transporto priemonė (elektrinis paspirtukas, elektrinė riedlentė, elektrinis balansinis vienratis, riedis ir pan.), kurios didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW, didžiausiasis projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h, o sėdimosios vietos, jeigu ji įrengta, atskaitos taško aukštis ne didesnis kaip 540 mm. Neįgaliųjų vežimėliai prie elektrinių mikrojūdumo priemonių nepriskiriami.

(4) Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 44² dalis: **Neįgaliojo vežimėlis** – rankomis arba elektros varikliu varoma neįgaliojo judumo priemonė su ratais.

Planuojama, kad įgyvendinant šią priemonę bus išsigyta daugiau kaip 14 000 dviračių (1), motorinių dviračių (2) be VDV (toliau – dviračių su elektrine asistine pavarą). Toliau dviračiai su elektrine asistine pavarą, elektrinės mikrojūdumo priemonės ir neįgaliųjų vežimėliai (2) (3) ir (4) vertinami kaip viena transporto priemonių grupė ir toliau tekste šioms transporto priemonėms apibūdinti naudojamas terminas “dviračiai su elektrine asistine pavarą”.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis šios investicijos tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos mažinimas ir jų judumo galimybių didinimas, ypač tose vietovėse, kuriose pastebimas viešojo transporto alternatyvų trūkumas, taip pat aplinkoje, kurioje dėl infrastruktūros ypatumų, namų ūkiai priversti turėti ir naudotis automobiliu.

Priemonės tikslinė grupė – pažeidžiami transporto naudotojai, t. y., transporto galimybių nepriteklių patiriantys asmenys ir namų ūkiai, o taip pat asmenys ir namų ūkiai, įskaitant gaunančius mažas pajamas ir mažesnes vidutines pajamas, kuriuos ypač veikia kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų įtraukimo į Direktyvos 2003/87/EB taikymo sritį poveikis kainoms ir kurie neturi išteklių visai netaisytoms ar mažataisytoms transporto priemonėms įsigyti arba pereiti prie alternatyvių tvarių transporto rūšių, taip pat asmenys su fizinėmis negaliomis (toliau - Tikslinė grupė).

Šia investicija, lygiagrečiai transporto skurdo mažinimui, siekiama prisidėti prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos, priklausomybės nuo iškastinio kuro, ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimo. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 ir 8 straipsniuose numatytų tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms pereinant prie švaraus transporto (apima Tikslinę grupę), ir atliepia NEKSVP tikslus: AEI naudojimo transporte skatinimą (siekiama 15,8 proc. iki 2030 m.), naftos produktų vartojimo mažinimą ir transporto sektoriaus ŠESD emisijų mažinimą (siekiama sumažinti 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.).

Kaip minėta, priemonės Tikslinę grupę sudaro pažeidžiami transporto naudotojai. Tai asmenys, namų ūkiai ar bendruomenės dalis, kurie dėl finansinių ar kitų priežasčių stokoja galimybių naudotis transportu, būtinai reikalingu pasiekti esmines socialines ir ekonomines paslaugas arba vykdyti svarbias veiklas. Tokia padėtis kyla, kai gyvenamojoje vietovėje nėra tinkamos ar pakankamos transporto infrastruktūros, trūksta paslaugų ar jos yra nepasiekiamos, transporto tinklas nėra tinkamai prieinamas, o namų ūkio pajamos neatitinka Vyriausybės nustatytų pajamų reikalavimų ir (ar) teritorijoje, kurioje yra namų ūkio gyvenamoji vieta nėra užtikrinamas transporto prieinamumas ir pasiekiamumas.

Tikslinė grupė – Lietuvos gyventojai, priklausantys pažeidžiamiems transporto naudotojams, nustatyti pagal apibrėžtus kriterijus, susijusius su ribotu prieinamumu, įperkamumu ir paslaugų pasiekiamumu. Iš viso šiai grupei priskiriami 466 452 asmenys.

Asmenys, neatitinkantys tikslinės grupės kriterijų, negalės pasinaudoti šia priemone.

Funkcionuojanti Socialinės paramos šeimai informacinė sistema (SPIS) – veikianti pagal bendradarbiavimo sutartį tarp Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos ir visų šalies savivaldybių. SPIS paskirtis – rinkti duomenis apie teikiamą socialinę paramą, veiklą, specializuotą kompleksinę pagalbą asmenims ar namų ūkiams, įgalinančius gauti patikimą statistinę analitinę informaciją sprendimams dėl socialinės paramos politikos tobulinimo priimti, siekiant efektyvaus socialinės paramos asmenims ar namų ūkiams teikimo bei socialiai pažeidžiamų gyventojų grupių socialinės integracijos, pagal poreikį keisti informaciją bei užtikrinti galimybę fiziniams asmenims gauti viešąsias elektronines paslaugas. Būtent dėl šių priežasčių SPIS yra tinkama priemonė su patikima duomenų baze, šios investicijos įgyvendinimui.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Investicijų politikos formavimo ir bendros koordinavimo atsakomybė tenka Susisiekimo ministerijai, kuri rengs projektų finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir procedūras paramai teikti. Administracines funkcijas vykdys Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), kuri bus atsakinga už kvietimų teikti paraiškas paskelbimą, paraiškų vertinimą, lėšų paskirstymą ir projektų patikras. Potencialūs pareiškėjai bus fiziniai asmenys (priklausantys pažeidžiamų transporto naudotojų grupei), o parama numatoma teikti tiesioginės dotacijos forma – suteikiant galimybę dotaciją pritaikyti

tiesiogiai pirkimo metu arba kompensacijos būdu, padengiant (grąžinant) dalį transporto priemonės pirkimo kainos.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Investicijos įgyvendinimas turės teigiamą poveikį lyčių lygybės didinimui. 2021 m. duomenimis, didžiąją dalį (96,5 proc.) vienišų tėvų namų ūkių Lietuvos Respublikoje sudarė vienišos motinos. Nustatyta, kad šios šeimos dažnai susiduria su didesniais finansiniais sunkumais ir judumo apribojimais – 8,7 proc. vienišų tėvų nurodė neturintys automobilio dėl lėšų stokos. Suteikiant galimybę įsigyti įperkama transporto priemonę, šia investicija bus pagerinta moterų, ypač vienišų motinų, prieiga prie darbo rinkos, švietimo ir sveikatos priežiūros paslaugų, tokiu būdu prisidedant prie socialinės atskirties mažinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus atlikti visi reikalingi parengiamieji veiksmai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą. Investicijos veiklos bus vykdomos nuosekliai nuo 2027 m. iki 2032 m.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Visi 6 tikslai	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.F.I8.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

--

Target: C2.F.I8.S1 Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I8.1.2026Q4	C2.F.I8	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I8.S1.2027Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	0.00	1,459.00	2027	Q4
C2.F.I8.S1.2028Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	1,459.00	2,919.00	2028	Q4
C2.F.I8.S1.2029Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	2,919.00	5,836.00	2029	Q4
C2.F.I8.S1.2030Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	5,836.00	8,755.00	2030	Q4
C2.F.I8.S1.2031Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	8,755.00	11,674.00	2031	Q4
C2.F.I8.S1.2032Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	11,674.00	14,594.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžią.
Tikslas – įsigytų dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių skaičius: užtikrinti nuoseklų investicijos įgyvendinimo stebėjimą. Turi būti užtikrinta tikslinės grupės atstovų paramos teikimas.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Etapas – įsigytų dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių skaičius.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusi teisės aktu, kuriame nustatytos investicijos įgyvendinimo taisyklės (projekto finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis: Susisiekimo ministerija.
Tikslų pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų rengimą ir tvirtinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.
Tikslas – viešai prieinamų įkrovimo stotelių skaičius: už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą atsakinga APVA. Aplinkos ministerija vykdys aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Vadovaujantis Socialinio klimato fondo logika ir principais, paramos gavėjai privalės padengti PVM ir visas kitas netinkamas finansuoti išlaidas, susijusias su investicijų įgyvendinimu. Visi tolimesni skaičiavimai yra pateikiami atsižvelgiant į tai.

Atlikus rinkos analizę ir siekiant nustatyti vidutinę dviračio kainą daromos tokios prielaidos:

Vidutinis finansavimo intensyvumas sudarys 75 proc.

Vidutinė dviračio kaina* priimama 580 Eur., be PVM, vidutinė dviračio su elektrine asistine pavara kaina* priimama 1860 Eur. be PVM.

Planuojama, kad nuo 3 iki 4 proc. Į Tikslinę grupę patenkančių asmenų pasinaudos parama, t. y, apie 12 000 gyventojų. Planuojama, kad įsigyjamų dviračių ir dviračių su elektrine asistine pavara proporcija sudarys 70 proc. įprasti dviračiai ir 30 proc. dviračiai su elektrine asistine pavara**. Tokiu atveju, esant finansavimo intensyvumui 75 proc., parama padengs vidutiniškai 435 Eur. dviračio kainos ir 1 395 Eur. dviračio su elektrine asistine pavara kainos (žr. lenteles).

Dviračio kaina, Eur*	580
Bus įsigyta dviračių proc.**	70 proc.
Vidutinė dviračio kaina, kompensuojama iš SKF, Eur	435
Bus įsigyta dviračių vnt.	12874

Dviračio su elektrine asistine pavara kaina, Eur*	1860
Bus įsigyta dviračių su el. asistine pavara**	30 proc.
Vidutinė dviračio su el. asistine pavara kaina, kompensuojama iš SKF, Eur	1 395
Bus įsigyta el. dviračių vnt.	1720

Bendra paramos suma dviračiams sudarys $(12874 \text{ vnt.} \cdot 580 \text{ Eur} \cdot 75 \text{ proc.}) = 5\,600\,190 \text{ Eur.}$

Bendra paramos suma dviračiams su el. asistine pavara sudarys $(1\,720 \text{ vnt.} \cdot 1860 \text{ Eur} \cdot 75 \text{ proc.}) = 2\,399\,400 \text{ Eur.}$

* Remiantis statistiniais duomenimis, oficialiose dviračių prekybos vietose dviračių kaina svyruoja nuo 250 iki 1 500 Eur. su PVM. Kainos vidurkis, įvertinus objektyvius kriterijus (maksimali kaina, kurią asmuo ketina mokėti už dviratį, kainos ir kokybės santykis, dviračio tipas (skirtas bekelei, miestui, krovininių vežimui ir pan.)), taip pat įvertinant per pastaruosius metus įsigyjamų dviračių kainų tendencijas, nustatomas 700 Eur. su PVM (580 Eur. be PVM). Remiantis statistiniais duomenimis, oficialiose dviračių prekybos vietose motorinių dviračių be VDV (dviračiai su elektrine asistine pavara) kaina svyruoja nuo 1 600 iki 5 500 Eur. su PVM. Kainos vidurkis, įvertinus objektyvius kriterijus (maksimali kaina, kurią asmuo ketina bei fiziškai yra pajėgus mokėti už transporto priemonę, kainos ir kokybės santykis ir kt.), nustatomas 2 250 Eur. (1860 Eur. be PVM).

** Pagal statistikos duomenis, 2024 m. Lietuvoje įsigyta apie 113 000 vnt. dviračių ir apie 15 000 vnt. motorinio dviračio statusą be VDV atitinkančių dviračių su asistine elektros pavara. Remiantis

pateiktais Dviračių verslo asociacijos duomenimis, ši proporcija sparčiai auga, todėl įvertinant bendras Europos šalių bei Lietuvos tendencijas priimama, kad dviračių su asistine elektros pavarą populiarumas turi itin dideles perspektyvas sparčiai didėti. Todėl skaičiuojama, kad vidutiniškai, proporcija tarp dviračių ir motorinių dviračių bus 70 proc. – 30 proc.

Svarbu pažymėti, kad planuojamas įsigyti dviračių ir dviračių su elektrine asistine pavarą skaičius buvo apskaičiuotas remiantis esama vidutine rinkos kaina; tačiau tai nereiškia, kad asmenims bus leidžiama įsigyti dviračius ar dviračių su elektrine asistine pavarą tik už tokią ar didesnę kainą. Todėl, jei įsigyti dviračiai ar dviračiai su elektrine asistine pavarą bus pigesni, faktiškai pasiektas rodiklis padidės — tai reiškia, kad šiai priemonei skirtos lėšos leis įsigyti didesnę transporto priemonių skaičių.

Siekiant išvengti itin brangių transporto priemonių įsigijimo, maksimali galima dviračio arba dviračio su elektrine pavarą įsigijimo kaina negali viršyti nustatyto vidutinio einamųjų metų kainos vidurkio + 10 proc. vidurkio kainos.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas
2026	0
2027	800 000
2028	800 000
2029	1 600 000
2030	1 600 000
2031	1 600 000
2032	1 600 000
Iš viso	8 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Nacionalinis prisidėjimas sudarys 2 000 000 Eur., t. y. 25 proc. priemonės finansavimo.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Privačiomis namų ūkių lėšomis bus padengiama 25 proc. dviračių įsigijimo tinkamų finansuoti išlaidų.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I8	Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	1 Jan 2026	31 Dec 2032	8,000,000	0	800,000	800,000	1,600,000	1,600,000	1,600,000	1,600,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Igyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Investicija yra susijusi su NEKSVP priemone T22-P, kuriai šiuo metu nėra suplanuotas finansavimas.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 9: Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra

Intervention area: Art.8.1.(f) - Provide access to zero- and low-emission vehicles and bicycles, while maintaining technological neutrality, including financial support or fiscal incentives for their purchase as well as for appropriate public and private infrastructure, in particular, where relevant, purchase of zero- and low-emission vehicles, infrastructure for recharging and refuelling and development of a second-hand zero-emission vehicles market; Member States shall aim to ensure that where zero-emission vehicles are an affordable and deployable solution, support to such vehicles is prioritised in their Plans

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2022 m. kelionės automobiliais sudarė 93 proc. visų keleivių nuvažiuotų kilometrų. Šis rodiklis liudija apie mažėjančią alternatyvių susisiekimo būdų galimybes kasdienėse gyventojų kelionėse. Taip pat ši tendencija ne tik didina transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį, bet ir gilina socialinę atskirtį, kadangi apie 23,2 proc. Lietuvos gyventojų yra priskiriami pažeidžiamų transporto naudotojų grupei, kuriems dėl ribotų galimybių naudotis pigesnėmis susisiekimo alternatyvomis yra apsunkinamas darbo vietų, sveikatos, švietimo ir kitų būtinų paslaugų pasiekiamumas. Problema yra ypač aktuali mažiau gyventojų turinčioms savivaldybėms, taip pat kaimiškosioms vietovėms, kurios yra tam tikru atstumu nutolusios nuo centrinių savivaldybių miestų.

Svarbu pažymėti, kad gyvenantys kaimiškose teritorijose susiduria su didesne skurdo rizika. Apie tai byloja statistika ir dar kartą patvirtina žmonių liudijimai. Kaimuose trūksta darbo vietų arba jos yra labai menkai apmokamos. Žmonės, gyvenantys kaimiškose teritorijose, susiduria su ypatingais sunkumais dėl įvairių viešųjų paslaugų trūkumo, tačiau dažniausiai įvardijama – susisiekimo paslaugų stoka. Mobilumo apribojimai taip pat sumažina ir jų įsidarbinimo galimybes. Kaimų gyventojai atkreipia dėmesį, kad autobusai važinėja tik keletą kartų per dieną ir geriausiu atveju yra suderinti tik su vaikų grįžimu iš mokyklos. Vaikų vasaros atostogų metu pasitaiko atvejų, kai autobusai kaimus pasiekia tik kelis kartus per savaitę, todėl susisiekimo stoka užkerta kelią darbui. Be to, ši problema dažnai aktuali labiausiai pažeidžiamiesiems, mažiausias pajamas gaunantiems gyventojams – tiems, kurie patys negali nusipirkti automobilio. Tas pats pasakytina ir apie ikimokyklinio amžiaus vaikų ugdymą – neretai jis yra nepasiekiamas būtent todėl, kad tėvai neturi galimybių vaikų nuvežti į ikimokyklinio ugdymo įstaigas. Savivaldybės dažnai tokios paslaugos ikimokyklinio amžiaus vaikams neužtikrina. Taigi, tiek vaikai, tiek tėvai yra priversti likti namuose. Susisiekimo paslaugos turi būti užtikrintos siekiant spręsti ir kitas problemas: nepakankamai prieinamą vaikų ikimokyklinį ugdymą, o taip pat ir nedarbą bei skurdą regionuose.

Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas dar labiau padidins finansinę naštą. Metinės namų ūkių išlaidos degalams, dėl visiškos priklausomybės nuo asmeninių automobilių, gali išaugti 113–176 eurai. Vertinant situaciją pažeidžiamų transporto naudotojų požiūriu, šis padidėjimas yra itin ženklus.

Priklausomybė nuo individualaus automobilio yra esminė pažeidžiamų transporto naudotojų patiriamų kaštų susisiekimo tikslais priežastis, todėl netaisytų mikrojūdumo priemonių naudojimo skatinimas gali turėti itin ženklių šios visuomenės grupės išlaidų, susisiekimo tikslams, mažinimui. Tai ypač aktualu įvertinant pažeidžiamus transporto naudotojus. Šia investicija yra reaguojama į identifikuotas problemas, pasiūlant pažeidžiamiesiems transporto naudotojams prieinamą, netaisytą ir ekonomišką judumo alternatyvą – susisiekimą dviračiais (dviračiais su elektrine asistine pavarą, taip pat dviračiais, skirtais smulkiems kroviniams vežti, šeimyniniais daugiaviečiais dviračiais ir pan.). Šia priemone siekiama tiesiogiai sumažinti pažeidžiamų transporto naudotojų finansinę naštą, taip pat didinti susisiekimo alternatyvų galimybes bei skatinti perėjimą prie tvaresnio transporto.

Būtina pabrėžti, kad dviračių transporto skatinimas yra kompleksinis ir turintis įtakos net keliose itin reikšmingose srityse:

1. Ekonomikos. Važiavimas dviračiu yra mažai kainuojanti susisiekimo rūšis, pigumo rodikliais lenkianti tiek individualų, tiek viešąjį transportą. Važiavimas dviračiu reikalauja mažiau asmeninių investicijų nei individualus automobilis. Kiekviena kelionė dviračiu bet kuriuo metu yra lengvai suplanuojama ir įgyvendinama, kiekvienas kilometras dviračiu atneša visuomenei naudą (nereikia degalų, brangios priežiūros, nebūtina planuoti kelionės laiko dėl prisitaikymo prie viešojo transporto maršrutų, spūsčių), o kelionė privačiu automobiliu ar viešuoju transportu visuomenei kainuoja (degalai, brangi priežiūra, kelionės laiko planavimo būtinybė, viešojo transporto dotavimas ir pan.). Dviračių transporto infrastruktūra yra pigesnė įrengimo, priežiūros, eksploatavimo ir atnaujinimo požiūriu.
2. Aplinkos. Važiavimas dviračiu ar ėjimas pėsčiomis yra priemonė išlikti mobiliam, tačiau nedaryti neigiamos įtakos aplinkai. Privataus automobilio pakeitimas į dviratį ar ėjimą pėsčiomis daro itin didelę įtaką šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimų mažinimui, todėl turi tiesioginę įtaką oro kokybės bei bendros ekologinės situacijos miestuose gerėjimui. Dviračių transportas yra geras sprendimas tiek ekologijos užtikrinimui, tiek ir gyvenimo kokybės gerinimui mieste.
3. Sveikatos. Važiavimas dviračiu turi teigiamą įtaką sveikatai. Važiuojant dviračiu organizmas patiria fizinį krūvį, kuris būtinas gerai sveikatai bei savijautai užtikrinti. Įrodyta, kad važiavimas dviračiu yra pakankama ir optimali fizinė veikla visų amžiaus grupių žmonėms, o minantys dviratį dėl geresnės savijautos dažniau save įvardija laimingais. Tyrimais nustatyta, kad į darbą dviračiais važiuojantys darbuotojai rečiau serga peršalimo ligomis, nes fizinė veikla stiprina imunitetą, todėl didina atsparumą ligoms. Važiavimas dviračiu padeda ilgiau išlikti sveikiems ir ilgiau gyventi visavertį, sveiką gyvenimą.

2023 metais Susisiekimo ministerijos atliktas tyrimas parodė, kad net 60 proc. Tyrime dalyvavusių asmenų, važiavimą dviračiu laiko perspektyviu ir tinkamu kasdinių kelionių atlikimui ir, esant palankioms aplinkybėms, dviratį, kaip kasdienio susisiekimo priemonę, naudotų ir dažniau. 58 proc. tyrime dalyvavusių respondentų nurodė, jog turi dviračius, tačiau, vieną iš pagrindinių nedažno šios transporto priemonės naudojimo priežasčių jie įvardijo saugios bei junglios dviračių eismui skirtos infrastruktūros trūkumą, todėl dviračių infrastruktūros diegimas yra viena iš kertinių žmonių judėjimo įpročių keitimo priemonių bei galimybių. Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtros priemonės efektyvumą padidins ir tai, kad ši priemonė planuojama komplekse su dviračių ir dviračių su elektrine asistine pavarą įsigijimo skatinimu.

Atkreiptinas dėmesys, kad Reglamento 2023/955 4 straipsnyje nurodyta, kad į Planą gali būti įtrauktos nacionalinės priemonės, kuriomis užtikrinama laikina tiesioginė pajamų parama pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, siekiant mažinti iškastinio kuro kainų didėjimo, kurį lemia pastatų ir kelių transporto sektoriuose išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų įtraukimas į Direktyvos 2003/87/EB taikymo sritį, poveikį. Taip pat nurodyta, kad į planą įtraukiamos nacionalinės ir, kai aktualu, vietos bei regioninės priemonės ir investicijos pagal 8 straipsnį, kuriomis siekiama didinti visai netaršių ir mažataršių judumo bei transporto priemonių naudojimo mastą.

Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad dviračių eismo infrastruktūros plėtra visais atvejais atitinka keliamus tikslus, nes šia priemone užtikrinamas mažataršių transporto priemonių naudojimas, tiesiogiai mažinamas ŠESD išmetimų kiekis, o priemonė tiesiogiai daro įtaką pažeidžiamiesiems transporto naudotojams (ženkliai mažėja išlaidos energijai, naudojamos susisiekimui, užtikrinti).

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija skatina nulinės emisijos mikromobilumo transporto priemonių naudojimą ir energijos išteklių taupymą, reikalingą transporto judėjimui, įgyvendinant visų rūšių dviračių infrastruktūrą, kaip apibrėžta ir aprašyta Dviračių infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklėse, patvirtintose 2024 m. Susisiekimo ministerijos (Dviračių infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės yra privalomos planuojant ir projektuojant dviračių infrastruktūrą).

Parama teikiama kelių transporto infrastruktūros valdytojams (savivaldybėms ir AB „Via Lietuva“), atsakingiems už vietinės reikšmės kelių, gatvių bei valstybinės reikšmės kelių tiesimą, rekonstravimą, remontą ir plėtrą.

Šiame kontekste darnaus judumo eismo infrastruktūra apima naujos dviračių infrastruktūros, skirtos visų rūšių važiavimui dviračiais, įrengimą, taip pat esamos dviračių infrastruktūros, kuri yra techniškai nusidėvėjusi, ir neatitinka statybos techninių reikalavimų (turi prastus techninius parametrus, dėl kurių važiavimas dviračiu tampa nepatogus, nesaugus ar net pavojingas), rekonstravimą ir kapitalinį remontą. Taip pat tai apima esamos pėsčiųjų infrastruktūros pertvarkymą, kai jos dalis pritaikoma (išplečiama) važiavimui dviračiais, bei esamos ar naujai įrengiamos dviračių infrastruktūros elementų įrengimą, rekonstravimą ar kapitalinį remontą nacionalinės ar vietinės reikšmės kelių statiniuose.

Įgyvendinant šią priemonę planuojama įrengti ne mažiau kaip 275 km dviračių transporto eismui skirtos infrastruktūros.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis šios investicijos tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos mažinimas ir jų judumo galimybių ir judumo kokybės didinimas, ypač tose vietovėse, kuriose pastebimas viešojo transporto alternatyvų trūkumas, taip pat transporto alternatyvų pasirinkimo trūkumas (kai kokybiškas ir saugus susisiekimas gali būti užtikrinamas tik automobiliu). Taip pat šios investicijos tikslas yra jungčių tarp pradinio ir galutinio kelionės taško užtikrinimas, kai sudaromos jungtys tarp nutolusių vietovių su pagrindiniais traukos centrais, tokiais kaip stotys, visuomeninės paskirties objektai, darbo, mokymosi įstaigos ir pan.

Investicija siekiama prisidėti prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, energijos sąnaudų mažinimo, ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimo. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 ir 8 straipsniuose numatytų tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms pereinant prie švaraus transporto, energijos sąnaudų mažinimo ir atliepia NEKSVP tikslus: AEI naudojimo transporte skatinimą (siekiama 15,8 proc. iki 2030 m.), naftos produktų vartojimo mažinimą ir transporto sektoriaus ŠESD emisijų mažinimą (siekiama sumažinti 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.).

Tikslinė investicijos grupė – pažeidžiami transporto naudotojai*.

* Pažeidžiamų transporto naudotojų nustatymo aprašas pateiktas bendrojoje Plano dalyje.

Priemonės tikslingumas grindžiamas tuo, kad Lietuvos demografinė - administracinė sudėtis ir pasiskirstymas lemia tai, kad itin daug mažas ar mažesnes nei vidutines pajamas generuojančių namų ūkių ar asmenų, dėl pigesnio nekilnojamojo turto koncentruojasi miesteliuose, gyvenvietėse bei kaimuose, kurie yra nutolę nuo savivaldybių centrinių miestų, kuriuose iš esmės yra visos su darbu, švietimu ir kitomis kasdieninėmis paslaugomis susijusios įstaigos, institucijos. Šie susisiekimo vektoriai paprastai sudaro 1 – 15 km atstumą, kai šiuose ruožuose, esant pakankamai gerai kelių tinklo infrastruktūrai, užtikrinama tik susisiekimo automobiliu alternatyva. Siekiant mažinti priklausomumą nuo susisiekimo automobiliais, nurodytas 1 – 15 km atstumas gali būti atliekamas dviračiais. Susisiekimo dviračiais patrauklumą šalyje taip pat didina dominuojantis lygumų reljefas ir švelnus pajūrio klimatas. Priemonės patrauklumą taip pat didina mikrojudumo priemonių spartus

populiarėjimas, kai dviračiais su asistine elektros pavarą ar kitomis mikrojūdumo priemonėmis komfortiškai įveikiamo atstumo ilgis ženkliai didėja.

Parama bus teikiama tiksliniams infrastruktūros objektams, kurie sudarys rišlias jungtis tarp svarbiausių susisiekimo objektų, ir kurie atitinka pagrindinius bevariklio transporto infrastruktūros tinklo hierarchinio planavimo principus, bei yra visiškai suplanuoto bevariklio transporto tinklo dalis, jungianti gyvenamosios paskirties teritorijas (kuriose yra susidariusi transporto skurdą patiriančių ar pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija) su pagrindinėmis miestuose esančiomis stotimis, mokslo, darbo, gydymo ir pan. įstaigomis bei organizacijomis. Prioritetas bus teikiamas jungčių tarp kaimo vietovių, kuriose yra pažeidžiamų eismo dalyvių koncentracija, ir miestų ribų kūrimui bei būtiniesiems šių jungčių tęstinumams miestuose iki pagrindinių kelionės tikslų ar esamos dviračių infrastruktūros. Pagrindinis reikalavimas tokioms kompleksinėms trasoms yra šių trasų junglumas, kai atskiri trasos fragmentai, nesudarantys kompleksinių jungčių, negalės būti finansuojami šios priemonės apimtyje.

Priemonės tikslinė grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai, t. y., transporto galimybių nepriteklių patiriantys asmenys ir namų ūkiai, o taip pat asmenys ir namų ūkiai, įskaitant gaunančius mažas pajamas ir mažesnes vidutines pajamas, kuriuos ypač veikia kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų įtraukimo į Direktyvos 2003/87/EB taikymo sritį poveikis kainoms ir kurie neturi išteklį visai netaršioms ar mažataršėms transporto priemonėms įsigyti arba pereiti prie alternatyvių tvarių transporto rūšių (toliau - Tikslinė grupė).

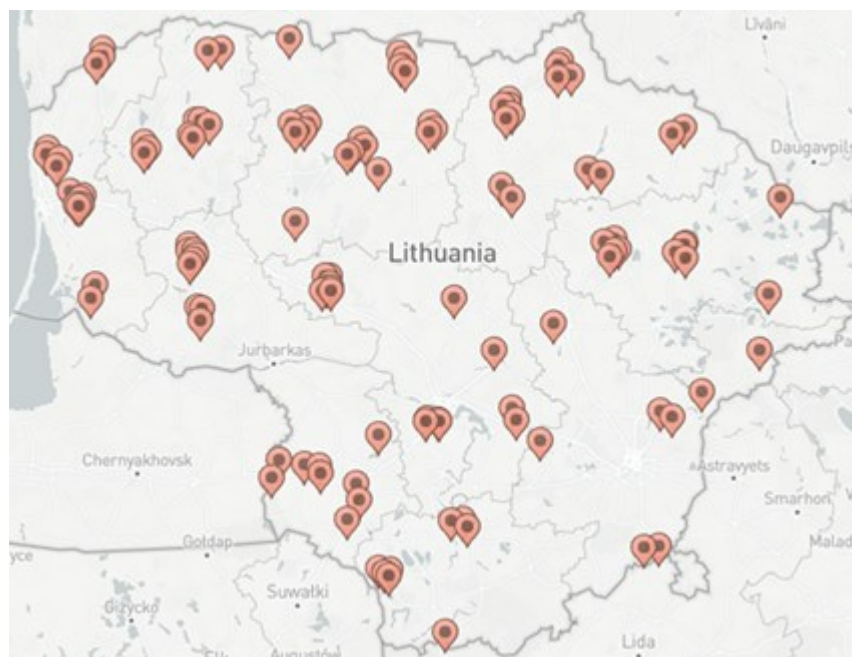
Kaip minėta, priemonės Tikslinę grupę sudaro pažeidžiami transporto naudotojai. Tai asmenys, namų ūkiai ar bendruomenės dalis, kurie dėl finansinių ar kitų priežasčių stokoja galimybių naudotis transportu, būtinai reikalingu pasiekti esmines socialines ir ekonomines paslaugas arba vykdyti svarbias veiklas. Tokia padėtis kyla, kai gyvenamojoje vietovėje nėra tinkamos ar pakankamos transporto infrastruktūros, trūksta paslaugų ar jos yra nepasiekiamos, transporto tinklas nėra tinkamai prieinamas, o namų ūkio pajamos neatitinka Vyriausybės nustatytų pajamų reikalavimų ir (ar) teritorijoje, kurioje yra namų ūkio gyvenamoji vieta nėra užtikrinamas transporto prieinamumas ir pasiekiamumas.

Tačiau, vertinant tai, kad šios veiklos metu bus sukuriamą kompleksinė priemonė, kuri negali būti taikoma atskiriems asmenims ar pavieniams namų ūkiams, Tikslinės grupės apimtis ir sudėtis koreguojama pagal teritorinius, kiekybinius ir socialinius aspektus. T. y., Tikslinės grupės sudėčiai keliami papildomi reikalavimai dėl aktualaus susisiekimo atstumo, viešojo transporto situacijos, darboviečių, mokymosi įstaigų situacijos apibrėžtoje teritorijoje, pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracijos teritorijoje, techninių infrastruktūros įrengimo galimybių ir pan.

- Teritorinis kriterijus yra išpildomas, jei kasdienės kelionės atstumas yra ne didesnis kaip 15 km. Teritorinio kriterijaus įvertinimui papildomai gali būti vertinama tai, ar teritorija yra pakankamai aptarnaujama viešuoju transportu, ar viešojo transporto stotelės apibrėžtoje teritorijoje yra didesniu, nei 1 km atstumu nuo gyvenamosios vietos;
- Socialinis kriterijus yra išpildomas, jei gyvenamojoje teritorijoje nėra pakankamo kiekio darboviečių, kasdienių paskirties objektų, mokymosi įstaigų ir pan.;
- Pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracijos kriterijus yra išpildomas, jei teritorijose, kurias jungs dviračių eismo infrastruktūra, šių asmenų kiekis nebus mažesnis kaip 100 asmenų;
- Techniniai kriterijai yra išpildomi, kai techniškai užtikrinamas rišlių jungčių tarp pradinių ir galutinių susisiekimo objektų sujungimas tiesiausiu ir saugiausiu maršrutu; pagrindžiamas ir išpildomas pagal eismo sąlygas būtinas infrastruktūros hierarchinis tipas; išsprendžiami saugaus eismo klausimai dviračių eismo infrastruktūros sankirtose su automobilių eismu.

Siekiant nustatyti, kur teritorijos požiūriu yra pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija, atliktas pirminis Lietuvos kaimiškųjų teritorijų vertinimas, užduodant tam tikrus kiekybinių rodiklių parametrus (kiekybiniai parametrai dydžiai gali kisti nuo poreikio keisti Tikslinių grupių dydį). Pirminėje iteracijoje priimta, kad bus vertinami miesteliai, gyvenvietės ir kaimai, kuriose gyventojų skaičius yra didesnis nei 100 gyventojų ir transporto galimybių pažeidžiamumas didesnis nei vidutinis šalyje (tokių namų ūkių dalis didesnė nei 28.7 proc. nuo visos tos gyvenvietės namų ūkių populiacijos). Nustatyta, kad iš

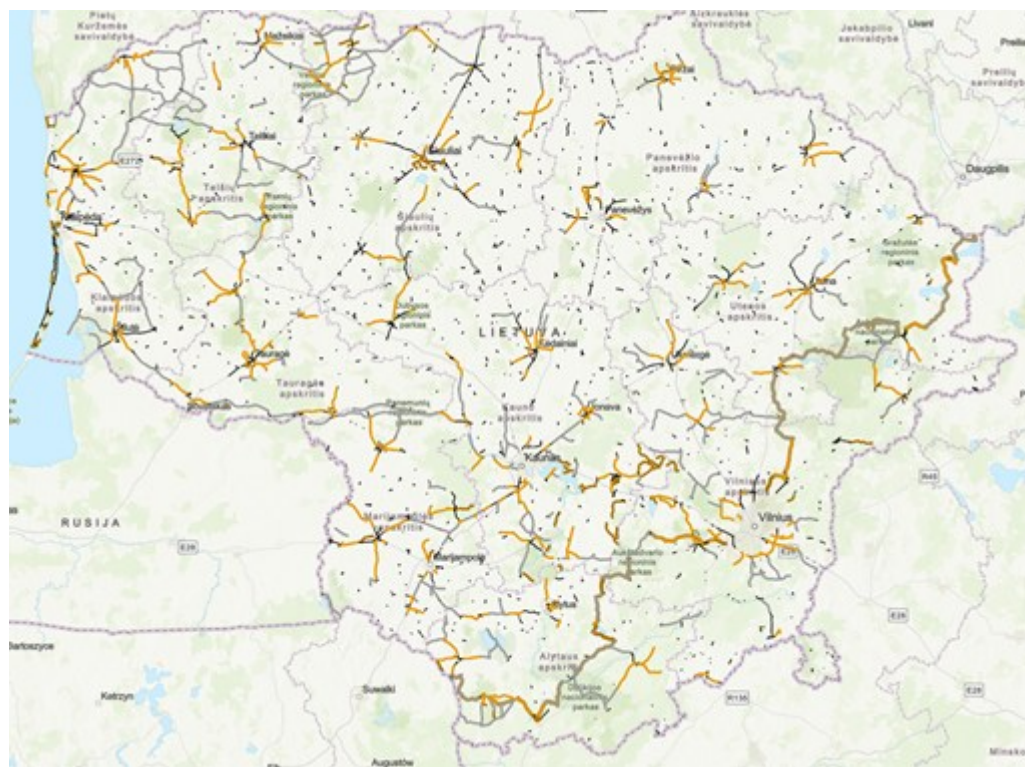
daugiau nei 100 gyventojų turinčių miestelių, gyvenviečių ir kaimų, tokių gyvenamųjų teritorijų yra 119) (1 pav.):



1 pav. Daugiau nei 100 gyventojų turinčių miestelių, gyvenviečių ir kaimų, kuriuose transporto galimybių pažeidžiamumas didesnis nei vidutinis šalyje

Bendras suminis atstumas nuo šių gyvenamųjų teritorijų iki miestų yra 414 km. Bendras suminis gyventojų skaičius šiose gyvenvietėse yra 37 438 gyventojų.

Lygiagrečiai įvertinti Nacionalinio dviračių eismo infrastruktūros plano duomenys (<https://gis.ktvis.lt/webappbuilder/apps/65/>), kuriame dviračių infrastruktūros plėtros vektoriai (aktualiausios dviračių trasos) buvo numatyti pagal reikšminius kriterijus: ruožai, jungiantys miestus su gyvenvietėmis, kaimais atstumu, ne didesniu kaip 15 km, ruožai, jungiantys pagrindinius visuomeninius traukos objektus tarpusavyje (gyvenamosios vietos, darbovietės, prekybos ir paslaugų centrai ir kt.). Tik aukščiau paminėtus kriterijus tenkinantys planuojami objektai pateko į Nacionalinį dviračių eismo infrastruktūros planą (2 pav.).



2 pav. Nacionalinio dviračių infrastruktūros plėtros plano žemėlapis

Įvertinus Nacionalinio dviračių eismo infrastruktūros plano ir socialinio aspekto kriterijus bendrai, nustatyta, kad šie duomenys tarpusavyje itin glaudžiai koreliuoja ir atitinka. 3 paveiksle pateikiamas konkretus Nacionalinio dviračių eismo infrastruktūros plėtros schemos ir socialinio aspekto kriterijų atitikimo atvejis. T. y.: numatyta aktuali kasdienių poreikių dviračių eismo infrastruktūros trasa, atitinkanti jai keliamus atstumo, junglumo su aktualiais susisiekimo objektais, techninio įgyvendinimo galimybių reikalavimus, taip pat tenkina pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracijos, pasiekiamumo ir prieinamumo trūkumų reikalavimus.



3 pav. Ruožo, atitinkančio nustatytus kriterijus, pavyzdys

Rengiant finansavimo sąlygų aprašą, skirtingų šaltinių duomenys, reikšminių kriterijų skaitinės vertės bus tikslinamos pagal poreikį. Į finansuojamų objektų sąrašą galės patekti tik tie darnaus judumo transporto infrastruktūros objektai, kurie tenkins sudarytos reikšminių kriterijų matricos elementų visumą.

