

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

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

Visuomenės teikimų dėl Nacionalinio oro taršos mažinimo plano projekto rengimo registracija ir įvertinimas

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
<b>I-asis derinimo etapas</b>					
1	2018-07-25 el. paštu	2018-07-26 reg. Nr. D6-1212	Deivis Blužnevičius	Kiekviena teršianti medžiaga turėtų būti apskaitoma ne tik tonomis, bet ir pagal savo tankį t.y. kubiniais metrais, bei nurodomas temperatūros kitimas teršalų išsiskyrimo vietoje apskaitos intervalais. Kiekvienas taršos šaltinis išskiria teršalus pagal projekcinę temperatūrą bangomis t.y. išskiria, neišskiria. Sudaryti nuolat atnaujinamą žemėlapi, kuriame rodyti vietas, kuriose išskiriami teršalai t.y. pastatus ir transporto kryptis ir sustojimo vietas t.y. sankryžas, šviesoforus, perėjas. Gatvėmis, plentais, autostradomis automobiliai, geležinkeliu traukiniai jada atitinkama numatyta kryptimi, išskiria teršalus, sukelia bangas ore. Kiekvienas automobilis, traukinys, lėktuvas, laivas išskiria pamatuotą cheminių junginių mišinį. Stebėti numatytu laiku ir kryptimi judantį transportą ir vaizduoti teršalus, jų išsiskyrimo laiką ir vietą. Reguliariai atnaujinami duomenys apie vietas, kuriose išskiria teršalai, meteo stotelių informacija apie oro drėgmę, vėjo kryptį ir greitį bei miškus, kurie sugeria teršalus. Tokia programinė įranga būtų įdiegta Lietuvos meteorologinėje tarnyboje ir naudojama orų valdymui. Lietuvos mokslininkai galėtų sukurti pastatus, kurie iš oro sutrauktų cheminius junginius, reguliuodami vėdinimą, šildymą, vėsinimą ir sujungę su vandeniu nusiųstų į valymo įrenginius. Tokie pastatai būtų išmaniojo miesto dalimi. (Mokslininkams galėčiau smulkiau papasakoti apie savo idėją.) Taip pat turėtų būti sluoksnis dabar rengiamame Lietuvos respublikos teritorijos bendrajame plane oro (kryptis per langus ir duris), šilumos judėjimas pastatuose, teršalų išskyrimas ir sugėrimas.	Atsižvelgta iš dalies. Pasiūlymas dėl mokslinio taikomojo darbo priskirtinas Vyriausybės 2019-04-17 nutarimu Nr. 371 patvirtinto Nacionalinio oro taršos mažinimo plano 2 priedo „Nacionalinio oro taršos mažinimo plano įgyvendinimo priemonių planas“ (toliau – Planas) pateiktai <b>priemonei P33</b> (Mokslinių taikomųjų tyrimų, skirtų oro taršos apskaitai, mažinimui (valdymui), oro kokybės vertinimui, prognozavimui ir gerinimui, plėtojimas).

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
2	2018-07-27 el. paštu	2018-07-30 reg. Nr. D6-1217	Vitalijus Šufinskas	<p>Transporto priemonės turėtų būti apmokestinamos ne pagal amžių, variklio tūrį ar gamintojo pateikiamus išmetamų deginių parametrus, o pagal techninės apžiūros nustatomus rodiklius. Tokiu būdu turėtų būti apmokestinti visi automobiliai (ir nauji, ir seni). Taip būtų kur kas tikslingiau dėl keleto priežasčių:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Senas automobilis, nedideliu varikliu, išmeta mažiau deginių, negu naujesnis, tačiau dideliu ir galingu. Pvz, antros kartos VW Golf, pagaminto 1988 metais, turinčio 1.6 litro variklį, deklaruojama CO2 emisija yra 178,5 g/km. Tuo tarpu VW CC, pagaminto 2013 metais, turinčio 3,6 litro variklį, deklaruojama CO2 emisija yra 213 g/km.</li> <li>2) Naujesnis automobilis, kuris turi daugiau ekologinių sistemų, pasiekia geresnius rodiklius, tik kol sistemos veikia. Sistemoms sugedus, dėl brangaus remonto, daugelio žmonių jos yra tiesiog pašalinamos, todėl atitinkamai išauga ir išmetamųjų kenksmingų deginių kiekis. Kadangi varikliai yra pritaikyti dirbti su atitinkamais deginių nukenksminimo įrenginiais, tokių įrenginių pašalinus, išmetamųjų dujų kenksmingumas ne tik pasiekia seno automobilio lygį, bet ir jį pralenkia. Tai patvirtina ne vienas techninių apžiūrų centrų darbuotojas. Tai reiškia, kad tam tikrais atvejais seni automobiliai yra kur kas švaresni, negu naujesnieji. Taikant mokestį, tiesiogiai priklausantį nuo išmetamų kenksmingų deginių kiekio, kiekvienas pilietis bus suinteresuotas gerinti rodiklius ir remontuoti gendančias sistemas, o ne jomis atsikratyti.</li> <li>3) Kadangi daugelis Lietuvos gyventojų gauna nedideles pajamas, jiems įsigyti naujesnį automobilį yra tikrai sudėtinga. Tačiau, jeigu mokestis bus taikomas pagal išmetamą kenksmingųjų deginių kiekį, jis taip pat bus suinteresuotas gerinti šiuos rodiklius. Į senus automobilius galima sumontuoti katalizatorius ir kitas priemones, kurios yra kur kas pigesnės nei naujas automobilis. Pavyzdžiui, katalizatorius su montavimu kainuoja apie 200 – 300 eurų, tuo tarpu naujesnis automobilis, kuriam būtų netaikomas toks mokestis, arba jis taikomas mažesnis, kainuoja nuo 3000 – 4000 eurų. Taip pat būtų tikslinga įteisinti tokias modifikacijas, kurios gerina ekologiją.</li> </ol>	Atsižvelgta iš dalies. Priemonė P7 (Taršos mokesčio lengvosios transporto priemonėms įvedimas) išbraukta iš Plano, tačiau Plane numatyta <b>nauja priemonė P7</b> (Finansinės paskatos (fiksuito dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtos atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį).