Papildomi svarbūs aspektai:

- Plane numatyta, kad „dviračių infrastruktūra turi būti vientisa ir atitikti kelyje vyraujančią eismo tipą.“ Tai reiškia, kad šiame Plane nėra detalizuojamas infrastruktūros tipas – Plane aprašomas algoritmas, bet ne techninis infrastruktūros tipas. Techninis tipas priklausys nuo planuojamo dviračių maršruto santykio su automobilių eismu: jei trasa eina palei intensyvaus eismo, tranzitinės paskirties kelią, dviračių infrastruktūra turi būti atskirta nuo automobilių eismo. Jei maršrutas eina palei mažo eismo kelią, kuriuo juda vietinis transportas nedideliu greičiu, dviratininkams gali būti įrengiamos dviračių juostos.
- Dėl planavimo struktūros beveik visi dviračių maršrutai bus planuojami atkarpose tarp miestų ir gyvenviečių, esančių ne toliau kaip 15 km nuo miestų, o techniškai tinkama žemė šiai infrastruktūrai įrengti, nereikalaujant privačios žemės įsigijimo, dažniausiai yra šalia valstybinės reikšmės kelių. Todėl didžioji dalis techninių dviračių infrastruktūros tipų bus atskiri dviračių takai arba bendri pėsčiųjų ir dviračių takai.
- Mažo eismo intensyvumo keliuose gali būti įrengiamos dviračių juostos, dviračių gatvės ir pan., kurios užtikrina patogų ir saugų važiavimą dviračiu mišriame eisme. Pažymėtina, kad tokiais atvejais turi būti aiškiai nustatyta, kokiai kelio daliai ir kokiems būtinoms konstrukciniams elementams bei priemonėms bus naudojamos lėšos, būtinos dviračių eismui užtikrinti. T. y., naujo dviračių tako įrengimo atveju lėšos gali būti naudojamos tiek infrastruktūros konstrukciniams sluoksniams, dangoms, tiek eismo valdymo priemonėms įrengti. Tačiau jei esamo kelio dalis pritaikoma dviračių eismui, lėšos konstrukcinių sluoksnių įrengimui gali būti naudojamos tik tiek, kiek tai būtina pritaikant kelią dviračių eismui vykti. Kelio dangų konstrukcijoms, bordiūrų įrengimui, eismo organizavimo priemonių įrengimui, ženklams, ženklinimui ir pan. lėšos gali būti naudojamos. .
- Taip pat svarbu pažymėti, kad techninio dviračių infrastruktūros tipo tinkamumas turi būti nustatomas griežtai pagal Dviračių transporto infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisykles (toliau – Taisyklės).

• Taisyklėse nustatyti visi reikalavimai projektuojamos infrastruktūros elementams (plotis, vertikalios ir horizontalios kreivės, matomumas, apšvietimas, ženklai ir ženklinimas), vandens nuvedimo režimo sutvarkymui ir įrenginiams, taip pat medžiagoms (dangos tipai, bortai, ženklų ir ženklinimo medžiagos ir kt.).

• Pažymėtina, kad į dviračių infrastruktūrą neįtraukiami jokie papildomi statiniai, tokie kaip viadukai, dviejų lygių sankryžos ar kiti sudėtingi ir daug išteklių reikalaujantys objektai, išskyrus mažus tiltus ir pralaidas, būtinas dviračių maršrutų tęstinumui užtikrinti.

Pagrindiniai reikšminiai elementai, esminiai priemonės požymiai:

- miestai, miesteliai, gyvenvietės ir kaimai, kuriuose didelė žmonių, patiriančių transporto nepriteklių, koncentracija;
- gyvenamoji aplinka, kurioje nėra pakankamo kiekio darbo vietų, nėra mokymosi, sveikatos apsaugos ir kt. visuomeninės paskirties objektų;
- teritorijos, kurios nutolusios nuo visuomeninės paskirties, kasdienių poreikio tenkinimo objektų iki 15 km atstumu;
- ruožai nuo gyvenviečių iki miestų ir ruožų tęsiniai miestuose iki pagrindinių HUB'ų, darboviečių, kitų visuomeninės svarbos objektų;
- asmuo neturi automobilio; asmuo neturi vairuotojo teisių, turi seną ir taršų automobilį, neturi patogių viešojo transporto sąlygų; vyksta į darbą, mokymosi įstaigą ar kitus kasdienės svarbos objektus į kitą vietovę, kai susisiektis nėra patogus; žemas pajamas patiriantis asmuo ar namų ūkis.

Priemonės poreikio ir apimčių pagrindimas.

Dviračių trasų plėtra yra veiksminga priemonė, nes infrastruktūros sukūrimas daro dviračių transportą prieinamą ir įperkamą kaip alternatyvią transporto rūšį tikslinėms grupėms, ypač tiems, kuriems tai anksčiau buvo neįmanoma arba nepatrauklu. Tokiu būdu ši priemonė padeda sušvelninti ATLPS2 socialinį ir ekonominį poveikį.

Siekiant, kad dviratis taptų patrauklesnė alternatyva mažas pajamas gaunantiems automobilių savininkams, būtina užtikrinti, jog infrastruktūra būtų saugi ir leistų greitai bei patogiai pasiekti kelionės tikslą. Dviračių trasos suteikia tokias galimybes. Dauguma jų tiesiamos tarp didžiausių regiono miestų ir juos supančių teritorijų, pakeliui jungiant stotis ir kitus viešojo transporto mazgus. Būtent šiose miestų priemiesčių teritorijose ir užmiesčiuose gyvena santykinai daug mažas pajamas gaunančių asmenų, kurie labiausiai nukentės dėl ATLPS2 kainų padidėjimo. Kaip minėta anksčiau, atrankos procese bus taikomi kriterijai, užtikrinantys priemonės veiksmingumą.

Investicijos į dviračių trasas yra efektyvus būdas skatinti prieinamą ir įperkamą judumą. Kaip nurodyta anksčiau, investicijos į dviračių infrastruktūrą gerina pasiekiamumą. Tyrimai rodo, kad net ir nedidelės investicijos į dviračių infrastruktūrą duoda reikšmingos naudos – kiekvienas investuotas 1 euras sugeneruoja apie 1,50 euro grąžą. Be to, dviračių infrastruktūros statyba ir priežiūra yra palyginti nebrangi, lyginant su kitomis kelių transporto infrastruktūros rūšimis.

Dar kartą būtina atkreipti dėmesį, kad Lietuvoje automobiliais atliekama didžioji dauguma kelionių ir tam pagrindine priežastimi yra išvystyta automobilių kelių infrastruktūra be galimybės ja saugiai važiuoti dviračiais, viešojo transporto trūkumas, todėl pagrindinė priemonė keisti šią ydingą situaciją yra dviračių infrastruktūros diegimas komplekse su tokiais kaip dviračių įsigijimo skatinimo priemonėmis.

Priemonės tikslingumą ir pagrįstumą didina tai, kad priemonė planuojama įvertinant visus pagrindinius reikšminius faktorius: tikslinę visuomenės grupę, pakankamą visuomenės aprėptį, numatytų jungčių optimalumą bei techninę jungčių įrengimo galimybę.

Būtina pabrėžti, kad siekiant kuo aukštesnio priemonės efektyvumo, šią priemonę būtina vykdyti visos šalies mastu, kai teritoriniu, demografiniu, socialiniu ir kt. požiūriu panašioms teritorijoms atliekami

identiški inžineriniai patobulinimai – tik tokiu būdu galima išvengti savivaldybių ir teritorijų infrastruktūrinių vystymosi skirtumų, tuo pačiu pasiekti efektyvaus transporto skurdo mažinimo efekto visos šalies mastu. Vertinant planuojamos skirti lėšų sumos dydį (būtų įrengta apie 275 km darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros), galima teigti, kad tokiu būdu būtų įrengta iki 50 proc. svarbiausių Nacionaliniame dviračių eismo infrastruktūros plėtros plane numatytų (SKF plano kriterijus atitinkančių) dviračių eismo infrastruktūros trasų, ir jų tęsinių iki pagrindinių visuomenės traukos objektų miestuose, t. y., priemonės efektas būtų jaučiamas visu šalies mastu. Be to, pakankamas ES lėšų indėlis į šio tipo infrastruktūros plėtrą savo ruožtu paskatintų ir infrastruktūros savininkus lygiagrečiai investuoti į reikiamos infrastruktūros plėtrą nuosavomis lėšomis.

Priemonės efektyvumą mažinantis veiksnys yra dideli darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros įrengimo kaštai, tačiau būtina pastebėti, kad investicija į kelių transporto infrastruktūrą yra ilgalaikė ir tvari priemonė – sukurta infrastruktūra be ženklų pakartotinių investicijų gali būti naudojama 40 ir daugiau metų.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri parengs projektų finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir paramos teikimo tvarką. Administravimo funkcijas vykdys APVA, kuriai bus priskirta atsakomybė už kvietimų teikti paraiškas skelbimą, paraiškų vertinimą, lėšų paskirstymą ir projektų patikras. Galimi pareiškėjai bus viešojo naudojimo kelių transporto infrastruktūros savininkai (savivaldybių administracijos, valstybinės reikšmės kelių valdanti AB “Via Lietuva”), o paramos teikimas numatomas tiesioginės subsidijos arba kompensacinės išmokos forma, padengiant dalį transporto infrastruktūros įrengimo kainos.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Investicijos įgyvendinimas turės teigiamą poveikį lyčių lygybės didinimui. 2021 m. duomenimis, didžiąją dalį (96,5 proc.) vienišų tėvų namų ūkių Lietuvos Respublikoje sudarė vienišos motinos. Nustatyta, kad šios šeimos dažnai susiduria su didesniais finansiniais sunkumais ir judumo apribojimais, ypač kaimiškose vietovėse. Suteikiant galimybę diversifikuoti susisiekimo alternatyvas, jas praplečiant, kai kasdienių poreikių susisiekimas užtikrinamas ne tik automobilio pagalba, bus pagerinta moterų, ypač vienišų motinų, prieiga prie darbo rinkos, švietimo ir sveikatos priežiūros paslaugų, taip pat sutaupomos ženklios išlaidos kuro įsigijimui, tokiu būdu prisidedant prie socialinės atskirties mažinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. pirmojo ketvirčio pabaigos bus atlikti visi reikalingi parengiamieji veiksmai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą. Laikotarpis nuo 2026 m. antrojo ketvirčio iki 2027 ketvirto ketvirčio bus skirtas suplanuotos inžinerinės infrastruktūros techninės dokumentacijos parengimui ir patvirtinimui

(techninių, techninių darbo projektų parengimas, projektų ekspertizių atlikimas, statybą leidžiančių dokumentų gavimas). Investicijos veiklos bus vykdomos nuosekliai nuo 2028 m. iki 2032 m.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Priemonės tikslas yra skatinti susisiekimui naudoti visiškai netaršias transporto priemones, naudojančias itin mažą kiekį energijos, reikalingos judėjimui sukurti, kiekį, taip tiesiogiai mažinant ŠESD emisijas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su netaršių transporto priemonių naudojimu, kas neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenių ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Priemonė susijusi su netaršių transporto priemonių naudojimu, kuris neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato vandens ir jūrų išteklių naudojimui.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Skatinamas perėjimas prie ilgaamžiškesnių ir mažiau aplinką veikiančių transporto technologijų ir mažesnio poreikio naudoti fizinius resursus naudojimui. Atitiktis taip pat užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų, susijusių su transporto priemonių ir baterijų gyvavimo ciklu. Kelių infrastruktūros statybos metu cikliška panaudojamos statybinės medžiagos: technogeniniai gruntai, dangos, konstrukciniai elementai.
Taršos prevencija ir kontrolė	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų. Kelių infrastruktūros statybos metu naudojamos mažataršės technologijos: kelių statybos technika, žemesnių temperatūrų asfalto klojimo technologija, gruntinio vandens apsauga nuo užteršimo, inovatyvių asfalto mišinių bei bitumų naudojimas.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su visiškai naujos kelių infrastruktūros statyba (atliekamos tik esamos kelių infrastruktūros elementų korekcijos), todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro. Šalia esamų kelių tiesiant, rekonstruojant bevariklio transporto infrastruktūrą, pagal turimos erdvės galimybes numatomi papildomai želdiniai.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.F.I9.1 Investīcijas administrācijas parengimas

Description

--

Target: C2.F.I9.S1 Īrengtos infrastruktūros kiekis

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I9.1.2026Q4	C2.F.I9	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I9.S1.2028Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	0.00	55.00	2028	Q4
C2.F.I9.S1.2029Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	55.00	137.00	2029	Q4
C2.F.I9.S1.2030Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	137.00	192.00	2030	Q4
C2.F.I9.S1.2031Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	192.00	247.00	2031	Q4
C2.F.I9.S1.2032Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	247.00	275.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžia.
Tikslas – įrengtos infrastruktūros kiekis: užtikrinti nuoseklų investicijos įgyvendinimo stebėjimą. Turi būti užtikrinta tikslinės grupės atstovų paramos teikimas.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Etapas – įrengtos infrastruktūros kiekis: įrengtos infrastruktūros apimtį.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusių teisės aktu, kuriame nustatytos investicijos įgyvendinimo taisyklės (projekto finansavimo sąlygų aprašas).
Šaltinis: Susisiekimo ministerija.
Tikslas – įrengtos infrastruktūros kiekis: tikslų pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų rengimą ir tvirtinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.
Tikslas – įrengtos infrastruktūros kiekis: APVA atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą. Aplinkos ministerija vykdys aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Kaštų skaičiavimai.

Vadovaujantis Socialinio klimato fondo logika ir principais, paramos gavėjai privalės padengti PVM ir visas kitas netinkamas finansuoti išlaidas, susijusias su investicijų įgyvendinimu. Atsižvelgiant į tai, visi toliau pateikiami skaičiavimai atliekami eliminavus PVM.

Vadovaujantis analogų metodu (2023, 2024 m. infrastruktūros savininkų įdiegtų objektų vidutine kaina, įvertinant ne mažiau, kaip 100 vnt. įgyvendintų objektų), daroma prielaida, kad 1 km bevariklio transporto infrastruktūros įrengimo kaštai (įvertinant skirtingas statybos rūšis, skirtingas darbų apimtis (naujos infrastruktūros diegimas, esamos rekonstravimas, remontas, esamos infrastruktūros adaptavimas bevariklio transporto eismui), taip pat įvertinant TP ir / ar TDP parengimo kaštus) sudaro apie 420 000 – 450 000 Eur./1km. be PVM.

Įvertinus realią kiekvienų metų infliaciją priimama, kad vidutinė 1 km darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros kaina sudarys 500 000 Eur. be PVM:

Vidutinė 1 km darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros kaina, Eur (be PVM)	500 000
Vidutinė darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros kaina, kompensuojama iš SKF, Eur	400 000
Bus įrengta darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros vietinės ir valstybinės reikšmės keliuose, km	275

Vidutinis finansavimo intensyvumas sudarys iki 80 proc. ir parama padengs vidutiniškai 400 000 Eur vieno km darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros įrengimo kaštų.

Planuojama, kad AB “Via Lietuva” bei visos savivaldybės, į kurių teritorijas patenka šioje priemonėje nustatyti dviračių transporto infrastruktūros ruožai, pilna apimtimi pasinaudos parama, o bendra paramos darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros įrengimui suma sudarys (500 000 Eur * 275 km * 80 proc.) = 110 000 000 Eur.

Bendras ES ir nacionalinių fondų lėšų investicijai poreikis.

Bendros ES investicijos suma šiai veiklai sudarys 110 000 000 Eur.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra
2026	0
2027	0
2028	22 000 000
2029	32 800 000
2030	22 000 000

2031	22 000 000
2032	11 200 000
Iš viso	110 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Vadovaujantis Socialinio klimato fondo sandaros principu, nacionalinis įnašas iš valstybės biudžeto sudaro 25 proc. visų investicinių išlaidų.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje planuojama investuoti į dviračių takų infrastruktūros plėtrą (98 km) valstybinės reikšmės keliuose ir numatoma skirti 100 mln. eurų finansavimą dviračių infrastruktūros (262 km) plėtrai 18-oje miestų, kuriuose patvirtinti darniojo miesto vystymo planai. Be to, pagal EGADP planuojama plėtoti dviračių infrastruktūrą miestuose, kurie dar nėra patvirtinę savo darnaus judumo planų (apie 140 km). Svarbu pažymėti, kad minėtos priemonės nesidubliuos su SKF, nes pagal SUMP skiriamos lėšos yra griežtai skirtos miestų teritorijoms. EGADP lėšos taip pat turi būti panaudotos iki 2026 m. vidurio, todėl įgyvendinus šią priemonę tolesnių veiksmų, skirtų dviračių infrastruktūros plėtrai, nebebus galima vykdyti.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Privačiomis namų ūkių, privačių asmenų lėšomis darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra nevykdoma.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose, bei atliktos pažeidžiamumo analizės duomenimis naudojant pirminius duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I9	Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plētra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	110,000,000	0	0	22,000,000	32,800,000	22,000,000	22,000,000	11,200,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Igyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Investicijos veikla „Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra“ yra sujusi su NEKSVP priemone T18-E „Dviračių transporto infrastruktūros plėtra“, kuriai suplanuotas finansavimas iki 2027 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra“ planuojama finansuoti nuo 2028 metų, tad esamas finansavimas nebus pakeičiamas.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 10: Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)

Intervention area: Art.8.1.(g) - Incentivise the use of affordable and accessible public transport and support private and public entities, including cooperatives, in developing and providing sustainable mobility on demand, shared mobility services and active mobility options

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Rajonų savivaldybėse 2024 m. rugsėjo 1 d. pagal bendrojo ugdymo programas mokėsi 149196 mokiniai, iš jų į mokyklą mokykliniais autobusais ir maršrutiniu transportu buvo pavežami 44393 mokiniai, t. y. 29,8 proc. visų besimokančių mokinių pagal bendrojo ugdymo programas. Dėl mokyklinio transporto trūkumo, net 13,0 proc. mokinių į mokyklą važiuoja maršrutiniu transportu. Mokykliniai autobusai mokinius paima arčiau namų, o iki viešojo transporto stotelės mokiniams tenka eiti daugiau negu 3 km. Dalis tėvų neturi galimybių pavežti vaikų iki maršrutinių autobusų stotelės, todėl tiems namų ūkiams neužtikrinamas transporto pasiekiamumas.

Švietimo, mokslo ir sporto ministerija planuodama lėšų poreikį 2026–2028 m. mokykliniams autobusams įsigyti mokinių vežimui į mokyklą ir iš mokyklos 2025 m. birželio mėnesį apklausė savivaldybes dėl autobusų poreikio. Pagal savivaldybių pateiktus duomenis rajonų savivaldybėms iki 2028 m. imtinai reikia 369 mokyklinių autobusų. Mokyklinių autobusų poreikis atskiroms savivaldybėms skiriasi, jis svyruoja nuo 3 iki 10. Net 37 proc. savivaldybių mokyklinių autobusų reikia nuo 10 iki 18. Taip pat pažymėtina, kad 12 proc. įsigytų autobusų techninė būklė bloga, bet jie dar naudojami mokinių pavėžėjimui, o 4 proc. autobusų techninė būklė bloga ir planuojama juos nurašyti. Pažymėtina, kad nacionalinio biudžeto resursai ne visais atvejais gali užtikrinti atokiai gyvenančių nepasiturinčių namų ūkių vaikų pavėžėjimą į mokymo įstaigas / užklausinio ugdymo užsiėmimus. Pateikti statistiniai duomenys rodo, kad Vyriausybė negali patenkinti mokyklinių autobusų poreikio. Ši priemonė bus nukreipta į pažeidžiamus namų ūkius, auginančius vaikus, kurie dėl prasto transporto prieinamumo, pasiekiamumo ir paslaugų trūkumo, negali užtikrinti vaikų pavėžėjimo į mokyklą laiku.

2025 m. duomenimis šalies kaimuose skurdo rizikos lygis daug didesnis (11,4 procentinio punkto) nei miestuose. Jis reikšmingai (4 procentiniais punktais) išaugo lyginant su 2021 m. Nepilnamečių amžiaus grupėje skurdo rizikos lygis didesnis nei suaugusiųjų ir 2025 m. siekė 18,9 proc. Nuo 2021 m. nepilnamečių skurdo rizikos lygis padidėjo 1,7 procentinio punkto. 2025 m. 15,9 proc. namų ūkiuose, priskiriamuose prie skurstančiųjų, gyvena 1, 2, 3 ir daugiau vaikų. Didžiausia dalis yra namų ūkių, kuriuose yra vienas suaugęs asmuo su vienu ar daugiau vaikų, sudaro net 30,5 proc. Namų ūkiai, kuriuose yra du suaugę asmenys su trimis ir daugiau vaikų sudaro 23,9 proc.

Lietuvos Respublikos socialinės paramos įstatyme, nustatyta, kad mokiniai, besimokantys pagal bendrojo ugdymo programas, turi teisę į nemokamus pietus ir į paramą mokinio reikmenims įsigyti, jeigu vidutinės pajamos vienam asmeniui per mėnesį yra mažesnės kaip 442 Eur. (atsižvelgiant į šeimos gyvenimo sąlygas šiais atvejais: ligos, nelaimingo atsitikimo, netekus maitintojo, kai motina ar tėvas vieni augina vaiką (vaikus), kai šeima augina tris ir daugiau vaikų ar bent vienas šeimos narys yra su negalia). 2024 m. rugsėjo 1 d. nuo bendro mokinių skaičiaus rajonų savivaldybėse 34,1 proc. mokinių gavo nemokamus pietus, 26,8 proc. finansinę paramą mokinio reikmenims įsigyti ir kitokią paramą. Rajonų savivaldybėse namų ūkių skurdo rizikos lygis svyruoja nuo 14,3 proc. iki 40,0 proc. Namų ūkiai, priskiriami prie skurstančiųjų, esantys kaimo gyvenamosiose vietovėse toliau nuo savivaldybių ar seniūnijų centrų neturi savo transporto, todėl prieinamumas ir pasiekiamumas yra labai riboti.

Vadovaujantis VšĮ Socialinės informacijos ir mokymų agentūros atlikto tyrimo „Bendrojo ugdymo mokyklų mokinių vežiojimo mokykliniais autobusais būklė ir mokyklinių autobusų naudojimas bendrojo ugdymo mokyklose“ ataskaita ir kitais teisės aktais, nustatyta, kad specialiųjų reisų, t. y. mokyklinių autobusų, priemonė skirta: užtikrinti vaikų saugų ir patogų atvykimą į mokyklą ir grįžimą namo (ypač tose vietovėse, kur nėra viešojo transporto ir tose vietovėse, kuriose gyvena daugiausia

socialiai remtinų, daugiavaikių šeimų, vaikų turinčių neįgalumą), taip prisidedant prie socialinės atskirties mažinimo ir sumažinant pažeidžiamų transporto naudotojų šeimų išlaidas. Taip yra sprendžiamos ir mokyklų tinklo optimizavimo pasekmės, kai vaikai mokosi nutolusioje gyvenamojoje vietoje ir neturi prieinamumo prie viešojo transporto, t. y. negali laiku pasiekti mokymosi įstaigos.

Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos švietimo įstatymas numato pareigą užtikrinti mokinių, kurie mokosi pagal priešmokyklinio ir bendrojo ugdymo programas, ir vaikai, kuriems paskirtas privalomas ikimokyklinis ugdymas, vežimą į mokyklą, jei atstumas viršija 3 km. Pagal rajonų savivaldybių pateiktus duomenis 2025 m. mokinių vežimo mokykliniu transportu poreikio patenkinimui papildomai reikėtų 168 mokyklinių autobusų; 2026–2028 m. – 201 mokyklinis autobusas.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Transporto priemonių (mokyklinių autobusų iki 19 vietų) įsigijimas.

Autobusų įsigijimas bus finansuojamas 80 proc. SKF lėšomis, o likusius 20 proc. dengs savivaldybių biudžetai. Finansavimas bus skiriamas tik naujoms, elektrinėms transporto priemonėms. Autobusai taip pat gali būti pritaikyti mokinių su negalia vežimui. Bus suplanuoti maršrutai ir logistiniai sprendimai: sudaromi optimalūs tvarkaraščiai, siekiant sumažinti laukimo ir kelionės laiką, bei numatyta integracija su kitomis viešojo transporto priemonėmis (pvz., kai mokyklinis autobusas atveža iki vietos, iš kurios kelionė tęsiama viešuoju transportu). Tai prisidės prie CO₂ emisijų ir oro taršos mažinimo, taip pat sumažins nepasiturinčių namų ūkių išlaidas.

Pateikiamas konkretus pavyzdys: nuo 2025 m. rugsėjo 1 d. pertvarkoma Užvenčio gimnazijos, (Kelmės rajonas), struktūra – nebelieka vidurinio ugdymo programos. Šiuo metu Užvenčio ir Kražių mokiniai į Kelmės Jono Graičiūno gimnaziją vyksta reguliariais viešojo transporto autobusais. Jei Kelmės rajono savivaldybė turėtų mokyklinį autobusą, mokiniai galėtų būti vežami naujai nustatytu maršrutu Užventis – Kražiai – Kelmė. Maršruto ilgis būtų 40 kilometrų, o autobusu važiuotų apie 17–19 mokinių. Šis pavyzdys aiškiai parodo, kad socialiai pažeidžiamos šeimos, auginančios mokyklinio amžiaus vaikus, susiduria su rimtomis transporto prieinamumo problemomis.

Tikslinė grupė – nepasiturinčius namų ūkiai turintys mokyklinio amžiaus vaikų (43 savivaldybių kaimo vietovėse ir mažesniuose miesteliuose). Planuojama finansuoti 62 autobusus iš SKF lėšų. Autobusų įsigijimas bus vykdomas viešųjų pirkimų būdu. Atsakinga institucija – savivaldybė. Jau yra gerosios praktikos pavyzdžių, kai savivaldybės taiko „grupavimo“ modelį (pvz., kelios seniūnijos iš skirtingų savivaldybių dalijasi vienu autobusu). Atokesnėse kaimo vietovėse gyvenantys gyventojai taip pat galėtų būti vežami specialiais (mokykliniais) reisais kartu su mokiniais, jei autobuse yra laisvų vietų. Iš SKF lėšų įsigyti mokykliniai autobusai galės būti naudojami vietos bendruomenės reikmėms tais laikotarpiais, kai jie nenaudojami mokinių vežimui.

Lietuvos Respublikos švietimo įstatymo 36 straipsnyje numatyta, kad mokinių pavėžėjimas yra savivaldybės mokyklos savininko teisė, o Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 33 punktas nustato, jog keleivių vežimas vietiniais maršrutais yra savivaldybės savarankiškoji funkcija. Siekiant efektyviau ir racionaliau naudoti mokyklinius autobusus, gali būti priimamas sprendimas keisti mokinių mobilumo organizavimą, įtraukiant ir kitas pažeidžiamas grupes – leisti mokyklinius autobusus naudoti ir kaip viešojo transporto priemones. Kriterijai, kaip savivaldybės bus įpareigos mokyklinį transportą naudoti ir kitų pažeidžiamų transporto naudotojų reikmėms, bus nustatyti projektų finansavimo sąlygų aprašuose. Taip pat pažymėtina, kad atsižvelgiant į savivaldybės tam tikrus kriterijus (demografinius, socialinius, geografinius, ekonominius, tokius kaip gyventojų tankumas, amžiaus struktūra, pažeidžiamų transporto naudotojų dalis, savivaldybės plotas, atstumas iki svarbių paslaugų centrų, kelių tinklo tankis, viešojo transporto prieinamumas, automobilių parko struktūra, bus vertinama ar naujai įsigytas autobusas bus naudojamas naujiems maršrutams, ar bus pakeistas esantis (blogos būsenos).

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis investicijos tikslas yra susisiekiimo pagerinimas retai apgyvendintose teritorijose gyvenantiems pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, sudarant galimybę vaikus nuvežti ne tik į mokyklas ir parvežti iš jų, bet ir į neformaliojo vaikų švietimo mokyklas, pradinių klasių mokinius į baseiną mokytis plaukti, į STEAM centrus tyrimams pagal bendrojo ugdymo programas, į varžybas, konkursus, į Kultūros paso edukacijos išvykas, ekskursijas, mokyklos organizuojamus pažintinius kultūrinius renginius, tokiu būdu mažinant namų ūkių priklausomybę nuo privataus automobilio, arba transporto paslaugų pirkimo sprendžiant transporto nepritekliaus / prieinamumo problemą. Taip pat siekiama mažinti transporto kaštus vartotojams ir prisidėti prie ŠESD bei oro teršalų emisijų mažinimo, pereinant prie netaršių transporto priemonių.

Šios investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF tikslų, nurodytų SKF Reglamento 3 ir 8 straipsniuose, kadangi ji yra skirta spręsti transporto nepritekliaus problemą pažeidžiamoms grupėms ir gerinti prieigą prie netaršaus judumo alternatyvų. Siekiama mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, skatinti viešojo transporto naudojimą ir gerinti paslaugų prieinamumą atokesnėse vietovėse. Ši investicija sukuria sinerginį poveikį, nes ne tik padeda tiesioginei tikslinei grupei, bet ir spartina nacionalinių dekarbonizacijos programų įgyvendinimą transporto sektoriuje.

Paramos gavėjai yra savivaldybės. Paramos gavėjai yra 43 savivaldybės, tačiau galutiniai naudos gavėjai ir investicijos tikslinė grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai, turintys mokyklinio amžiaus vaikų, t. y. sumažinama jų finansinė ir organizacinė našta, susijusi su vaikų atvežimu į mokyklą. Savivaldybės sudarys sąlygas ir kitiems nepasiturintiems transporto naudotojams naudotis mokyklinių autobusų teikiamomis paslaugomis.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Už priemonės politikos formavimą atsakinga Švietimo, mokslo ir sporto ministerija (ŠMSM), kuri nacionaliniu lygiu koordinuoja mokyklinių autobusų įsigijimo politiką. Savivaldybių administracijos – tiesiogiai atsakingos už autobusų eksploatavimą, reisų maršrutų planavimą ir mokinių vežimo paslaugos teikimą. Už priemonės finansavimo tvarkos aprašo parengimą atsakinga SUMIN. Teikiant paraišką Pareiškėjas (savivaldybė) APVAI turėtų pateikti dokumentus, įrodančius kad mokykliniai autobusai bus naudojami nepasiturinčių transporto vartotojų reikmėms, nurodydami konkretų naudojimo pobūdį. Būtų galima pridėti galimus tokios paslaugos naudotojus: pažeidžiamų asmenų nuvežimas iki tam tikros darbo vietos, t. y., finansavimo tvarkos apraše galėtų būti nurodytas atrankos kriterijus: pvz. sudaryta sutartis su darbdaviu ir suderintas asmenų sąrašas. Pirmenybė bus teikiama savivaldybėms, kurios mokyklinius autobusus (kai jie nenaudojami) naudos kaip alternatyvą viešojo transporto poreikiams tenkinti. Tai bus detalčiai aprašyta projekto finansavimo sąlygose. Dėl transporto priemonių įkrovimo: šiuo metu Lietuvoje yra apie 4 500 viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų. Pagal Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas iki 2030 m. gruodžio 31 d. Lietuvos Respublikoje turi būti įrengta 60 000 įkrovimo prieigų, iš jų 6 000 – viešai prieinamų įkrovimo prieigų. Savivaldybės taryba arba jos įgaliota institucija, suderinusi su Susisiekiimo ministerija, tvirtina planus, kuriuose numatoma iki 2030 m. įrengti viešai prieinamas įkrovimo prieigas savivaldybės teritorijoje esančiuose vietinės reikšmės keliuose. Šiuose planuose turi būti nurodytos prioritetinės vietos viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimui. Planai turi būti atnaujinami ne rečiau kaip kas trejus metus.

Planuojamas įsigijimo įgyvendinimas bus vykdomas savivaldybėms organizuojant viešuosius pirkimus. APVA bus atsakinga už investicijos administravimą ir skelbs kvietimus, vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Neturi tiesioginio diskriminacinio pobūdžio ir taikoma nepriklausomai nuo mokinio lyties, tačiau jos įgyvendinimas prisideda prie lygių galimybių užtikrinimo visiems vaikams, įskaitant berniukus ir mergaites, pasinaudoti tiek transporto, tiek švietimo paslaugomis. Matomas netiesioginis poveikis, kai sudaromos vienodos sąlygos ugdymui pasiekti: vaikai, nepriklausomai nuo lyties, turi galimybę saugiai ir reguliariai pasiekti švietimo įstaigas. Tai ypač svarbu mergaitėms iš atokesnių vietovių, kur socialiniai ar kultūriniai veiksniai gali riboti judėjimo laisvę ar kelionės saugumą. Atsiranda mažesnė našta šeimai: galimybė vaikams savarankiškai pasiekti mokyklą sumažina rūpinimosi pareigų našta, kuri dažnai tenka motinoms ar kitoms moterims šeimoje. Tai prisideda prie moterų galimybių suderinti darbą ir šeimos pareigas gerinimo, ypač kaimiškose savivaldybėse.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Priemonės įgyvendinimo pradžia numatoma 2026/2027 metai. Visi reikalingi administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant finansavimo aprašų parengimą, bus atlikti iki 2027 m. pirmojo ketvirčio pabaigos. Priemonės įgyvendinimas bus vykdomas palaipsniui iki 2031 m.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of 'do no significant harm' within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Priemonė skatins naudoti elektrinius automobilius, teikiant mokinių vežimo paslaugą ir transporto priemonę ir panaudojant kitų pažeidžiamų transporto naudotojų reikmėms, taip mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro ir ŠESD emisijas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių įsigijimu, kuri neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenų ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Tiesioginės įtakos neturi.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Turi tiesioginę įtaką žiedinei ekonomikai, kadangi bus įsigijamos netaisios transporto priemonės, kas leis sumažinti oro taršą, ŠESD emisijas.

Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigyjamų transporto priemonių padangos privalės atitikti A klasės išorinio riedėjimo triukšmo ir A arba B klasės riedėjimo pasipriešinimo koeficiento reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių reikalavimus (T3 kategorija).
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Priemonė tiesioginio poveikio biologinei įvairovei neturi.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.G.I10.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

Priemonių finansavimo aprašų parengimas, derinimas, tvirtinimas ir kvietimo paskelbimas.

Target: C2.G.I10.S1 Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G.I10.1.2027Q1	C2.G.I10	M	Investicijos administracinis parengimas				2027	Q1
C2.G.I10.S1.2027Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	0.00	10.00	2027	Q4
C2.G.I10.S1.2028Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	10.00	20.00	2028	Q4
C2.G.I10.S1.2029Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	20.00	35.00	2029	Q4
C2.G.I10.S1.2030Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	35.00	50.00	2030	Q4
C2.G.I10.S1.2031Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	50.00	62.00	2031	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžią.
Tikslas – įsigytų mokyklinių autobusų skaičius: užtikrinti nuoseklų investicijos įgyvendinimo stebėjimą.
Turi būti užtikrinta tikslinės grupės atstovų paramos teikimas.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Etapas – investicijos administracinis parengimas: faktą, kad projekto finansavimo sąlygų aprašas parengtas tikslui įgyvendinti.
Tikslas – įsigytų mokyklinių autobusų skaičius (62 vnt.).

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas pateikus įsigaliojusį teisės aktą, kuriame nustatytos priemonės įgyvendinimo taisyklės (projekto finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis: Susisiekimo ministerija / Švietimo, mokslo ir sporto ministerija.
Tikslas – įsigytų mokyklinių autobusų skaičius: tikslų pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: APVA .

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą atsakingos Susisiekimo ministerija kartu su Švietimo, mokslo ir sporto ministerija.
Tikslas – įsigytų mokyklinių autobusų skaičius: APVA atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą. Aplinkos ministerija atsakinga už įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Planuojama, kad parama pasinaudos 43 rajonų savivaldybės, kurių teritorijose yra daugiausia kaimo gyvenamųjų vietovių ir įsigis 62 vnt. mokyklinių autobusų, kurie per dieną vidutiniškai atliks 4 reisu. Atsižvelgiant į savivaldybės situaciją, transporto priemonės taip pat bus naudojamas ir kitoms nepasiturinčių namų ūkių reikmėms. Atlikus rinkos analizę ir susistemintus ŠMSM apklausos duomenis, nustatyta vidutinė netaršios transporto priemonės kaina ir daromos prielaidos, kad vieno naujo elektrinio mokyklinio autobuso kaina 128 000 Eur be PVM. Finansavimo intensyvumas sudarys 80 proc., kita likusi 20 proc. dalis bus finansuojama iš savivaldybės biudžeto. Planuojama, kad bendra paramos mokyklinių autobusiukų įsigijimui suma sudarys 8 000 000 Eur (128 000 Eur * 62vnt.).

Kainos nustatymo šaltinis: CVP IS - Centrinė Viešųjų pirkimų informacinė sistema

<u>Mokyklinio autobuso kaina</u>	<u>EUR 128 000 (be PVM)</u>
<u>Mokyklinių autobusų skaičius</u>	<u>62 vnt.</u>
<u>Finansavimo intensyvumas</u>	<u>80 procentų</u>
<u>Savivaldybės indėlis</u>	<u>20 procentų</u>
<u>Suma</u>	<u>8 000 000 EUR</u>
<u>Kainos nustatymo / pagrindimo šaltiniai</u>	CVP IS - Centrinė Viešųjų pirkimų informacinė sistema; CVPP; MOKYKLINIO AUTOBUSO VIEŠASIS PIRKIMAS; (120 000 Eur) – Mercell viešieji pirkimai

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Mokyklinių autobusų įsigijimas
2026	0
2027	1 280 000
2028	1 280 000
2029	1 920 000
2030	1 920 000
2031	1 600 000
2032	0
Iš viso	8 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Nacionalinis prisidėjimas sudarys 20 proc. priemonės finansavimo.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Pagal 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos priemonę „Švietimo prieinamumo gerinimas socialinę atskirtį patiriantiems vaikams“ skirta 10 000 000 mln. Eur, 152 mokykliniams autobusams įsigyti. Pažymėtina, kad jau pasirašytos sutartys dėl 49 geltonųjų mokyklinių autobusų įsigijimo. Šiuo metu aktyviai vyksta kiti pirkimai. Finansavimas numatytas tik iki 2027 metų. Todėl finansavimas su SKF lėšomis nesidubliuos.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Nenumatoma.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

--

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I10	Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)	1 Jan 2026	31 Dec 2031	8,000,000	0	1,280,000	1,280,000	1,920,000	1,920,000	1,600,000	0

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

--

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Parama švarių transporto priemonių įsigijimui bus teikiama savivaldybėms, kurios šią naudą perduos tikslinėms grupėms teikdamos ne tik mokinių pavėžėjimo paslaugas ir taip pat teikdamos paslaugas kitiems pažeidžiamiesiems transporto naudotojams. Atsižvelgiant į priemonės pobūdį, jos teikiama nauda bus prieinama ne tik apibrėžtomis tikslinėms grupėms, bet ir platesnei visuomenei. Kadangi mokinių pavėžėjimo paslaugos yra viešojo pobūdžio, naudą gaus ne tik pažeidžiamų namų ūkių šeimos, turinčios mokyklinio amžiaus vaikų, bet ir kitos tam tikros tikslinės grupės, kurios bus konkrečiai nurodytos projekto finansavimo aprašuose.

Mokykliniai autobusai galės būti naudojami kaip savivaldybių viešojo transporto priemonės, ypač kaimo ar retai apgyvendintose vietovėse, kur reguliarios viešojo transporto paslaugos yra ribotos arba ekonomiškai nepagrįstos. Toks požiūris didina transporto prieinamumą ir pasiekiamumą pažeidžiamiesiems namų ūkiams, užtikrina efektyvesnę savivaldybių išteklių panaudojimą ir mažina išlaidas, susijusias su atskirų transporto priemonių parkų išlaikymu.

Integravus mokinių pavėžėjimą į viešojo transporto sistemą, savivaldybės gali pasiūlyti lankstesnius ir tvaresnius judumo sprendimus, stiprinti socialinę įtrauktį bei prisidėti prie aplinkosauginių tikslų, mažindamos transporto priemonių skaičių keliuose.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 11: Viešojo transporto plėtra

Intervention area: Art.8.1.(g) - Incentivise the use of affordable and accessible public transport and support private and public entities, including cooperatives, in developing and providing sustainable mobility on demand, shared mobility services and active mobility options

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Lietuvos viešasis transportas per metus nuvažiuoja beveik 1,3 mlrd. kilometrų, o gyventojai juo naudojami daugiau kaip 274 mln. kartų. Kasmet daugiau nei 12,5 tūkst. stotelių aptarnauja per 1,3 tūkst. autobusų maršrutų. Viešojo transporto parko vidutinis amžius siekia 11 metų. Kai kuriose savivaldybėse, tokiose kaip Kretinga, Kupiškis, Lazdijai, Molėtai, Pasvalys, Rokiškis ir Šilalė, vis dar eksploatuojami seniausi autobusai, kurių vidutinis amžius viršija 20 metų. Seniausias Lietuvoje autobusas, pirmą kartą registruotas 1997 m., vis dar važinėja Šilalės rajone. Tuo tarpu Vilniaus miesto savivaldybė šiais metais pradėjo bandomuosius važiavimus naujaisiu SKODA elektrinio autobuso modeliu, kuris nuo 2025 m. kovo veža keleivius.

Vis dėlto viešojo transporto sistema susiduria su struktūriniais iššūkiais, mažinančiais jos patrauklumą, efektyvumą ir tvarumą. Lietuvoje stebimas nuoseklus viešojo transporto prieinamumo mažėjimas, ypač tarp miestiniuose maršrutuose bei retai apgyvendintose, nutolusiose vietovėse. Tai lemia vis didesnę gyventojų priklausomybę nuo asmeninio transporto, didindama socialinę ir teritorinę atskirtį.

Nors apie 65 proc. savivaldybių viešojo transporto parko vis dar sudaro dyzeliniai autobusai, duomenys rodo, kad savivaldybės nuolat atnauja ir elektrifikuoja savo parkus. Elektrinių autobusų skaičius pastaraisiais metais išaugo ir šiuo metu sudaro apie 20 proc., o „žaliomis“ savivaldybėmis tampa ne tik didmiesčiai, bet ir regionai. Druskininkai yra žaliausia savivaldybė šalyje – 2023 m. ji tapo pirmąja, kurios visas viešasis transportas varomas elektra. Jonavoje, be greito elektrifikavimo, įrengtos ir išmanios įkrovimo stotelės.

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2022 m. kelionės automobiliais sudarė 93 proc. visų keleivių kilometrų. Tai rodo mažėjančią viešojo transporto reikšmę kasdienėse gyventojų kelionėse. Tuo pačiu ši tendencija didina šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas iš transporto sektoriaus ir gilina socialinę atskirtį, kuri paveikia apie 23,2 proc. žmonių. Lietuvos gyventojai yra tarp pažeidžiamiausių transporto naudotojų – ribotas prieinamo transporto paslaugų pasirinkimas mažina jų galimybes patekti į darbą, sveikatos priežiūros įstaigas, švietimo institucijas ir kitas būtinas paslaugas. Ši problema ypač aktuali mažiau gyventojų turinčioms savivaldybėms.

2023 m. įvykusi tolimojo susisiekimo rinkos liberalizacija sustiprino konkurenciją pelningiausiuose maršrutuose tarp didžiųjų miestų, tačiau žymiai sumažino susisiekimo galimybes su mažesnėmis savivaldybėmis. Palyginti su 2019 m., keleivių skaičius 2023 m. šalyje sumažėjo apie 7 proc., o kai kuriose savivaldybėse – ypač Utenoje (–18 proc.), Marijampolėje (–23 proc.) ir Alytuje (–37 proc.) – nuosmukis buvo dar didesnis. Tai atskleidžia augantį skirtumą tarp miestų ir regionų susisiekimo požiūriu.

Reaguojant į šiuos iššūkius, siūlomas Kelių transporto kodekso (KTK) pakeitimas, kuris nustatys teisinį pagrindą socialiai būtinų, tačiau nepelningų paslaugų organizavimui. Ši investicija suteiks finansinį pagrindą sėkmingam Socialinio klimato fondo (SKF) reformos įgyvendinimui ir sistemingam transporto skurdo mažinimui.

Pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP) priemonei skirta 84 mln. EUR viešojo transporto parko atnaujinimui – miesto ir priemiesčio viešojo transporto priemonėms įsigyti (elektrinėms arba vandeniliu varomoms). Paraiškas galėjo teikti juridiniai asmenys, turintys viešųjų paslaugų teikimo sutartis 42 savivaldybėse, kurios pagal 2014–2020 m. ES fondų investicijų programą neparengė ir neįgyvendino darnių judumo planų (DJMP). Kai kurios savivaldybės šiuos planus parengė

savo iniciatyva, tačiau jie taip pat nebuvo finansuoti pagal minėtą programą. Tikslas – įsigyti 260 elektrinių arba vandeniliu varomų autobusų; konkurso būdu planuojama įsigyti 270 elektrinių autobusų. Šių kvietimų įgyvendinimas jau baigtas.

Per 2021–2027 m. ES fondų investicijų programą Lietuvos regionams suteikta galimybė atnaujinti miesto viešojo transporto parką elektrinėmis transporto priemonėmis pagal regioninius plėtros planus. Regioninio planavimo priemonės „Darniųjų judumo priemonių skatinimas“ gairėse numatyta 160 mln. EUR ES investicijų viešojo transporto atnaujinimui. Paraiškas gali teikti juridiniai asmenys, turintys viešųjų paslaugų teikimo sutartis 18 savivaldybių, kurios pagal 2014–2020 m. programą parengė ir įgyvendino DJMP. Tikslas – įsigyti 342 elektrinius arba vandeniliu varomus autobusus; pagal gautas paraiškas regioniniuose planuose numatyta 262 elektriniai autobusai.

Šių priemonių kvietimai bus uždaryti iki Socialinio klimato fondo subsidijų kvietimų pradžios, todėl veiklos nesidubliuos, o papildys ir užtikrins investicijų tęstinumą. Tai leis išvengti dvigubo finansavimo.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija skirta viešojo transporto plėtros veikloms, ypač siekiant pagerinti susisiekimą tarp tankiau apgyvendintų periferinių teritorijų. Pagrindinis tikslas – remti savivaldybes arba jų įgaliotus viešojo transporto organizatorius, planuojančius steigti naujus reguliarius maršrutus, pratęsti esamus arba padidinti stotelių skaičių. Tai padarys viešąjį transportą patrauklesnį ir prieinamesnį žmonėms bei šeimoms, neturinčioms nuosavų automobilių ir šiuo metu neturinčioms galimybės naudotis viešuoju transportu, nes viešųjų paslaugų teikėjai neturi pakankamų finansinių išteklių užtikrinti tokius maršrutus ar įsigyti daugiau transporto priemonių jiems aptarnauti.

Investicija apima autobusų įsigijimą, daugiausia dėmesio skiriant švarioms ir tvarioms transporto priemonėms, tokioms kaip elektriniai autobusai. Tokios investicijos prisideda prie aplinkos apsaugos ir CO₂ emisijų mažinimo. Jos taip pat skatina tvaraus, patogaus naudoti viešojo transporto plėtrą, didina paslaugų prieinamumą ir gerina gyvenimo kokybę periferinėse teritorijose.

Parama bus teikiama visoms Lietuvos savivaldybėms arba jų įgaliotiems viešojo transporto organizatoriams.

Finansuojamos veiklos:

- Naujų nulinės taršos transporto priemonių (M2, M3 klasės) įsigijimas.

Investicijos apimtis – 210 netaršios viešojo transporto priemonės.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis investicijos tikslas – sistemingai didinti viešojo transporto prieinamumą ir mažinti su tuo susijusią socialinę atskirtį, kuri riboja žmonių galimybes visapusiškai dalyvauti ekonominiame ir socialiniame gyvenime. Investicija bus orientuota į nulinės taršos autobusų įsigijimą, siekiant užtikrinti saugų ir prieinamą susisiekimą tiems, kuriems jo labiausiai reikia – riboto judumo asmenims, vyresnio amžiaus žmonėms ir šeimoms su mažais vaikais. Investicija bus nukreipta į tankiausiai apgyvendintas

savivaldybes, kuriose gyvena daugiausia transporto pažeidžiamumą patiriančių asmenų, taip užtikrinant, kad viešasis transportas pasiektų labiausiai jo stokojančias teritorijas.

Be susisiekimo gerinimo, investicija taip pat siekia mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas, skatindama švartų transporto priemonių naudojimą ir mažindama priklausomybę nuo iškastinio kuro. Ši priemonė tiesiogiai prisidės prie Socialinio klimato fondo (SKF) tikslų, nustatytų SKF reglamente, suteikdama prieinamą ir ekonomiškai įperkama alternatyvą individualiam transportui. Šios alternatyvos naudojimui neturės įtakos dėl ATLPS2 sistemos kylančios degalų kainos. Investicija taip pat atitinka Nacionalinio energetikos ir klimato srities plano (NEKP) tikslus – skatinti darnų judumą, mažinti iškastinio kuro vartojimą ir gerinti viešojo transporto prieinamumą visoje šalyje.

Investicijos įgyvendinimo metu bus sukurti patikimi, reguliarūs, aukštos kokybės maršrutai, pritaikyti pažeidžiamų transporto naudotojų poreikiams.

Naudos gavėjai – savivaldybės, biudžetinės įstaigos ar juridiniai asmenys, turintys viešųjų paslaugų teikimo sutartis keleivių vežimo veiklai vykdyti – privalės užtikrinti, kad galutinė nauda pasiektų pažeidžiamas gyventojų grupes. Tai gali būti įgyvendinta organizuojant naujus reguliarius maršrutus savivaldybėse arba plečiant bei didinant tarpmiestinių maršrutų stotelių skaičių.

Paramos gavėjai. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Ministerija) bus atsakinga už politikos formavimą. Ministerija užtikrins, kad priemonė atitiktų nacionalinius ir ES strateginius tikslus, bei koordinuos veiksmus su kitomis institucijomis ir socialiniais partneriais. Ji taip pat identifikuos tinkamus projektų vykdytojus ir parengs projektų finansavimo sąlygų aprašus. Ministerija nustatys atrankos kriterijus, tinkamas finansuoti išlaidas ir viešojo transporto priemonėms keliamus techninius reikalavimus (pvz., nulinės taršos autobusams).

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA) bus atsakinga už bendrą priemonės koordinavimą, investicijų administravimą, kvietimų teikti paraiškas paskelbimą pagal Ministerijos patvirtintą sąlygų aprašą, paraiškų vertinimo organizavimą ir vykdymą, lėšų skyrimą bei projektų atitikties tikrinimą.

Priemonės pareiškėjai – paraiškas priemonei galės teikti savivaldybės, kitos biudžetinės įstaigos arba juridiniai asmenys, kuriems suteiktos viešųjų paslaugų teikimo sutartys keleivių vežimo veiklai vykdyti. Projektai turės užtikrinti, kad viešasis transportas būtų prieinamas visoms gyventojų grupėms, o maršrutai – pritaikyti prie keleivių poreikių. Periodinės projektų įgyvendinimo pažangos ir rezultatų ataskaitos taip pat turės būti teikiamos Ministerijai ir APVA.

Kadangi savivaldybės yra atsakingos už vietinio transporto organizavimą, jos privalės užtikrinti, kad įgyvendinamos priemonės atitiktų valstybės pagalbos taisykles, įskaitant pagalbos teikimo sąlygas, ribas ir, jei taikoma, pranešimo Europos Komisijai reikalavimus. Atsižvelgiant į jų atsakomybę už vietinio transporto sistemų organizavimą, savivaldybės turi reikiamos patirties ir kompetencijos sėkmingai įgyvendinti viešojo transporto plėtros projektus.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Priemonės įgyvendinimas turės teigiamą poveikį lyčių lygybei, kadangi transporto nepriteklius Lietuvoje neproporcingai paveikia moteris, ypač gyvenančias už didmiesčių ribų ar patiriančias

socialinę atskirtį. Gyvenimo sąlygų tyrimo duomenimis, 8 proc. Lietuvos moterų patiria priverstinį automobilio trūkumą - tai reiškia, kad jos norėtų turėti automobilį, bet neturi finansinių galimybių. 2024 m. statistiniai duomenys rodo, kad vienišos motinos yra viena iš labiausiai pažeidžiamų grupių - net 40,6 proc. jų patiria skurdo riziką, o 8,7 proc. neturi automobilio dėl lėšų stokos (palyginti su 5,6 proc. šalies vidurkiu). Šios moterys dažnai neturi kitų alternatyvių transporto galimybių, todėl ribojamos jų galimybės pasiekti darbo vietas, švietimo įstaigas, sveikatos priežiūros paslaugas bei didina socialinę atskirtį. Pagerinus viešojo transporto paslaugų prieinamumą, bus sudarytos palankesnės sąlygos moterims, ypač vienišoms motinoms, tokiu būdu priemonė tiesiogiai prisidės prie socialinės atskirties mažinimo ir lygiateisių galimybių užtikrinimo, atliepdama Lietuvos lyčių lygybės politikos bei ES lyčių lygybės strategijos tikslus, kuriuose pabrėžiama infrastruktūros ir paslaugų prieinamumo svarba moterų ekonominiam bei socialiniam įgalinimui.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Priemonės įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2027 m. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus atlikti reikalingi administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant projektų finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą. Planuojama, kad investicijos apimtys bus didinamos nuosekliai nuo 2027 m., o pilną apimtį pasieks 2032 m.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Reikšmingos žalos nedaroma.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Reikšmingos žalos nedaroma.
Tvarus vandenių ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Reikšmingos žalos nedaroma.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Reikšmingos žalos nedaroma.
Taršos prevencija ir kontrolė	Reikšmingos žalos nedaroma.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Reikšmingos žalos nedaroma.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.G.I11.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

--

Target: C2.G.I11.S1 Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G.I11.1.2026Q4	C2.G.I11	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.I11.S1.2027Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	0.00	10.00	2027	Q4
C2.G.I11.S1.2028Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	10.00	50.00	2028	Q4
C2.G.I11.S1.2029Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	50.00	100.00	2029	Q4
C2.G.I11.S1.2030Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	100.00	170.00	2030	Q4
C2.G.I11.S1.2031Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	170.00	210.00	2031	Q4
C2.G.I11.S1.2032Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	210.00	210.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tikslas – tai užtikrins elektrinių autobusų įsigijimą ir naujų maršrutų sukūrimą teritorijose, kuriose didžiausias pažeidžiamų asmenų skaičius patiria transporto nepriteklių. Bus teikiama pagalba pažeidžiamiems asmenims, naudojantiems naujus viešojo transporto maršrutus. Parama turėtų būti skiriama tikslinės grupės atstovams.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tikslas – švarių viešojo transporto priemonių kiekis transporto nepritekliaus teritorijose.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusi teisiniu dokumentu, nustatančiu investicijos įgyvendinimo taisyklės (projekto finansavimo sąlygų aprašymu). Šaltinis: Susisiekimo ministerija.

Tikslas – duomenys apie naujai įsigytus elektrinius autobusus ir tikslų pasiekimą bus patvirtinti pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų parengimą ir patvirtinimą atsakingos Susisiekimo ministerija.

Tikslas – Už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir atskaitomybę atsakinga APVA. Įgyvendinimo stebėseną aukštu lygiu vykdys Aplinkos ministerija.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Vieno elektrinio autobuso finansavimas sudaro apie 300 tūkst. eurų. Tai yra didžiausia tinkamų finansuoti išlaidų riba, užtikrinanti efektyvų ir teisingą turimų finansinių išteklių paskirstymą tarp savivaldybių ir vežėjų. Šis finansavimo limitas skirtas skatinti kaštų efektyvumą, konkurencingus viešuosius pirkimus ir rinkos efektyvumą perkant nulinės taršos viešojo transporto priemones.

Apskaičiuota, kad iš viso priemonės įgyvendinimui iš ES ir nacionalinių šaltinių reikės apie 64 mln. eurų, iš kurių 25 proc. (apie 16 mln. eurų) bus padengta nacionalinėmis lėšomis. Tokia bendro finansavimo struktūra atspindi nacionalinės valdžios įsipareigojimą remti darnaus judumo sprendimus, kartu maksimaliai panaudojant Europos Sąjungos (ES) išteklius siekiant didesnio poveikio. PVM nėra tinkamas finansuoti.

Atsižvelgiant į projekto pobūdį, tinkamumo finansuoti kriterijų atitikimą ir atitiktį atitinkamos ES programos tikslams, ES finansavimo subsidija gali siekti iki 100 proc. nulinės taršos autobuso tinkamų išlaidų vertės. Finansavimo modelis numato, kad reikšminga investicijos dalis (iki 75 proc.) bus padengta ES fondų lėšomis, o likusi dalis (iki 25 proc.) – iš nacionalinio viešojo finansavimo.

Šis subalansuotas požiūris užtikrina, kad investicijos į nulinės taršos viešąjį transportą būtų finansiškai tvarios ir strategiškai suderintos su Europos žaliojo kurso, Darnaus ir sumanaus judumo strategijos bei nacionaliniais klimato tikslais. Tikslas – spartinti perėjimą prie švaresnių transporto rūšių, mažinti ŠESD emisijas ir gerinti oro kokybę miestuose, taip prisidedant prie platesnio transporto sektoriaus dekarbonizavimo.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	ES ir nacionalinės lėšos
2026	0
2027	3 047 620
2028	12 190 480
2029	15 238 100
2030	21 333 340
2031	12 190 460
2032	0
VISO	64 000 000

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Papildomo ES finansavimo šiai priemonei nenumatoma.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Pasibaigus SKF finansavimo laikotarpiui, ši priemonė ir toliau veiks efektyviai ir turi didelį potencialą tolesniam augimui. Tvirtas pagrindas, sukurtas SKF įgyvendinimo etape, užtikrins jos tvarumą, nes savivaldybės bus suplanavusios ir įdiegusios naujus maršrutus, skirtus spręsti kritinius viešojo transporto tinklo trūkumus Lietuvoje.

Remiantis šiais pasiekimais, priemonė ir toliau išliks svarbia teritorinio susisiekimo ir socialinės įtraukties gerinimo priemone. Ji užtikrins, kad tolimiausių ir socialiai pažeidžiamiausių teritorijų gyventojai turėtų prieigą prie būtiniausių paslaugų, užimtumo galimybių ir švietimo.

Be to, priemonė sukurta taip, kad būtų lanksti ir prisitaikanti, leidžianti savivaldybėms reaguoti į besikeičiančius judumo modelius, demografinius pokyčius ir vietos bendruomenių poreikius.

Tolesnis bendradarbiavimas tarp nacionalinių ir vietos institucijų, taip pat tikslingos investicijos į tvarius ir efektyvius transporto sprendimus, leis šiai iniciatyvai plėsti apimtį ir teikti ilgalaikę naudą net ir pasibaigus SKF laikotarpiui.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

ES lėšų subsidija sudaro iki 100proc. nuo tinkamų įsigyjamo netaaršaus autobuso vertės lėšų. Dalis lėšų (iki 75proc.) bus apmokama ES lėšomis ir nacionalinėmis lėšomis (25proc.).

Transporto priemonių kainų dydis nustatomas vadovaujantis įgyvendintų EGADP priemonių duomenimis ir rinkos kainų analize.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I11	Viešojų transporto plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	64,000,000	0	3,047,620	12,190,480	15,238,100	21,333,340	12,190,460	0

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Parama įsigyti netaaršias transporto priemones bus teikiama viešojo transporto paslaugų teikėjams, kurie šios priemonės naudą perduos tikslinėms grupėms, teikdami viešojo transporto paslaugas. Atsižvelgiant į priemonės pobūdį, sukuriama nauda bus prieinama ne tik apibrėžtomis tikslinėms grupėms, bet ir platesnei visuomenės daliai. Viešojo transporto paslaugos yra viešos, todėl nėra įmanoma ir netikslinga riboti priemonės teikiamos naudos gavimo tik konkrečioms grupėms.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Ši priemonė yra susijusi su Nacionalinio energetikos ir klimato srities plano (NEKSVP) priemone T2-E „Alternatyvių degalų infrastruktūros skatinimas ir TP plėtra“, kuri apima nulinės taršos miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių bei būtinų įkrovimo / papildymo infrastruktūros plėtrą.

Planuojama, kad pagal šią priemonę bus finansuojamas viešojo transporto priemonių įsigijimas. Finansavimas numatytas šiai veiklai, tačiau šios priemonės lėšos taip pat skirtos viešojo transporto priemonių įsigijimui tarp miestiniams maršrutams.

Priemonė taip pat susijusi su NEKSVP priemone T2-P „Alternatyvių degalų infrastruktūros skatinimas ir TP plėtra“ bei veikla „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto parko atnaujinimas, skatinant alternatyviais degalais (elektra ir vandeniliu) varomų transporto priemonių naudojimą“.

Kadangi šiai veiklai finansavimas dar nėra patvirtintas, finansavimas iš SKF nedubliuojamas.

Šiuo metu nėra patvirtinto finansavimo naujų maršrutų veiklos sąnaudų kompensavimui, kadangi tai nauji maršrutai. Todėl finansavimas iš SKF taip pat nedubliuojamas.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State

aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Valstybės pagalba bus teikiama konkurso būdu pagal Reglamento (ES) Nr. 651/2014 36b straipsnio 4 dalį, pagal kurią tinkamų finansuoti išlaidų dalis gali siekti iki 100 proc. – t. y. gali būti finansuojamas visas kainos skirtumas tarp nulinės taršos transporto priemonės ir tokios pačios kategorijos taršios transporto priemonės. Šis metodas atitinka „konkurso“ apibrėžtį, pateiktą Reglamento (ES) Nr. 651/2014 2 straipsnio 38 punkte. Tokia valstybės pagalbos dydžio nustatymo metodika gali būti taikoma regioniniu arba savivaldybių lygmeniu, jei yra pakankamas skaičius vežėjų, su kuriais savivaldybės yra sudariusios viešųjų keleivių vežimo paslaugų sutartis.

Kiti taikytini teisės aktai taip pat gali leisti didesnę dotacijos dydį – iki 100 proc. tinkamos transporto priemonės įsigijimo vertės – autobusų įsigijimui. Numatoma, kad bus įsigijami tik nauji elektriniai autobusai.

2.1.2.1. Measure/Investment: 2: Užsakomojo transporto paslaugų plėtra (socialinis taksi)

Intervention area: Art.8.1.(g) - Incentivise the use of affordable and accessible public transport and support private and public entities, including cooperatives, in developing and providing sustainable mobility on demand, shared mobility services and active mobility options

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Viešojo transporto paslaugų prieinamumas ir kokybė Lietuvoje yra itin netolygūs. Didžiuosiuose miestuose viešasis transportas yra gerai išvystytas, tačiau kaimo vietovėse, mažiau apgyvendintose teritorijose, nutolusiose nuo pagrindinių centrų, situacija sudėtinga ir iššūkių kupina. Tokiose vietovėse viešojo transporto maršrutai reti, reisų intervalai ilgi, o galimybės pasiekti būtinąsias paslaugas tinkamu laiku – ribotos, todėl gyventojai tampa labai priklausomi nuo nuosavų automobilių. Pagal atliktą analizę, 2025 m. pradžioje 72 proc. kaimo vietovių namų ūkių turėjo automobilį, kai didmiesčiuose šis rodiklis siekė 63 proc.. Tai rodo ne tik didesnę priklausomybę nuo asmeninio transporto kaimo vietovėse, bet ir socialinę nelygybę – gyventojai be automobilių faktiškai lieka be tinkamų judumo galimybių.

Papildomą problemą kelia automobilių parko struktūra – kaimo vietovėse vidutinis automobilio amžius siekia 18,6 metų. Tai reiškia, kad šios transporto priemonės ne tik labiau teršia aplinką, bet ir yra brangios eksploatuoti, dar labiau blogindamos gyventojų finansinę padėtį. Pažymėtina, kad pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija didžiausia kaimo savivaldybėse – jose gyvena net 43 proc. visų pažeidžiamų transporto naudotojų šalyje. Statistiniai duomenys taip pat atskleidžia viešojo transporto infrastruktūros trūkumus – vidutinis atstumas iki artimiausios stotelės kaimo vietovėse siekia 491 metrus, o didmiesčiuose – vos 171 metrą. Dar svarbiau tai, kad kaimo vietovėse viešasis transportas kursuoja daugiau nei dešimt kartų rečiau nei didmiesčiuose. 2022 m. duomenimis, net 92,9 proc. visų keleivių km Lietuvoje teko lengviesiems automobiliams, o viešasis transportas sudarė tik 7,1 proc.. Toks ribotas judumas didina socialinę atskirtį, mažina galimybes patekti į darbo rinką, apsunkina vyresnio amžiaus žmonių ir jaunimo galimybes pasiekti švietimo bei sveikatos priežiūros įstaigas, o taip pat riboja bendruomeninį gyvenimą.

Ši investicija siekia spręsti nustatytas problemas sukuriant ir įgyvendinant lanksčias, pagal poreikį teikiamas transporto paslaugas, kurios papildytų esamą viešojo transporto sistemą ir užtikrintų patikimą, aplinkai draugišką bei ekonomiškai tvarią alternatyvą nuosaviems automobiliams. Skirtingai nei tradiciniai autobusai, pagal poreikį teikiamos transporto paslaugos neturi nustatyto maršruto – jos vyksta ten, kur reikia keleiviams, veiklos teritorijos ribose. Tokios paslaugos leistų gyventojams užsisakyti kelionę telefonu ar mobiliąja programėle, o transporto priemonę atvyktų į nurodytą vietą ir nuvežtų į tikslą – darbą, sveikatos priežiūros centrą, parduotuvę ir pan.

Tai mažintų automobilių naudojimą, užtikrintų didesnę judumą socialiai pažeidžiamoms grupėms ir prisidėtų prie aplinkosauginių tikslų įgyvendinimo.

Pažymėtina, kad įgyvendinus šią priemonę ir paskelbus kvietimus teikti paraiškas subsidijoms, tos pačios veiklos nebus finansuojamos iš kitų ES fondų, taip užtikrinant dvigubo finansavimo prevenciją (pvz., per EGADP, SKF ar APVA priemones, jei jos būtų taikomos).

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Ši investicija bus orientuota į pagal poreikį teikiamo transporto veiklų plėtrą, kurios papildys bendras viešojo transporto investicijas ir bus nukreiptos į teritorijas, kuriose judumo galimybės yra ribotos. Pagrindinis dėmesys bus skiriamas kaimo ir nutolusioms vietovėms, kuriose viešojo transporto paslaugos yra neefektyvios arba neprieinamos. Veiklos bus vykdomos regionuose, kuriuose gyventojai susiduria su didžiausiais kasdienio susisiekimo iššūkiais.

Pagal poreikį teikiamas transportas, finansuojamas pagal šią priemonę, veiks kaip lanksti, individualizuota paslauga, orientuota į keleivių poreikius. Investicija leis plėtoti pagal poreikį teikiamo transporto veiklas, kurios papildytų bendrąsias viešojo transporto plėtros investicijas. Skirtingai nei tradicinis viešasis transportas, kuris veikia pagal nustatytus maršrutus ir tvarkaraščius, pagal poreikį teikiamas transportas leis keleiviams iš anksto užsisakyti kelionę iš savo gyvenamosios vietos iki artimiausio administracinio centro, gydymo ar švietimo įstaigos, socialinių paslaugų vietos ar suplanuoto viešojo transporto sustojimo. Tai užtikrins integruotą „pirmosios ir paskutinės mylios“ sprendimą.

Pagal poreikį teikiamo transporto maršrutai bus planuojami dinamiškai, siekiant optimizuoti transporto priemonių panaudojimą ir sujungti keleivių, keliaujančių ta pačia kryptimi, užsakymus. Ši paslauga papildys esamą viešojo transporto sistemą nedubliuodama reguliarių maršrutų, o juos sustiprindama. Tokiu būdu bus pasiektas efektyvesnis transporto priemonių naudojimas ir mažesnės eksploatacinės išlaidos.

Priemonė numato paramą šioms veikloms:

- Pagal poreikį teikiamo transporto sistemų kūrimui ir diegimui, įskaitant interneto svetainės sukūrimą, mobiliosios programėlės diegimą ir skambučių centrų įsteigimą;
- Nulinės taršos transporto priemonių (M1 klasės), tokių kaip elektromobiliai ar keleivių pavėžėjimui pritaikytos transporto priemonės, įsigijimui;
- Įkrovimo infrastruktūros įrengimui – tai įprastos ir vidutinės galios įkrovimo prieigų įrengimas savivaldybėse, kuriose bus įgyvendinama ši priemonė;
- Veiklos sąnaudų padengimui – tai transporto priemonių eksploatavimo, priežiūros ir vairuotojų darbo užmokesčio išlaidos.

Aplinkai nekenksmingo transporto nauda:

- Nulinės emisijos, gerinamos oro kokybės.
- Mažėja priklausomybė nuo iškastinio kuro, nes jo poreikis transportui mažėja.
- Didesnis energijos vartojimo efektyvumas reiškia mažesnę energijos poreikį ir mažesnę poveikį klimatui.
- Mažesnis triukšmo lygis.
- Mažesnės eksploatavimo išlaidos – naudojant elektrą sutaupoma, palyginti su iškastiniu kuru.
- Mažesnės priežiūros išlaidos – mažesnės transporto priemonių remonto sąnaudos.
- Galimybė naudoti atsinaujinančią energiją (saulės ir vėjo energiją) transporto priemonėms įkrauti.

Remiantis Susisiekimo ministerijos atlikta Lietuvos savivaldybių apklausa, investicija galėtų būti įgyvendinama visose šalies savivaldybėse – tiek mažesnėse kaimo vietovėse, tiek priemiesčiuose.

Ši investicija suteiks savivaldybėms galimybę ilgalaikėje perspektyvoje užtikrinti kokybiškas paslaugas socialiai pažeidžiamiesiems asmenims, kai pagal šią iniciatyvą bus įsigytos transporto priemonės.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Ši investicija orientuota į pagal poreikį teikiamo transporto veiklų plėtrą, kurios papildys bendras viešojo transporto investicijas ir bus nukreiptos į teritorijas, kuriose judumo galimybės yra ribotos, ypač kaimo ir nutolusius regionus. Pagrindinis investicijos tikslas – pagerinti pažeidžiamų transporto naudotojų susisiekimą šiuose regionuose, mažinant jų priklausomybę nuo nuosavų automobilių ir sprendžiant transporto skurdo problemą. Dėmesys skiriamas socialinę atskirtį patiriantiems asmenims, kurie dėl amžiaus, sveikatos ar ekonominių priežasčių negali naudotis nuosavu automobiliu.

Tuo pačiu ši priemonė siekia sumažinti transporto sąnaudas vartotojams, skatinti švaresnį ir tvaresnį transporto sektorių bei prisidėti prie ŠESD ir oro teršalų mažinimo, palaipsniui pereinant prie nulinės taršos transporto priemonių vietoje senų, taršių automobilių, ypač mažesnėse savivaldybėse.

Elektromobilių naudojimas mažina CO₂, azoto oksidų ir kitų teršalų emisijas, padėdamas mažinti klimato kaitą, oro taršą ir triukšmo lygį, taip gerinant gyventojų sveikatą ir gyvenimo kokybę.

Šios investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisidės prie SKF tikslų, nustatytų Reglamento 3 ir 8 straipsniuose, bei atitinka NECAS ir NEKP tikslus, susijusius su transporto dekarbonizacija, nulinės taršos transporto priemonių naudojimo didinimu ir paslaugų prieinamumo gerinimu nutolusiose vietovėse. Ši investicija kuria sinerginį efektą – ji ne tik padeda tiesioginei tikslinei grupei, bet ir spartina nacionalinių transporto sektoriaus dekarbonizacijos programų įgyvendinimą.

Išnagrinėjus Lazdijų rajono savivaldybės 2024 m. piloto projekto dokumentus, buvo įvertintos galimybės šį modelį išplėsti arba pritaikyti kitose Lietuvos savivaldybėse. Vertinimui buvo pasirinkti keli pagrindiniai kriterijai – demografiniai, geografiniai ir ekonominiai veiksniai: gyventojų tankumas, amžiaus struktūra, pažeidžiamų transporto naudotojų dalis, savivaldybės plotas ir atstumas iki paslaugų centrų, kelių tinklo tankis ir viešojo transporto prieinamumas, taip pat automobilių parko struktūra ir socialiniai bei ekonominiai rodikliai.

Vertinimas parodė, kad daugelis Lietuvos savivaldybių susiduria su panašiais iššūkiais kaip Lazdijų rajonas – ribotu viešojo transporto prieinamumu, senstančiu ir taršiu automobilių parku bei dideliu priklausomumu nuo asmeninio transporto. Todėl pagal poreikį teikiamo transporto plėtra galėtų tapti efektyvia nacionalinio lygmens priemone, kuri suteiktų tiek socialinės, tiek aplinkosauginės naudos.

Ši priemonė skirta savivaldybėms ir jų įgaliotiems viešojo transporto organizatoriams, atsakingiems už paslaugos sukūrimą, vykdymą ir priežiūrą. Galutiniai naudos gavėjai yra pažeidžiami transporto naudotojai – senjorai, neįgalieji, mažas pajamas gaunantys asmenys bei tie, kurie neturi galimybės naudotis nuosavu automobiliu. Paslauga bus diegiama pirmiausia tose vietovėse, kuriose šių naudotojų skaičius viršija šalies vidurkį, taip užtikrinant socialinį teisingumą ir didinant investicijos efektyvumą.

Pagerinus šių grupių paslaugų prieinamumą, investicija prisidės ne tik prie socialinės įtraukties, bet ir prie platesnių tikslų – Lietuvos transporto sektoriaus dekarbonizacijos spartinimo, aplinkos taršos mažinimo ir gyvenimo sąlygų gerinimo kaimo vietovėse.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Priemonė bus įgyvendinama bendradarbiaujant kelioms institucijoms, užtikrinant aiškų atsakomybės pasiskirstymą. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (SUMIN) bus atsakinga už politikos formavimą ir bendrą priemonės koordinavimą – rengs projektų finansavimo sąlygų aprašus ir užtikrins strateginę investicijos kryptį. Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA) administruos investiciją – skelbs kvietimus, priims ir vertins paraiškas, skirstys lėšas bei vykdys projektų įgyvendinimo patikras.

Vietos lygmeniu pagrindiniai paslaugos vykdytojai bus savivaldybės – jų administracijos arba įgalioti viešojo transporto organizatoriai galės pasirinkti efektyviausią paslaugos teikimo modelį, atsižvelgdami į konkretaus teritorinio vieneto poreikius ir gyventojų judumo situaciją. Savivaldybės nustatys

transporto priemonių skaičių, planuos maršrutus ir integruos juos su kitomis viešojo transporto paslaugomis.

Savivaldybės pasirinktos šios priemonės naudos gavėjomis todėl, kad būtent jos turi tiksliausią informaciją apie jų teritorijoje gyvenančius socialinėje atskirtyje esančius asmenis ar šeimas. Tokia lanksti organizacinė logika grindžiama Lazdijų rajono piloto projekto „Lazdijai veža“ patirtimi, kai vietos poreikiams pritaikyti sprendimai sėkmingai pagerino gyventojų judumą ir sumažino socialinę atskirtį.

Projekte taip pat buvo įdiegtos nulinės taršos transporto priemonės, kurios papildė esamus maršrutus ir pagerino susisiekimą pažeidžiamoms visuomenės grupėms, suteikdamos joms patogesnes jungtis su svarbiausiomis paslaugomis.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Priemonės įgyvendinimas turi teigiamą poveikį lyčių lygybei, nes mažina judumo nelygybę, kuri neproporcingai labiau veikia moteris. Statistikos duomenimis, 8 proc. Lietuvos moterų patiria priverstinį automobilio neturėjimą. Be to, 2021 m. net 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišos motinos, iš kurių 8,7 proc. nurodė, kad automobilio neturi dėl lėšų trūkumo (palyginti su šalies vidurkiu – 5,6 proc.).

Šis judumo trūkumas riboja vienišų motinų galimybes patekti į darbo rinką ir naudotis būtiniausiomis paslaugomis. Užtikrinant prieinamą ir lanksčią alternatyvą viešajam transportui, ši investicija mažina mobilumo barjerus, su kuriais moterys susiduria dažniau nei vyrai, kartu gerindama jų ekonomines galimybes, socialinį įsitraukimą ir gyvenimo kokybę.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Priemonės įgyvendinimą planuojama pradėti 2027 m. Iki 2026 m. ketvirtą ketvirčio pabaigos bus užbaigti visi būtini administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant projekto finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą.

Investicijų apimtys bus didinamos palaipsniui nuo 2027 m., o visiškai priemonės įgyvendinimo pajėgumas planuojamas pasiekti 2032 m.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Reikšmingos žalos nedaroma.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Reikšmingos žalos nedaroma.

Tvarus vandenų ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Reikšmingos žalos nedaroma.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Reikšmingos žalos nedaroma.
Taršos prevencija ir kontrolė	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų. Įsigyjamų transporto priemonių padangos turės atitikti išorinio riedėjimo triukšmo A klasės bei riedėjimo pasipriešinimo koeficiento A arba B klasės reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių T3 kategorijos reikalavimus.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Reikšmingos žalos nedaroma.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.G.M2.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

--

Target: C2.G.M2.S1 Savivaldybė

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G.M2.1.2026Q4	C2.G.M2	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.M2.S1.2027Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	0.00	5.00	2027	Q4
C2.G.M2.S1.2028Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	5.00	15.00	2028	Q4
C2.G.M2.S1.2029Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	15.00	30.00	2029	Q4
C2.G.M2.S1.2030Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	30.00	45.00	2030	Q4
C2.G.M2.S1.2031Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	45.00	60.00	2031	Q4
C2.G.M2.S1.2032Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	60.00	60.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Etapas – investicijos administracinis parengimas: užtikrinti investicijos įgyvendinimo pradžią.
Tikslas – Savivaldybės, kurios naudoja pagal poreikį teikiamas transporto paslaugas.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tikslas – Savivaldybės, kurios naudoja pagal poreikį teikiamas transporto paslaugas: matuoja savivaldybių, realiai pradėjusių naudotis šia paslauga, skaičių.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Etapas – investicijos administracinis parengimas: etapo pasiekimas bus patvirtintas įsigaliojusių teisės aktu, kuriame nustatytos investicijos įgyvendinimo taisyklės (projekto finansavimo sąlygų aprašas).