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>jog tai nebūtų traktuojama kaip automobilių sistemos perdarymas ir nereikalautų ekspertizės.</p> <p>4) Šiuo metu techninių apžiūrų centrai matuoja tik CO2. Tačiau tai ne vienintelės dujos, kurios teršia, gamtą. Tiesą sakant, šios dujos kenkia mažiausia, kadangi jas perdirba augalai (tai aiškinama 5-oje - 6-oje klasėje). Reikėtų skirti daugiau dėmesio azoto bei sieros oksidams, anglies monoksidui, kadangi šios dujos gali padaryti kur kas didesnės žalos. Be to, tikrinant šių dujų išmetimus, būtų galima nustatyti, kurie automobiliai (ypač sunkusis transportas) važinėja atjungtomis ekologinėmis sistemomis, tokiomis kaip EGR ar SCR. Transporto priemonė, kuri važinėja atjungtomis tokiomis sistemomis, nebeatitinka jai priskiriamo EURO standarto.</p> <p>5) Tiesiogiai nuo išmetamųjų dujų kenksmingumo priklausantis mokestis skatintų ne tik pirkti naujesnius automobilius, bet, esant galimybei, pirkti visiškai netaršius automobilius, kuriems toks mokestis nebūtų taikomas (jie neturi išmetamųjų dujų). Be to, būtų galima palengvinti elektromobilių, kurie pagaminti pakeičiant tradicinį variklį elektriniu, registravimą ir ekspertizę. Tai taip pat skatintų pereikti prie ekologiško transporto.</p> <p>Taip pat prieš priimant tokį ar panašų, su transportu susijusį įstatymą, reikėtų jį pateikti artimai su transportu susijusių institucijų darbuotojams (Tuvlita, LTSA, LINAVA, ir t.t.), kadangi jie itin gerai mato esamas problemas ir galimybes, kaip tinkamai ir neapkraunant paprastų žmonių reikėtų jas spręsti.</p>	
3	2018-07-27 el. paštu	2018-07-27 reg. Nr. D6-1214	Andrius Šatas	<p>&lt;...&gt; norėčiau atkreipti jūsų dėmesį į Didžiojoje Britanijoje vykdomą praktiką, skatinančią elektrinių transport priemonių naudojimą (<a href="https://www.telegraph.co.uk/.../every-new-home-office.../">https://www.telegraph.co.uk/.../every-new-home-office.../</a>) Kai dalis naujų šviestuvų yra įrengiami su elektromobilių (ar kitų elektrinių prietaisų) krovimo stotelėmis.</p>	Minėtina priemonė sietina su Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programos 4 tikslo 4.8 uždavinio įgyvendinimu.