Šaltinis: Susisiekimo ministerija.

Tikslas – Savivaldybės, kurios naudoja pagal poreikį teikiamas transporto paslaugas: matuoja savivaldybių, realiai pradėjusių naudotis šia paslauga, skaičių: tikslų pasiekimas bus patvirtintas pateikiant įgyvendintų projektų suvestines ataskaitas. Šaltinis: APVA.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Žiūrėti etapų ir tikslų lentelę.

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

Etapas – investicijos administracinis parengimas: už finansavimo grafikų rengimą ir tvirtinimą atsakinga Susisiekimo ministerija.

Tikslas – Savivaldybės, kurios naudoja pagal poreikį teikiamas transporto paslaugas: APVA atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą. Aplinkos ministerija vykdys aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Pilotinis projektas „Lazdijai veža“

Pagrindinis šios priemonės finansavimo poreikis buvo apskaičiuotas remiantis pilotinio projekto informacija: projekto vertė – 445 000,00 EUR. Projektą sudaro 3 elektromobiliai ir 4 darbuotojai: 3 vairuotojai ir 1 skambučių centro operatorius. Paslauga naudojasi apie 60 rajono gyventojų per savaitę. Paslauga teikiama tik savivaldybės teritorijoje, 35 km spinduliu. Pilnai įkrautas elektromobilis nuvažiuoja 320 km. Savivaldybės mėnesinės paslaugos išlaidos sudaro apie 5 000 EUR.

Savivaldybė: Lazdijų rajono savivaldybė.

Kaimo gyvenviečių gyventojų skaičius 2025 m. pradžioje: 12 165

Įsigyta elektromobilių: 3 vnt.

Įrengtos įkrovimo stotelės: 2 dvigubos (22 kW).

Pagal poreikį teikiamo transporto valdymo sistema: 50 000 EUR.

Materialioji investicija: 445 000,00 EUR.

Mėnesinės veiklos sąnaudos (darbo užmokestis, elektra, administravimas): 5 000 EUR.

Atsižvelgiant į šios priemonės svarbą ir naudą, planuojama ją taikyti visoms savivaldybėms, pirmenybę teikiant toms, kuriose yra didesnė pažeidžiamų gyventojų koncentracija ir kurios patiria transporto skurdą. Pirmenybę taip pat bus teikiama savivaldybėms, kurios prisidės prie projekto parengimo, nes tai leis mažesnėms kaimo vietovėms bendradarbiauti siekiant bendro tikslo – užtikrinti transporto paslaugas gyventojams, patiriantiems transporto skurdą.

Remiantis pilotinio projekto metu įsigyto automobilio pavyzdžiu, apskaičiuota, kad kiekviena savivaldybė galėtų gauti apie 1,1 mln. EUR. Ši suma leistų įsigyti 4–5 naujus elektromobilius, kurių vidutinė vieneto kaina – 75 000 EUR, taip prisidedant prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos.

Apskaičiuota, kad apie 35 proc. visos kiekvienai savivaldybei skirtos sumos būtų skirta elektromobiliams įsigyti. Toks automobilių skaičius pareikalautų 4–6 įkrovimo stotelių (22 kW). Vienos stotelės įrengimo kaina būtų nustatyta fiksuota – 16 743 EUR

(<https://www.esf.lt/projektai/supaprastintu-mokejimu-centras/parengti-fiksuotuju-dydziau-tyrimai/>).

Likusios lėšos būtų skirtos administracinėms išlaidoms – patalpų nuomai, darbuotojų atlyginimams, automobilių priežiūrai, skambučių centro išlaidoms, techninei įrangai ir pan.

ES fondai – iki 75 proc. tinkamų finansuoti projekto išlaidų, valstybės biudžetas – iki 25 proc. tinkamų finansuoti projekto išlaidų. Tai užtikrins visišką finansinį padengimą, leis savivaldybėms ne tik atnaujinti viešojo transporto parką, bet ir prisidėti prie šalies tvaraus vystymosi tikslų.

Pažymėtina, kad visų savivaldybių planai dėl šių transporto paslaugų įgyvendinimo ir jų masto bus APVA kontrolėje.

Bendras ES ir nacionalinių fondų poreikis investicijai.

Bendras ES ir Lietuvos nacionalinis investicijų poreikis sudarys 67 mln. EUR (ES fondai – iki 75 proc. tinkamų finansuoti išlaidų, valstybės biudžetas – iki 25 proc. tinkamų finansuoti išlaidų). PVM nėra tinkamas finansuoti.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

	Savivaldybių skaičius
2026	0
2027	5
2028	10
2029	15
2030	15
2031	15
2032	0
Iš viso	60

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

--

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Papildomo ES finansavimo šiai priemonei nenumatoma
--

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Privačių finansavimo šaltinių šiai priemonei nenumatyta.
--

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.M2	Užsakomojo transporto paslaugų plėtra (socialinis taksi)	1 Jan 2026	31 Dec 2032	67,000,000	0	5,583,330	11,166,660	16,749,990	16,749,990	16,750,030	0

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Paslaugų teikėjai remis pagal poreikį teikiamo transporto veiklą, užtikrindami, kad šios priemonės nauda pirmiausia atitektų tikslinėms gyventojų grupėms, teikiant viešojo transporto paslaugas tikslinėms grupėms nemokamai. Pagrindinės tikslinės grupės, kurios tiesiogiai gaus naudos iš šios priemonės, yra vyresnio amžiaus žmonės, neįgalieji ir socialiai pažeidžiami asmenys, kuriems sunku naudotis įprastomis viešojo transporto priemonėmis ar pasiekti būtinas paslaugas, tokias kaip sveikatos priežiūra, socialinė pagalba ar maisto prekių parduotuvės.

Atsižvelgiant į priemonės pobūdį ir jos tikslą – pagerinti susisiekimą retai apgyvendintose vietovėse, kur viešasis transportas kursuoja retai arba jo visai nėra – paslauga bus prieinama ir kitiems gyventojams, nepriklausantiems socialiai pažeidžiamoms ar nepalankioje padėtyje esančioms grupėms. Tokiais atvejais jie galės naudotis pavėžėjimo paslauga už nustatytą, simbolinį mokestį (pvz., X eurų už kelionę). Toks požiūris užtikrina, kad paslauga išliktų prieinama visiems gyventojams, kartu išlaikant socialinio teisingumo ir tikslingos paramos paskirstymo principus.

Šios priemonės įgyvendinimas sustiprins bendrą transporto tinklą, sumažins atstumus iki būtiniausių paslaugų ir pagerins susisiekimą tiek miestuose, tiek kaimo vietovėse, ypač regionuose, kuriuose gyvena daugiau pažeidžiamų transporto naudotojų. Ilgalaikėje perspektyvoje ši priemonė turės teigiamą poveikį visai visuomenei – skatins regionų plėtrą, mažins socialinę atskirtį, trumpins kelionių laiką ir gerins gyventojų gyvenimo kokybę visos šalies mastu.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Priemonė siejasi su NEKSVP priemonės T1-E „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“ įgyvendinta (nereikalauja finansavimo) veikla „Taršaus viešojo transporto pakeitimas elektromobiliais pagal poreikį nutolusiose kaimiškojo rajono teritorijose“. Ši NEKSVP veikla yra pilotinis užsakomojo transporto projektas „Lazdijai veža“, kurio patirtimi remiantis yra suformuluota ši investicija.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision

(providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.2.1. Measure/Investment: 3: Judumo paslaugos piniginė savivaldybėms – judumo krepšelis

Intervention area: Art.8.1.(g) - Incentivise the use of affordable and accessible public transport and support private and public entities, including cooperatives, in developing and providing sustainable mobility on demand, shared mobility services and active mobility options

2.1.2.1.1. Description of the measure/investment

Clear and evidence-based analysis of the existing challenges and how they are addressed by the measures and the investments

Lietuvoje 2024 m. duomenimis skurdo rizikoje gyvena kas 4-5 gyventojas, tuo tarpu absoliučiaame skurde – daugiau kaip 167 tūkst. Dažniausiai tai pažeidžiamiausios visuomenės grupės – bedarbiai, vieniši asmenys, vieniši tėvai, auginantys vaikus, senatvės pensininkai, žmonės, turintys sveikatos sutrikimų, vaikai. Viena iš opiausių jų patiriamų problemų ne tik socialinė atskirtis, bet ir judumo sunkumai. Nepasiturintiems gyventojams sudėtinga pasiekti rajono centrus ir didesnius miestus kur yra teikiama didžioji dalis esminių viešų, socialinių, ekonominių ar sveikatos priežiūros paslaugų, kadangi susiduriama su lėšų trūkumo problema. Šie gyventojai negali padengti judumo paslaugų išlaidų arba jiems tai padaryti sunku, nekalbant apie išteklius visai netaršioms ar mažiau taršioms transporto priemonėms įsigyti arba pereiti prie alternatyvių tvarių transporto rūšių, įskaitant viešąjį transportą ar mikrojudumo priemones.

Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas padidins finansinę naštą. Finansinių išteklių trūkumas yra esminė kliūtis nepasiturinčių gyventojų grupėms organizuoti savo keliones. Šia investicija yra reaguojama į identifikuotas problemas, sudarant galimybes pažeidžiamiems transporto naudotojams atlikti būtinąsias keliones. Tokiu būdu siekiama sumažinti jų finansinę naštą ir didinti judumo galimybes bei skatinti perėjimą prie tvaresnio transporto.

The nature, type and size of the measure or investment, which may include additional technical support measures in accordance with Article 11(4), indicating whether it is new or is an existing measure or investment intended to be extended with the support from the Fund

Šia investicija yra remiamas būtinųjų kelionių atlikimas esminių paslaugų pasiekiamumui. Paramos teikimas numatomas gyventojams gyvenantiems absoliučiaame skurde, kurie susiduria su judumo sunkumais dėl lėšų trūkumo.

Detailed information on the objective of the measure or investment and about who and what is targeted by it; an explanation of how the measure and investment would contribute effectively to the achievement of the objectives of the Fund within the overall setting of a Member State's relevant policies, and how it will reduce fossil fuel dependency

Pagrindinis šios investicijos tikslas yra gyventojų gyvenančių absoliučiaame skurde finansinės naštos mažinimas kelionių atlikimui ir jų judumo galimybių didinimas, ypač tose vietovėse, kuriose pastebimas judumo alternatyvų trūkumas. Investicija siekiama priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimo, suteikiant geresnes galimybes naudotis visomis netaršiomis ir mažataršėmis judumo bei transporto priemonėmis.

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 ir 8 straipsniuose numatytų tikslų, siekiant sumažinti kelių transportui naudojamo kuro kainų didėjimo poveikį ir teikiant laikiną tiesioginę

paramą pažeidžiamoms grupėms pereinant prie švaresnio transporto, bei atliepia NEKSVP tikslus: AEI naudojimo transporte skatinimą (siekiama 15,8 proc. iki 2030 m.), naftos produktų vartojimo mažinimą ir transporto sektoriaus ŠESD emisijų mažinimą (siekiama sumažinti 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.).

Vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2023/955 – tikslinė investicijos grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai – tai asmenys ir namų ūkiai patiriantys transporto galimybių nepriteklių, kurių išlaidos transportui sudaro didelę jų disponuojamų pajamų dalį arba kurių disponuojamos pajamos yra mažesnės už nacionalinę skurdo ribą. Atsižvelgiant į tai, gyventojai, priskiriami absoliučiam skurdui pagal nacionalinę metodiką, atitinka ir reglamente vartojamą sąvoką „pažeidžiami transporto naudotojai“, nes jų pajamos neužtikrina būtiniausių poreikių (būsto, maisto ir kt.) patenkinimo ir neleidžia padengti būtinųjų transporto paslaugų išlaidų. Gyventojų gyvenančių absoliučia skurde pajamų dydis per mėnesį mažesnis už minimalių vartojimo poreikių dydį, kuris 2025 m. siekia 450 Eur/mėn. Ši investicija yra nukreipta į minėtą tikslinę grupę, siekiant sumažinti jų patiriamus judumo apribojimus, socialinės atskirties riziką ir skatinti jų perėjimą prie tvarių transporto rūšių.

Kova su skurdu Lietuvoje aktyviai vykdoma nuo 2006 m., kai buvo įkurtas Nacionalinis skurdo mažinimo organizacijų tinklas. Absoliutaus skurdo lygis šalyje pradėtas skaičiuoti nuo 2018 m., kasmet nacionaliniu mastu renkant detalius duomenis, atliekant analizes ir rengiant ataskaitas. Absoliutų skurdą patiriantys asmenys ir namų ūkiai identifikuojami pagal jų gaunamas pajamas, o absoliutaus skurdo riba nustatoma pagal Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijos kasmet apskaičiuojamą pajamų dydį, reikalingą minimaliems maisto ir ne maisto (prekių bei paslaugų) poreikiams patenkinti. Asmenys, kurių pajamos nesiekia šio dydžio, laikomi gyvenančiais absoliučia skurde. Šiuo metu veikia mechanizmas, leidžiantis tiksliai nustatyti nepriteklius gyvenančius asmenis ir namų ūkius, todėl nėra rizikos dėl netikslaus jų identifikavimo ar paramos skyrimo netinkamiems paramos gavėjams.

Funkcionuojanti Socialinės paramos šeimai informacinė sistema (SPIS) – veikianti pagal bendradarbiavimo sutartį tarp Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos ir visų šalies savivaldybių. SPIS paskirtis – rinkti duomenis apie teikiamą socialinę paramą, veiklą, specializuotą kompleksinę pagalbą asmenims ar namų ūkiams, įgalinančius gauti patikimą statistinę analitinę informaciją sprendimams dėl socialinės paramos politikos tobulinimo priimti, siekiant efektyvaus socialinės paramos asmenims ar namų ūkiams teikimo bei socialiai pažeidžiamų gyventojų grupių socialinės integracijos, pagal poreikį keisti informaciją bei užtikrinti galimybę fiziniams asmenims gauti viešąsias elektronines paslaugas. Būtent dėl šių priežasčių SPIS yra tinkama priemonė su patikima duomenų baze, šios investicijos įgyvendinimui.

Description of how the measure or investment is implemented (means of implementation), referring to the administrative capacity of the Member State at central, and where relevant regional and local levels, with an explanation on how the resources will be absorbed in a timely manner and how they are channelled to sub-national levels, if applicable

Bendra investicijų politikos kūrimo ir koordinavimo atsakomybė teks Susisiekimo ministerijai, kuri rengs projekto finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir laikinos tiesioginės paramos suteikimo tvarką. Administravimą vykdys APVA, o savivaldybių administracijoms bus pavesta atsakomybė už tikslinių grupių atranką, paraiškų vertinimą, paramos skyrimą, lėšų paskirstymą ir informacijos teikimą.

Įgyvendinimo metu APVA organizuos ir sudarys sutartį su pagrindiniais keleivių vežimo paslaugų teikėjais tiek nacionaliniu, tiek savivaldybių lygmeniu, remdamasi Susisiekimo ministerijos parengtu ir patvirtintu projekto finansavimo sąlygų aprašu. Sutartys užtikrins, kad paramos gavėjai galėtų naudotis paslaugomis visoje Lietuvos teritorijoje, nepriklausomai nuo gyvenamosios vietos.

Tinkami pareiškėjai bus fiziniai asmenys – gyventojai, gyvenantys absoliutaus skurdo sąlygomis ir patiriantys transporto nepriteklių. Paramos forma – tiesioginė subsidija, skirta gyventojų kelionės išlaidoms padengti.

Gyventojai, patiriantys transporto nepriteklių, galės kreiptis dėl „Judumo piniginės“ per esamą Šeimos socialinės paramos informacinę sistemą (SPIS), veikiančią pagal bendradarbiavimo sutartis tarp Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos (SADM) bei visų šalies savivaldybių, arba tiesiogiai savo savivaldybės administracijoje.

Siekdami sumažinti administracinę naštą paramos gavėjams, bus maksimaliai išnaudojamos esamos socialinės paramos infrastruktūros ir duomenų bazės. Paramos gavėjai bus automatiškai identifikuojami, o jų teisė gauti paramą nustatoma automatiškai per SPIS sistemą, naudojant esamus duomenis apie pajamas ir socialinį statusą. Taip gyventojams nereikės pateikti papildomų pažymų ar įrodymų. SPIS sistema leis automatiškai perduoti patvirtintų gavėjų duomenis savivaldybėms, APVA ir paslaugų teikėjams, taip sumažinant popierinių dokumentų poreikį, fizinius apsilankymus ir laukimo laiką. Be to, „Judumo piniginės“ modelis užtikrins, kad gyventojai galėtų tiesiogiai naudotis jiems skirta parama be papildomų prašymų ar mokėjimų, o visos operacijos bus automatizuotos per fizinę arba elektroninę kortelę.

Paraiškas vertins ir sprendimus dėl paramos skyrimo priims savivaldybių administracijų specialistai, vadovaudamiesi Susisiekimo ministerijos patvirtintu finansavimo sąlygų aprašu.

Patvirtinus paramos skyrimą, savivaldybė užtikrins, kad informacija apie gavėjus būtų perduota APVA ir sutartiniais keleivių vežimo paslaugų teikėjams.

Patvirtinus paramos skyrimą per SPIS sistemą, lėšos bus pervedamos į asmeniui priskirtą fizinę arba elektroninę „Judumo piniginės“ kortelę, kuri veiks kaip mokėjimo priemonė už keliones.

Paramos gavėjai galės naudoti lėšas įsigyti kelionės bilietus savo gyvenamosios savivaldybės, kitos Lietuvos savivaldybės ar nacionalinio keleivių vežėjo paslaugoms. Mokėjimo būdas (internetu, mobiliąja programėle ar klientų aptarnavimo centre) priklausys nuo pasirinkto vežėjo nustatytų pardavimo kanalų. Šis modelis užtikrins gavėjų laisvę pasirinkti maršrutus ir vežėjus, kartu suteikdamas lankstumo ir efektyvumo paramos panaudojimui.

Šiuo metu Lietuvoje yra 60 savivaldybių, turinčių skirtingas viešojo transporto prieigos ir apmokėjimo sistemas: 12 savivaldybių jau yra įdiegusios išmaniąją e. bilieto sistemą, leidžiančią gyventojams patogiai įsigyti bilietus elektroniniu būdu ar mobiliąja programėle; 16 savivaldybių viešasis transportas yra visiškai nemokamas. Numatoma „Judumo piniginės“ transporto paslaugos įdiegimo perspektyva, tačiau, dėl reikalingų organizacinių procedūrų, jos pilnas įgyvendinimas tikėtinas iki 2030 m.

Atsižvelgiant į šiuos skirtumus, labai svarbu, kad „Judumo piniginės“ priemonės įgyvendinimui būtų užtikrintas sklandus duomenų apsikeitimas tarp SPIS, APVA, savivaldybių ir keleivių vežimo paslaugų teikėjų sistemų. Tai leis paramos gavėjams naudotis parama skirtingose transporto sistemose, nepriklausomai nuo gyvenamosios vietos ar pasirinkto vežėjo, užtikrins lankstumą, prieinamumą ir vienodą paramos panaudojimo efektyvumą visoje Lietuvoje.

An explanation of how the measure or investment will aim to address gender inequality, if applicable

Investicijos įgyvendinimas turės teigiamą poveikį lyčių lygybės didinimui. 2021 metais 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišos motinos, o 40,6 proc. jų gyveno skurdo rizikoje. Nustatyta, kad šios šeimos dažnai susiduria su didesniais finansiniais sunkumais (socialinės išmokos sudaro 26 proc. gaunamų pajamų) ir judumo apribojimais – 8,7 proc. vienišų tėvų nurodė neturintys automobilio dėl lėšų stokos. Suteikiant paramą atlikti būtinąsias keliones, šia investicija būtų pagerinta moterų, ypač vienišų motinų judumo galimybės, prieiga prie darbo rinkos, švietimo ir sveikatos priežiūros paslaugų, tokiu būdu prisidedant prie socialinės atskirties mažinimo.

The timeline of the measure or investment; (for support concerning low-emission vehicles, a timetable for gradually reducing that support)

Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. pabaigos bus atlikti visi reikalingi parengiamieji veiksmai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą. Investicijos veiklos bus vykdomos nuosekliai nuo 2027 m. iki 2032 m. pabaigos.

Ilgalaikis judumo krepšelio tvarumas užtikrinamas nuosekliu finansavimu veiklų vykdymui nuo 2027 iki 2032 metų pabaigos, kuris yra pagrįstas oficialiais duomenimis apie absoliučiam skurde gyvenančių asmenų skaičių (apie 167 tūkst.) ir jų poreikiais judėti, siekiant pasiekti svarbias socialines bei ekonomines paslaugas. Paramos dydis ir gavėjų skaičius (50 proc. tikslinės grupės) parinkti remiantis nacionalinių registrų ir socialinių tyrimų duomenimis apie mobilumo sunkumus bei galimybes. Administravimą vykdys APVA, kuri užtikrins efektyvų ir tikslinį lėšų panaudojimą. Investicija atitinka ES Socialinio klimato fondo tikslus, o nuolatinė stebėseną leidžia laiku reaguoti į pasikeitimus ir užtikrinti ilgalaikį projekto veiksmingumą.

2.1.2.1.2. Do no significant harm

Information on how measures and investments included in the component comply with the principle of ‘do no significant harm’ within the meaning of Article 17 of Regulation (EU) 2020/852. The Commission will provide technical guidance, pursuant to Article 6(5) of this Regulation.

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Visi 6 tikslai	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.

2.1.2.1.3. Milestones, targets and timeline

Milestone: C2.G.M3.1 Investicijos administracinis parengimas

Description

--

Target: C2.G.M3.S1 Metinių abonementinių vienetų

Description

--

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the measure

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.G.M3.1.2026Q4	C2.G.M3	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.M3.S1.2027Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2027	Q4
C2.G.M3.S1.2028Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2028	Q4
C2.G.M3.S1.2029Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2029	Q4
C2.G.M3.S1.2030Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2030	Q4
C2.G.M3.S1.2031Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2031	Q4
C2.G.M3.S1.2032Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Who and which institution will be in charge of implementing, measuring and reporting

2.1.2.1.4. Financing and costs

Information and explanation on the estimated total costs of the component and for each measure and investment, backed up by appropriate justification, including:

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Judumo krepšelio parama kelionėms atlikti teikiama transporto galimybių nepriteklių patiriantiems gyventojams gyvenantiems absoliučiaje skurde miestų ir kaimų vietovėse, kurie negali padengti privataus ar viešojo transporto išlaidų arba jiems tai padaryti sunku, arba neturi ar turi ribotas galimybes naudotis transportu, būtinu norint pasinaudoti esminėmis socialinėmis ir ekonominėmis paslaugomis. Transporto nepriteklių patiriantys gyventojai paramą galės panaudoti reikalingoms kelionėms atlikti viešojo ar dalijimosi transporto paslaugomis.

Lietuvoje 2024 m. duomenimis absoliučiaje skurde gyvena ir transporto galimybių nepriteklių patiria apie 167 000 gyventojų. Planuojama, kad paramą pasinaudos apie 50 proc. šios tikslinės grupės, t. y. apie 80 000 asmenų.

Transporto galimybių nepriteklių patiriantys gyventojai gyvenantys absoliučiaje skurde, vnt.	167 000
Bus pasinaudota parama (aktyvumo rodiklis)	50 proc.
Paramos gavėjų skaičius, vnt	80 000

Ši prielaida yra paremta tiek socialinių ir demografinių tyrimų duomenimis, tiek administracinės patirties analize. Nors transporto galimybių nepriteklių patiria daugiau nei 167 000 žmonių, tikėtina, kad ne visi aktyviai pasinaudos šia parama dėl kelių pagrindinių priežasčių:

- Ne visi gyventojai turi vienodą judumo poreikį ar galimybę keliauti, ypač vyresnio amžiaus ar neįgalūs asmenys;
- Informacijos apie paramą pasiekiamumas ir paraiškų pateikimo galimybės skiriasi, todėl ne visi potencialūs gavėjai ją pasinaudos;
- Remiantis panašių socialinių paramos programų statistika, dažniausiai apie 40–60 proc. tikslinių grupių aktyviai naudoja siūlomą paramą.

Dėl išvardintų priežasčių 50 proc. paramos gavėjų (apie 80 000 asmenų) aktyvumo rodiklis yra realistiškas ir leidžia tiksliai prognozuoti paramos poreikį bei užtikrinti efektyvų biudžeto panaudojimą.

Vidutinė šios priemonės finansavimo intensyvumo norma sieks 100 proc., o parama padengs vidutiniškai 375 eurus transporto nepriteklių patiriančių gyventojų kelionės išlaidoms per 2027–2032 m. laikotarpį.

Paramos dydis apskaičiuotas atsižvelgiant į numatytą biudžetą ir tikėtiną paramos gavėjų skaičių.

Kadangi bendra, ES ir nacionalinių fondų lėšų, šiai priemonei skirta suma sudaro 30 mln. Eurų (PVM nėra tinkamas finansuoti), o per visą įgyvendinimo laikotarpį (2027–2032 m.) numatoma apie 80 000 paramos gavėjų kiekvienais metais, vidutinė parama visam laikotarpiui vienam gavėjui sudarys apie 375 eurus ($30\,000\,000 / 80\,000 = 375$ Eur). Ši nauda bus skiriama kasmet viso paramos teikimo laikotarpiu (2027–2032 m.) ir atitiks maždaug 62,5 euro per metus vienam gyventojui, kuriuos gyventojai galės panaudoti būtinoms kelionėms. Parama bus pervedama į fizinę arba elektroninę „Judumo pinigines“ kortelę, kuri veiks kaip mokėjimo priemonė už keliones.

Jeigu visa metinė paramos suma nebus panaudota per kalendorinius metus, nepanaudotos lėšos automatiškai grįš į programos biudžetą ir galės būti panaudotos kitiems paramos gavėjams arba kitais metais.

Planuojama, kad 80 000 gyventojų patiriančių transporto galimybių nepriteklių pasinaudos parama, o bendra kelionių išlaidoms padengti suma sudarys 30 000 000 Eur (375 Eur * 80 000 vnt.), PVM nėra tinkamas finansuoti.

Bendras ES lėšų investicijai poreikis.

Bendras ES ir Lietuvos nacionalinių fondų investicijos poreikis sudarys 30 mln. EUR (ES fondai – 75 proc. , nacionalinis įnašas – 25 proc.). PVM nėra tinkamas finansuoti.

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

Pavadinimas	Judumo paslaugos piniginė savivaldybėms – judumo krepšelis
2026	0
2027	5 000 000
2028	5 000 000
2029	5 000 000
2030	5 000 000
2031	5 000 000
2032	5 000 000
Iš viso	30 000 000

Prašymų priėmimas „Judumo krepšelio“ paramai gauti bus vykdomas kalendorinius metus, kol bus paskirstytos visos šiai priemonei numatytos lėšos. Pasibaigus lėšoms, prašymų priėmimas bus stabdomas, tačiau atsižvelgiant į paraiškų skaičių, gyventojų poreikius bei bendrą paramos panaudojimo eigą, galės būti svarstomos dvi alternatyvos: prašymų priėmimo stabdymas iki kitų metų arba lėšų perskirstymas iš kitų priemonių siekiant užtikrinti paramos prieinamumą platesniam gavėjų ratui. Tokiu būdu bus sudaromos sąlygos lanksčiai reaguoti į didesnę nei prognozuota gyventojų poreikį ir padidinti socialinės paramos pasiekiamumą.

Kiekvienų metų pabaigoje numatoma atlikti priemonės įgyvendinimo rezultatų vertinimą, siekiant įvertinti jos efektyvumą, tikslinių grupių pasiekiamumą bei poveikį transporto prieinamumui. Vadovaujantis šiais vertinimais, bus galimybė siūlyti perskirstyti asignavimus tarp kitų transporto ar socialinių priemonių ir esant pagrįstam poreikiui – padidinti finansavimą būtent šiai priemonei. Tokia sistema užtikrins racionalų biudžeto planavimą, leidžiantį prisitaikyti prie besikeičiančių socialinių ir ekonominių sąlygų bei maksimizuoti paramos poveikį.

Information on the national contribution to the total costs of the measure and investment

Nacionalinis įnašas iš valstybės biudžeto sudaro 25 proc. visų investicinių išlaidų.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same measure/investment

Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Privačių finansavimo šaltinių šiai priemonei nenumatyta.

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose, bei atliktos pažeidžiamumo analizės duomenimis naudojant pirminius duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

Table containing information on the estimated total cost of the measure/investment

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.M3	Judumo paslaugos piniginė savivaldybėms – judumo krepšelis	1 Jan 2026	31 Dec 2032	30,000,000	0	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000

2.1.2.1.5. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

If support from the Fund is provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises, or vulnerable transport users, an explanation of what measures or investments those entities will enact and how those measures and investments will ultimately be to the benefit of vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users;

If support from the Fund is provided through financial intermediaries, a description of the measures that the Member State intends to adopt to ensure that financial intermediaries pass on the entire benefit to the final recipients.

Igyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.1.2.1.6. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Investicijos veikla „Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis“ yra iš dalies sujusi su NEKSVP priemone T5-E „Mažiau taršių judumo priemonių skatinimas“, kuriai suplanuotas finansavimas iki 2025 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tad esamas finansavimas nebus pakeičiamas.

2.1.2.1.7. Compliance with EU Rules on State aid

Explanation whether the support for the measure or investment will (i) not constitute State aid within the scope of Article 107(1) TFEU, (ii) be financed on the basis of an existing State aid scheme falling under a block exemption regulation, in particular the GBER or approved by a Commission State aid decision (providing the reference number to such scheme (SA.nnnnn) or (iii) result in a new State aid measure, an explanation whether it will comply with the conditions of a block exemption regulation, for example the GBER (indicating which Article thereof), (iv) comply with the de minimis Regulation, (v) require a State aid notification, indicating when the Member State intends to pre-notify or notify to the Commission the planned support for the measure or investment, and the applicable State aid instrument ensuring its compatibility with the internal market.

Netaikoma.

2.1.3. Estimated total costs of the component C2

Table containing information on the estimated total cost of the measures/investments for the Component

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I5	Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas	1 Jan 2026	31 Dec 2032	97,655,100	0	4,452,302	6,409,814	10,913,478	19,626,485	18,631,930	37,621,091
C2.F.I6	Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovininių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms	1 Jan 2026	31 Dec 2032	32,344,900	0	993,500	1,394,500	2,007,000	3,622,500	7,586,000	16,741,400
C2.F.I7	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	23,000,000	0	786,440	1,798,600	3,345,600	4,641,000	6,062,200	6,366,160
C2.F.I8	Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	1 Jan 2026	31 Dec 2032	8,000,000	0	800,000	800,000	1,600,000	1,600,000	1,600,000	1,600,000
C2.F.I9	Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	110,000,000	0	0	22,000,000	32,800,000	22,000,000	22,000,000	11,200,000
C2.G.I10	Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)	1 Jan 2026	31 Dec 2031	8,000,000	0	1,280,000	1,280,000	1,920,000	1,920,000	1,600,000	0
C2.G.I11	Viešojo transporto plėtra	1 Jan 2026	31 Dec 2032	64,000,000	0	3,047,620	12,190,480	15,238,100	21,333,340	12,190,460	0
C2.G.M2	Užsakomojo transporto paslaugų plėtra (socialinis taksi)	1 Jan 2026	31 Dec 2032	67,000,000	0	5,583,330	11,166,660	16,749,990	16,749,990	16,750,030	0
C2.G.M3	Judumo paslaugos piniginė savivaldybėms – judumo krepšelis	1 Jan 2026	31 Dec 2032	30,000,000	0	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000
TOTAL				440,000,000	0	21,943,192	62,040,054	89,574,168	96,493,315	91,420,620	78,528,651

Table containing information on the financing of the Component

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
440,000,000	330,000,000	0	110,000,000	25.0000%

2.1.4. Milestones and targets of the component C2

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I5.1.2026Q4	C2.F.I5	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I5.S1.2027Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	0.00	260.00	2027	Q4
C2.F.I5.S1.2028Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	260.00	630.00	2028	Q4
C2.F.I5.S1.2029Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	630.00	1,240.00	2029	Q4
C2.F.I5.S1.2030Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	1,240.00	2,320.00	2030	Q4
C2.F.I5.S1.2031Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	2,320.00	3,320.00	2031	Q4
C2.F.I5.S1.2032Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	3,320.00	5,346.00	2032	Q4
C2.F.I6.1.2026Q4	C2.F.I6	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I6.S1.2027Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	0.00	100.00	2027	Q4

C2.F.I6.S1.2028Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	100.00	240.00	2028	Q4
C2.F.I6.S1.2029Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	240.00	440.00	2029	Q4
C2.F.I6.S1.2030Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	440.00	800.00	2030	Q4
C2.F.I6.S1.2031Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	800.00	1,550.00	2031	Q4
C2.F.I6.S1.2032Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	1,550.00	3,210.00	2032	Q4
C2.F.I7.1.2026Q4	C2.F.I7	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I7.S1.2027Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	0.00	38.00	2027	Q4
C2.F.I7.S1.2028Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	38.00	118.00	2028	Q4
C2.F.I7.S1.2029Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	118.00	268.00	2029	Q4
C2.F.I7.S1.2030Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	268.00	478.00	2030	Q4
C2.F.I7.S1.2031Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	478.00	753.00	2031	Q4
C2.F.I7.S1.2032Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	753.00	1,052.00	2032	Q4

C2.F.I8.1.2026Q4	C2.F.I8	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I8.S1.2027Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	0.00	1,459.00	2027	Q4
C2.F.I8.S1.2028Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	1,459.00	2,919.00	2028	Q4
C2.F.I8.S1.2029Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	2,919.00	5,836.00	2029	Q4
C2.F.I8.S1.2030Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	5,836.00	8,755.00	2030	Q4
C2.F.I8.S1.2031Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	8,755.00	11,674.00	2031	Q4
C2.F.I8.S1.2032Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	11,674.00	14,594.00	2032	Q4
C2.F.I9.1.2026Q4	C2.F.I9	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I9.S1.2028Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	0.00	55.00	2028	Q4
C2.F.I9.S1.2029Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	55.00	137.00	2029	Q4
C2.F.I9.S1.2030Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	137.00	192.00	2030	Q4
C2.F.I9.S1.2031Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	192.00	247.00	2031	Q4
C2.F.I9.S1.2032Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	247.00	275.00	2032	Q4

C2.G.I10.1.2027Q1	C2.G.I10	M	Investicijos administracinis parengimas				2027	Q1
C2.G.I10.S1.2027Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	0.00	10.00	2027	Q4
C2.G.I10.S1.2028Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	10.00	20.00	2028	Q4
C2.G.I10.S1.2029Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	20.00	35.00	2029	Q4
C2.G.I10.S1.2030Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	35.00	50.00	2030	Q4
C2.G.I10.S1.2031Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	50.00	62.00	2031	Q4
C2.G.I11.1.2026Q4	C2.G.I11	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.I11.S1.2027Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	0.00	10.00	2027	Q4
C2.G.I11.S1.2028Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	10.00	50.00	2028	Q4
C2.G.I11.S1.2029Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	50.00	100.00	2029	Q4
C2.G.I11.S1.2030Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	100.00	170.00	2030	Q4
C2.G.I11.S1.2031Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	170.00	210.00	2031	Q4
C2.G.I11.S1.2032Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	210.00	210.00	2032	Q4

C2.G.M2.1.2026Q4	C2.G.M2	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.M2.S1.2027Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	0.00	5.00	2027	Q4
C2.G.M2.S1.2028Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	5.00	15.00	2028	Q4
C2.G.M2.S1.2029Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	15.00	30.00	2029	Q4
C2.G.M2.S1.2030Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	30.00	45.00	2030	Q4
C2.G.M2.S1.2031Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	45.00	60.00	2031	Q4
C2.G.M2.S1.2032Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	60.00	60.00	2032	Q4
C2.G.M3.1.2026Q4	C2.G.M3	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.M3.S1.2027Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2027	Q4
C2.G.M3.S1.2028Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2028	Q4
C2.G.M3.S1.2029Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2029	Q4
C2.G.M3.S1.2030Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2030	Q4
C2.G.M3.S1.2031Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2031	Q4
C2.G.M3.S1.2032Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	80,000.00	2032	Q4

2.1.5. Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

Pagal Direktyvos 2003/87/EB IVa skyrių ir 30k straipsnį, atidėjus ETS 2 įsigaliojimą, visų C2 komponento priemonių įgyvendinimas neprasisdės anksčiau kaip 2027 m., o planiniai finansai ir kiekybiniai rezultatai sumažės ~16 proc.. Toliau pateikiami būtini koregavimai.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for Component

Seq. number	Measure	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of measure	Baseline	Goal	Year	Quarter
C2.F.I5.1.2026Q4	C2.F.I5	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I5.S1.2027Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	0.00	218.00	2027	Q4
C2.F.I5.S1.2028Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	218.00	529.00	2028	Q4
C2.F.I5.S1.2029Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	529.00	1,042.00	2029	Q4
C2.F.I5.S1.2030Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	1,042.00	1,949.00	2030	Q4
C2.F.I5.S1.2031Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	1,949.00	2,789.00	2031	Q4
C2.F.I5.S1.2032Q4	C2.F.I5	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	vnt.	2,789.00	4,490.00	2032	Q4
C2.F.I6.1.2026Q4	C2.F.I6	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I6.S1.2027Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	0.00	84.00	2027	Q4
C2.F.I6.S1.2028Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	84.00	202.00	2028	Q4

C2.F.I6.S1.2029Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	202.00	370.00	2029	Q4
C2.F.I6.S1.2030Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	370.00	672.00	2030	Q4
C2.F.I6.S1.2031Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	672.00	1,302.00	2031	Q4
C2.F.I6.S1.2032Q4	C2.F.I6	T	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų švarių ir mažiau taršių transporto priemonių skaičius	1,302.00	2,696.00	2032	Q4
C2.F.I7.1.2026Q4	C2.F.I7	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I7.S1.2027Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	0.00	32.00	2027	Q4
C2.F.I7.S1.2028Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	32.00	99.00	2028	Q4
C2.F.I7.S1.2029Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	99.00	225.00	2029	Q4
C2.F.I7.S1.2030Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	225.00	402.00	2030	Q4
C2.F.I7.S1.2031Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	402.00	633.00	2031	Q4
C2.F.I7.S1.2032Q4	C2.F.I7	T	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius	633.00	884.00	2032	Q4
C2.F.I8.1.2026Q4	C2.F.I8	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4

C2.F.I8.S1.2027Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	0.00	1,256.00	2027	Q4
C2.F.I8.S1.2028Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	1,256.00	2,452.00	2028	Q4
C2.F.I8.S1.2029Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	2,452.00	4,902.00	2029	Q4
C2.F.I8.S1.2030Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	4,902.00	7,354.00	2030	Q4
C2.F.I8.S1.2031Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	7,354.00	9,806.00	2031	Q4
C2.F.I8.S1.2032Q4	C2.F.I8	T	Dviračių ir mikromobilumo transporto priemonių įsigijimas	Vnt.	9,806.00	12,259.00	2032	Q4
C2.F.I9.1.2026Q4	C2.F.I9	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.F.I9.S1.2028Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	0.00	46.00	2028	Q4
C2.F.I9.S1.2029Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	46.00	115.00	2029	Q4
C2.F.I9.S1.2030Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	115.00	161.00	2030	Q4
C2.F.I9.S1.2031Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	161.00	207.00	2031	Q4
C2.F.I9.S1.2032Q4	C2.F.I9	T	Įrengtos infrastruktūros kiekis	km	207.00	231.00	2032	Q4
C2.G.I10.1.2026Q1	C2.G.I10	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q1

C2.G.I10.S1.2027Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	0.00	8.00	2027	Q4
C2.G.I10.S1.2028Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	8.00	17.00	2028	Q4
C2.G.I10.S1.2029Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	17.00	29.00	2029	Q4
C2.G.I10.S1.2030Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	29.00	42.00	2030	Q4
C2.G.I10.S1.2031Q4	C2.G.I10	T	Įsigytų mokyklinių autobusiukų kiekis	vnt.	42.00	52.00	2031	Q4
C2.G.I11.1.2026Q4	C2.G.I11	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.I11.S1.2027Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	0.00	8.00	2027	Q4
C2.G.I11.S1.2028Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	8.00	42.00	2028	Q4
C2.G.I11.S1.2029Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	42.00	84.00	2029	Q4
C2.G.I11.S1.2030Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	84.00	143.00	2030	Q4
C2.G.I11.S1.2031Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	143.00	176.00	2031	Q4
C2.G.I11.S1.2032Q4	C2.G.I11	T	Įsigytų visai netaršių viešojo transporto priemonių skaičius	Vnt.	176.00	176.00	2032	Q4
C2.G.M2.1.2026Q4	C2.G.M2	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.M2.S1.2027Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	0.00	4.00	2027	Q4

C2.G.M2.S1.2028Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	4.00	13.00	2028	Q4
C2.G.M2.S1.2029Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	13.00	25.00	2029	Q4
C2.G.M2.S1.2030Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	25.00	38.00	2030	Q4
C2.G.M2.S1.2031Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	38.00	50.00	2031	Q4
C2.G.M2.S1.2032Q4	C2.G.M2	T	Savivaldybė	Savivaldybių skaičius	50.00	50.00	2032	Q4
C2.G.M3.1.2026Q4	C2.G.M3	M	Investicijos administracinis parengimas				2026	Q4
C2.G.M3.S1.2027Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	67,200.00	2027	Q4
C2.G.M3.S1.2028Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	67,200.00	2028	Q4
C2.G.M3.S1.2029Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	67,200.00	2029	Q4
C2.G.M3.S1.2030Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	67,200.00	2030	Q4
C2.G.M3.S1.2031Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	67,200.00	2031	Q4
C2.G.M3.S1.2032Q4	C2.G.M3	T	Metinių abonementinių vienetų	Vnt.	0.00	67,200.00	2032	Q4

Table containing information on the estimated total cost of the actions for the Component

Seq. number	Measure	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I5	Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas	30 Jun 2024	31 Dec 2032	82,030,284	0	3,739,934	5,384,244	9,167,322	16,486,247	15,650,821	31,601,716
C2.F.I6	Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovinių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms	30 Jun 2024	31 Dec 2032	27,169,716	0	834,540	1,171,380	1,685,880	3,042,900	6,372,240	14,062,776

C2.F.I7	Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra	30 Jun 2024	31 Dec 2032	19,320,000	0	660,610	1,510,824	2,810,304	3,898,440	5,092,248	5,347,574
C2.F.I8	Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	30 Jun 2024	31 Dec 2032	6,720,000	0	672,000	672,000	1,344,000	1,344,000	1,344,000	1,344,000
C2.F.I9	Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra	30 Jun 2024	31 Dec 2032	92,400,000	0	0	18,480,000	27,552,000	18,480,000	18,480,000	9,408,000
C2.G.I10	Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)	30 Jun 2024	31 Dec 2032	6,720,000	0	1,075,200	1,075,200	1,612,800	1,612,800	1,344,000	0
C2.G.I11	Viešojo transporto plėtra	30 Jun 2024	31 Dec 2032	53,760,000	0	2,560,001	10,240,003	12,800,004	17,920,006	10,239,986	0
C2.G.M2	Užsakomojo transporto paslaugų plėtra (socialinis taksi)	30 Jun 2024	31 Dec 2032	56,280,000	0	4,689,997	9,379,994	14,069,992	14,069,992	14,070,025	0
C2.G.M3	Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis	30 Jun 2024	31 Dec 2032	25,200,000	0	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000
TOTAL				369,600,000	0	18,432,282	52,113,645	75,242,302	81,054,385	76,793,320	65,964,066

Table containing information on the financing of the Component

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
369,600,000	277,200,000	0	92,400,000	25.0000%

2.3. COMPONENT: C4 - Technical assistance

2.3.1 Description of the component (Summary box)

Intervention area: Technical assistance

Objective:

Sisteningai pasirengti Socialinio klimato fondo Lietuvoje įgyvendinimui ir užtikrinti veiksmingą Socialinio klimato plano priemonių administravimą ir įgyvendinimą Lietuvoje, siekiant socialiai teisingos perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos, mažinti energetinį skurdą ir švelninti iškastinio kuro kainų poveikį pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Taip pat siekiama stiprinti nacionalinių institucijų gebėjimus, ugdyti jų kompetencijas, reikalingas efektyviam pasirengimui ir Socialinio klimato fondo priemonių įgyvendinimui.