4	2018-07-30 el. paštu		Faustis V.	<p>Noriu išreikšti nepasitenkinimą naujuoju, planuojamu taršos mokesčiu. Visų pirma, labiausiai užkliuvo, kad minimi tik dyzeliniai ir benzininiai automobiliai. Tačiau Lietuvoje labai populiaru ir dujomis varomi automobiliai. Dujomis maitinami</p>	Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P6 (Kelių transporto priemonių įsigijimą ribojantis teisinis reglamentavimas), buvusi priemonė P7 išbrauktos iš Plano. Plane su planuojamu

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>automobiliai gamtą teršia mažiau nei benzininiai. Kodėl mažiau teršdamas privalau mokėti tiek pat, kiek kitas daugiau teršdamas? O kur dar Bioetanolis (E85). Tai ekologiškas kuras, mažiausiai teršiantis gamtą (neskaitant elektromobilių, kurių dauguma tiesiog neįperka). Kodėl į įstatymą neįtrauktos galimybės ir lengvatos persidaryti benzinu ar net dyzelinu maitinamą automobilį į maitinamą dujomis ar bioetanoliu? Tokiu būdu gamta būtų teršiama 50-60 proc. mažiau nei važinėjant benzinu. Taip pat nepritariu draudimui registruot Euro 5 neatitinkančias transporto priemones. Ir labiausiai kai kalbame apie padidinto pravažumo transporto priemones, skirtas važiuoti sunkiai pravažiuojamais keliais, žvyrkeliais. Euro 5 automobiliai yra pakankamai nauji, ir nėra tokie patvarūs kaip senesni. Dėl šios priežasties, jie privalo būti remontuojami daug dažniau, dėl ko susidaro gerokai daugiau atliekų. Taip pat naujas automobilis susidėvi ir nebetinka naudojimui keletą kartų greičiau nei senas, bet dar tvarkingas, pravažiavęs nedaug kilometrų. Tai reiškia, kad naujų metų automobilis, nuvažiavęs daug kilometrų, greitai gali būti nebetinkamas naudoti ir privalės būti išardytas, dėl ko susikaups daugybė atliekų. Tuo tarpu senas, jei jis yra mažai naudotas, jis yra labai geros būklės ir savo darbą atliks gerokai ilgiau nei visiškai naujas. O jei dar jis bus perdarytas į maitinamą bioetanoliu, tai jis ir gamtą terš mažiau.</p>	<p>individualių automobilių parko atnaujinimu sietina nauja <b>priemonė P7</b> (Finansinės paskatos (fiksauto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtos atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį).</p>
5	2018-08-01 el. paštu		Andrius Šeršniovas, UAB „Energijos sprendimų centras“, P. Lukšio g. 1, Vilnius	<p>&lt;...&gt; PVM lengvata hibridiniams automobiliams tikrai nėra geras žingsnis, nes hibridai (hibridai yra kelių tipų – plug-in hybrid, mild hybrid ir pan.) teršia nepriklausomai nuo važiavimo stiliaus / greičio ne mažiau nei įprasti automobiliai. Jų subsidijavimas tikrai nėra geras žingsnis. Dar daugiau, pvz. Kalifornijos valstija, taip vadinamiems plug-in hybrid (hibridiniai automobiliai, kurie turi bateriją ir gali būti kraunami iš tinklo) automobiliams apamai uždraudė naudotis viešojo krovimo paslauga. (Siūlome išbraukti šią lengvatą). Šaltinis: <a href="http://insideevs.com/california-city-bans-public-charging-plug-hybrids/">http://insideevs.com/california-city-bans-public-charging-plug-hybrids/</a></p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P9 (lengvųjų automobilių įsigijimo skatinimas) ir P10 (lengvųjų automobilių keitimo į mažiau taršius skatinimas) apjungtos į Plano <b>priemonę P7</b> (Finansinės paskatos (fiksauto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtos atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				Vietoje jos, galėtų, pvz., būti subsidija elektromobilio pakrovimo įrangos įsigijimui, su sąlyga, jeigu EV vartotojas įsipareigoja naudoti žalią / atsinaujinančią elektros energiją EV pakrovimui, taip mes dar labiau prisidedame prie tikrųjų elektromobilių plėtros ir žalios energijos skatinimo.	kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį).  Pažymėtina, kad hibridinių (elektra/benzinas) automobilių NO <sub>x</sub> emisijos faktoriai, vadovaujantis <i>The EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016</i> , yra žymiai mažesni nei benzinu ar dyzelinu varomų lengvųjų automobilių.
6	2018-08-06	2018-08-06 reg. Nr. D7-10575	Lietuvos Respublikos <b>Seimo nariai</b> <b>Laurynas Kasčiūnas,</b> <b>Audronius Ažubalis ir</b> <b>Paulius Saudargas,</b> Gedimino pr. 53, LT-01109 Vilnius	<p>&lt;...&gt; Pažymėtina, kad dauguma plane numatytų mokesčių ribojančių priemonių neatitinka dabartinio šalies ekonominio išsivystymo lygio. Nors bendrojo vidaus produkto (BVP) dalis vienam gyventojui pagal pirkimo pajėgumo standartą jau 2016 m. pasiekė 75 proc. Europos Sąjungos (toliau – ES) vidurkio, tačiau Lietuvoje vyraujantis gyventojų pajamų lygis, lyginant su kitų Vakarų Europos kol kas yra žemas – beveik pusė dirbančiųjų uždirba 400–700 eurų per mėnesį. Šalyje vis dar kokybiškai gausesnė gyventojų grupė, kurių pajamos auga lėčiau arba visiškai neauga, o socialinė atskirtis – viena didžiausių ES. 2016 m. duomenimis, 30,1 proc. Lietuvos gyventojų susidūrė su skurdo rizikos arba socialinės atskirties riba, kai tuo tarpu ES vidurkis 23,5 proc. Šiuo požiūriu šalis buvo ketvirta nuo galo tarp ES narių.</p> <p>Turint omeny, kad automobilį ir net po kelis Lietuvoje turi kone kiekviena šeima, o automobilis ne tik prabangos, bet ir būtinybės dalykas, plane numatytų mokesčių didinimo ir ribojančiųjų oro taršos mažinimo priemonių įgyvendinimas apribotų didelės dalies gyventojų galimybes įsigyti automobilį, sumažintų gyventojų mobilumą. Todėl esame įsitikinę, kad mokesčių už automobilius didinimo ir kitų ribojančių priemonių privalo būti atsisakyta.</p> <p>Konkrečiai atkreiptinas dėmesys į šias priemones: Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių transporto priemonių įregistravimo 1-ą kartą Lietuvoje ribojimas nuo 2019 m., lengvųjų automobilių apmokestinimas pagal jų taršos lygį nuo 2020 m., dyzelinio kuro akcizo tarifo didinimas nuo 2020 m., dyzelinų automobilių eismo ribojimas 5 didžiųjų šalies miestų centrinėse</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P6, P7, P12 išbrauktos iš Plano.</p> <p>Priemonė P15 (dyzelinio transporto priemonių ribojimas miestuose) ir jos aprašymas, įvertinus ir kitus dėl Plano projekto gautus siūlymus, pakoreguoti. Taršių transporto priemonių naudojimo miestuose patrauklumui mažinti, Plane numatyta <b>priemonė P13</b> (Finansinės paskatos darnaus judumo priemonių įgyvendinimui Vilniaus m., Kauno m., Klaipėdos m., Šiaulių m., Panevėžio m., Palangos m., Neringos, Druskininkų ir Birštono savivaldybėms, įsidiegusioms dyzelinu varomų transporto priemonių eismo ribojimo sistemas savivaldybės teritorijoje ar jos dalyje</p> <p>Priemonės P9 (Lengvųjų automobilių įsigijimo skatinimas) ir P10 (Lengvųjų automobilių keitimo į mažiau taršius skatinimas) apjungtos į Plano <b>priemonę P7</b> (Finansinės paskatos (fiksoto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtos atsiskaityti už</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>dalyse nuo 2020 m.</p> <p>Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių transporto priemonių įregistravimo 1-ą kartą Lietuvoje ribojimas be kita ko paveiktų naudotų automobilių prekybos sektorių, kuris yra išplėtotas visoje Lietuvoje. Šiame sektoriuje dirba tūkstančiai šalies gyventojų. Todėl iš užsienio įvežamų senesnių nei 2009 m. gamybos automobilių įregistravimo ribojimas šiame sektoriuje dirbantiems žmonėms turės itin neigiamą socialinį ir ekonominį poveikį. Minėtas draudimas taip pat ženkliai apribotų mažesnes pajamas gaunančių šalies gyventojų galimybes įsigyti automobilį, net ir įvertinus numatomas subsidijas ne senesniems nei 6 metų dyzeliniams automobiliams. Pavyzdžiui, per antrąjį šių metų ketvirtį į Lietuvą pastoviai registracijai įvežta 44,5 tūkst. naudotų automobilių. Net du trečdaliai (68 proc.) buvo senesni nei 11 metų. Pastebėtina, kad net griežtus ribojimus taršioms dyzeliniams automobiliams taikančioje Vokietijoje nėra apribota Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių transporto priemonių registracija. Todėl siūlytina šios priemonės įvedimo atsisakyti.</p> <p>Kalbant apie lengvųjų automobilių apmokestinimą pagal jų taršos lygį nuo 2020 m., nėra aišku, nei kokio dydžio tas mokestis bus, nei kaip jis priklausys nuo automobilio išmetamų teršalų. Turi būti labai gerai apsvarstyta tokio mokesčio galimos pasekmės. Iš dalies taršos mokestis sumokamas per degalų akcizą – kuo daugiau kilometrų nuvažiuojama, kuo daugiau kuro suvartojama, tuo daugiau akcizo sumokama perkant degalus. Visgi atitinkamos klasės automobilių tarša skiriasi priklausomai nuo jų variklio emisijos klasės. Pavyzdžiui, tokių pačių techninių parametrų Euro 6 emisijos klasės varikliu į orą išmes mažiau teršalų nei su Euro 5 emisijos klasės varikliu. Kaip jau minėta, didžioji dalis Lietuvos automobilių parko – gana seni automobiliai, o naujesni daugiausia priklauso verslo subjektams, kur jau taikomas netiesioginis apmokestinimas. Todėl, įvedus visuotinį taršos mokestį, pirmiausia būtų apmokestinami vėlgiai mažesnes pajamas gaunantys gyventojai. Dėl to gali susidaryti situacija, kada pajamų nelygybė dar labiau padidėtų. Todėl raginame</p>	<p>viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį). (Atsižvelgta ir į Teisingumo ministerijos pastabą – „Plano 2 priede pateikiant trumpą priemonės aprašymą, tais atvejais, kai kalbama apie teisinio reguliavimo nustatymą, siūlytina vengti konkrečių kiekybinių ar kokybinių rodiklių reikšmių nurodymo. Pastebėtina, kad tai turėtų būti daroma rengiant atitinkamus teisės aktų projektus &lt;...