Actions:

Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti

Estimated total costs: EUR 22,065,160 of which

Costs requested to be covered under the Fund: EUR 16,548,870

Costs to be covered by transfers from Shared management programmes (e.g. ESF+, ERDF, etc.): EUR 0

Costs to be covered by the national contribution: EUR 5,516,290

2.3.2. Description of the actions of the component

2.3.2.1. Action:: 1- Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti

Intervention area: C4.TA.A1 Art.8.3 - Technical assistance

2.3.2.1.1 Description of the action of the component

Information about the nature, type and size of the technical assistance action

Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti

Pagrindiniai darbai:

I. Socialinio klimato fondo Valdymo ir kontrolės sistemos kūrimo darbai:

1. LR Vyriausybės nutarimo dėl atsakomybių ir funkcijų paskyrimo tarp institucijų įgyvendinant reglamentą tvirtinimas;
2. Nacionalinių teisės aktų, reikalingų sėkmingai įgyvendinti SKP priemones Lietuvoje rengimas ir tvirtinimas (Socialinio Klimato Plano įgyvendinimo taisyklių rengimas ir tvirtinimas, Plėtros programų ir pažangos priemonių rengimas, derinimas ir tvirtinimas);
3. Valdymo ir kontrolės sistemos institucijų struktūrinių padalinių sukūrimas arba funkcijų priskyrimas jau esamiems struktūriniams padaliniams;
4. IT įrankio, reikalingo projektų administravimui, kūrimas ir tobulinimas;
5. Reikalingų įgyvendinti SKP priemones žmogiškųjų išteklių paieška ir apmokymas.

Nacionalinių teisės aktų sukūrimas ir tvirtinimas

Parengiamas, derinamas su institucijomis ir tvirtinamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas, kuriuo nustatomas atsakomybių, funkcijų ir įgaliojimų pasiskirstymas tarp valdymo, koordinavimo, įgyvendinimo ir priežiūros institucijų, įskaitant Lietuvos Respublikos aplinkos ministeriją, APVA; Lietuvos Respublikos finansų ministeriją bei kitas ministerijas, kurių priemonės bus įgyvendintos Socialinio Klimato fondo lėšomis;

Rengiamas ir tvirtinamas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymas dėl Socialinio klimato plano įgyvendinimo tvarkos aprašo, kuriame apibrėžiamos vykdytojų pareigos, reikalavimai paramos gavėjams, projektų atrankos, vertinimo, finansavimo, priežiūros, interesų konfliktų valdymo, korupcijos prevencijos bei kontrolės veiksmų bei rizikų valdymo tvarka.

Vidaus procesų (procedūrų) parengimas institucijose

Aplinkos ministerijos funkcijų, susijusių su koordinavimo, stebėsenos, politikos formavimo ir atitikties užtikrinimo, pasiskirstymu tarp departamentų ir grupių bus nustatyta aplinkos ministro tvirtinamu tvarkos aprašu.

APVA, kaip įgyvendinančioji institucija, rengia procedūras, apimančias paraiškų priėmimą, atranką, vertinimą, išlaidų tinkamumo tikrinimą viešųjų pirkimų tikrinimą, mokėjimų tikrinimą, sukčiavimo, korupcijos ir interesų konfliktų prevencijos tikrinimą, tinkamą valstybės pagalbos teikimo tikrinimą, dvigubo finansavimo išvengimo tikrinimą, pažeidimų prevenciją, komunikaciją, stebėseną ir ataskaitų rengimą.

IT sistemos sukūrimas

Informacinių technologijų sprendimams įgyvendinti bus pritaikoma ir išplėsta Aplinkos projektų valdymo informacinė sistema (APVIS), užtikrinanti Socialinio klimato plano priemonių administravimą. Sistemoje bus sukurti ir integruoti moduliai paraiškų priėmimui, vertinimui, sutarčių sudarymui, mokėjimų prašymų tikrinimui, stebėsenos duomenų rinkimui ir ataskaitų teikimui. APVIS bus pritaikyta duomenų mainams su kitomis valstybės informacinėmis sistemomis ir užtikrins veiksmingą duomenų valdymą, atsekamumą bei atitiktį Reglamento (ES) 2023/955 reikalavimams.

Interneto svetainės atnaujinimas

APVA interneto svetainėje sukuriamas dedikuotas SKF informacijos modulis, kuriame viešai ir atvirai skelbiami:

- visi kvietimai teikti paraiškas;
- paramos teikimo sąlygos;
- Informacija apie SKF pažangą;
- Bendra informacija apie SKF, kuri būtų naudinga potencialiems pareiškėjams;
- Informacija apie konsultavimosi galimybes.

Institucinių struktūrų stiprinimas ir žmogiškųjų išteklių užtikrinimas

Aplinkos ministerijos ir Aplinkos projektų valdymo agentūros (APVA) esamų institucinių padalinių struktūros bus peržiūrėtos ir įvertintos jų pritaikomumo požiūriu, siekiant užtikrinti efektyvų Socialinio klimato plano (SKP) priemonių koordinavimą ir įgyvendinimą.

Atsižvelgiant į SKP priemonių administravimo apimtį ir specifiką, bus stiprinami esami padaliniai ir, jei reikia, steigiamos naujos funkcijos ar pozicijos, susijusios su paraiškų priėmimu, vertinimu, sutarčių administravimu, mokėjimų tikrinimu, vietos patikromis, rezultatų stebėseną, rizikų vertinimu ir ataskaitų teikimu Europos Komisijai.

Bus organizuojami atviri konkursai ir darbuotojų atrankos procedūros, taip pat numatomas esamų darbuotojų funkcijų perskirstymas, siekiant užtikrinti reikiamų kompetencijų specialistų pritraukimą bei efektyvų žmogiškųjų išteklių panaudojimą.

Vadovaujančioji institucija – Aplinkos ministerija – bus sustiprinta papildomais pajėgumais koordinavimo, stebėsenos, rizikų valdymo, finansų planavimo, duomenų analizės ir komunikacijos srityse. Bus peržiūrėta ministerijos vidaus struktūra, užtikrinant aiškų atsakomybės paskirstymą tarp SKP koordinavimo, finansinės priežiūros, atitikties ir komunikacijos funkcijų.

Audito institucijos funkcijos bus pavestos Aplinkos ministerijos Centralizuotam vidaus audito padaliniui, kuris bus sustiprintas papildomais ištekliais ir kompetencijomis, kad galėtų vykdyti nepriklausomą Socialinio klimato fondo valdymo ir kontrolės sistemos auditą pagal Reglamento (ES) 2023/955 reikalavimus.

Reikalingos lėšos:

Numatoma bendra suma, reikalinga įgyvendinimui: 22 065 163,16 EUR, iš kurių:

Lėšos, prašomos padengti iš Fondo: 16 548 872,37EUR

Lėšos, padengiamos iš bendrojo valdymo programų (pvz., ESF+, ERPF ir kt.) pervedimų: 0 EUR

Lėšos, padengiamos iš nacionalinio prisidėjimo: 5 516 290,79 (25 %)

2.3.2.1.2. Milestones, targets and timeline

Milestone: C4.TA.A1.1 Teigiamas Europos Komisijos Audito institucijos vertinimas

Description

Šis rodiklis matuoja Audito institucijos (AI) sistemos tinkamumą ir jos gebėjimą nepriklausomai vykdyti Socialinio klimato fondo valdymo ir kontrolės sistemos (MCS) auditą pagal Reglamento (ES) 2023/955 reikalavimus bei tarptautinius audito standartus. Milestone siejamas su Europos Komisijos teigiamu vertinimu po atlikto Audito institucijos struktūros ir procedūrų patikrinimo.

Qualitative indicator:

Audito institucijos tinkamumo patvirtinimas Europos Komisijos sprendimu arba rašytiniu pranešimu, patvirtinančiu, kad AI atitinka reikalavimus pagal SCF reglamento 8 straipsnį ir taikomus tarptautinius audito standartus (ISSAI).

Verification mechanism / Source of data:

Europos Komisijos (DG CLIMA arba paskirtos audito tarnybos) oficialus raštas arba vertinimo ataskaita, patvirtinanti Audito institucijos tinkamumą Socialinio klimato fondo audito funkcijoms vykdyti.

Timing:

2026 m. II pusmetis – po Audito institucijos (Aplinkos ministerijos Centralizuoto vidaus audito padalinio) veiklos struktūros parengimo ir Komisijos vertinimo atlikimo.

Milestone: C4.TA.A1.2 Užtikrintas informacinės sistemos veikimas

Description

Šis rodiklis matuoja Socialinio klimato plano priemonių administravimui pritaikytos informacinės sistemos (APVIS) funkcionavimą, užtikrinant paraiškų priėmimo, vertinimo, sutarčių administravimo, mokėjimų, stebėsenos ir ataskaitų teikimo procesų automatizavimą bei duomenų atsekamumą. Milestone parodo, kad sistema yra parengta naudoti ir veikia pagal nustatytus funkcinius bei saugumo reikalavimus.

Qualitative indicator:

APVIS informacinės sistemos moduliai, reikalingi Socialinio klimato plano priemonių įgyvendinimui, sukurti, ištestuoti ir pradėti naudoti.

Verification mechanism / Source of data:

- Sistemos priėmimo–perdavimo aktas arba oficialus APVA direktoriaus patvirtinimas dėl APVIS veikimo pradžios;

Timing:

2026 m. II-III pusmetis – po APVIS sistemos pritaikymo Socialinio klimato plano priemonių administravimui ir sėkmingo veikimo patvirtinimo.

Milestone: C4.TA.A1.3 Užtikrinti žmogiškieji ištekliai (įdarbintas ir apmokytas reikiamas žmonių kiekis)

Description

Šis rodiklis matuoja, ar Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimui užtikrinti institucijose suformuoti ir veikia pakankami administraciniai pajėgumai. Milestone apima naujų darbuotojų įdarbinimą ir (arba) esamų funkcijų perskirstymą, taip pat jų apmokymą, siekiant užtikrinti efektyvų SKP valdymą, įgyvendinimą, kontrolę ir atitiktį ES reikalavimams.

Qualitative indicator:

Aplinkos ministerijoje ir Aplinkos projektų valdymo agentūroje (APVA) įdarbinti ir apmokyti darbuotojai, būtini SKP įgyvendinimo, priežiūros, stebėsenos, audito, IT ir rizikų valdymo funkcijoms vykdyti. Suformuota visų pagrindinių grandžių (vadovaujančiosios, administruojančiosios ir audito institucijos) veiklos struktūra.

Verification mechanism / Source of data:

- Personalo sąrašai arba įsakymų kopijos, patvirtinančios darbuotojų paskyrimą į SKP administravimo funkcijas;
- Mokymų dalyvių registrai, mokymų programų aprašai ar ataskaitos;
- Institucijų vidaus įsakymai ar struktūrų schemas, patvirtinančios SKP funkcijų paskirstymą.

Timing:

2026 m. II pusmetis – po pagrindinių etatų suformavimo Aplinkos ministerijoje ir APVA bei pirmųjų mokymų ciklo įgyvendinimo, užtikrinant visų institucinių grandžių veiklos pradžią.

Milestone: C4.TA.A1.4 Parengtas ir patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas

Description

Šis rodiklis matuoja, ar parengtas ir oficialiai patvirtintas Socialinio klimato plano (SKP) komunikacijos ir informavimo planas, kuriuo nustatoma, kaip bus užtikrinamas visuomenės, tikslinių grupių ir suinteresuotų institucijų informavimas apie SKP tikslus, priemones, finansavimo galimybes, atrankos kriterijus bei pasiektus rezultatus.

Qualitative indicator:

Patvirtintas SKP komunikacijos ir informavimo planas, apibrėžiantis komunikacijos strategiją, tikslines auditorijas, priemones, atsakingas institucijas, planuojamus kanalus, biudžetą ir veiklos rodiklius. Plane numatyta, kaip bus užtikrintas prieinamumas pažeidžiamoms grupėms ir informacijos sklaida regioniniu lygmeniu.

Verification mechanism / Source of data:

- Aplinkos ministerijos įsakymas dėl SKP komunikacijos ir informavimo plano patvirtinimo;
- Komunikacijos plano dokumentas su numatytais veiksmais, grafiku ir atsakingomis institucijomis;
- Publikuotas plano santraukinis variantas arba viešas pranešimas ministerijos tinklalapyje.

Timing:

2026 m. I pusmetis – po SKP priemonių patvirtinimo ir prieš pradedant pirmuosius kvietimus teikti paraiškas, kad komunikacijos veiklos galėtų būti įgyvendinamos laiku ir koordinuotai viso plano laikotarpiu.

Milestone: C4.TA.A1.5 Teigiamas Europos komisijos Valdymo ir kontrolės sistemos įvertinimas

Description

Šis rodiklis matuoja, ar Europos Komisija teigiamai įvertino parengtą ir įdiegtą Socialinio klimato fondo (SKF) **valdymo ir kontrolės sistemą (VKS)**, apimančią vadovaujančiosios institucijos, administruojančiosios institucijos ir audito institucijos funkcijas, procedūras bei tarpusavio atsakomybės

pasiskirstymą. Milestone rodo, kad sistema atitinka Reglamento (ES) 2023/955 ir yra tinkama SKP įgyvendinimui.

Qualitative indicator:

Europos Komisijos oficialus raštas arba sprendimas, patvirtinantis, kad Lietuvos parengta Socialinio klimato fondo valdymo ir kontrolės sistema yra tinkama veikti.

Verification mechanism / Source of data:

- Europos Komisijos raštas arba vertinimo ataskaita dėl VKS tinkamumo;
- Patvirtinta Lietuvos VKS aprašo versija, pateikta Komisijai;
- Vidaus dokumentai (Aplinkos ministerijos įsakymas) dėl VKS patvirtinimo nacionaliniu lygmeniu.

Timing:

2026 m. II pusmetis – po VKS aprašo parengimo, įgyvendinimo ir pateikimo Europos Komisijai vertinimui bei gavus teigiamą Komisijos patvirtinimą dėl sistemos tinkamumo.

Target: C4.TA.A1.S6 Užtikrintas efektyvus SKF plano koordinavimas, stebėseną ir įgyvendinimas

Description

Rodiklis matuoja Socialinio klimato fondo (SKF) plano įgyvendinimo valdymo, koordinavimo ir stebėsenos sistemos veiksmingumą bei priemonių pasiekimą nacionaliniu lygmeniu. Juo vertinama, ar sukurta ir veikia koordinavimo, ataskaitų teikimo, duomenų rinkimo bei pažangos vertinimo sistema, užtikrinanti sklandų, savalaikį ir teisės aktų reikalavimus atitinkantį plano įgyvendinimą pagal Reglamento (ES) 2023/955 nuostatas.

Tikslas laikomas pasiektu, kai:

- Socialinio klimato plano priemonės įgyvendinamos pagal nustatytus terminus ir biudžetą;
- sukurtas veiksmingas koordinavimas tarp atsakingų institucijų (ministerijų, APVA, vadovaujančiosios ir audito institucijų);
- veikia stebėsenos, ataskaitų teikimo ir informacinė sistema, leidžianti rinkti, analizuoti ir teikti duomenis apie plano pažangą;
- užtikrinamas skaidrus informacijos teikimas Europos Komisijai ir visuomenei;
- įdiegti veiksmingi mechanizmai pagrindinių SKF reikalavimų laikymuisi užtikrinti, įskaitant:
 - korupcijos prevenciją ir kontrolę,
 - interesų konfliktų identifikavimą ir valdymą,
 - sukčiavimo rizikų nustatymą ir mažinimą,
 - dvigubo finansavimo prevenciją;
- nustatytos procedūros, leidžiančios tikrinti ir užtikrinti tinkamą išlaidų atsekamumą, išlaidų tinkamumo vertinimą bei patikimą finansų valdymą;
- užtikrintas reguliarus vidaus ir išorės (įskaitant audito institucijos) vertinimų atlikimas, siekiant patikrinti VKS veiksmingumą ir atitiktį ES bei nacionaliniams teisės aktams;
- taikomas koregavimo mechanizmas, leidžiantis laiku imtis veiksmų nustatytų trūkumų ar rizikų atvejais.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the action

Seq. number	Action	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A1.1.2026Q1	C4.TA.A1	M	Teigiamas Europos Komisijos Audito institucijos vertinimas				2026	Q1
C4.TA.A1.2.2026Q2	C4.TA.A1	M	Užtikrintas informacinės sistemos veikimas				2026	Q2
C4.TA.A1.3.2026Q1	C4.TA.A1	M	Užtikrinti žmogiškieji ištekliai (įdarbintas ir apmokytas reikiamas žmonių kiekis)				2026	Q1
C4.TA.A1.4.2026Q1	C4.TA.A1	M	Parengtas ir patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas				2026	Q1
C4.TA.A1.5.2026Q2	C4.TA.A1	M	Teigiamas Europos komisijos Valdymo ir kontrolės sistemos įvertinimas				2026	Q2
C4.TA.A1.S6.2032Q4	C4.TA.A1	T	Užtikrintas efektyvus SKF plano koordinavimas, stebėseną ir įgyvendinimas	Patvirtinta metinė audito ataskaita	0.00	1.00	2032	Q4

Why the specific milestone(s) or target(s) was/were chosen

Tarpinės ir Siektinos reikšmės atrinktos siekiant aiškiai nustatyti pagal techninę pagalbą planuojamus veiksmus: Valdymo sistemos sukūrimą bei veiksmingumo užtikrinimą, įskaitant informacinės sistemos funkcionalumą ir veikimo užtikrinimą, SKF plano koordinavimą, stebėseną ir įgyvendinimą bei audito institucijos veikimo užtikrinimą.

Tarpinės ir siektinos reikšmės pasirinktos kaip kertiniai elementai, būtini sklandžiam, patikimam ir rezultatyviam Socialinio klimato fondo (SKF) plano įgyvendinimui nacionaliniu lygmeniu.

Vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955 16 straipsniu, valstybės narės privalo užtikrinti efektyvų fondo įgyvendinimą per aiškią institucijų struktūrą ir valdymo sistemą. Valdymo ir kontrolės sistemos parengimas ir patvirtinimas yra būtina pradinė sąlyga, leidžianti apibrėžti atsakingas institucijas (vadovaujančiąją, administruojančiąją, audito instituciją), jų funkcijas, tarpusavio atsakomybes, priežiūros ir rizikų valdymo mechanizmus. Be šio sistemos sukūrimo ir teigiamo jos veiksmingumo įvertinimo negalėtų būti užtikrintas tinkamas lėšų valdymas, atitiktis teisės aktams, bei skaidrumas.

Tuo tarpu koordinavimo, stebėsenos ir įgyvendinimo užtikrinimas atliepia Reglamento (ES) 2023/955 21 straipsnio nuostatas, kurios įpareigoja valstybės nares vykdyti nuolatinę SKF plano įgyvendinimo pažangos stebėseną, reguliariai teikti ataskaitas Europos Komisijai bei užtikrinti grįžtamąjį ryšį tarp planavimo, įgyvendinimo ir vertinimo etapų. Ši siektina reikšmė apima tiek institucinio koordinavimo mechanizmų veikimą, tiek veiksmingą duomenų rinkimą, pažangos vertinimą ir sprendimų priėmimo kokybės gerinimą.

Siektinos ir tarpinės reikšmės yra glaudžiai susijusios ir viena kitą papildo: valdymo sistema sudaro struktūrinį pagrindą, o koordinavimas ir stebėseną užtikrina jos veiksmingumą praktikoje. Dėl to šie tikslai laikomi pagrindiniais techninės pagalbos prioritetais.

What the milestone(s) or indicator(s)/target(s) is/are measuring

Tarpinės ir siektinos reikšmės yra orientuotos į kokybišką Socialinio klimato fondo (SKF) plano įgyvendinimo sistemų sukūrimą ir funkcionavimą nacionaliniu lygmeniu. Jomis vertinama, ar iki nustatytų terminų sukurti, patvirtinti ir pradėti veikti pagrindiniai valdymo, kontrolės, informacinių technologijų, komunikacijos ir žmogiškųjų išteklių pajėgumai, reikalingi veiksmingam fondo administravimui pagal Reglamento (ES) 2023/955 reikalavimus.

„Teigiamas Europos Komisijos Audito institucijos vertinimas“ (C4.TA.A1.1) – ši tarpinė reikšmė matuoja Europos Komisijos atlikto Audito institucijos vertinimo rezultatą, t. y. ar Audito institucijos veiklos organizavimas ir funkcijos atitinka Socialinio klimato fondo reglamento bei tarptautinių audito standartų reikalavimus.

„Užtikrintas informacinės sistemos veikimas“ (C4.TA.A1.2) – ši tarpinė reikšmė matuoja, ar pritaikyta ir veikia APVIS informacinė sistema, skirta SKP priemonių administravimui, užtikrinanti paraiškų priėmimo, vertinimo, sutarčių administravimo, mokėjimų tikrinimo, duomenų rinkimo bei ataskaitų teikimo procesų automatizavimą ir atsekamumą.

„Užtikrinti žmogiškieji ištekliai“ (C4.TA.A1.3) – ši tarpinė reikšmė vertina, ar suformuoti, įdarbinti ir apmokyti reikiamų kompetencijų specialistai, būtini efektyviam SKP administravimui, koordinavimui, stebėsenai, auditui, IT valdymui ir komunikacijai.

„Parengtas ir patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas“ (C4.TA.A1.4) – ši tarpinė reikšmė matuoja, ar patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas, apibrėžiantis komunikacijos strategiją, tikslines grupes, informavimo veiklas, atsakingas institucijas ir viešinimo priemones, užtikrinančias skaidrų bei prieinamą informavimą apie SKP įgyvendinimą.

„Teigiamas Europos Komisijos valdymo ir kontrolės sistemos vertinimas“ (C4.TA.A1.5) – ši tarpinė reikšmė matuoja, ar sukurta ir oficialiai patvirtinta Valdymo ir kontrolės sistema, apibrėžianti pagrindinių institucijų funkcijas, tarpusavio sąsajas, kontrolės, priežiūros ir rizikų valdymo mechanizmus. Tai rodo pasirengimą tinkamai administruoti SKF lėšas pagal Reglamento (ES) 2023/955 nuostatas.

„SKF plano koordinavimo, stebėsenos ir įgyvendinimo užtikrinimas“ (C4.TA.A1.S1) – ši siektina reikšmė matuoja, ar įdiegti ir veikia koordinavimo, stebėsenos bei plano įgyvendinimo procesai: tai apima veiksmingą tarpinstitucinį bendradarbiavimą, pažangos stebėsenos sistemą, duomenų rinkimą, vertinimą ir ataskaitų rengimą pagal Reglamento (ES) 2023/955 21 straipsnį. Ši siektina reikšmė taip pat vertina faktinę Socialinio klimato plano įgyvendinimo pažangą – ar priemonės įgyvendinamos pagal planą ir ar pasiekiami nustatyti rezultatų rodikliai, ar veiksmingi mechanizmai pagrindinių SKF reikalavimų laikymuisi užtikrinti.

What methodology and source will be used, and how the proper achievement of the milestone(s) or target(s) will be objectively verified

Tarpinių ir siektinos reikšmių pasiekimas bus vertinamas remiantis **dokumentiniais įrodymais, oficialiais patvirtinimais ir faktiniais veikimo įrodymais**, užtikrinant objektyvų vertinimą pagal Reglamento (ES) 2023/955 nuostatas bei Europos Komisijos patvirtintas metodikas.

Vertinimo metodika grindžiama **kokybiniais rodikliais**, kurie patvirtina, kad institucijos, sistemos ir procesai ne tik sukurti, bet ir faktiškai veikia. Visi patvirtinimai bus pagrįsti oficialiais dokumentais, įsakymais, vertinimo raštais, sistemų testavimo ataskaitomis ar kitais įrodymais.

C4.TA.A1.1 – Teigiamas Europos Komisijos Audito institucijos vertinimas

Bus vertinama Europos Komisijos (DG CLIMA ar paskirtos audito tarnybos) oficialaus rašto ar vertinimo ataskaitos kopija, patvirtinanti Audito institucijos tinkamumą vykdyti nepriklausomas audito funkcijas. Šaltinis – Komisijos vertinimo dokumentai ir Aplinkos ministerijos Centralizuoto audito padalinio veiklos aprašai.

C4.TA.A1.2 – Užtikrintas informacinės sistemos veikimas

Bus tikrinami APVIS informacinės sistemos veikimo įrodymai: sistemos priėmimo–perdavimo aktas, testavimo ataskaita, veikiančių modulių aprašas, IT padalinio ar APVA direktoriaus patvirtinimas dėl veikimo pradžios.

C4.TA.A1.3 – Užtikrinti žmogiškieji ištekliai

Patikrinimas grindžiamas personalo įsakymais, darbuotojų sąrašais, pareigybių aprašais, mokymų registrų duomenimis ir dalyvavimo ataskaitomis. Šaltiniai – Aplinkos ministerijos ir APVA personalo valdymo dokumentai bei mokymų organizatorių ataskaitos.

C4.TA.A1.4 – Parengtas ir patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas

Vertinimas pagrįstas Aplinkos ministerijos įsakymu dėl plano patvirtinimo ir pačiu komunikacijos plano dokumentu, kuriame aprašytos priemonės, veiklos ir atsakingos institucijos. Papildomas įrodymas – viešai paskelbtas plano santraukinis variantas.

C4.TA.A1.5 – Teigiamas Europos Komisijos valdymo ir kontrolės sistemos įvertinimas

Bus vertinama Europos Komisijos oficialaus rašto arba ataskaitos kopija, patvirtinanti, kad Lietuvos parengta Socialinio klimato fondo valdymo ir kontrolės sistema (VKS) yra tinkama veikti. Papildomas šaltinis – patvirtinta nacionalinė VKS aprašo versija.

C4.TA.A1.S1 – Užtikrintas efektyvus SKF plano koordinavimas, stebėsenos ir įgyvendinimas

Pasiekimas bus vertinamas pagal vadovaujančiosios institucijos parengtas metines SKP įgyvendinimo ataskaitas, audito institucijos vertinimus dėl sistemos veikimo tinkamumo, APVIS sistemoje sukauptus stebėsenos duomenis ir Europos Komisijos priimtus SKP įgyvendinimo vertinimus.

What is the baseline (starting point) and what is the level or specific point to be reached (only for indicators/targets)

Pradinė padėtis 2025 m. pabaigoje apibūdinama kaip pasirengimo etapas, kai Socialinio klimato fondo (SKF) valdymo, kontrolės, stebėsenos ir koordinavimo sistemos dar nėra sukurtos ar patvirtintos. Audito institucijos, valdymo ir kontrolės sistemos (VKS) bei informacinių sprendimų veikimas nėra užtikrintas, o žmogiškieji ištekliai ir komunikacijos priemonės dar tik formuojami.

Target level / point to be reached:

Iki 2026 m. pabaigos turi būti pasiekti visi tarpiniai rodikliai, užtikrinantys, kad Socialinio klimato fondo valdymo ir įgyvendinimo sistemos yra sukurtos, patvirtintos ir pradėjusios veikti nacionaliniu lygmeniu:

- **C4.TA.A1.1:** Europos Komisijos teigiamas Audito institucijos vertinimas, patvirtinantis jos tinkamumą vykdyti audito funkcijas;
- **C4.TA.A1.2:** Veikianti APVIS informacinė sistema, pritaikyta SKP priemonių administravimui;
- **C4.TA.A1.3:** Įdarbinti ir apmokyti reikiamų kompetencijų darbuotojai vadovaujančiojoje, administruojančiojoje ir audito institucijose;
- **C4.TA.A1.4:** Patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas;
- **C4.TA.A1.5:** Europos Komisijos teigiamas valdymo ir kontrolės sistemos vertinimas.
- Iki 2032 m. (siektina reikšmė **C4.TA.A1.S1**) turi būti užtikrintas **veiksmingas Socialinio klimato fondo plano koordinavimas, stebėseną ir įgyvendinimas** – t. y. valdymo sistema pilnai funkcionuoja, institucijos atlieka savo funkcijas pagal nustatytas procedūras, duomenų rinkimas ir ataskaitų teikimas vykdomas laiku ir kokybiškai, o Fondo priemonės įgyvendinamos pagal nustatytus tikslus ir pasiekiami rezultatų rodikliai.

By when the final milestone(s) or target(s) will be reached (by quarter and year)

Visos tarpinės reikšmės (milestones C4.TA.A1.1–C4.TA.A1.5) bus pasiektos iki 2026 m. IV ketvirčio, kai:

- Europos Komisija teigiamai įvertins Audito institucijos ir Valdymo bei kontrolės sistemos tinkamumą;
- APVIS informacinė sistema bus pritaikyta ir veiks;
- bus įdarbinti ir apmokyti reikiamų kompetencijų darbuotojai;
- bus patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas.

Galutinė siektina reikšmė (target C4.TA.A1.S1 – Užtikrintas efektyvus SKF plano koordinavimas, stebėseną ir įgyvendinimas) bus pasiekta iki 2032 m. IV ketvirčio, kai valdymo, stebėsenos ir įgyvendinimo procesai veiks pilna apimtimi, o Socialinio klimato fondo plano priemonės bus įgyvendintos pagal nustatytus tikslus ir pasiekti numatyti rezultatų rodikliai.

Vadovaujančios institucijos funkcijas vykdydys Aplinkos ministerija

Vadovaujančiosios institucijos funkcijas įgyvendinant Socialinio klimato fondo (SKF) veiksmus Lietuvos Respublikoje vykdydys **Aplinkos ministerija**, kaip atsakinga institucija už klimato politikos koordinavimą ir įgyvendinimą nacionaliniu lygmeniu. Vadovaujančiosios institucijos funkcijos vykdomos vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955 reikalavimais, 2025 m. birželio 10 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 405 ir šiuo metu rengiamu ir LR aplinkos ministro įsakymu tvirtinamu įgyvendinimo tvarkos aprašu.

Aplinkos ministerijos, kaip Vadovaujančiosios institucijos, pagrindinės funkcijos yra šios:

Socialinio klimato plano (SKP) rengimas, tikslinimas ir derinimas

Parengia nacionalinį **Socialinio klimato planą (SKP)**, laikydamosi Reglamento (ES) 2023/955 3 straipsnio nuostatų ir vadovaudamosi nacionaliniais klimato politikos tikslais bei nacionaliniais strateginiais dokumentais.

Koordinuoja SKP rengimo procesą, įtraukia atitinkamas ministerijas, savivaldybes, socialinius partnerius ir nevyriausybinės organizacijas.

Organizuoja **viešas konsultacijas ir tarpinstitucinį derinimą**, užtikrinant SKP atitiktį nacionaliniams interesams bei ES teisės aktams.

Atsako už SKP pateikimą ir oficialų **derinimą su Europos Komisija**, įskaitant papildomos informacijos teikimą, pastabų nagrinėjimą bei plano atnaujinimą.

Priemonių įgyvendinimo koordinavimas

Užtikrina sklandų ir horizontalų SKF priemonių įgyvendinimo **koordinavimo tarp institucijų procesą**;

Organizuoja **tarpinstitucinius koordinacinius pasitarimus (organizuoja nacionalinės darbo grupės/komisijos posėdžius)**, metodinių rekomendacijų rengimą, taip pat atsako už priemonių įgyvendinimo sinergiją su kitomis ES programomis.

Stebi priemonių įgyvendinimo pažangą ir užtikrina, kad visos institucijos veiktų vadovaudamosi bendrais reikalavimais, standartais ir terminais.

Komunikacija su Europos Komisija (kaip nacionalinis kontaktinis)

Veikia kaip **nacionalinis kontaktinis** su Europos Komisija Socialinio klimato fondo klausimais.

Atsako į Komisijos užklausas, teikia ataskaitinę, analitinę ir paaiškinamąją informaciją apie plano įgyvendinimą, pažangą ir rezultatus.

Dalyvauja ES darbo grupėse, ekspertų susitikimuose, atstovauja Lietuvos interesus ir keičiasi gerąja patirtimi su kitų valstybių narių institucijomis.

Stebėsenos, vertinimo ir atskaitomybės funkcijos

Vadovaujasi Reglamento (ES) 2023/955 24 straipsniu ir užtikrina, kad būtų tinkamai vykdoma SKF **priemonių ir rodiklių stebėseną**, remiantis kiekybiniais ir kokybiniais duomenimis.

Rengia vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955 24 straipsniu kas dvejus metus socialinio klimato plano įgyvendinimo ataskaitą.

Atsako už ataskaitų derinimą su Europos Komisija bei jų pateikimą nustatytais terminais, užtikrinant ataskaitų nuoseklumą, duomenų kokybę ir atitiktį reikalavimams.

Inicijuoja nepriklausomą ex-post vertinimą, jei to reikalauja Europos Komisija

Nacionalinių teisės aktų rengimas ir atnaujinimas

Rengia ir (ar) derina reikalingus teisės aktus, reglamentuojančius SKF priemonių planavimą, įgyvendinimą, atskaitomybę ir stebėseną.

Inicijuoja ir koordinuoja **Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų, ministro įsakymų ir kitų teisės aktų** projektų rengimą bei derinimą, užtikrinant jų atitiktį ES reglamentų reikalavimams ir vidaus teisinės sistemos principams.

Atsako už horizontaliosios reglamentavimo aplinkos suderinimą, ypač interesų konfliktų valdymo, duomenų atvėrimo, viešinimo ir rizikų valdymo srityse.