&gt;“). Šia priemone numatoma skatinti rinktis mažiau taršias judumo priemones ir įsigyti ne tik naujus automobilius.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>atsisakyti visuotinio automobilių mokesčio idėjos.</p> <p>Akcizo dyzelinui didinimas palieštų didžiąją dalį automobilių savininkų. Be to, kyla klausimas, kaip tai derėtų su plane įrašytu papildomu taršos mokesčiu. Pažymėtina, kad akcizo dyzelinui didinimas labiausiai neigiamai paveiktų šalies vežėjus, todėl tikėtina, kad dėl to didėtų prekių, viešojo transporto paslaugų kainos. Dalis vežėjų dyzeliną gali pradėti pirkti kaimyninėse šalyse, dėl ko šalies biudžetas prarastų dalį mokesčių pajamų, kitas dalis – bankrotuoti. Tą iliustruoja Estijos pavyzdys, kai akcizo dyzelinui padidinimas virto valstybės ekonomine problema. Todėl primygtinai siūlome šios priemonės atsisakyti arba jos įgyvendinimo laikotarpį nukelti.</p> <p>Dyzelinių automobilių eismo ribojimas įvažiuoti į didmiesčių centrinės dalis galioja kai kuriose Vakarų Europos šalyse. Tačiau vėlgi Vakarų Europos šalių ir Lietuvos gyventojų pajamų lygis ženkliai skiriasi, net 2 iš 3 Lietuvoje registruotų automobilių yra dyzeliniai, todėl būtina įvertinti, ar nekils daugiau sunkumų nei naudos, ar mažesnes pajamas gaunantys ir dyzeliniais automobiliais važinėjantys gyventojai nebegalės įvažiuoti į Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Panevėžio miestų centrinės dalis. Taip pat svarbu įvertinti, kad tokie ribojimai nepakenktų tuose miestuose dominuojančių ūkio šakų veiklai, pavyzdžiui, Klaipėdos uosto. Bet G-7 valstybių grupei priklausanti Italija planuoja riboti dyzelinių automobilių eismą tik Romos centrinėje dalyje ir tik nuo 2024 m. Todėl siūlytina šios priemonės įgyvendinimo atsisakyti arba atidėti mažiausiai iki 2030 m. bei apsvarstyti, ar tikrai visuose 5 šalies didžiuosiuose miestuose ši priemonė yra reikalinga.</p> <p>Kalbant apie skatinamąsias priemones, plane numatytos vienkartinės PVM dydžio negrąžinamosios subsidijos fiziniams asmenims, įsigyjantiems naują elektra varomą ar hibridinį (elektra/benzinas) automobilį. Remiantis kitų Europos Sąjungos šalių patirtimi, turime pripažinti, jog tokios skatinamosios priemonės, kaip nemokamas elektromobilių stovėjimas mieste, naudojimasis viešojo transporto eismo juostomis, nemokamas naudojimasis įkrovimo priegomis ženklių pokyčių nesąlygoja, todėl tik vadinamųjų tiesioginių kompensacijų skyrimas</p>	

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>įsigyjantiems elektromobilius yra efektyvus būdas elektromobilių rinkos kūrimui Lietuvoje. Atkreipiame dėmesį, jog <u>tokia skatinamoji priemonė neturėtų apsiriboti vien parama įsigyjantiems naujus elektromobilius</u>, nes tai paliestų tik labai nedidelę Lietuvos gyventojų dalį ir tik pasiturinčiuosius gyventojus. <u>Manome, jog tiek naujų, tiek naudotų elektromobilių įsigijimas turėtų būti skatinamas tiesioginėmis kompensacijomis</u>, nes tai ne tik padėtų siekti Lietuvos įsipareigojimų Europos Sąjungai dėl klimato kaitos kontrolės, bet ir augintų visos visuomenės sąmoningumą renkantis transporto priemonę, varomą visiškai netaršia kuro rūšimi. <u>Tokia skatinamoji priemonė padėtų pagrindus ne tik naujų elektromobilių rinkos plėtrai mūsų šalyje, bet kurtų ir konkurencingą naudotų elektromobilių rinką, kuri būtų prieinama didesnei Lietuvos gyventojų daliai</u>. Primename, jog LR Seime jau yra įregistruotas įstatymo pakeitimo projektas, kuriuo siūloma kurti palankesnes sąlygas elektromobiliams įsigyti, taikant lengvatinį PVM tarifą. Vis dėlto Nacionaliniame oro taršos plane numatyta, jog 2021–2027 m. laikotarpiu elektromobilių įsigijimui skatinti būtų skirta 20 mln. eurų. Taigi, ši subsidija būtų trumpalaikė ir taikoma asmenims, įsigyjantiems ne senesnį kaip 6 metų ne dyzelinu varomą lengvąjį automobilį, turimą 10 metų ar senesnį automobilį pridavus kaip netinkamą eksploatuoti. 2021–2027 m. laikotarpiu tam būtų skirta 40 mln. eurų. Tačiau neaišku, koks bus subsidijos dydis.</p> <p>Pažymėtina, kad tokios subsidijos turi atitikti Lietuvoje vyraujančių pajamų lygį ir taikomos toms transporto priemonėms, kuriose yra prieinamos daugeliui šalies gyventojų. Pavyzdžiui, nauji elektromobiliai ar hibridai yra brangesni nei nauji tos pačios klasės benzininiai ar dyzeliniai automobiliai. Tai reiškia, kad PVM dydžio subsidija tik naujiems automobiliams galėtų pasinaudoti daugiausia didesnes pajamas gaunantys gyventojai. Todėl manytina, kad tokio paties dydžio subsidija galėtų būti taikoma ne tik įsigyjantiems naujus, bet ir naudotus automobilius, o taip pat tiems, kurie perka naujus ar ne senesnius kaip 6 metų benzininius ar dyzelinius automobilius.</p>	

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>Technologijų pažanga leidžia sukonstruoti ganėtinai švarius dyzelinius variklius, kurių sistemos itin efektyviai sumažina išmetamų azoto oksidų ir kietųjų dalelių kiekį. Pavyzdžiui, naujo ar apynaujo dyzelinio automobilio išmetamų teršalų kiekis gerokai mažesnis nei seno benzininio automobilio.</p> <p>Konstatuotina, kad Aplinkos apsaugos ministerijos įregistruotas planas buvo neišdiskutuotas su visuomene ir šalies transporto sektorių atstovaujantioms grupėms. Dauguma plane numatytų oro taršos mažinimo priemonių itin neigiamai paveiktų mažiausias pajamas gaunančias ir socialiai pažeidžiamiausias visuomenės grupes. Besąlygiškas siekis įvedant naujas oro taršos mažinimo priemones pasivyti ir aplenkti tokias valstybes kaip Vokietija ar Norvegija gali privesti prie katastrofiškų padarinių ir padidėjusios socialinės ir galimybių nelygybės. Tokio plano įregistravimas taip pat rodo politinės atsakomybės stoką – radikalūs plane numatyti apribojimai ir mokesčių didinimas sukėlė chaosą visuomenėje, o ypač transporto sektoriuje. Raginame Vyriausybę atsisakyti visų šiame rašte minėtų skubotų, per artimiausius 2 metus planuojamų įgyvendinti priemonių ir mokesčių įvedimo bei į strategijos parengimą įtraukti kuo platesnę transporto sektoriaus atstovų bei kitų suinteresuotų grupių dalį.</p>	
7	2018-08-23 raštu Nr. 01-18/001 ir 2018-10-02 raštu Nr. 01-18/003	2018-08-23 reg. Nr. D7-11586 ir 2018-10-02 reg. Nr. D7-12777	<b>Inžinerinės ekologijos asociacija,</b> Kalvarijų g. 149, LT-08221 Vilnius	<p>&lt;...&gt; Lietuvoje &lt;...&gt; naujos inovatyvios biotechnologijos amoniako taršos prevencijai ir mažinimui sunkiai randa sau kelią.</p> <p>&lt;...&gt; neturime reikalavimų projektuojant ir statant gyvulių laikymo pastatus numatyti įrenginius ir/ar technologines priemones amoniako taršos mažinimui. ŽŪM poįstatyminiuose aktuose amoniako taršos mažinimui rekomenduojamos šios priemonės &lt;...&gt;.</p> <p>Jei Lietuva dėl taršos amoniaku atsiskaitinės ES pagal auginamų gyvūnų skaičių, o ne pagal monitoringo duomenis, tai pasiekti nustatytus uždavinius amoniako mažinimui nepavyks ar šersime ar nešersime gyvūnus, šaldysime ar nešaldysime mėšlą. Vis vien planuoti gyvulininkystės plėtrą nėra galimybių. Geriau imtis prevencinių priemonių amoniako taršos susidarymui ir</p>	Atsižvelgta. Planas papildytas nauja <b>priemone P23</b> (Ūkinių gyvūnų laikymo vietų projektavimo techninių ir technologinių sprendimų peržiūra ir atnaujinimas) ir <b>priemone P22</b> (Ūkinių gyvūnų laikymo vietų eksploatavimo bendrųjų taisyklių nustatymas). Planuojama, kad priemonės, apimančios biotechnologinių priemonių, kurios gerintų pašarų virškinimą ir įsisavinimą, naudojimą, bus įtrauktos į Ūkinių gyvūnų laikymo vietų eksploatavimo bendrąsias taisykles, pagal Plano <b>priemonę P20</b> atnaujinamą Gerosios žemės ūkio praktikos kodeksą.

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>mažinimui nekankinant gyvūnų. &lt;...&gt; plano projektas turi būti papildytas priemonėmis amoniako taršos mažinimui gyvulininkystės sektoriuje.</p> <p>_____</p> <p>&lt;...&gt; Žemės ūkio ministerijos pasiūlymas į Nacionalinio oro taršos mažinimo planą įtraukti priemonę "Ūkinių gyvūnų laikymo vietų technologinių projektavimo taisyklių atnaujinimas" apčiuopiamų rezultatų neduos. Atnaujintos taisyklės bus taikomos naujai statomoms ūkinių gyvūnų (kiaulidžių, galvijų, paukščių ir kitų gyvūnų) laikymo pastatams. Plane būtina nustatyti pereinamus laikotarpius esamiems gyvūnų laikymo pastatams iki kada bus įgyvendintos amoniako taršos mažinimo priemonės ir numatyti terminus oro taršos mažinimo inovatyvių technologijų, nereikalaujančių didelių pastatų rekonstrukcijų ar perstatymų, diegimui. Į Planą siūlome papildomai įtraukti šias priemones: 1. Techninių ir/ar technologinių priemonių (fizinių-cheminių, biotechnologinių ar kitų), mažinančių amoniako taršą, įdiegimas kiaulių, galvijų, paukščių ir kitų gyvūnų laikymo pastatuose; 2. Biotechnologinių priemonių, pagerinančių pašarų virškinimo ir įsisavinimą, naudojimas. &lt;...&gt;.</p>	