Valdymo deklaracijos rengimas

Remiantis Reglamento (ES) 2023/955 21 **straipsniu**, Aplinkos ministerija rengia valdymo deklaraciją, patvirtinančią kad:

mokėjimo prašyme pateikti rodikliai pasiekti pagal nustatytus kriterijus;

išlaidos buvo patirtos teisėtai ir tinkamai;

išlaidos atitinka Socialinio klimato fondo taisykles.

Rodiklių stebėseną ir ataskaitų teikimas

Aplinkos ministerija vykdo nuolatinę **planų pažangos stebėseną** ir rengia **metines įgyvendinimo ataskaitas**, Stebėseną apima kiekybinių ir kokybinių rezultatų stebėjimą, atitiktį plane nustatytiems tikslams ir nacionalinių stebėsenos sistemų naudojimą.

Mokėjimo prašymų rengimo ir teikimo Europos Komisijai funkcijas vykdydys Aplinkos ministerija

Remiantis Reglamento (ES) 2023/955 20 **straipsniu**, Aplinkos ministerija teikia **mokėjimo prašymus Europos Komisijai**, pagrįstus **pasiuktais rezultatais** (tarpinėmis ir galutinėmis reikšmėmis) pagal patvirtintą nacionalinį socialinį klimato planą. Mokėjimo prašymai apima informaciją apie įgyvendintas priemones, pasiuktus kiekybinius ir kokybinius rodiklius bei jų atitiktį plane nustatytoms tarpinėms ir siektinoms reikšmėms (*milestones and targets*).

Audito institucijos funkcijas vykdydys Aplinkos ministerija

Vadovaujantis **Reglamento (ES) 2023/955 21 straipsniu**, audito institucija atlieka šias pagrindines funkcijas:

Nepriklausomas veiklos ir atitikties auditas

Audito institucija vykdo nepriklausomus auditus, siekdama:

įvertinti, ar Socialinio klimato fondo priemonės įgyvendinamos laikantis taikomų ES ir nacionalinių teisės aktų;

patikrinti, ar mokėjimo prašymuose deklaruojami rodikliai pasiekti ir pagrįsti objektyviais įrodymais;

užtikrinti, kad deklaruotos išlaidos atitiktų fondo taisykles ir būtų tinkamos finansuoti;

Valdymo ir kontrolės sistemų vertinimas

Audito institucija tikrina, ar:

Aplinkos ministerija ir įgyvendinančiosios institucijos (pvz., APVA) įdiegė tinkamas valdymo ir kontrolės sistemas;

šios sistemos veikia efektyviai, užtikrina rizikų valdymą, patikimą duomenų surinkimą ir atitiktį teisės aktams;

Duomenys, susiję su išmokėjimais ir tarpinių bei galutinių reikšmių pasiekimais mokėjimo prašymuose, teisingi;

yra nustatyti vidaus kontrolės mechanizmai, leidžiantys laiku aptikti klaidas ar pažeidimus.

Audito ataskaitų rengimas ir teikimas

Audito institucija rengia:

metines audito ataskaitas, kuriose pateikia išvadas apie valdymo sistemų veiksmingumą, įgyvendinimo patikimumą ir mokėjimo prašymų pagrįstumą;

specializuotas ataskaitas dėl konkrečių intervencijų ar identifikuotų rizikų;

Administruojančios institucijos funkcijas vykdydys APVA

Socialinio klimato fondo (SKF) priemonėms įgyvendinti administruojančiosios institucijos funkcijas vykdydys Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), veikianti kaip pavaldi Aplinkos ministerijos įstaiga, įgaliota įgyvendinti valstybės ir Europos Sąjungos lėšomis finansuojamas programas bei projektus aplinkos ir klimato politikos srityse.

Vadovaudamasi 2025 m. birželio 10 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 405 “Dėl Reglamento (ES) 2023/955 įgyvendinimo”, ir šiuo metu rengiamu ir LR aplinkos ministro įsakymu tvirtinamu įgyvendinimo tvarkos aprašu, APVA vykdydys šias pagrindines funkcijas:

- SKF priemonių įgyvendinimas ir administravimas, įskaitant kvietimų teikti paraiškas rengimą ir skelbimą, informacinių dokumentų rengimą, konsultavimą ir komunikacijos veiklas;
- Paraiškų priėmimas, registravimas, administracinės atitikties ir kokybinio vertinimo vykdymas, laikantis nustatytų kriterijų, gairių ir procedūrų, taikomų paramos gavėjų atrankai; sprendimas dėl paraiškos tinkamumo;
- Sprendimų dėl finansavimo priėmimo organizavimas, parengiant siūlymus dėl projektų finansavimo skyrimo, (Aplinkos ministerijai arba jos įgaliotam asmeniui);
- Finansavimo sutarčių sudarymas ir administravimas, užtikrinant sutartinių įsipareigojimų vykdymą, tinkamų išlaidų patikrinimą, tarpinių ir galutinių ataskaitų vertinimą;
- Projektų įgyvendinimo priežiūra ir kontrolė, apimanti rizikų vertinimą, pažeidimų prevenciją, vietines patikras, finansinių duomenų tikrinimą, pažeidimų fiksavimą ir reagavimo veiksmus;
- Mokėjimų valdymas, įskaitant patvirtintų lėšų išmokėjimą paramos gavėjams pagal faktines išlaidas, pažymų apie išlaidas rengimą, grąžinimų administravimą bei išmokų atitikties tikrinimą;
- Duomenų suvedimas į informacines sistemas ir jų administravimas, įskaitant ataskaitų teikimą, rodiklių stebėseną, pažangą pagal Socialinio klimato planą (SKP), informacijos skelbimą ir analizę;
- Matomumo, viešinimo ir informavimo priemonių įgyvendinimas, užtikrinant, kad projektų vykdytojai laikytųsi ES finansavimo komunikacijos reikalavimų, o visuomenė būtų informuota apie SKF teikiamą naudą;

The methodology used, the underlying assumptions made (e.g. on unit costs, costs of inputs) and justification for these assumptions

Techninės paramos (TP) komponento sąnaudos buvo apskaičiuotos remiantis planuojamais žmogiškaisiais ir instituciniais ištekliais, būtiniais tinkamam Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimui, stebėsenai, duomenų valdymui ir ataskaitų teikimui.

1. Metodika ir prielaidos

Techninės paramos išlaidų skaičiavimui taikytos šios pagrindinės prielaidos:

- Darbuotojų poreikio analizė numato:
 - vidutiniškai nuo 30 iki 60 priskirtų darbuotojų etatų APVA (administruojančiajai institucijai),
 - 3 etatus Aplinkos ministerijai - Vadovaujančiajai institucijai,
 - 2 etatus Aplinkos ministerijai deklaracijų teikimo funkcijoms,
 - 5 etatus Aplinkos ministerijai Audito institucijos funkcijoms.
- Darbo užmokesčio sąnaudos nustatytos remiantis viešojo sektoriaus vidutinėmis darbo užmokesčio normomis, įtraukiant darbdavio mokesčius, darbo vietos įrengimo, mokymų bei kitas su personalo išlaikymu susijusias išlaidas.
- Informacinės sistemos kūrimas ir palaikymas: į sąnaudas įtrauktos IT sprendimų, reikalingų duomenų surinkimui, stebėsenai, ataskaitoms ir EK deklaracijų rengimui, sukūrimo ir palaikymo išlaidos (projekto rengimas, testavimas, priežiūra).
- Komunikacijos ir informavimo veiklos: į sąnaudas įtrauktos viešinimo kampanijų sąnaudos, komunikacinių veiklų sąnaudos.

Vadovaujančios institucijos funkcijoms vykdyti reikės nuo 2 iki 4 darbuotojų (priklausomai nuo laikotarpio), vidutiniškai 2026-2031 m. periodu turėtų dirbti 3 darbuotojai. Vidutinis darbo užmokesčio dydis – 3702 Eur/mėnesiui, taip pat skaičiuojama, kad metams bus dar reikalingi apie 2000 Eur darbo vietos išlaikymo kaštai. Viso šiai funkcijai atlikti reikia 1 207 024 Eur.

Mokėjimų prašymų rengimo ir teikimo Europos Komisijai funkcijoms vykdyti reikės 2 darbuotojų 2026-2032 m. laikotarpiui. Vidutinis darbo užmokesčio dydis (su visais mokesčiais) 3702 Eur/mėnesiui, taip pat skaičiuojama, kad metams bus dar reikalingi apie 2000 Eur darbo vietos išlaikymo kaštai. Viso šiai funkcijai atlikti reikia 650 000 Eur.

Audito institucijos funkcijoms vykdyti reikės nuo 3 iki 5 darbuotojų (nuo 2026 iki 2032 metų). Jas atliks Aplinkos ministerijos Centralizuoto vidaus audito skyrius. Vidutinis darbo užmokesčio dydis – 3702 Eur/mėnesiui, taip pat skaičiuojama, kad metams bus dar reikalingi apie 2000 Eur darbo vietos išlaikymo kaštai. Viso šiai funkcijai atlikti reikia 2 119 504 Eur.

Administruojančios institucijos funkcijos vykdyti planuojama, 2026-2032 metų laikotarpyje APVA skirti vidutiniškai nuo 30 iki 60 darbuotojų, Metinis darbuotojų skaičius priklausys nuo priemonių įgyvendinimo intensyvumo. Vidutinis darbo užmokesčio dydis (su visais mokesčiais) sudarys 3273,3 EUR. Į Bendrųjų administracinių išlaidų skaičiavimus įtraukiami visi reikalingi administravimo resursai, t. y. bendrosios išlaidos (paslaugos, turto kaštai), mokymai darbuotojams, viešinimo išlaidos. IT sistemos plėtros ir palaikymo išlaidos apie 700 000 Eur., skirtos turimos informacinės sistemos pritaikymas - plėtrai ir palaikymui. Viso Administruojančios institucijos funkcijoms vykdyti planuojama suma: 18 088 699 EUR.

Detalus Administruojančios institucijos darbuotojų poreikis pagal planuojamas Socialinio klimato plane įgyvendinti priemones:

Priemonė C1.A.II – „Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas“

Apimtis: Kompleksinė daugiabučių namų renovacija, siekiant pasiekti ne mažesnę kaip B energinio naudingumo klasę ir ne mažiau kaip 40 % šiluminės energijos sutaupymą. Prioritetas – pastatai, naudojantys iškastinį kurą.

Numatoma: apie **220 projektų per metus** (viso laikotarpiu – apie 1 200–1 400).

Administravimo funkcijos: paraiškų vertinimas, sutarčių sudarymas, statybos ir techninių sprendimų priežiūra, patikros vietoje, išlaidų tinkamumo tikrinimas, dvigubo finansavimo tikrinimas, viešų ir privačių interesų nebuvimo tikrinimas, viešųjų pirkimų kontrolė, pažeidimų valdymas, rezultatų ir rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 6 etatai.

Priemonė C1.A.I2 – „Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas“

Apimtis: Finansuojamos pavienės energinio efektyvumo priemonės (stogo ar fasado šiltinimas, langų keitimas, šildymo sistemos modernizavimas).

Numatoma: apie **900 projektų per metus**, arba apie 4 500–5 000 daugiabučių laikotarpiu.

Administravimo funkcijos: paraiškų vertinimas, sutarčių sudarymas, statybos ir techninių sprendimų priežiūra, patikros vietoje, išlaidų tinkamumo tikrinimas, dvigubo finansavimo tikrinimas, viešų ir privačių interesų nebuvimo tikrinimas, viešųjų pirkimų kontrolė, pažeidimų valdymas, rezultatų ir rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 5 etatai.

Priemonė C1.B.I3 – „Socialinio būsto fondo plėtra“

Apimtis: Naujos statybos arba įsigijami A++ energinio naudingumo klasės socialiniai būstai savivaldybėms.

Numatoma: apie **30–40 projektų per metus**, iš viso apie **230 būstų**.

Administravimo funkcijos: paraiškų vertinimas, sutarčių sudarymas, statybos ir techninių sprendimų priežiūra, patikros vietoje, išlaidų tinkamumo tikrinimas, dvigubo finansavimo tikrinimas, viešų ir privačių interesų nebuvimo tikrinimas, viešųjų pirkimų kontrolė, pažeidimų valdymas, rezultatų ir rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Priemonė C1.D.M1 – „Energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas“

Apimtis: Sukuriami **10 regioninių konsultacijų centrų**, teikiančių nemokamas paslaugas pažeidžiamiesiems namų ūkiams energijos vartojimo efektyvumo, atsinaujinančių išteklių ir paramos priemonių klausimais.

Administravimo funkcijos: paraiškos vertinimas, sutarties sudarymas; mokėjimų prašymų ir finansinių ataskaitų tikrinimas; veiklos stebėseną, rodiklių ir rezultatų stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 2 etatai.

Pagrindimas: Kadangi veiks 10 centrų skirtinguose regionuose, būtini mažiausiai 2 programos koordinatoriai, užtikrinantys centrų veiklos kontrolę, duomenų suvedimą į APVIS ir rezultatų stebėseną.

Priemonė C2.F.I5 – Parama fiziniams asmenims įsigyjant netaršias ir mažiau taršias transporto priemones

Apimtis: Finansinė parama pažeidžiamiesiems transporto naudotojams – šeimoms su vaikais, asmenims su negalia, mažas pajamas gaunantiems asmenims – naujų arba naudotų **netaršių (elektromobilių)** ir **mažiau taršių** transporto priemonių įsigijimui ar naudojimui socialinio lizingo būdu.

Numatoma: Iki 2032 m. planuojama paremti apie **5 300 transporto priemonių įsigijimų**. Paraiškų skaičius palaipsniui didės – nuo 260 paramos atvejų 2027 m. iki daugiau kaip 5 000 laikotarpio pabaigoje.

Administravimo funkcijos:

paraiškų priėmimas ir vertinimas, tinkamumo bei valstybės pagalbos reikalavimų tikrinimas, sutarčių sudarymas, mokėjimo prašymų ir išlaidų tinkamumo vertinimas, dvigubo finansavimo prevencija, viešųjų pirkimų ir asmeninių interesų kontrolė, pažeidimų valdymas, rezultatų ir rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 4 etatai.

Priemonė C2.F.I6 – Parama labai mažoms įmonėms (MVI) įsigyjant netaršias transporto priemones

Apimtis: Finansinė parama pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms, siekiant paskatinti jų perėjimą prie mažiau taršių transporto sprendimų – elektromobilių ar hibridinių automobilių įsigijimo ar naudojimo socialinio lizingo modeliu.

Numatoma:

Iki 2032 m. planuojama paremti apie **300–400 įmonių projektų**.

Administravimo funkcijos:

paraiškų vertinimas, atitikties valstybės pagalbos ir de minimis taisyklėms patikra, sutarčių sudarymas, mokėjimų tikrinimas, pirkimų kontrolė, viešų ir privačių interesų vertinimas, ataskaitų surinkimas, rodiklių stebėseną, pažeidimų valdymas.

Darbuotojų poreikis: 2 etatai.

Priemonė C2.F.I7 – Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra

Apimtis: Parama savivaldybėms ir juridiniams asmenims viešai prieinamų **elektromobilių įkrovimo stotelių** tinklo plėtrai regionuose, kur privačių investicijų trūksta. Tikslas – užtikrinti elektromobilumo prieinamumą ir skatinti mažiau taršų transportą visos šalies mastu.

Numatoma: ~200 projektų per metus (viso laikotarpiu apie 1 000–1 200 įkrovimo taškų).

Administravimo funkcijos:

paraiškų priėmimas ir vertinimas, sutarčių rengimas, techninės dokumentacijos ir inžinerinių sprendinių vertinimas, vietos patikros, mokėjimų ir išlaidų tinkamumo tikrinimas, viešųjų pirkimų ir valstybės pagalbos kontrolė, pažeidimų prevencija, rezultatų ir rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Priemonė C2.F.I8 – Mikrojudumo skatinimas (dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimas)

Apimtis: Finansinė pagalba namų ūkiams dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimui, siekiant skatinti mikrojudumo priemonių naudojimą kasdienėms kelionėms į darbą, ugdymo ar paslaugų centrus.

Numatoma: Keli tūkstančiai pavienių paramos atvejų per laikotarpį (įskaitant mažas pajamas gaunančius asmenis ir jaunas šeimas).

Administravimo funkcijos:

paraiškų registravimas ir vertinimas, tinkamumo patikrinimas, mokėjimų prašymų nagrinėjimas, išlaidų pagrindimo dokumentų kontrolė, dvigubo finansavimo ir sukčiavimo rizikų vertinimas, rodiklių stebėseną ir ataskaitų rengimas.

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Priemonė C2.F.I9 – Dviračių takų infrastruktūros plėtra

Apimtis: Finansinė parama savivaldybėms darnaus judumo infrastruktūros (dviračių takų, jungčių tarp gyvenamųjų teritorijų ir traukos centrų) kūrimui. Priemone siekiama užtikrinti saugias, rišlias ir patrauklias alternatyvas kelionėms automobiliu.

Numatoma: apie **100 savivaldybių projektų** per laikotarpį.

Administravimo funkcijos:

savivaldybių paraiškų vertinimas, sutarčių sudarymas ir vykdymo priežiūra, viešųjų pirkimų kontrolė, vietos patikros, mokėjimų tikrinimas, atitikties vertinimas, pažeidimų valdymas, rezultatų ir rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 4 etatai.

Priemonė C2.F.I21 – „Transporto priemonių įsigijimas (mokykliniai autobusai, kurie talpina iki 19 vietų)“

Apimtis: Priemonė skirta mažai taršių arba netaršių mokyklinių autobusų įsigijimui, siekiant užtikrinti saugų, patogų ir aplinkai draugišką mokinių pavėžėjimą kaimo ir atokiose vietovėse.

Investicijos tikslas – sumažinti transporto taršą švietimo sektoriuje, didinti mokinių pasiekiamumą ugdymo įstaigose ir pakeisti pasenusius, aplinką teršiančius autobusus naujais, ekonomiškais bei tylesniais modeliais.

Numatoma: Per 2026–2032 m. laikotarpį planuojama įsigyti apie 250–300 mokyklinių autobusų, talpinančių iki 19 vietų.

Paramos gavėjai – savivaldybės, atsakingos už mokinių pavėžėjimo paslaugų organizavimą. Projektai bus įgyvendinami etapais pagal kvietimų ciklus.

Administravimo funkcijos: kvietimų teikti paraiškas parengimas ir paskelbimas; savivaldybių paraiškų priėmimas ir vertinimas; sutarčių rengimas, pasirašymas ir vykdymo priežiūra; transporto priemonių techninių specifikacijų ir atitikties reikalavimų vertinimas; viešųjų pirkimų atitikties ir valstybės pagalbos kontrolė; mokėjimų prašymų, išlaidų tinkamumo ir dvigubo finansavimo tikrinimas; patikros vietoje, pažeidimų valdymas ir rezultatų stebėseną (įsigytų autobusų skaičius, jų eksploatacija);

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Priemonė C2.G.M2 – „Užsakomojo transporto paslaugų plėtra“

Apimtis: Priemonė siekiama spręsti transporto nepritekliaus problemą kaimiškose ir atokiose vietovėse, sukuriant lanksčias, pagal poreikį veikiančias užsakomojo transporto paslaugas („socialinis taksi“ arba „pirmasis ir paskutinis kilometras“).

Numatoma: Apie 50–70 projektų, įgyvendinamų savivaldybių lygiu. Kiekvienas projektas apima paslaugos modelio sukūrimą, transporto priemonių įsigijimą ir paslaugos administravimą.

Administravimo funkcijos:

paraiškų priėmimas ir vertinimas, sutarčių rengimas ir priežiūra, tinkamumo bei valstybės pagalbos tikrinimas, pirkimų kontrolė, mokėjimų prašymų vertinimas, patikros vietoje, pažeidimų valdymas, rezultatų ir rodiklių (maršrutų, keleivių skaičiaus) stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Priemonė C2.F.I10 – „Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)“

Apimtis:

Investicija skirta mokyklinių autobusų atnaujinimui, siekiant užtikrinti saugų, patogų ir mažiau taršų vaikų pavėžėjimą į ugdymo įstaigas, ypač regionuose, kur nėra viešojo transporto.

Numatoma:

Per 2026–2030 m. planuojama įsigyti apie 250–300 mokyklinių autobusų (iki 19 vietų).

Administravimo funkcijos:

paraiškų priėmimas ir vertinimas, sutarčių sudarymas, techninių specifikacijų tikrinimas, viešųjų pirkimų atitikties kontrolė, mokėjimų prašymų vertinimas, vietos patikros, dvigubo finansavimo ir valstybės pagalbos tikrinimas, ataskaitų ir rezultatų rodiklių stebėseną.

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Priemonė C2.F.I11 – „Viešojo transporto plėtra“

Apimtis:

Investicija siekia pagerinti viešojo transporto paslaugų kokybę ir prieinamumą periferiniuose regionuose, remiant naujų netaršių autobusų įsigijimą ir socialiai būtinų maršrutų tinklo plėtrą.

Tikslas – sumažinti socialinę atskirtį ir transporto priklausomybę nuo privačių automobilių.

Numatoma:

Apie 30–40 savivaldybių projektų, apimančių autobusų įsigijimą ir naujų maršrutų organizavimą.

Administravimo funkcijos:

savivaldybių paraiškų vertinimas, sutarčių rengimas ir priežiūra, techninių specifikacijų tikrinimas, mokėjimų ir išlaidų tinkamumo kontrolė, viešųjų pirkimų priežiūra, vietos patikros, ataskaitų rengimas ir rodiklių stebėseną (autobusų skaičius, maršrutų plėtra).

Darbuotojų poreikis: 4 etatai.

Priemonė C2.G.M3 – „Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms (Judumo krepšelis)“**Apimtis:**

Priemone siekiama **padidinti viešojo transporto prieinamumą ir įperkamumą**, teikiant **tiesioginę finansinę paramą** gyventojams, gyvenantiems absoliučiaje skurde, būtinųjų kelionių viešuoju ar dalijimosi transportu išlaidoms padengti.

Ši priemonė veiks per savivaldybes, kurios administruos paramos išmokas gavėjams.

Numatoma:

Apie 16 000 paramos gavėjų per metus, per 2026–2032 m. laikotarpį – daugiau kaip 100 000 gavėjų.

Administravimo funkcijos:

paraiškų savivaldybių atranka, sutarčių sudarymas, duomenų ir išmokų patikros, atitikties kontrolė, finansinės ataskaitos, rezultatų ir rodiklių stebėseną, pažeidimų valdymas, metinių ataskaitų rengimas Europos Komisijai.

Darbuotojų poreikis: 3 etatai.

Apibendrintas Darbuotojų poreikis ir pagrindimas:

1. APVA darbuotojų paskirstymas pagal komponentus

Komponentas	Aprašymas	Numatomas darbuotojų skaičius (etatai)
C1 – Pastatų sektorius	Kompleksinės ir dalinės renovacijos, socialinio būsto fondo plėtros ir energijos taupymo konsultacijų centrų administravimas	17
C2 – Transporto sektorius	Mažiau taršaus individualaus transporto skatinimas, viešojo transporto alternatyvos, judumo paslaugos ir infrastruktūra	33
C4.TA – Techninė pagalba	IT, stebėsenos, komunikacijos, rizikų valdymo ir kontrolės funkcijos	6
Iš viso		56

2. Techninės pagalbos (C4.TA) darbuotojų poreikio pagrindimas

Techninės pagalbos priemone (C4.TA) siekiama užtikrinti efektyvų ir skaidrų Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimą. Ji apima IT sistemos (APVIS) priežiūrą, stebėsenos duomenų valdymą, komunikaciją, rizikų ir atitikties kontrolę bei audito funkcijų palaikymą.

Darbuotojų poreikis – 6 etatai, iš jų: 2 IT ir duomenų valdymo specialistai, 1 stebėsenos ekspertas, 1 komunikacijos specialistas, 1 rizikų valdymo specialistas ir 1 audito/finansų kontrolės specialistas.

3. APVA darbuotojų paskirstymas pamečiui (2026–2032 m.)

Metai	Pagrindinės veiklos	C1 komponentas	C2 komponentas	C4.TA komponentas	Bendras etatų skaičius
2026	Parengiamasis etapas – kvietimų rengimas, IT sistemos (APVIS) diegimas, pirmieji projektų vertinimai	20	15	5	40
2027	Kvietimų administravimas, paraiškų vertinimas, sutarčių sudarymas, konsultacijų centrų veiklos pradžia	25	25	6	56
2028	Pikas – visų priemonių įgyvendinimas, mokėjimų ir patikrų intensyvėjimas, ataskaitų rengimas	30	35	6	71
2029	Piko tęsinys – kompleksinės renovacijos, transporto priemonių ir infrastruktūros projektų įgyvendinimas	30	35	6	71
2030	Tęstinis įgyvendinimas, galutiniai mokėjimai, duomenų analizė, audito parama	28	30	6	64
2031	Užbaigimo etapas – projektų patikros vietoje, duomenų konsolidavimas, EK vertinimai	25	25	5	55

2032	Galutinis etapas – ataskaitų rengimas, veiklos uždarymas, archyvavimas	20	20	4	44
------	--	----	----	---	----

2. Laiko rėmai ir išlaidų paskirstymas

- Techninės paramos kaštai suplanuoti visam Socialinio klimato plano įgyvendinimo laikotarpiui – nuo **2026 m. I ketv. iki 2032 m. IV ketv.**
- Išlaidos paskirstytos laipsniškai, atsižvelgiant į personalo samdymo, informacinių sistemų diegimo bei Socialinio klimato plano priemonių įgyvendinimo kalandorių.

3. Nacionalinis kofinansavimas

- Nacionalinė dalis techninei pagalbai sudarys ne mažiau kaip **25 % visų C4 komponento kaštų**, kaip reikalaujama pagal Reglamento (ES) 2023/955 14 straipsnį.
- Lėšos bus numatytos Aplinkos ministerijos ir APVA biudžetuose, atsižvelgiant į valstybės biudžeto planavimo tvarką.

4. Kaštų pagrįstumas

Agentūros darbuotojų darbo užmokestis yra nustatytas indeksuojant Agentūros 2024 m. vidutinį specialistų darbo užmokesčio dydį, siekiant atspindėti prognozuojamą darbo užmokesčio pokytį per programos įgyvendinimo laikotarpį. Taikytas indeksas (109,79) atitinka Valstybinės duomenų agentūros pateiktą 2013–2023 m. vidutinį metinį darbo užmokesčio augimo rodiklį Viešojo sektoriaus įstaigoms. Skaiciavimuose naudotas trečiųjų įgyvendinimo metų prognozuojamas darbo užmokesčio dydis, užtikrinantis realistišką ir tvarią būsimų personalo kaštų prognozę. Agentūros darbuotojų darbo užmokestis yra nustatomas vadovaujantis 2025-02-03 Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūros direktoriaus įsakymu Nr. T1-43 "Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūros darbo apmokėjimo sistemos nustatymo aprašo patvirtinimo" patvirtintu darbo apmokėjimo sistemos nustatymo aprašu:

<https://apva.lrv.lt/public/canonical/1740999423/981/T1-43-Darbo%20apmok%C4%97jimo-nustatymas.pdf>

The indicative comprehensive timetable within which these costs are expected to be incurred

Techninės paramos išlaidos bus patiriamos per visą Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimo laikotarpį – nuo **2026 m. I ketvirčio iki 2032 m. IV ketvirčio**. Išlaidų struktūra atitinka nuoseklų priemonių planavimo, parengimo, įgyvendinimo, stebėsenos ir ataskaitų teikimo ciklą.

Didžioji dalis išlaidų bus susijusi su **administravimo funkcijomis**, vykdomomis Aplinkos projektų valdymo agentūros (APVA), kuri veikia kaip **administruojančioji institucija**:

Išlaidų patyrimo laikotarpio struktūra

2026 m. I–II ketvirtis

1.
 - APVA pradeda pasirengimą kvietimų teikimui ir projektų atrankai,
 - Naujų darbuotojų samdymas,

- Projektų administravimo ir finansavimo taisyklių rengimas ir tvirtinimas,
- Informacinės sistemos projektavimo darbai,
- Vidinių procedūrų rengimas (valdymo, kontrolės, rizikų),
- Darbuotojų pradiniai mokymai,
- Pirmosios viešinimo kampanijos parengimas.

2026 m. III–IV ketvirtis

1.

- Priemonių įgyvendinimas:
- Pirmosios paramos priemonės skelbiamos
- Paraiškų vertinimas, sutarčių pasirašymas su pirmosiomis įgyvendinančiomis institucijomis,
- Mokėjimo prašymų ir išlaidų tinkamumo patikros pradžia,
- Informacinės sistemos diegimas (duomenų surinkimas, sekimas, ataskaitų formavimas).

2027–2032 m.

1.

- Didžiausias veiklų ir išlaidų intensyvumas:
- Personalias plečiamas iki ~60 etatų (daugiausia APVA),
- Tęsiamas kvietimų valdymas, sutarčių priežiūra, vietų patikros,
- Duomenų rinkimas ir rodiklių stebėseną APVIS sistemoje,
- Rizikų valdymas, valdymo patikrinimai,
- Viešinimo, informavimo kampanijų organizavimas.

2032 m.

1.

- Plano užbaigimo etapas:
- Mokėjimo prašymų vertinimas ir atitikimo tikrinimas,
- Galutinė pažangos ir rezultatų analizė,
- IT sistemų palaikymo ir uždarymo išlaidos.

Santrauka:

Metai	Ketv.	Pagrindinės veiklos (APVA)	Išlaidų tipas
2026	Q1–Q2	Personalas atranka ir mokymai, komunikacijos ir informavimo plano rengimas, taisyklės, IT kūrimas/adaptavimas	Darbo užmokestis, konsultacijos, parengiamieji darbai
2026	Q3–Q4	Pirmieji kvietimai, projektų atranka	IT kūrimas, sutarčių valdymas
2027–2032	Visus metus	Kvietimų administravimas,	Darbo užmokestis, mokymai, tikrinimai

		stebėsena, patikros, tarpinės ataskaitos	
--	--	--	--

I. Aplinkos ministerija – vadovaujančioji institucija

Atsakinga už koordinavimą, teisės aktų rengimą, tarpinstitucinio bendradarbiavimo užtikrinimą, valdymo dokumentų tvirtinimą, ataskaitų Europos Komisijai teikimą, valdymo deklaracijų pasirašymą.

Numatomos veiklos ir jų laikas:

Metai	Ketv.	Pagrindinės veiklos	Techninės paramos išlaidos
2026	Q1–Q2	Valdymo ir kontrolės sistemos (VKS) patvirtinimas; teisės aktų rengimas (Vyriausybės nutarimas, įsakymas), tarpžinybinio koordinavimo mechanizmų įtvirtinimas	Darbo užmokestis (2 etatai), konsultacijos, renginių organizavimas
2026	Q3–Q4	Koordinavimo funkcijų vykdymas; pirmieji sprendimai dėl projektų įgyvendinimo, informavimo kampanijų derinimas	Vidiniai resursai, ekspertinė pagalba
2027–2032	Visus metus	Ataskaitų EK rengimas (įskaitant 2028 ir 2030 m. pažangos ataskaitas), valdymo deklaracijų rengimas, Mokėjimo prašymų rengimas, stebėsenos priežiūra	darbuotojų DU (3 +3 etatai), duomenų analizė, komunikacija su Komisija, renginių organizavimas

III. Audito institucija – Aplinkos ministerijos Centralizuoto vidaus audito skyrius

Vykdo vidaus auditus, tikrina VKS veiksmingumą, atitiktį ES reikalavimams, vykdo atrankines patikras, vertina kontrolės mechanizmų veikimą.

Numatomos veiklos ir jų laikas:

Metai	Ketv.	Pagrindinės veiklos	Techninės paramos išlaidos
2026	Q3–Q4	Audito strategijos parengimas; rizikų vertinimas; pirmųjų patikrų planavimas	Darbo užmokestis, mokymai, strategijos parengimo sąnaudos
2027–2032	Visus metus	Audito veiklų vykdymas: atrankinės patikros, VKS tikrinimas, rizikų	Vidiniai resursai + kelionių, dokumentacijos programinės įrangos sąnaudos

		valdymo sistemų įvertinimas	
2032	Visus metus	Galutinis SKP auditas, atitikties deklaracijos rengimas, EK komunikacija, kontrolės išvadų formulavimas	Galutinio audito išlaidos, analizės, ataskaitų rengimas

Information on the national contribution to the total costs of the action

Nacionalinė Lietuvos Respublikos biudžeto dalis sudarys ne mažiau kaip **25 % visų techninės paramos (C4 komponento) sąnaudų**, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2023/955 14 straipsnyje.

Finansavimo šaltiniai ir paskirstymas

- Nacionalinis kofinansavimas bus užtikrinamas per:
 - Aplinkos ministerijos biudžetą (vadovaujančiosios institucijos funkcijoms ir ataskaitų teikimui),
 - Aplinkos projektų valdymo agentūros (APVA) biudžetą (administravimo, projektų priežiūros, duomenų valdymo funkcijoms),
 - Aplinkos ministerijos Centralizuoto vidaus audito skyriaus lėšas (audito institucijos funkcijoms).

Kofinansavimo panaudojimas

Nacionalinė lėšų dalis bus naudojama:

- Darbo užmokesčiui padengti vadovaujančioje ir audito institucijose (numatyti etatai);
- APVA personalo kaštams dalinai padengti;
- Techninių konsultacijų ir mokymų išlaidoms;
- IT sistemos palaikymo ir viešųjų ryšių priemonių bendrajam finansavimui;
- Kitoms administracinėms ir organizacinėms veikloms, kurių negalima finansuoti vien iš Socialinio klimato fondo lėšų (pvz., netinkamos išlaidos pagal ES taisykles).

Įsipareigojimų pagrindumas

Lietuva užtikrins, kad:

- Nacionalinis kofinansavimas nebus mažesnis nei reikalaujamas minimumas,
- Lėšos nebus skirtos testinėms, įprastinėms nacionalinio biudžeto išlaidoms (bus laikomasi papildomumo principo),
- Finansinis įnašas bus įtrauktas į metinius valstybės biudžeto projektus ir skirtas institucijų darbo planuose.

Any information on what financing from other Union instruments is or could be envisaged related to the same action

Šiuo metu visos techninės paramos veiklos bus finansuojamos iš **Socialinio klimato fondo lėšų ir nacionalinio kofinansavimo**, o **papildomas ES finansavimas iš kitų priemonių nenumatomas**, išskyrus **ankstesnį TSI projektą**, kuris prisidėjo prie pasirengimo etapo.

Any information on envisaged financing from private sources and which leverage level is targeted, if relevant

Netaikoma

Justification on the plausibility and reasonability of the estimated costs, where necessary, taking into account national specificities

Techninės paramos (C4) komponento sąnaudos laikomos pagrįstomis ir proporcingomis, atsižvelgiant į Lietuvos viešojo administravimo struktūrą, ribotus esamus išteklius, ir specifinius Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimo poreikius.

1. Žmogiškųjų išteklių poreikis

- Dėl planuojamų įgyvendinti Socialinio klimato plano priemonių bei reikalavimų išlaidų tinkamumui, skaidrumui, privačių interesų išvengimo užtikrinimui, antikorupcinei kontrolei ir kitų reikalavimų užtikrinant teisėtus Europos Sąjungos interesus, planuojamas reikšmingas darbuotojų skaičius, ypač Aplinkos projektų valdymo agentūroje (APVA), kurioje numatomas skirti vidutiniškai nuo 30 iki 60 etatų.
- Kiti būtini etatai planuojami Aplinkos ministerijoje (vadovaujančioji institucija) ir vidaus audito padalinyje (audito institucija), siekiant užtikrinti tinkamą atskaitomybę, atitiktį ir rizikų valdymą.

2. Intelektinės ir IT infrastruktūros plėtra

- Lietuvoje šiuo metu nėra dedikuotos informacinės sistemos, skirtos Socialinio klimato fondo projektų administravimui. Todėl numatytos **IT sistemos kūrimo ir palaikymo išlaidos**, kurios apima:
 - projekto planavimą,
 - programavimo darbus,
 - testavimą,
 - duomenų atvaizdavimo ir ataskaitų generavimo funkcionalumą,
 - atitiktį EK reikalavimams (duomenų skaidrumas, atsekamumas, API sąsajos).
- Sistemos kaštai pagrįsti panašių nacionalinių informacinių sistemų kūrimo ir priežiūros sąnaudomis.

3. Institucinio pasirengimo ypatumai

- Kadangi Lietuva **pirmą kartą įgyvendina SCF** (tai naujas fondas), būtina papildoma investicija į:
 - vidaus administravimo taisykles,
 - darbuotojų mokymus,

- informacinės kampanijas apie fondo veikimą,
- suinteresuotųjų šalių konsultavimą.
- Šie veiksmai yra būtini, siekiant užtikrinti efektyvų, skaidrų ir į rezultatus orientuotą fondo įgyvendinimą, kaip to reikalauja Reglamento (ES) 2023/955 21 straipsnio nuostatos.

4. Atitiktis proporcingumo ir efektyvumo principams

- Išlaidų lygis atitinka Lietuvos biudžeto realijas ir darbo užmokesčio lygį viešajame sektoriuje.
- Kaštai paskirstyti per visą plano įgyvendinimo laikotarpį (2026–2032), atsižvelgiant į etapų intensyvumą.
- Techninės paramos lėšos **neviršys 2,5 %** viso plano biudžeto – kaip nustatyta Reglamente (ES) 2023/955.

Table containing information on the estimated total cost of the action

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti	1 Jan 2025	31 Dec 2032	22,065,160	2,685,794	4,500,011	4,876,542	4,553,044	3,370,420	1,593,831	485,518

2.3.2.1.4. Justification for benefitting entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users (if applicable)

Netaikoma

2.3.2.1.5. Additionality

Explanation and justification of how the new or existing measures or investments are additional and do not substitute recurring national budgetary expenditure, pursuant to Article 13(2), including such explanation and justification with regard to measures and investments included in the Plan in accordance with Article 4(5).

Netaikoma

2.3.3. Estimated total costs of C4

Table containing information on the estimated total cost of the actions for the Component

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti	1 Jan 2025	31 Dec 2032	22,065,160	2,685,794	4,500,011	4,876,542	4,553,044	3,370,420	1,593,831	485,518
TOTAL				22,065,160	2,685,794	4,500,011	4,876,542	4,553,044	3,370,420	1,593,831	485,518

Table containing information on the financing of the Component

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
22,065,160	16,548,870	0	5,516,290	25.0000%

2.3.4. Milestones and targets of the component C4

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for the Component

Seq. number	Action	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A1.1.2026Q1	C4.TA.A1	M	Teigiamas Europos Komisijos Audito institucijos vertinimas				2026	Q1
C4.TA.A1.2.2026Q2	C4.TA.A1	M	Užtikrintas informacinės sistemos veikimas				2026	Q2
C4.TA.A1.3.2026Q1	C4.TA.A1	M	Užtikrinti žmogiškieji ištekliai (įdarbintas ir apmokytas reikiamas žmonių kiekis)				2026	Q1
C4.TA.A1.4.2026Q1	C4.TA.A1	M	Parengtas ir patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas				2026	Q1
C4.TA.A1.5.2026Q2	C4.TA.A1	M	Teigiamas Europos komisijos Valdymo ir kontrolės sistemos įvertinimas				2026	Q2
C4.TA.A1.S6.2032Q4	C4.TA.A1	T	Užtikrintas efektyvus SKF plano koordinavimas, stebėseną ir įgyvendinimas	Patvirtinta metinė audito ataskaita	0.00	1.00	2032	Q4

2.3.5. Scenario in the event of a later start of the emissions trading system

A description and quantification of the necessary adjustments to the measures, investments, milestones, targets, the amount of national contribution and any other relevant element of the Plan resulting from the postponement of the start of the emissions trading system established pursuant to Chapter IVa of Directive 2003/87/EC in accordance with Article 30k of that Directive.