8	2018-08-27 raštu Nr. 1.16-54	2018-08-28 reg. Nr. D7-11340	VšĮ Lietuvos laisvosios rinkos institutas, A. Juozapavičiaus g. 6, LT-09310 Vilnius	<p>Didelės dalies plane numatytų priemonių poveikis šalies gyventojams ir verslui yra neįvertintas, todėl siūlome jų atsisakyti arba spręsti dėl jų įgyvendinimo tik atlikus išsamų poveikio vertinimą.</p> <p><i>Siūlomos priemonės lemtų mokesstinės naštos padidėjimą gyventojams</i></p> <p>Dalis siūlomų priemonių lemtų ženklų mokesstinės naštos padidėjimą, ypač, žemesnes pajamas gaunantiems gyventojams. Plane siūloma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• riboti Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių transporto priemonių įregistravimą 1-ą kartą Lietuvoje (P6);</li> </ul>	Atsižvelgta iš dalies. Rašte minėtos priemonės P6 (riboti Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių transporto priemonių įregistravimą 1-ą kartą Lietuvoje), P7 (Taršos mokesčio lengvosioms transporto priemonėms įvedimas), P12 (Padidinti akcizo tarifą dyzeliniam kurui), P30 (Nuosekliai mažinant mokesčines lengvatas, panaikinti mokesčio už aplinkos teršimą lengvatą biokurą naudojančiams fiziniams ir juridiniams asmenims), P35 (Kietojo kuro deginimo draudimas CŠT teritorijoje), P40

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<ul style="list-style-type: none"> <li>● apmokestinti lengvuosius automobilius pagal jų taršos lygį (P7);</li> <li>● padidinti akcizo tarifą dyzeliniam kurui (P12);</li> <li>● panaikinti mokesčio už aplinkos teršimą lengvatą biokurą naudojantiems fiziniams ir juridiniams asmenims (P30);</li> <li>● parengti kietojo kuro kokybės reikalavimus, taikomus angliai, durpėms, pramonėje susidarantioms medienos, nepriskirtinos biokurui, liekanoms (P32);</li> <li>● teisinėmis priemonėmis uždrausti deginti kietąjį kurą centralizuoto šilumos tiekimo (CŠT) teritorijoje, išskyrus ūkio subjektus, kurie gamina šilumą CŠT sistemai (P35);</li> <li>● padidinti akcizų tarifą, taikomą akmens anglims, koksui ir lignitui (P36);</li> <li>● nustatyti kietojo kuro katilų ir kaminų privalomą priežiūrą (P40);</li> <li>● nustatyti reikalavimą CŠT zonoje kietuoju kuru kūrenančiuose namų ūkiuose (kaminuose) įrengti temperatūros matuoklius (nuotolinius sensorius, jei įmanoma) (P42);</li> <li>● įvesti mokesťį už kietojo kuro šildymo įrenginio naudojimo valandų skaičių, kuris būtų paremtas realiais duomenimis, gautais pasinaudojant temperatūros matuoklių duomenimis (P42).</li> </ul> <p>Visos šios priemonės ne tik ženkliai padidintų mokesčių ir administracinę našlą gyventojams. Jos taip pat būtų regresyvios – t.y. labiausiai prislėgtų mažiausias pajamas gaunančius gyventojus, kurie įprastai negali įpirkti naujo (mažai taršaus) automobilio, neturi prisijungimo prie CŠT ir/ar šildo būstus kietuoju kuru. Atkreiptinas dėmesys, kad jau dabar gyventojai, būstus šildantys kietuoju kuru, negali pasinaudoti PVM lengvata, galiojančia centriniam šildymui.</p> <p>Akcizu apmokestinamo dyzelinio kuro įperkumumas Lietuvoje ir taip yra vienas mažiausių ES. Jei akcizo mokesťį, taikomą dyzeliniam kurui, palygintume su vidutinėmis pajamomis,</p>	<p>(Privalomos namų ūkiuose įrengtų kietojo kuro katilų ir kaminų periodinės priežiūros nustatymas), P42 (Privalomas temperatūros matuoklių įrengimas kaminuose, įrengtuose namų ūkiuose, naudojančiuose kietojo kuro šildymo įrenginius CŠT zonose, ir šių įrenginių metinio eksploatavimo mokesčio įvedimas) išbrauktos iš Plano (Atsižvelgta ir į Teisingumo ministerijos pastabą – „Plano 2 priede pateikiant trumpą priemonės aprašymą, tais atvejais, kai kalbama apie teisinio reguliavimo nustatymą, siūlytina vengti konkrečių kiekybinių ar kokybinių rodiklių reikšmių nurodymo. Pastebėtina, kad tai turėtų būti daroma rengiant atitinkamus teisės aktų projektus ir atliekant numatomo teisinio reguliavimo poveikio analizę, bei pagrindžiant siūlomų priemonių proporcingumą siekiamam tikslui.“).