A separate version of the summary box, the table on milestones, targets and timeline and the table on estimated costs.

Antrosios ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos įgyvedinimo nukėlimo atveju, visos planuotos priemonės ir investicijos bus įgyvendinamos ne anksčiau nei nuo 2027 m. ir apytiksliai 16% mažesne apimtimi.

Table containing information on milestones, targets and timeline for achievement for Component

Seq. number	Action	Milestone / Target	Milestone / Target name	Quantitative indicator (target)			Timeline for achievement	
				Unit of action	Baseline	Goal	Year	Quarter
C4.TA.A1.1.2026Q1	C4.TA.A1	M	Teigiamas Europos Komisijos Audito institucijos vertinimas				2026	Q1
C4.TA.A1.2.2026Q2	C4.TA.A1	M	Užtikrintas informacinės sistemos veikimas				2026	Q2
C4.TA.A1.3.2026Q1	C4.TA.A1	M	Užtikrinti žmogiškieji ištekliai (įdarbintas ir apmokytas reikiamas žmonių kiekis)				2026	Q1
C4.TA.A1.4.2026Q1	C4.TA.A1	M	Parengtas ir patvirtintas komunikacijos ir informavimo planas				2026	Q1
C4.TA.A1.5.2026Q2	C4.TA.A1	M	Teigiamas Europos komisijos Valdymo ir kontrolės sistemos įvertinimas				2026	Q2
C4.TA.A1.S6.2032Q4	C4.TA.A1	T	Užtikrintas efektyvus SKF plano koordinavimas, stebėseną ir įgyvendinimas	Patvirtinta metinė audito ataskaita	0.00	1.00	2032	Q4

Table containing information on the estimated total cost of the actions for the Component

Seq. number	Action	From date	To date	TOTAL	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Techninė pagalba Socialinio klimato plano priemonių administravimo, įgyvendinimo ir kontrolės funkcijoms vykdyti	1 Jan 2026	31 Dec 2032	18,519,944	0	4,376,900	4,660,281	4,351,129	3,220,951	1,523,149	387,534
TOTAL				18,519,944	0	4,376,900	4,660,281	4,351,129	3,220,951	1,523,149	387,534

Table containing information on the financing of the Component

TOTAL	SCF contribution	Transfer from Shared management programmes	National public contribution	Share of the National Contribution (= National public/Total)
18,519,944	13,889,958	0	4,629,986	25.0000%

2.4. Transfers to / from shared management programmes

If resources are intended to be transferred from the Fund to funds under shared management pursuant to Article 11(2), indication of which programmes these resources will be transferred to and under which timeline, and indication of how the measures and investments to be implemented under those programmes would comply with the objectives referred to in Article 3, including whether they fall under the measures and investments set out in Article 8.

2.4.1. Justification of the transfers to Shared Management programmes

Clear and evidence-based analysis of the need to transfer funds to Shared management programmes with detailed description of the operations to be funded in those programmes and their alignment with the objectives of the Social Climate Fund

Nenumatoma.

2.4.2. Justification of the transfers from Shared Management programmes to the Social Climate Plan

Clear and evidence-based analysis of the need to transfer funds from Shared management programmes with detailed description of the measures/investment in the present Plan to be to be funded with those resources

Nenumatoma.

2.4.3. Transfers table

From / To	CCI	Fund	Category of region	Priority	Baseline (EUR)	In case of application of Article 30k Directive 2003/87/EC (EUR)
-----------	-----	------	--------------------	----------	----------------	--

2.5. Estimated total costs of the Plan

Estimated total costs of the Plan, including any amounts made available for additional technical support under Article 11(4) of this Regulation, the amount of the cash contribution for the purpose of the Member State compartment pursuant to the relevant provisions of Regulation (EU) 2021/523 and any amount made available for additional technical assistance under Article 8(3) of this Regulation.

An indication of the national contribution to the total costs of its plan, including an indication of any resources intended to be transferred to the Fund from shared management programmes pursuant to Article 11(1) of this Regulation and any resources intended to be transferred from the Fund to shared management programmes pursuant to Article 11(2) of this Regulation.

2.5.1. Description of how the costs are in line with the principle of cost efficiency and commensurate to the expected impact of the Plan

Socialinio klimato plano bendros išlaidos yra ekonomiškios, pagrįstos ir proporcingos laukiamam socialiniam, ekonominiam ir aplinkosauginiam poveikiui. Planas yra strategiškai orientuotas į ilgalaikių struktūrinių pokyčių kūrimą, o ne į trumpalaikę paramą, taip užtikrinant efektyviausią lėšų panaudojimą ir tvarią naudą pažeidžiamiausios visuomenės grupėms ir visai šaliai.

Plano sąnaudų pagrįstumas ir ekonomiškumas užtikrinamas taikant patikrintas metodikas, remiantis rinkos analize ir optimizuojant administracines išlaidas. Investicijų kaštai buvo apskaičiuoti remiantis oficialiais duomenimis ir patikrintomis metodologijomis.

Renovacijos išlaidų įkainiai yra pagrįsti ilgalaikę pastatų renovacijos strategija ir patikslinti pagal faktinių 2024–2025 m. įgyvendintų projektų duomenis, kuriuos pateikė Aplinkos projektų valdymo agentūra. Tai užtikrina, kad sąnaudos atitinka realias rinkos sąlygas ir nacionalinius standartus.

Transporto sektoriuje paramos dydis netaršių transporto priemonių įsigijimui nustatytas atsižvelgiant į kainų skirtumą tarp iškastinių kuru varomų ir elektrinių transporto priemonių, siekiant suteikti pakankamą, bet ne perteklinę paskatą. Infrastruktūros plėtros kaštai pagrįsti ankstesnių projektų patirtimi ir patvirtintais fiksuotaisiais įkainiais.

Planas orientuotas į ilgalaikes investicijas (pastatų atnaujinimas, perėjimas prie netaršaus transporto, infrastruktūros plėtra), kurios sukuria tvarią vertę ir mažina ateities socialines išlaidas, susijusias su energijos ir transporto nepriteklumi. Laikinosios tiesioginės pajamų paramos dalis plane sudaro 0 proc., kas rodo siekį spręsti problemų priežastis, o ne tik pasekmes.

Techninės paramos (C4 komponentas) išlaidos neviršija 2,5 proc. viso SKP biudžeto, kaip numatyta Reglamento (ES) 2023/955 14 straipsnyje. Lėšos bus valdomos per jau veikiančią ir patirtį turinčią instituciją (APVA) ir jos informacinę sistemą APVIS, ją pritaikant SKF poreikiams, taip išvengiant naujų, brangių administracinių struktūrų kūrimo.

Investicijos yra tiesiogiai nukreiptos į didžiausias pažeidžiamas grupes, siekiant reikšmingai sumažinti energijos ir transporto nepriteklių:

- Bus sumažintas pažeidžiamų namų ūkių skaičius 39 947.
- Bus sumažintas pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius 164 019.
- Parama bus suteikta 3 210 pažeidžiamų labai mažų įmonių.

Planas sukurs ir esminį kokybinį pokytį:

- Pastatų sektoriuje bus pagerintos beveik 40 tūkst. namų ūkių gyvenimo sąlygos, sumažintos jų išlaidos šildymui ir padidintas būsto energetinis efektyvumas. Tai sumažins finansinę naštą ir turės teigiamos įtakos gyventojų sveikatai.

- Transporto sektoriuje bus padidintas judumo galimybių prieinamumas, ypač kaimiškose ir nuo centrų nutolusiose vietovėse, pagerinant prieigą prie darbo rinkos, švietimo ir sveikatos paslaugų. Tai mažins socialinę atskirtį ir didins regionų ekonominį gyvybingumą.

Plano investicijos veikia kaip prevencinė priemonė, mažinanti būsimas socialines ir ekonomines rizikas, susijusias su žaliaja pertvarka, ir kurianti ilgalaikę naudą, peržengiančią tiesioginės paramos rėmus.

Investicijos į energinį efektyvumą ir netaršų transportą sumažins pažeidžiamų grupių priklausomybę nuo iškastinio kuro dar iki naujos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS2) įsigaliojimo. Tai veikia kaip prevencinė priemonė, kuri sušvelnins būsimą energijos ir degalų kainų augimo poveikį ir apsaugos nuo staigaus skurdo rizikos padidėjimo.

Planas tiesiogiai prisideda prie Lietuvos strateginių tikslų:

- Klimato kaitos srityje, spartina pastatų ūkio ir transporto sektorių dekarbonizaciją.
- Energetinės nepriklausomybės srityje mažina priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro.
- Visuomenės sveikatos srityje gerina oro kokybę ir gyvenimo sąlygas, mažindama su tuo susijusias sveikatos apsaugos išlaidas.

Sukurta infrastruktūra (atnaujinti pastatai, dviračių takai, įkrovimo stotelės, viešojo transporto parkas) tarnaus dešimtmečius, kurdama ilgalaikę socialinę ir ekonominę vertę bei užtikrindama tvaresnį ir atsparesnį ekonomikos modelį.

2.5.2. Table summarizing the cost of the Fund by source of funding

Total costs of Social Climate Plan	Baseline (EUR)	In case of application of Article 30k Directive 2003/87/EC (EUR)
Member State allocation under Annex II of the SCF Regulation after deduction of the amounts foreseen under Art. 10.3	662,857,953	556,590,534
(Transfers to shared management programmes)	0	0
ESTIMATED TOTAL COSTS OF THE PLAN	884,214,271	742,455,317
of which		
Covered under the Fund	662,857,953	556,590,534
National contribution	221,356,318	185,864,783
Transfers from shared management programmes	0	0
Contribution to the Technical Support Instrument (Article 11(4))	0	0
Contribution to the Member State's compartment in InvestEU (Article 11(3))	0	0

2.5.3. Minimum and maximum funding criteria to be respected

Share of the	Baseline	In case of application of Article 30k Directive 2003/87/EC
National Contribution (min 25% of the estimated total cost)	25.03%	25.03%
Component for direct income support (max 37.5% of the estimated total cost)		
Technical Assistance activities (max 2.5% of the estimated total cost)	2.50%	2.49%
Resources allocated under shared management transferred to the Fund	0.00%	0.00%
Resources to be implemented under the Technical Support Instrument or Invest EU (max 4% of the maximum financial allocation)	0.00%	0.00%
Resources allocated for the Social Climate Plan transferred to shared management programmes (max 15% of the maximum financial allocation)	0.00%	0.00%

3. ANALYSIS AND OVERALL IMPACT

3.1. Projected impact of the planned measures and investments

An estimate of the projected impacts of the measures and investments planned in section 2 on greenhouse gas emissions, energy poverty and transport poverty, with comparison to the baseline described above.

A description of the methodology used in the estimates.

3.1.1. Description of the methodology used in the estimates

Poveikis energijos efektyvumui ir poveikis šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijoms

Siekiant įvertinti priemonių ir investicijų energijos sutaupymus ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų sumažinimus, kiekvienai priemonei ir investicijai Aplinkos apsaugos agentūra (nacionalinis ŠESD ataskaitos rengėjas) atliko ekspertinius skaičiavimus remiantis šiomis prielaidomis:

Investicija C1.A.I1 (Daugiabučių namų esminė renovacija). Laikoma, kad po renovacijos pasiekama ne žemesnė nei B pastato energinio naudingumo klasė. Sutaupyta galutinės energijos kiekis vertintas pagal formulę: renovuotas plotas (m²)*šilumos sutaupymai dėl renovacijos (kWh/m² /metus). Tuomet įvertinamas suminis šiluminės energijos vartojimo sutaupymas per 2026-2032 laikotarpį. Skaičiuojama pagal faktinių įgyvendintų projektų duomenis (APVA duomenimis). Tuomet naudojant ŠESD emisijų faktorius ir centrinio šilumos tiekimo kuro rūšių prognozuojamą struktūrą įvertinamas bendras ŠESD sumažėjimas.

Investicija C1.A.I2 (Dalinė daugiabučių namų renovacija). Laikoma, kad įgyvendinus daugiabučio namo dalinės renovacijos projektą, bus pasiektas ne mažesnis kaip 8 proc. energijos sutaupymas. Sutaupyta galutinės energijos kiekis vertintas pagal formulę: renovuotas plotas (m²)*pastato šilumos suvartojimas (kWh/m² /metus)*sutaupymo procentas (8 proc.). Tuomet įvertinamas suminis šiluminės energijos vartojimo sutaupymas per 2026-2032 laikotarpį. Skaičiuojama pagal faktinių įgyvendintų projektų duomenis (APVA duomenimis). Tuomet naudojant ŠESD emisijų faktorius ir centrinio šilumos tiekimo kuro rūšių prognozuojamą struktūrą įvertinamas bendras ŠESD sumažėjimas.

Investicija C1.A.I3 (Vienbučių ir dvibučių namų esminė renovacija). Vertinta pagal formulę: CO₂ sutaupymas (tCO₂/m²/metus)*renovuotas plotas (m²). Sutaupyta pirminės energijos kiekis vertintas pagal formulę: renovuotas plotas (m²)*sutaupyta pirminė energija (MWh/m² /metus). Skaičiuojama remiantis Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos duomenimis.

Investicija C1.A.I4 (Dalinė vienbučių ir dvibučių namų renovacija). Vertinta pagal formulę: CO₂ sutaupymas (tCO₂/m²/metus)*renovuotas plotas (m²). Sutaupyta pirminės energijos kiekis vertintas pagal formulę: renovuotas plotas (m²)*sutaupyta pirminė energija (MWh/m² /metus). Skaičiuojama remiantis Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos duomenimis.

Investicija C1.B.I5 (Socialinio būsto fondo plėtra). Poveikis aplinkai nenumatomas. ŠESD nevertinamas.

Priemone C1.D.M1 (Energijos konsultacijų centrų steigimas). Poveikis aplinkai yra netiesioginis. ŠESD nevertinamas.

Investicija C2.F.I5 (Netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių naudojimo skatinimas). Daroma prielaida, kad pakeisti M1 elektromobiliai pakeis automobilius su vidaus degimo varikliais. Vertinta pagal šią formulę: keičiamų transporto priemonių (TP) skaičius * vidutinė metinė rida * kuro sąnaudos (MJ/km) * CO₂ emisijos faktorius (EF). Skaičiuojant energijos sutaupymą, atimta naujų elektrinių transporto priemonių sunaudojama energija. Skaičiuojama remiantis Aplinkos apsaugos agentūros (AAA) transporto sektoriaus priemonių skaičiuoklėmis.

Investicija C2.F.I6 (Netaršių lengvųjų keleivinių ir krovininių transporto priemonių naudojimo skatinimas labai mažoms įmonėms). Daroma prielaida, kad pakeisti N1 elektromobiliai pakeis dyzelinius automobilius. Vertinta pagal šią formulę: keičiamų TP skaičius * vidutinė metinė rida * kuro sąnaudos (MJ/km) * CO₂ EF. Skaičiuojant energijos sutaupymą, atimta naujų elektrinių transporto

priemonių sunaudojama energija. Skaičiuojama remiantis AAA transporto sektoriaus priemonių skaičiuoklėmis.

Investicija C2.F.I7 (Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra). Poveikis aplinkai yra netiesioginis. ŠESD nevertinamas.

Investicija C2.F.I8 (Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas).

Laikoma, kad dyzelinės N1 klasės TP bus pakeistos į pedlaines TP su elektriniu varikliu ir / arba kroviniais dviračiais. Darome prielaidą, kad pakeisti vieną N1 klasės TP (dėl krovinio tūrio ir nuvažiuojamo atstumo) reikės 5 krovinio dviračių. Vertinta pagal šią formulę: atsisakomų TP skaičius * vidutinė metinė rida * kuro sąnaudos (MJ/km) * CO2 EF. Skaičiuojant energijos sutaupymą, atimta naujų elektrinių dviračių sunaudojama energija. Skaičiuojama remiantis AAA transporto sektoriaus priemonių skaičiuoklėmis.

Investicija C2.F.I9 (Darnaus judumo transporto eismo infrastruktūros plėtra). Poveikis aplinkai yra netiesioginis. ŠESD nevertinamas.

Priemone C2.G.M2 (Užsakomojo transporto paslaugų plėtra). Skaičiavimai buvo atlikti vadovaujantis užsakomojo transporto projektu "Lazdijai veža", kuris buvo įgyvendintas Lazdijų rajono savivaldybėje, kur šiuo metu kursuoja 3 elektriniai socialiniai taksi. Lazdijų rajono savivaldybėje pažeidžiamų naudotojų skaičius yra panašus kaip ir vidutinis pažeidžiamų naudotojų skaičius vienoje Lietuvos savivaldybėje (~14603), todėl socialinių taksi rida vienoje savivaldybėje vidutiniškai atitinka ridą Lazdijų rajono savivaldybėje (100 000 km per metus). Kadangi socialiniai taksi reikalingi kaimiškose rajono vietovėse, kur nėra išvystytas viešasis transportas, kelionė socialiniu taksi pakeičia kelionę lengvuju dyzeliu varomu automobiliu, kuris išmeta 13,31 kg CO2 / 100 km, o energijos sutaupymas lyginant su juo siekia 32,74 kWh / 100 km.

Investicija C2.F.I10 (Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)). Laikoma, kad priemonė nekeičia transporto priemonių skaičiaus. Laikoma, kad priemonė keičia M2 klasės dyzelinius autobusus į nulinės emisijos autobusus, nes absoliuti dauguma autobusų Lietuvoje yra varomi dyzeline. Vertinta pagal šią formulę: keičiamų TP skaičius * vidutinė metinė rida * kuro sąnaudos (MJ/km) * CO2 EF. Skaičiuojant energijos sutaupymą, atimta naujų elektrinių transporto priemonių sunaudojama energija. Skaičiuojama remiantis AAA transporto sektoriaus priemonių skaičiuoklėmis.

Investicija C2.F.I11 (Viešojo transporto plėtra). Laikoma, kad priemonė nekeičia transporto priemonių skaičiaus. Laikoma, kad priemonė nekeičia viešuoju transportu besinaudojančių gyventojų skaičiaus. Laikoma, kad priemonė keičia M3 klasės dyzelinius autobusus į nulinės emisijos autobusus, nes absoliuti dauguma autobusų Lietuvoje yra varomi dyzeline. Laikoma, kad viešojo transporto elektros įkrovimo stotelių ar alternatyvių degalų infrastruktūros efektas yra įskaičiuotas į dyzelino kuro sutaupymą. Laikoma, kad priemonė neturės poveikio vidutiniam autobusų nuvažiuojamam metiniam atstumui (ridai). Vertinta pagal šią formulę: keičiamų TP skaičius * vidutinė metinė rida * kuro sąnaudos (MJ/km) * CO2 EF. Skaičiuojant energijos sutaupymą, atimta naujų elektrinių transporto priemonių sunaudojama energija. Skaičiuojama remiantis AAA transporto sektoriaus priemonių skaičiuoklėmis.

Priemone C2.G.M3 (Judumo paslaugos pinigine savivaldybėms – judumo krepšelis). Judumo krepšelis ŠESD tiesiogiai nemažins, skirtas nerealizuotoms viešojo transporto kelionėms padengti.

Poveikis pastatų renovacijai

Poveikis skaičiuojamas sumuojant plano investicijomis ir priemonėmis finansuojamus renovuotus būstus ir naujus socialinius būstus.

Poveikis netaršiam ir mažiau taršiam mobilumui

Poveikis skaičiuojamas sumuojant plano investicijomis ir priemonėmis finansuojamas įsigytas transporto priemonės.

Poveikis pažeidžiamiems namų ūkiams ir pažeidžiamiems transporto naudotojams

Kadangi energijos nepriteklių patiriančių namų ūkių ir pažeidžiamų namų ūkių, ir transporto nepriteklių patiriančių namų ūkių ir pažeidžiamų transporto naudotojų grupės yra persidengiančios, nėra galimybės įvertinti, kurios grupės atstovas gaus konkrečios priemonės ar investicijos naudą.

Skaiciuojama, kad vienos būsto renovacijos atlikimas arba vieno socialinio būsto pastatymas sumažina energijos nepriteklių patiriančių ir/arba pažeidžiamų namų ūkių skaičių vienu vienetu.

Skaiciuojama, kad netaršios arba mažiau taršios transporto priemonės arba dviračio įsigijimas sumažina transporto galimybių nepriteklių patiriančių ir/arba pažeidžiamų namų ūkių skaičių vienu vienetu.

Priemonių ir investicijų, kurios yra nukreiptos į viešąjį ar užsakomąjį transportą, naudą gali gauti tas pats namų ūkis ar asmuo kelis metus iš eilės. Taip pat, tas pats asmuo gali gauti naudą iš kelių priemonių ir investicijų vienu metu (pasinaudoti viešojo transporto paslaugomis ir užsakomojo transporto paslaugomis). Taigi nėra galimybės tiksliai įvertinti kuris konkretus asmuo gaus naudą iš kurios konkrečios priemonės ar investicijos. Dėl šių priežasčių, šių priemonių ir investicijų poveikis yra vertinamas kaip vidutinis visų šių priemonių ir investicijų poveikis. Tai yra, skaičiuojama kiek kiekvienais metais pažeidžiamų transporto naudotojų vidutiniškai gavo šių priemonių ir investicijų naudą ir išvedamas vidurkis tam tikras laikotarpiui (3 metams į priekį (2028) ir plano pabaigai (2032)).

3.1.2. Description of the expected impacts of the components

3.1.2.1. Energy efficiency

3.1.2.1.1. Overall plan

Bendras energijos sutaupymas 1,259.919 GWh.

3.1.2.1.2. Building sector

Bendras energijos sutaupymas pastatų sektoriuje 961.210 GWh.

3.1.2.1.3. Road transport sector

Bendras energijos sutaupymas kelių transporto sektoriuje 298.709 GWh.

3.1.2.2. Building renovation

3.1.2.2.1. Overall plan

Planuojama įgyvendinti esminę daugiabučių namų renovaciją, kurios metu bus renovuota 7814 būstų ir atlikti dalinę daugiabučių namų renovaciją, kurios metu bus renovuota 41000 būstų. Taip pat numatoma atlikti 2200 vienbučių ir dvibučių namų esminį atnaujinimą ir 4000 vienbučių ir dvibučių namų dalinį atnaujinimą. Be to, siekiant spręsti būsto prieinamumo problemą, socialinio būsto fondas bus išplėstas 278 naujų aukštos energinio naudingumo klasės būstų. Šios priemonės kompleksiskai prisideda prie energijos sąnaudų mažinimo ir gyvenimo sąlygų gerinimo pažeidžiamiausiems namų ūkiams.

3.1.2.2.2. Building sector

Planuojama įgyvendinti esminę daugiabučių namų renovaciją, kurios metu bus renovuota 7814 būstų ir atlikti dalinę daugiabučių namų renovaciją, kurios metu bus renovuota 41000 būstų. Taip pat numatoma atlikti 2200 vienbučių ir dvibučių namų esminį atnaujinimą ir 4000 vienbučių ir dvibučių namų dalinį atnaujinimą. Be to, siekiant spręsti būsto prieinamumo problemą, socialinio būsto fondas bus išplėstas 278 naujų aukštos energinio naudingumo klasės būstų. Šios priemonės kompleksiskai prisideda prie energijos sąnaudų mažinimo ir gyvenimo sąlygų gerinimo pažeidžiamiausiems namų ūkiams.

3.1.2.2.3. Road transport sector

Netaikoma.

3.1.2.3. Zero- and low-emission mobility and transport

3.1.2.3.1. Overall plan

Planuojama paskatinti 5346 netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių įsigijimą pažeidžiamiesiems naudotojams bei 3210 netaršių transporto priemonių įsigijimą labai mažoms įmonėms. Mikrojudumo plėtrai bus skiriamas finansavimas daugiau nei 14594 dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimui. Viešojo transporto sektoriaus dekarbonizacijai bus nupirkti 62 netaršūs mokykliniai autobusai ir 210 netaršių viešojo transporto priemonių, skirtų reguliariems maršrutams aptarnauti. Šių investicijų visuma sudarys sąlygas pereiti prie tvaresnių susisiekimo būdų ir sumažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.

3.1.2.3.2. Building sector

Netaikoma.

3.1.2.3.3. Road transport sector

Planuojama paskatinti 5346 netaršių ir mažiau taršių lengvųjų keleivinių transporto priemonių įsigijimą pažeidžiamiesiems naudotojams bei 3210 netaršių transporto priemonių įsigijimą labai mažoms įmonėms. Mikrojudumo plėtrai bus skiriamas finansavimas daugiau nei 14594 dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimui. Viešojo transporto sektoriaus dekarbonizacijai bus nupirkti 62 netaršūs mokykliniai autobusai ir 210 netaršių viešojo transporto priemonių, skirtų reguliariems maršrutams aptarnauti. Šių investicijų visuma sudarys sąlygas pereiti prie tvaresnių susisiekimo būdų ir sumažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.

3.1.2.4. Greenhouse gas emission reductions

3.1.2.4.1. Overall plan

Bendras šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų sumažinimas 197.186 ktCO₂ekv

3.1.2.4.2. Building sector

Bendras šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų sumažinimas pastatų sektoriuje 100.97 ktCO₂ekv.

3.1.2.4.3. Road transport sector

Bendras šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų sumažinimas kelių transporto sektoriuje 96.216 ktCO₂ekv.

3.1.2.5. Reduction in the number of vulnerable households and vulnerable transport users

3.1.2.5.1. Overall plan

Bendrai plano priemonėmis planuojama prisidėti prie 55 292 pažeidžiamų namų ūkių skaičiaus ir 99 940 pažeidžiamų transporto naudotojų skaičiaus sumažinimo.

3.1.2.5.2. Building sector

Įgyvendinant Socialinio klimato planą, pažeidžiamų namų ūkių skaičiaus mažinimas yra planuojamas vykdant kryptingas struktūrines investicijas pastatų sektoriuje. Siekiant sušvelninti numatomą apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos poveikį ir sumažinti energijos nepriteklį, yra numatytas paramos teikimas gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimui, skatinant tiek esminę, tiek dalinę daugiabučių namų renovaciją. Papildomai, plano tikslams pasiekti prisidės socialinio būsto fondo plėtra, statant ir įsigyjant aukštos energinio naudingumo klasės būstus, bei energijos taupymo konsultacijų centrų steigimas, kuriuo bus užtikrinamas didesnis pažeidžiamų gyventojų informuotumas ir galimybės pasinaudoti teikiama parama. Šiomis kompleksinėmis priemonėmis siekiama prisidėti prie 55 292 pažeidžiamų namų ūkių skaičiaus sumažinimo.

3.1.2.5.3. Road transport sector

Socialinio klimato plano priemonėmis siekiama sistemingai spręsti pažeidžiamų transporto naudotojų problemas ir mažinti jų skaičių. Šiam tikslui įgyvendinti numatoma taikyti priemonių kompleksą, apimančią finansinių paskatų teikimą pažeidžiamoms gyventojų grupėms pereiti prie netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto, įskaitant mikrojūdumo priemones. Kartu yra plėtojamos alternatyvios susisiekimo paslaugos, tokios kaip užsakomojo transporto paslaugų ir viešojo transporto plėtra, siekiant mažinti priklausomybę nuo asmeninio automobilio atokesnėse vietovėse. Plano veiksmingumą sustiprina investicijos į darnaus judumo infrastruktūros plėtrą ir tiesioginės finansinės paramos teikimas būtinųjų kelionių išlaidoms padengti. Šių priemonių visuma turėtų prisidėti prie 99 940 pažeidžiamų transporto naudotojų skaičiaus sumažinimo.

3.1.3. Quantitative table on the impact of the Plan

Component	Quantification of the impact (if available). Number of households, users or ktCO2 difference from policy neutral baseline											
	Short-term (3 years ahead)						Medium-term (end of the plan)					
	Greenhouse gas emissions (ktCO2)	Vulnerable households	Households in energy poverty	Vulnerable transport users	Households in transport poverty	Vulnerable microenterprises	Greenhouse gas emissions (ktCO2)	Vulnerable households	Households in energy poverty	Vulnerable transport users	Households in transport poverty	Vulnerable microenterprises
Total	14.95	22,690	22,690	83,549	83,549	240	197.18	55,292	55,292	99,940	99,940	3,210
Buildings sector	7.32	22,690	22,690	0	0	0	100.97	55,292	55,292	0	0	0
Road transport sector	7.63	0	0	83,549	83,549	240	96.21	0	0	99,940	99,940	3,210

3.1.4. Qualitative and quantitative table on the expected impact of the temporary direct income support measures on the reduction of the number of vulnerable households and vulnerable transport users as well as households in energy poverty and in transport poverty

Component: Direct income support

Reduction in the number of vulnerable households

Reduction in the number of vulnerable transport users

Description of the expected impacts.

--

Reduction in the number of households in energy poverty

Reduction in the number of households in transport poverty

Description of the expected impacts.

--

4. COMPLEMENTARITY AND IMPLEMENTATION OF THE PLAN

This part concerns the whole Plan. The various criteria set out below need to be justified for the Plan as a whole.

4.1. Monitoring and implementation of the Plan

Explanation on how the Member State intends to implement the proposed measures and investments, focusing on the arrangements and timetable for monitoring, data collection and implementation including, where relevant, measures necessary for compliance with Article 21.

2025 m. birželio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 405 buvo patvirtintos atsakomybės sritys ir institucijos, atsakingos už SKP įgyvendinimą Lietuvoje. Pagrindinės atsakingos institucijos – Aplinkos ministerija ir Aplinkos projektų valdymo agentūra (toliau - APVA). Taip pat įgyvendinime dalyvauja Finansų ministerija, Susisiekimo ministerija, Energetikos ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija bei Socialinės apsaugos ir darbo ministerija.

AM kaip vadovaujančiosios institucijos funkcijos bus aiškiai atskirtos nuo kitų jos vykdomų funkcijų, įskaitant audito institucijos funkcijas.

Audito institucijos funkcijas vykdys nepriklausomas AM Centralizuoto vidaus audito skyrius, kuris veiks pagal patvirtintą audito strategiją ir laikantis tarptautinių aukščiausiųjų audito institucijų standartų ir tarptautinių audito standartų. AM Centralizuoto vidaus audito skyrius yra funkciškai nepriklausomas nuo kitų padalinių ir tiesiogiai pavaldus tik įstaigos vadovui (aplinkos ministrui), kurio vienas iš strateginių tikslų – užtikrinti, kad ES investicijos būtų tinkamai ir efektyviai valdomos. Audito institucijos funkcinį nepriklausomumą užtikrina tai, jog vadovaujančios institucijos funkcijas atliekantis AM padalinys yra pavaldus aplinkos viceministrui, o AM Centralizuoto vidaus audito skyrius, atliekantis audito institucijos funkcijas, yra tiesiogiai pavaldus aplinkos ministrui ir funkciškai nepriklausomas nuo aplinkos viceministro sprendimų bei veiklos, todėl jo funkcinis nepriklausomumas nepažeidžiamas. Kadangi šis skyrius naujai skiriamas atlikti ES fondų audito funkcijas, jis turės pasirengti audito strategiją, surasti papildomus žmogiškuosius išteklius, taip pat būti patvirtintas EK. Šiuos pasiruošimo veiksmus reikės atlikti iki 2026 m. II ketvirčio pabaigos.

Susitarimą pagal Reglamento 19 straipsnio 1 dalį bei valdymo deklaracijas rengs, pasirašys ir teiks Europos Komisijai Aplinkos ministerija. Lietuvoje kuriama SKF valdymo ir kontrolės sistema užtikrins Reglamento 21 straipsnio 1 dalies, 2 dalies a, b ir c punktų, 22 straipsnio bei III priedo 1–6 dalių nuostatų įgyvendinimą. Sistema užtikrins veiksmingą vidaus kontrolės mechanizmą, įskaitant funkcijų atskyrimą.

Informacinė sistema

Europos Komisijai bus užtikrinta visapusiška prieiga prie pagrindinių duomenų. Duomenys bus koduojami vienoje specialioje informacinėje sistemoje, kurios kūrimą ir vystymą užtikrins APVA, vykdydama administruojančiosios institucijos funkcijas pagal Reglamento 21 straipsnio 2 dalies d ir f punktus.

Numatyta, kad SKF administravimui Lietuva nekurs naujos IT sistemos. Vietoj to ketinama plėsti ir pritaikyti esamą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS), kurią valdo APVA – paskirta fondo administruojančioji institucija.

APVIS – tai išvystyta, veikianti sistema, naudojama ES ir nacionalinių aplinkos bei klimato programų administravimui. Ji apdoroja apie 30 000–40 000 paraiškų per metus, yra integruota su pagrindinėmis valstybės duomenų bazėmis (Gyventojų registras, VMI, SODRA, Registrų centras ir kt.) ir palaiko visą projektų ciklą – nuo kvietimų teikti paraiškas iki įgyvendinimo stebėsenos ir ataskaitų. Taip pat pagal kvietimo apribojimus turi įdiegtą dvigubo finansavimo tikrinimą – ar tas pats objektas (jo dalis) nėra finansuojamas daugiau nei vieną kartą tam pačiam savininkui.

Atsižvelgiant į sistemos funkcionalumą ir plėtros galimybes, APVIS laikoma tinkamiausiu sprendimu SKF įgyvendinimui.

SKF įgyvendinimui APVIS bus papildyta, jei to reikalaus specifinis kvietimas:

Specifiniais moduliais paraiškoms, mokėjimo prašymams, gavėjų atrankai ir tinkamumo vertinimui;

Išplėstomis duomenų stebėsenos ir ataskaitų funkcijomis naudojant analizės įrankius;

Integracija su papildomais duomenų šaltiniais (jei to reikalaus specifinis kvietimas); Automatiniais ataskaitų teikimo ir lėšų panaudojimo atsekamumo įrankiais.

Pasirengimas sistemai pradėti veikti iki 2025 m. pabaigos yra laikomas realistišku. APVIS veikia ir turi visus reikiamus modulius. Sistemos plėtra vykdoma taikant modulinį, lankstų požiūrį, leidžiantį palaipsniui diegti reikiamas funkcijas 2025–2026 m.

Lietuva nesiekia kurti naujos sistemos – pasirenkamas efektyvesnis kelias pritaikyti jau veikiančią APVIS platformą, kas leidžia sutaupyti laiko ir išteklių. Joje bus kaupiama visa informacija, reikalinga priemonių įgyvendinimo stebėsenai – nuo tarpinių reikšmių iki galutinių rezultatų.

Teisinis pagrindas

Institucijų funkcijos yra patvirtintos 2025 m. birželio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 405 „Dėl Reglamento (ES) 2023/955 įgyvendinimo“.

SKP ir jo priemonių administravimo ir įgyvendinimo taisyklės

Papildomai SKP valdymui/administravimui ir priemonių įgyvendinimui bus parengtos projekto administravimo ir finansavimo taisyklės, kurios bus tvirtinamos Aplinkos ministro įsakymu 2025 m. IV ketvirčio pabaigoje. Taisyklėse bus nustatyta:

- pažangos priemonių rengimas, veiklų bei rodiklių planavimas bei jų pasiekimo stebėseną;
- projektų atrankos kriterijų ir kvietimų rengimo bei derinimo tvarka;
- paraiškų vertinimo ir sprendimų priėmimo procedūros;
- fiksuotųjų išlaidų nustatymo principai;
- projektų stebėsenos ir pirkimų priežiūros procedūros;
- mokėjimų tvarka, patikros vietose, lėšų naudojimo kontrolė;
- mokėjimo prašymų ir sąskaitų EK rengimas;
- sukčiavimo prevencija; interesų konfliktų valdymas
- pažeidimų administravimas;
- informavimo, komunikacijos ir matomumo priemonės;
- pažangos ataskaitų teikimas Europos Komisijai.

Vidinės procedūros

APVA parengs atskiras procedūras, reglamentuojančias valdymo patikrinimus, atsakomybes bei atskaitomybę. Šios procedūros bus tvirtinamos APVA direktoriaus įsakymu.

Valdymo ir kontrolės sistemos elementai užtikrinantys tinkamą Socialinio klimato fondo įgyvendinimą:

Korupcijos prevencijos užtikrinimas ir interesų konfliktų valdymas

Vykdydama administruojančiosios institucijos funkcijas, APVA bus atsakinga už tai, kad visi SKP įgyvendinimo procesai būtų vykdomi laikantis skaidrumo, nešališkumo ir nulinės tolerancijos korupcijai principų. Šioje srityje APVA vykdys šias užduotis:

Korupcijos prevencijos priemonių įgyvendinimas, vadovaujantis Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatymo, Aplinkos ministerijos Antikorupcinio elgesio taisyklių (patvirtintų 2022 m. balandžio 5 d. įsakymu Nr. D1-90) ir kitų taikytinų teisės aktų nuostatomis;

Reguliarus korupcijos ir sukčiavimo rizikos vertinimas, apimantis projektų ciklo analizę, jautrių taškų identifikavimą ir kontrolės priemonių taikymą, įskaitant išankstinę bei operatyvų rizikos žemėlapių atnaujinimą;

Vidinių procedūrų ir priežiūros priemonių taikymas, įskaitant:

- sprendimų dokumentavimą ir atsekamumą („keturių akių“ principas),
- vertinimo ir mokėjimų procesų skaidrinimą,
- atsitiktinį auditą rizikingose srityse,
- automatizuotus patikros filtrus informacinėse sistemose;

Pranešimų apie galimus pažeidimus kanalų administravimas, užtikrinant pranešėjų apsaugą, anonimiškumą ir tinkamą tyrimų atlikimą, vadovaujantis Pranešėjų apsaugos įstatymu;

Korupcijai atsparios aplinkos kūrimo koordinavimas – paskirtas atsakingas APVA darbuotojas (Kokybės ir rizikos valdymo skyriuje) vykdys korupcijos prevencijos priemonių taikymo kontrolę, koordinuos mokymus ir teiks siūlymus dėl priemonių tobulinimo;

Bendradarbiavimas su Aplinkos ministerijos Korupcijos prevencijos ir vidaus tyrimų skyriumi, teikiant informaciją apie vykdomas priemones, pateikiant ataskaitas, reaguojant į pastebėtus neatitikimus ar rizikas.

Viešųjų ir privačių interesų derinimo užtikrinimas

APVA, kaip viešasis juridinis asmuo, įgyvendins sistemingą interesų konfliktų valdymą, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos viešųjų ir privačių interesų derinimo valstybinėje tarnyboje įstatymu ir Vyriausiosios tarnybinės etikos komisijos (VTEK) rekomendacijomis. Šiuo tikslu APVA taikys šias priemones:

Pareigų deklaravimas ir nusišalinimo procedūros: visi darbuotojai, dalyvaujantys sprendimų dėl SKF projektų priėmimo, privalės deklaruoti savo privačius interesus ir nedelsdami nusišalinti, jei gali kilti interesų konfliktas;

Deklaracijų tikrinimas ir stebėseną: APVA vykdys sistemingą interesų deklaracijų turinio vertinimą ir jų priežiūrą, atsižvelgdama į konkrečių projektų vykdymo rizikas, naudodama vidaus kontrolės priemones ir vidaus audito mechanizmus;

Deklaravimo pareigos plėtra į išorinius ekspertus: įtrauktais ekspertais ar vertintojais galės būti tik asmenys, kurie deklaruos interesus ir raštu patvirtins, kad nėra asmeniškai ar finansiškai susiję su vertinamais subjektais;

Mokymai ir prevencinis informavimas: APVA užtikrins, kad visi darbuotojai būtų supažindinti su taikytina interesų derinimo ir nusišalinimo tvarka, bei periodiškai dalyvautų prevenciniuose mokymuose

Dvigubo finansavimo išvengimo tikrinimo mechanizmas

Dvigubo finansavimo prevencija yra esminė Europos Sąjungos finansų kontrolės sistemos dalis. Įgyvendinant Socialinio klimato fondo (SKF) priemones, šis principas bus taikomas dviem lygmenimis: (1) planavimo etape ir (2) projektų įgyvendinimo etape, siekiant užtikrinti, kad jokios išlaidos nebūtų finansuojamos daugiau nei vieną kartą iš ES ar nacionalinio biudžeto lėšų.

Tikrinimas planavimo etape

Planavimo etape dvigubo finansavimo prevencija bus užtikrinama šiais būdais:

Pažangos priemonių planavimo ir fondų koordinavimo analizė: Aplinkos ministerija, kartu su Finansų ministerija ir kitomis atsakingomis institucijomis, rengiant Socialinio klimato planą ir atskirų priemonių aprašus, atliks analizę dėl sąsajų su kitais finansavimo šaltiniais (pvz., 2021–2027 m. Sanglaudos fondais, RRF, Modernizavimo fondu, LIFE, nacionalinėmis programomis). Analizė bus atliekama vertinant patvirtintus nacionalinius strateginius dokumentus, pvz. Nacionalinį energetikos ir klimato srities veiksmų planą ar Nacionalinę plėtros programą ir pažangos priemonių aprašus.

Finansavimo dubliavimo rizikos vertinimas: Kiekviena priemonė bus vertinama pagal numatomus tikslus, galimus paramos gavėjus ir veiklų bei išlaidų rūšis, siekiant nustatyti, ar ji nepersidengia su kitų programų priemonėmis.

Tikrinimas projektų įgyvendinimo etape

Projektų įgyvendinimo etape dvigubo finansavimo tikrinimas bus vykdomas Paraiškų vertinimo metu. Pareiškėjai paraiškos formoje turės deklaruoti, ar tos pačios išlaidos ar projekto veiklos nėra finansuojamos kitų fondų lėšomis.

APVA vertintojai patikrins išlaidų pagrįstumą per duomenų bazines (pvz., INVESTIS, APVIS, ir kitas informacines sistemas), taikydami turimų paramos gavėjų duomenų sutikrinimą.

Bus vertinama, ar projektas ar jo dalis jau nėra finansuota pagal kitą programą – pagal juridinį asmenį, veiklos pobūdį, objekto adresą ir išlaidų kategorijas.

Kiekvienas pareiškėjas privalės deklaruoti, ar dėl to paties objekto ar veiklos nebuvo teikęs paraiškų kitose programose. Ši informacija taip pat bus tikrinama naudojantis viešai prieinamais šaltiniais ir de minimis pagalbos registru.

Finansinių ataskaitų ir mokėjimų tikrinimo metu:

APVA finansų specialistai peržiūrės pateiktas sąskaitas, išlaidų pagrindimo dokumentus ir užtikrins, kad nėra dubliavimo su anksčiau finansuotomis ar kitose programose deklaruotomis išlaidomis.

Bus taikomas kontrolinis sąrašas, kuriame nurodyti galimo dvigubo finansavimo indikatoriai (pvz., ta pati sutartis deklaruota kitame projekte, dubliuojančios sąnaudos, neproporcingai mažas finansinis įnašas).

Patikrų vietose metu:

Projektų įgyvendinimo vietose atliekamų patikrų metu bus vertinama, ar įsigytos prekės, paslaugos ar darbai nėra finansuoti kelis kartus (pvz., fizinių objektų ženklavimas, įrangos atsekamumas).

Įgyvendinimo laikotarpiu APVA gali naudoti išorinius duomenų šaltinius (pvz., Registrų centro duomenis, viešųjų pirkimų sistemą CVP IS) galimam dubliavimui identifikuoti.

Ex-post kontrolės metu:

Pasibaigus projektui, gali būti vykdomi atsitiktiniai arba rizika grįsti patikrinimai kurių metu tikrinamas projekto metu sukurto rezultato tęstinumas pagal reikalavimus, taip pat galima dvigubo finansavimo rizika;

Jei nustatomas dvigubas finansavimas, arba tęstinumo reikalavimų nesilaikymas, taikoma išlaidų netinkamumo procedūra, susigrąžinamos lėšos.

4.2. Consistency with other initiatives

Explanation on how the Plan is consistent with the information included and the commitments made by the Member State under other relevant plans and funds, and the interplay among the different plans going forward, as set out in Article 6(3) and Article 16(3), point (b)(iii).

Suderinamumas su Europos socialinių teisių ramsčiu ir jo veiksmų planu. SKP priemonėmis ir investicijomis yra tiesiogiai prisidedama prie 19-ojo („Būstas ir parama benamiams“) ir 20-ojo („Galimybė gauti pagrindines paslaugas“) Ramsčio principų įgyvendinimo. Planu yra stiprinama socialinė apsauga ir įtrauktis, užtikrinant geresnę prieigą prie pagrindinių paslaugų pažeidžiamoms grupėms. Parama būstui, teikiama per investicijas į esminę ir dalinę pastatų renovaciją (C1.A.I1, C1.A.I2, C1.A.I3, C1.A.I4) bei kokybiško socialinio būsto fondo plėtrą (C1.B.I5), tiesiogiai gerina pažeidžiamų namų ūkių gyvenimo sąlygas, mažina išlaidas būstui ir apsaugo nuo energijos nepritekliaus. Prieigos prie energijos ir transporto gerinimas, pasitelkiant Energijos konsultacijų centrus (C1.D.M1), didina pažeidžiamų asmenų galimybes gauti paramą ir efektyviai valdyti energijos išteklius.

Transporto priemonės, skirtos netaršaus ir mažiau taršaus transporto skatinimui (C2.F.I5, C2.F.I6, C2.F.I8), užsakomojo transporto paslaugos (C2.G.M2), viešojo transporto plėtra (C2.F.I10, C2.F.I11) ir jo naudojimo skatinimas (C2.G.M3) yra skirtos transporto nepritekliaus problemų sprendimui, kurios yra esminis barjeras siekiant socialinės ir ekonominės įtraukties.

Suderinamumas su valstybės narės sanglaudos politikos programomis (2021–2027 m. Europos Sąjungos fondų investicijų programa). SKP priemonės yra strategiškai papildančios 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos prioritetus, ypač žaliosios transformacijos ir socialinės įtraukties srityse. Pastatų sektoriuje SKP investicijos (C1.A.I1, C1.A.I2, C1.A.I3, C1.A.I4) papildė Sanglaudos fondo priemones, suteikdamos didesnio intensyvumo pagalbą būtent pažeidžiamoms grupėms, kurios dėl finansinių barjerų negalėtų pasinaudoti standartinėmis priemonėmis. Investicija į socialinio būsto fondo plėtrą (C1.B.I5) papildė ERDF lėšomis finansuojamas priemones, išplėsdama paramą visoms socialinio būsto laukiančioms pažeidžiamoms grupėms.

Kelių transporto sektoriuje SKP priemonės papildė šias 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos priemones:

1. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtra (finansuojama iš 2021-27 m. programos): Ši programa skirta 18 konkrečių miestų. SKP priemonė C2.F.I7 ją papildė, finansuodama įkrovimo prieigas kitose teritorijose (pagal savivaldybių planus), kurios nėra ekonomiškai patrauklios privatiems investuotojams ir nepatenka į minėtų 18 miestų sąrašą.
2. Dviračių takų infrastruktūros plėtra (finansuojama iš 2021-27 m. programos): Ši programa skirta 18 miestų ir valstybinės reikšmės keliams. SKP priemonė C2.F.I9 ją papildė, finansuodama kitokio tipo jungtis – saugias ir rišlias trases tarp kaimiškų vietovių ir pagrindinių traukos centrų, kurios nėra įtrauktos į minėtas programas.
3. Priemonė „Švietimo prieinamumo gerinimas socialinę atskirtį patiriantiems vaikams“ (finansuojama iš 2021-27 m. programos): Pagal šią priemonę mokyklinių autobusų įsigijimas finansuojamas iki 2027 metų. SKP priemonė C2.F.I10 ją papildė, užtikrindama finansavimo tęstinumą autobusams įsigyti po 2027 metų.
4. Regioninių plėtros planų priemonė „Darniųjų judumo priemonių skatinimas“ (finansuojama iš 2021-27 m. programos): Ši programa skirta viešojo transporto atnaujinimui 18 konkrečių savivaldybių. SKP priemonė C2.F.I11 ją papildė, finansuodama autobusų įsigijimą ir maršrutų plėtrą kitose, tankiau apgyvendintose periferinėse teritorijose, kurios nepatenka į minėtų 18 savivaldybių sąrašą, ir finansuodama naujo tipo išlaidas (socialiai būtinų maršrutų tinklą).

Suderinamumas su EGADP. SKP priemonės yra suderintos su Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (EGADP) plano strateginiais tikslais ir užtikrina socialinio teisingumo aspekto įgyvendinimą žaliosios transformacijos kontekste. Atsižvelgiant į tai, kad EGADP lėšos yra koncentruojamos į sisteminius pokyčius ir didelės apimties investicijas (pvz., viešųjų pastatų renovacija, magistralinės alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtra), SKP teikiama tikslinė parama individualiame lygmenyje – pažeidžiamiems namų ūkiams ir labai mažoms įmonėms. Pavyzdžiui, SKP parama būsto renovacijai (C1.A.I1, C1.A.I2, C1.A.I3, C1.A.I4) veikia kaip tikslinis finansavimas socialiai jautriausiam segmentui. SKP transporto priemonės (C2.F.I5, C2.F.I6, C2.F.I7) papildė EGADP reformas, skirtas viešojo ir verslo transporto parkų atnaujinimui (kurių finansavimas baigiasi 2026 m.), užtikrindamos tęstinumą ir suteikdamos paramą tiems subjektams, kurie negalėtų savarankiškai pereiti prie netaršaus transporto.

Suderinamumas su LIRS. SKP priemonėmis, skirtomis pastatų sektoriui (C1.A.I1, C1.A.I2, C1.A.I3, C1.A.I4, C1.B.I5, C1.D.M1), yra tiesiogiai prisidedama prie Lietuvos ilgalaikės renovacijos strategijos (LIRS) tikslų – iki 2050 metų pasiekti energiškai efektyvų ir dekarbonizuotą pastatų ūkį. SKP parama pažeidžiamų namų ūkių būsto renovacijai padės įgyvendinti LIRS numatytus renovacijos tempus ir gylį, ypač sprendžiant prasčiausios energinės būklės pastatų, kuriuose gyvena pažeidžiami asmenys, problemą. Investicijų į socialinio būsto fondo plėtrą, statant A++ klasės pastatus, ir paramos perėjimui prie AEI šildymo sistemų teikimu yra tiesiogiai prisidedama prie LIRS tikslo atsisakyti iškastinio kuro. Energijos konsultacijų centrų (C1.D.M1) veikla bus užtikrinamas būtinos informacijos ir pagalbos teikimas, padedant įveikti kliūtis, su kuriomis susiduria pažeidžiami namų ūkiai, siekiantys renovuoti būstą.

Suderinamumas su NEKSVP. SKP priemonės yra visiškai suderintos su Nacionaliniu energetikos ir klimato srities veiksmų planu (NEKSVP) ir stiprina jo socialinį aspektą. Kiekviena SKP priemonė papildo konkrečias NEKSVP priemones. Pastatų renovacijos parama (C1.A.I1, C1.A.I2, C1.A.I3, C1.A.I4) didina finansavimo intensyvumą pažeidžiamiesiems namų ūkiams, papildydama esamas NEKSVP renovacijos schemas (EE2-P, EE11-P, EE8-P). Energijos konsultacijų centrai (C1.D.M1) teiks tikslią pagalbą (susijusią su NEKSVP priemonėmis EN4-P, EN5-P), kurios trūko ankstesnėse informavimo priemonėse dėl nesuplanuoto finansavimo. SKP transporto sektoriaus investicijų (pvz., C2.F.I5, C2.F.I6, C2.F.I7, C2.F.I9, C2.G.M3) įgyvendinimo pradžia ar apimčių plėtra numatoma po 2026–2027 metų, kai baigsis arba sumažės panašių NEKSVP priemonių (T1-E, T2-E, T5-E, T13-E, T18-E), finansuojamų iš kitų šaltinių (pvz., EGADP, MF), įgyvendinimas. Tokiu būdu bus užtikrinamas priemonių tęstinumas ir veiksmingas lėšų panaudojimas, nuosekliai prisidedant prie nacionalinių energetikos ir klimato tikslų pasiekimo.

4.3. Complementarity of funding

Information on existing or planned financing of measures and investments from other Union, international, public or, where relevant, private sources which contribute to the measures and investments set out in the Plan, including on temporary direct income support, pursuant to Article 6(1), point (c).

Socialinio klimato plano (SKP) priemonės ir investicijos yra suderintos su kitomis Europos Sąjungos, nacionalinėmis viešosiomis ir privačiomis finansavimo iniciatyvomis, siekiant užtikrinti finansavimo papildomumą (Reglamento (ES) 2023/955 13 straipsnis) ir išvengti dvigubo finansavimo. Plano lėšos veikia kaip tikslinis, papildantis mechanizmas, skirtas spręsti specifines pažeidžiamų grupių problemas, užtikrinti priemonių tęstinumą pasibaigus kitų fondų finansavimui arba užpildyti spragas, kurių neapima kiti finansavimo instrumentai.

Pastatų sektorius

C1.A.I1 (Daugiabučių esminė renovacija) ir C1.A.I2 (Dalinė daugiabučių renovacija): Šios priemonės veikia papildančiai ir suderintai su kitomis finansavimo priemonėmis. Lengvatiniai kreditai bus teikiami iš 2021–2027 m. ES fondų lėšomis (ERPF/SF) finansuojamo Kontroluojančiojo fondo. SKF lėšos nėra naudojamos toms pačioms išlaidoms padengti, o yra skiriamos tiksliniam paramos intensyvumo didinimui būtent pažeidžiamiesiems namų ūkiams (padengiant 50–80 % jų išlaidų), tuo tarpu kiti butų savininkai tame pačiame projekte finansuojami iš nacionalinių lėšų (pvz., Klimato kaitos programos). C1.A.I2 priemonė taip pat papildo esamą „mažosios renovacijos“ priemonę (EE8-P), suteikdama kokybinį pokytį (platesnis priemonių spektras) ir kiekybinį pokytį (didesnis paramos intensyvumas).

C1.A.I3 (Vienbučių esminė renovacija): Ši SKF priemonė papildo esamą nacionalinę priemonę (finansuojamą iš Klimato kaitos programos). Ji suteikia kiekybinį pokytį (didesnis paramos intensyvumas – 50–80 % vietoj fiksuotos 14 500 Eur sumos) ir laiko pokytį (ilgesnis 18–24 mėn. įgyvendinimo laikotarpis vietoje 12 mėn.), kas daro priemonę patrauklesnę. Planuojama, kad ši SKF priemonė nuo 2026 m. pakeis dabartinę, mažiau populiarią nacionalinę schemą.

C1.A.I4 (Dalinė vienbučių renovacija): Ši priemonė yra papildoma VšĮ Lietuvos energetikos agentūros (LEA) administruojamam katilų keitimo projektui, finansuojamam iš 2021–2027 m. ES fondų lėšų. Bus užtikrinama, kad tos pačios išlaidos nebūtų finansuojamos SKF lėšomis.

C1.B.I5 (Socialinio būsto fondo plėtra): Ši investicija papildo 2021–2027 m. ERDF lėšomis finansuojamas priemones. Kol ERDF investicijos orientuotos į specifines tikslines grupes (pvz., asmenis su negalia, gausias šeimas), SKF investicija išplečia paramos apimtį, įtraukdama visus socialinio būsto laukiančius pažeidžiamus namų ūkius, ir nustato aukštesnius A++ energinio efektyvumo standartus.

C1.D.M1 (Energijos konsultacijų centrai): Ši priemonė užpildo finansavimo spragą. Nors ji susijusi su NEKSVP numatytais priemonėmis (EN4-P, EN5-P), toms priemonėms finansavimas nėra suplanuotas. SKF lėšomis bus sukurtas konsultacijų tinklas, kurio iki šiol nebuvo.

Kelių transporto sektorius

C2.F.I5, C2.F.I6 ir C2.F.I7 (Netaršaus transporto įsigijimas ir įkrovimo infrastruktūra): Šios investicijos užtikrina priemonių tęstinumą. Panašios priemonės, finansuojamos iš Modernizavimo fondo (MF) ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (EGADP), baigiasi 2026 m. SKF priemonės planuojamos finansuoti nuo 2027 m., taip išvengiant finansavimo dubliavimo. Be to, SKF priemonės yra tikslingesnės: C2.F.I5/I6 orientuotos išskirtinai į pažeidžiamus naudotojus ir pažeidžiamas labai mažas įmones, o ne į visus fizinius ar juridinius asmenis. C2.F.I7 yra vienintelė finansinė paskata, skirta savivaldybių planų įgyvendinimui teritorijose, kurios nėra ekonomiškai patrauklios privatiems investuotojams.

C2.F.I8 (Mikrojudumas): Ši priemonė užpildo finansavimo spragą, nes susijusiai NEKSVP priemonei (T22-P) finansavimas nėra suplanuotas.

C2.F.I9 (Darnaus judumo infrastruktūros plėtra): Ši investicija užtikrina tęstinumą. Susijusios NEKSVP priemonės T18-E finansavimas planuojamas iki 2027 m. pabaigos, o SKF investiciją planuojama finansuoti nuo 2028 m., todėl esamas finansavimas nebus pakeičiamas.

C2.F.I10 (Specialieji reisai (mokykliniai autobusai)): Ši investicija papildo 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos priemonę („Švietimo prieinamumo gerinimas socialinę atskirtį patiriantiems vaikams“), pagal kurią finansuojamas autobusų įsigijimas iki 2027 metų. SKF lėšos užtikrins priemonės tęstinumą po 2027 m., todėl finansavimas nesidubliuos.

C2.F.I11 (Viešojo transporto plėtra): Ši priemonė yra papildoma. Susijusiai NEKSVP priemonei (T2-P) finansavimas nėra patvirtintas. Be to, SKF finansuos naujo tipo išlaidas – socialiai būtinų maršrutų veiklos sąnaudas, ko neapima kiti fondai.

C2.G.M2 (Užsakomojo transporto paslaugų plėtra): Ši investicija išplečia (o ne dubliuoja) sėkmingą pilotinį projektą „Lazdijai veža“ (susijusį su NEKSVP priemone T1-E), kuris jau yra įgyvendintas ir kuriam finansavimas nebereikalingas. SKF lėšomis ši patirtis bus pritaikyta nacionaliniu mastu.

C2.G.M3 (Judumo krepšelis): Ši investicija užtikrina tęstinumą. Susijusios NEKSVP priemonės (T5-E) finansavimas planuojamas iki 2025 m. pabaigos. SKF priemonę planuojama finansuoti nuo 2027 m., todėl esamas finansavimas nebus pakeičiamas.

4.4. Geographic specificities

Explanation of how geographic specificities, such as islands, outermost regions and territories, rural or remote areas, less accessible peripheries, mountainous areas or areas lagging behind, have been taken into account by the Plan.

Socialinis klimato planas buvo rengiamas atsižvelgiant į reikšmingus Lietuvos geografinius ir socialinius ekonominius skirtumus, ypač tuos, kurie stebimi tarp didžiųjų miestų ir kaimiškų, periferinių bei nuo centrų nutolusių vietovių. Atlikus analizę nustatyta, kad būtent šiose teritorijose pažeidžiamų grupių problemos yra didžiausios, todėl plano priemonės yra geografiškai nutaikytos tokiu būdu, kad būtų užtikrintas specifinių regioninių iššūkių sprendimas tiek pastatų, tiek transporto sektoriuose.

Pastatų sektorius

Pastatų sektoriuje yra pastebimas ryškus atotrūkis tarp urbanizuotų ir kaimiškų vietovių. Kaimiškosioms savivaldybėms yra būdinga ženkliai prastesnė pastatų fondo būklė, kadangi jose dominuoja energetiškai neefektyvūs, D ar žemesnės energinio naudingumo klasės pastatai. Ši prasta infrastruktūros būklė sutampa su mažesnėmis gyventojų pajamomis, dėl ko būtent regionuose yra fiksuojama didžiausia pažeidžiamų namų ūkių koncentracija. Mažesniuose miestuose ji siekia 32 procentus, o kaimiškose vietovėse – 31 procentą.

Investicijomis C1.A.I1 ir C1.A.I2, skirtomis gyvenamųjų pastatų renovacijai, yra tiesiogiai orientuojamasi į prasčiausios būklės ir daugiausiai energijos vartojančių pastatų atnaujinimą, teikiant

didesnio intensyvumo paramą pažeidžiamiesiems namų ūkiams. Nors absoliutus pažeidžiamų namų ūkių skaičius yra didžiausias miestuose, didesnės paramos teikimas sudarys sąlygas renovacijos paspartinimui būtent regionuose, kur senų pastatų problema yra masiškiausia. Tuo tarpu priemonės C1.D.M1, kuria steigiami energijos konsultacijų centrai, įgyvendinimas, nors ir numatant centrų steigimą apskričių centruose, yra suplanuotas taip, kad būtų pasiekiami atokiausių vietovių gyventojai. Mobilių konsultantų komandų veikla, bendradarbiaujant su vietos bendruomenėmis ir seniūnijomis, užtikrins pagalbos teikimą vietoje, tokiu būdu įveikiant informacinės atskirties barjerus, būdingus periferinėms teritorijoms.

Kelių transporto sektorius

Transporto srityje geografiniai skirtumai yra dar ryškesni ir tiesiogiai lemia transporto nepritekliaus mastą. Kaimiškų ir nuo centrų nutolusių vietovių gyventojai yra priverstinai priklausomi nuo asmeninio automobilio dėl nepakankamai išvystyto arba neegzistuojančio viešojo transporto. Šią padėtį atspindi statistika, rodanti, kad automobilių turi 72 procentai kaimo vietovių namų ūkių, palyginti su 63 procentais didmiesčiuose, o jų automobilių parkas yra gerokai senesnis, kurio vidutinis amžius siekia 18,6 metų. Dėl didesnių atstumų ir prastesnių susisiekimo alternatyvų, didžiausia pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija, siekianti 43 procentus visų pažeidžiamų transporto naudotojų, yra nustatyta būtent kaimiškose savivaldybėse.

Priemonė C2.G.M2, skirta užsakomojo transporto paslaugų plėtrai, yra tiesioginis atsakas į viešojo transporto trūkumą kaimiškose ir retai apgyvendintose teritorijose, užtikrinant svarbų „pirmojo ir paskutinio kilometro“ susisiekimą. Investicija C2.F.I11 bus gerinamas susisiekimas tarp savivaldybių, ypač periferiniuose regionuose, remiant naujų netaršių autobusų įsigijimą ir socialiai būtinų maršrutų plėtrą. Investicijos C2.F.I7 įgyvendinimas bus vykdomas teikiant prioritetą „įkrovimo dykumoms“ – teritorijoms, kuriose didelė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija ir kurios nėra ekonomiškai patrauklios privatiems investuotojams. Priemonės C2.G.M3 pagalba bus didinamas viešojo transporto patrauklumas per kainodarą, teikiant subsidijas kelionėms regioniniuose maršrutuose, kas ypač aktualu regionuose, kur didesnės degalų sąnaudos ir mažesnės pajamos skatina ieškoti pigesnių keliavimo alternatyvų.

4.5. Prevention of corruption, fraud and conflicts of interests

A system to prevent, detect and correct corruption, fraud and conflicts of interests, when using the funds provided under the Fund, and the arrangements that aim to avoid double funding from the Fund and other Union programmes in accordance with Article 21 and Annex III, including funds provided through public or private entities other than vulnerable households, vulnerable micro-enterprises and vulnerable transport users in accordance with Article 9.

Įgyvendinant SKP priemones, vadovaujamosi skaidrumo, atsakomybės ir gero valdymo principais, siekiant užtikrinti veiksmingą ir sąžiningą Europos Sąjungos finansinės paramos lėšų panaudojimą. Visi korupcijos, sukčiavimo ir interesų konfliktų prevencijos veiksmai grindžiami Europos Sąjungos bei Lietuvos Respublikos teisės aktais, Reglamentu (ES) 2023/955, Lietuvos Respublikos viešųjų ir privačių interesų derinimo valstybinėje tarnyboje įstatymą, Korupcijos prevencijos įstatymą.

Interesų konfliktų prevencija ir deklaratavimas

Lietuvos Respublikos viešųjų ir privačių interesų derinimo valstybinėje tarnyboje įstatymo nuostatos taikomos visiems asmenims, dalyvaujantiems SKP projektų planavimo, vertinimo, sprendimų priėmimo, priežiūros ir įgyvendinimo procesuose. Visi šie asmenys privalo deklaruoti privačius interesus Privačių interesų registre ir nusišalinti nuo veiklos, jei gali kilti interesų konfliktas.

Deklaracijų tikrinimą vykdo:

Vyriausioji tarnybinės etikos komisija (VTEK) – kaip centrinė priežiūros institucija;

Aplinkos ministerija – per Korupcijos prevencijos ir vidaus tyrimų skyrių, kuris vykdo metodinę priežiūrą ir užtikrina elgesio taisyklių taikymą;

APVA– kaip įgyvendinančioji institucija, vykdanči pirmojo lygmens vidaus kontrolę ir rizikos vertinimą. APVA užtikrins, kad visi jos darbuotojai ir išoriniai ekspertai, dalyvaujantys SKF projektų valdyme, laiku ir tiksliai deklaruotų privačius interesus, kurie bus reguliariai tikrinami pagal šiuos kriterijus:

- **Formali patikra** – tikrinama, ar deklaracijos pateiktos laiku, užpildytos tinkamai ir apima visus įstatyme numatytus duomenis;
- **Turinio analizė** – vertinama, ar nurodyti interesai gali turėti įtakos atliekamoms funkcijoms;
- **Kryžminis sutikrinimas** su projektais ir pareigomis, siekiant identifikuoti paslėptus ar nedeklaruotus interesus. Nustačius neatitikimus ar įtarimus dėl interesų konflikto, taikomi vidaus procedūrose nustatyti reagavimo mechanizmai: nusišalinimas, funkcijų perėmimas, papildomos kontrolės priemonės arba tarnybinio patikrinimo inicijavimas.

Korupcijos ir sukčiavimo rizikos valdymas APVA

Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), kaip Socialinio klimato fondo priemonių įgyvendinimo institucija, atsakinga už veiksmingą rizikų valdymo sistemų taikymą ir prevencinių priemonių įgyvendinimą, įskaitant:

- **Sisteminę rizikos vertinimą**, identifikuojant rizikingus veiklos etapus (pvz., paraiškų vertinimą, viešųjų pirkimų priežiūrą, mokėjimų tikrinimą);
- **Vidaus procedūrų įgyvendinimą**, taikant „keturių akių principą“, sprendimų dokumentavimą, dvigubą vertinimą ir veiklų atsekamumą;
- **Pareiginės atsakomybės nustatymą**, reglamentuojant darbuotojų pareigas, jų elgesio reikalavimus, veiklos apribojimus ir atsakomybę už pažeidimus;
- **Antikorupcinio elgesio taisyklių laikymąsi**, kaip nustatyta Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2022 m. balandžio 5 d. įsakyme Nr. D1-90;
- **Mokymų organizavimą** darbuotojams apie interesų konfliktų, sukčiavimo ir korupcijos prevenciją;
- **Vidaus kontrolės stiprinimą** per reguliarią stebėseną ir vidaus auditą, orientuotą į jautriausias veiklos sritis

Pranešimų apie pažeidimus valdymas

APVA užtikrina, kad veiktų anoniminiai, patikimi ir konfidencialūs kanalai pranešimams apie galimus pažeidimus ar neteisėtą veiklą pateikti, laikantis Pranešėjų apsaugos įstatymo nuostatų. Gauti pranešimai vertinami griežtai konfidencialiai, taikant vidaus tyrimų ir atsakomybės užtikrinimo tvarką.

Institucinis bendradarbiavimas ir priežiūra

Aplinkos ministerijos Korupcijos prevencijos ir vidaus tyrimų skyrius metodologiškai prižiūri visų pavaldžių institucijų vykdomą prevencinę veiklą, koordinuoja mokymus ir stebi vidaus taisyklių taikymo efektyvumą. APVA Kokybės ir rizikos valdymo skyrius atsakingas už sukčiavimui atsparios aplinkos kūrimo koordinavimą, vidaus procedūrų priežiūrą ir rizikų valdymo plano įgyvendinimą.

4.6. Information, communication and visibility

Compliance with the provisions set out in Article 23 referring to public access to data, indicating the website in which the data will be published, as well as the information, communication, and visibility measures.

Outline of the intended national communication strategy aimed at ensuring public awareness of the Union funding.

Igyvendinant SKP priemones, bus taikomos nuoseklios informavimo, komunikacijos ir matomumo priemonės, užtikrinančios paramos kilmės aiškumą, lėšų naudojimo skaidrumą bei visuomenės informuotumą apie finansuojamas veiklas, jų rezultatus ir poveikį.

Šios priemonės įgyvendinamos vadovaujantis Reglamento (ES) 2023/955, 23 straipsnio nuostatomis.

Administruojančiosios institucijos vaidmuo informavimo procese

APVA, kaip Administruojančioji institucija, bus atsakinga už Reglamento (ES) 2021/1060 49 straipsnio 3 dalyje bei 2023/955 Reglamento 21 straipsnio 2 dalies d punkto i), ii) ir iv) papunkčiuose nurodytų duomenų skelbimą viešai. Minėti duomenys bus skelbiami APVA interneto svetainėje atvirais, kompiuterio skaitomais formatais, leidžiančiais vartotojui juos rūšiuoti, ieškoti, gauti, palyginti ir pakartotinai naudoti, kaip tai nustatyta Direktyvos (ES) 2019/1024 5 straipsnio 1 dalyje.

Be to, APVA bus atsakinga už nuolatinį šios informacijos atnaujinimą, jos viešą prieinamumą ir sklaidą visuomenei. Komunikacijos plano rengimą ir įgyvendinimą koordinuos APVA paskirtas padalinys, kuris taip pat vykdys komunikacijos veiklą vertinimą bei skaidrumo priežiūrą.

Informacijos teikimas paramos gavėjams ir visuomenei

SKF paramos gavėjai bus informuojami apie paramos kilmę, nurodant, kad veiklos finansuojamos iš Europos Sąjungos biudžeto per SKF. Ši informacija bus pateikiama:

- APVA ir AM interneto svetainėse ir informaciniuose pranešimuose;
- APVA ir AM socialiniuose tinkluose (Facebook, Instagram ir pan.);
- susitikimuose su potencialiais paramos gavėjais;
- paramos gavėjams skirtuose dokumentuose ir komunikacinėje medžiagoje.

Visa komunikacinė medžiaga turės būti pažymėta Europos Sąjungos emblema ir privalomu užrašu: „Finansuoja Europos Sąjunga – SKF“, laikantis Reglamento (ES) 2023/955 informavimo ir matomumo reikalavimų.

Paramos gavėjų pareigos užtikrinant matomumą

Visi paramos gavėjai, išskyrus fizinius asmenis arba tais atvejais, kai būtų pažeista neskelbtina komercinė informacija, bus įpareigoti užtikrinti SKF finansavimo matomumą. Jie turės:

- viešinti įgyvendinamus veiksmus ir jų rezultatus;
- pateikti informaciją aiškiai, nuosekliai ir proporcingai, orientuojantis į įvairias tikslines grupes, įskaitant žiniasklaidą, bendruomenes ir plačiąją visuomenę;
- naudoti ES ir SKF viešinimo atributiką pagal APVA patvirtintas gaires.

Paramos gavėjams bus parengtos išsamios viešinimo gairės, kuriose bus nustatyti ženklavimo reikalavimai, logotipų naudojimo taisyklės, šablonai bei instrukcijos. Gairės bus tvirtinamos APVA direktoriaus įsakymu ir bus privalomos visiems projektų vykdytojams.

Viešinimo kampanijos ir komunikacijos planas

Siekiant padidinti visuomenės informuotumą apie SKF galimybes ir rezultatus:

- bus rengiamos teminės informavimo kampanijos nacionaliniu ir regioniniu mastu;
- kampanijose numatomas bendradarbiavimas su Europos Komisijos atstovybėmis valstybėje narėje, taip pat su nevyriausybinėmis organizacijomis, savivaldybėmis ir jaunimo organizacijomis;
- pagrindiniai informavimo kanalai: nacionalinė televizija, radijas, socialinė žiniasklaida (Facebook, YouTube), bendruomenių centrai;
- bus kuriama skaitmeninė, spausdinta ir vaizdinė medžiaga – brošiūros, plakatai, vaizdo įrašai, pažymėti ES ir SKF viešinimo simbolika.

Visoms komunikacijos veikloms bus parengtas Komunikacijos planas, kurio rengimą ir įgyvendinimą koordinuos APVA. Bus suburta komunikacijos darbo grupė, sudaryta iš sektorinių ministerijų, savivaldybių ir pilietinės visuomenės atstovų, kuri teiks rekomendacijas įtraukios, tikslinės informacijos kūrimui.

Matomumo užtikrinimo stebėsena ir vertinimas

SKF remiami projektai turės pateikti:

- **viešinimo ir finansavimo matomumo ataskaitas** (jei taikoma – ir su fiziniais ženklais);
- dokumentaciją apie įgyvendintas komunikacijos veiklas (foto įrodymai, nuorodos, sklaidos kanalų analizė);
- duomenis apie pasiektą auditoriją, naudojant svetainės analizės, žiniasklaidos stebėsenos ir apklausų įrankius.

Komunikacijos veiklos efektyvumas bus vertinamas remiantis rezultatais, suinteresuotųjų šalių grįžtamuoju ryšiu ir pasiekiamumo rodikliais. Tikslas – užtikrinti, kad visi piliečiai, ypač pažeidžiamos grupės, būtų informuoti, įtraukti ir įgalinti viso SKF įgyvendinimo laikotarpiu.

Planuojamos galimos komunikacijos kampanijos:

Kampanija „Tvari šiluma mano namams“

Tikslas: informuoti apie paramą gyventojams šilumos renovacijai, individualių namų atnaujinimui, šilumos siurblių ar saulės elektrinių įsirengimui.

Kanalai: televizijos reportažai regioniniuose kanaluose, banerinė reklama portaluose (15min.lt, Delfi.lt), socialiniai tinklai.

Auditorija: fiziniai asmenys, daugiabučių administratoriai, šeimos su mažomis pajamomis.

Kampanija „Klimato fondas – bendruomenėms“

Tikslas: skleisti informaciją apie galimybes bendruomenėms gauti paramą tvariems transporto, energijos efektyvumo ar socialinės infrastruktūros projektams.

Veiklos: bendruomenių forumai savivaldybėse, viešieji susitikimai su APVA ekspertais, vaizdo įrašų ciklas apie sėkmės istorijas.

Auditorija: vietos NVO, savivaldybių bendruomenės, socialiniai darbuotojai, mokyklų ir kultūros centrų atstovai.

Kampanija „Žinau, kad keičiasi – dėka ES“

Tikslas: stiprinti ES finansavimo matomumą ir pasitikėjimą, parodyti gyventojams konkrečią naudą jų aplinkoje.

Kanalai: reklaminiai stendai prie finansuojamų objektų, socialinė žiniasklaida, bendradarbiavimas su LRT turinio kūrėjais, interaktyvus žemėlapis su paramos projektais.

Auditorija: plačioji visuomenė, žiniasklaida, vietos savivalda.

Kampanija „EK patvirtinta – Lietuvoje įgyvendinta“

Tikslas: stiprinti komunikaciją kartu su Europos Komisijos atstovybe Lietuvoje, skleisti informaciją apie SKF Europos mastu.

Veiklos: bendri renginiai su EK atstovybe, publikacijos ES žurnaluose ir portaluose, dalyvavimas Europos tvarumo savaitėje, ES miestų forume, Europos žaliojo kurso renginiuose.

Kampanija „Pasiekime pažeidžiamus“

Tikslas: užtikrinti, kad informacija pasiektų socialiai pažeidžiamas grupes (senjorus, vienišus tėvus, bedarbius, žmones su negalia).

Veiklos: bendradarbiavimas su socialinėmis tarnybomis, lankstinukai vaistinėse ir seniūnijose, mobilios konsultacijų komandos kaimiškose vietovėse, informacija per regioninę radiją.

Kampanija jaunimui „Žalias pasirinkimas – tavo ateitis“

Tikslas: skatinti jaunimo įsitraukimą į klimato veiksmus ir informuoti apie finansavimo galimybes švietimo, kultūros, mobilumo srityse.

Komunikacijos planas, kuriame šios kampanijos bus detalizuotos (tikslai, indikatoriai, laiko planas, biudžetas, atsakomybės), bus rengiamas APVA iniciatyva ir tvirtinamas administruojančiosios institucijos sprendimu. Įgyvendinimo stebėsenai bus taikomi rezultatų rodikliai, žiniasklaidos analizė, svetainės lankomumo ir grįžtamojo ryšio duomenys, įskaitant suinteresuotųjų šalių pasitenkinimo apklausas.

SKF komunikacijos kampanijos užtikrins, kad informacija pasiektų įvairialypę visuomenę, įtrauktų piliečius į klimato politikos įgyvendinimą bei skatintų viešą paramos matomumą ir pasitikėjimą Europos Sąjungos investicijomis.