</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>žemesnis kuro įperkamumas yra tik Bulgarijoje, Rumunijoje ir Vengrijoje. Kartu, nelegalaus kuro prieinamumas Lietuvos gyventojams – vienas didžiausių. Dėl šių priežasčių siūlomas dyzelinio kuro akcizo didinimas (P12) galimai ne sumažintų aplinkos taršą, o padidintų „šešėlio“ paplitimą degalų sektoriuje. Tai savo rašte Nr. 2-12785 pabrėžia ir Susisiekimo ministerija, esą „ padidinus akcizo tarifą dyzeliniam kurui (pabranginus dyzelinį kurą), tai gali įtakoti ekonominius valstybės nuostolius, t. y. valstybė gali gauti mažesnę naudą, nei bus pasiektas priemonės efektas, kadangi vis daugiau degalų bus perkama užsienyje.“</p> <p><i>Dalis pasiūlymų yra interpretuoti ne vienareikšmiškai, jų nepatikslinus neįmanoma tiksliai įvertinti jų reikalingumo ar poveikio</i></p> <p>Priemonė P35 siūlo uždrausti gyventojams deginti kietąjį kurą „CŠT teritorijoje“. Sąvoka „CŠT teritorija“ nėra detalizuojama – nėra aišku, ar šia priemone siūloma uždrausti kietąjį kurą zonose, kur Specialiuosiuose šilumos ūkio planuose yra numatyta CŠT zona; ar siūloma uždrausti kietąjį kurą teritorijose, kur yra CŠT infrastruktūra. Nepatikslinus sąvokos sunku vertinti P35 priemonės pagrįstumą ir poveikį.</p> <p>Priemonė P42, kuria siūloma apmokestinti kietojo kuro šilumos įrenginius pagal jų naudojimo laiką ir kitus parametrus, yra neaiški ir sunkiai interpretuotina. Nesant detalesnio paaiškinimo dėl mokesčio dydžio ir jo nustatymo metodikos yra neįmanoma įvertinti P42 pagrįstumo ir poveikio. Tokio abstraktumo pasiūlymai galbūt būtų tiktų strateginius tikslus apibrėžiančiame dokumente, bet ne priemonių plane.</p> <p>Priemonė P15 siūloma riboti dyzelinių transporto priemonių eismą miestuose. Tokia priemonė apsunkintų gyventojus. Atkreiptinas dėmesys, kad didžioji dalis gyventojus aptarnaujančių transporto priemonių (pvz., šiukšliavežės, viešasis transportas) yra varomos dyzeliniu kuru. Jei šioms priemonėms (o kartu, ir, pavyzdžiui, dirbančiųjų centre</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonė P15 (dyzelinio transporto priemonių ribojimas miestuose) ir jos aprašymas, įvertinus ir kitus dėl Plano projekto gautus siūlymus, pakoreguoti. Taršių transporto priemonių naudojimo miestuose patrauklumui mažinti,</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>transporto priemonėms) toks reikalavimas nebūtų taikomas, tuomet jis būtų diskriminacinis.</p>	<p>Plane numatyta <b>priemonė P13</b> (Finansinės paskatos darnaus judumo priemonių įgyvendinimui Vilniaus m., Kauno m., Klaipėdos m., Šiaulių m., Panevėžio m., Palangos m., Neringos, Druskininkų ir Birštono savivaldybėms, įsidiegusioms dyzelinu varomų transporto priemonių eismo ribojimo sPažymėtina, kad LR vietos savivaldos įstatyme ir LR saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, nustatyta, kad savivaldybė, būdama vietinės reikšmės kelių ir gatvių savininke, savarankiškai disponuoja jai nuosavybės teise priklausančiu turtu, vykdo eismo organizavimą ir nustato vietines rinkliavas.</p> <p>Šiuo metu savivaldybės jau taiko tam tikrus eismo apribojimus, išskirdamos konkrečias transporto rūšis, pavyzdžiui, kai „A“ eismo juostomis leidžia važiuoti tik autobusams, taksi automobiliams ir elektra varomiems ar hibridiniams automobiliams.</p>
				<p><i>Siūlomos priemonės apribotų vartotojų galimybes rinktis</i></p> <p>40 milijonų eurų Plane numatyta skirti namų ūkio ir verslo subjektų jungimosi prie CŠT rėmimui (P33 ir P34). Kartu siūloma teisinėmis priemonėmis uždrausti deginti kietąjį kurą CŠT teritorijoje, išskyrus ūkio subjektus, kurie gamina šilumą CŠT sistemai (P35). Šios priemonės smarkiai apribotų vartotojų galimybes rinktis pigiausią ir labiausiai jų poreikius atitinkančią šildymo sistemą. Atkreiptinas dėmesys, kad rinkoje susiklosčius situacijai, kai CŠT sistemos tiekiamos šilumos kainos smarkiai išaugtų, vartotojai būtų palikti be alternatyvos.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P34 (verslo subjektų jungimosi prie CŠT rėmimas), P35 (kietojo kuro deginimo draudimas CŠT teritorijoje) išbrauktos iš Plano.</p> <p>Patikslinta plano projekto priemonė P33 (nauja <b>priemonė P27</b>), numatanti finansines paskatas (namų ūkiuose (būstuose) įrengtų kietojo kuro įrenginių modernizavimui ar keitimui atsinaujinančių išteklių energiją naudojančiomis šildymo sistemomis, atsivelgiant į aplinkos oro užterštumo lygį. Patikslinta ir plano projekto priemonė P31 (nauja <b>priemonė P28</b>), numatanti finansines paskatas namų ūkių (būstų) jungimuisi prie</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p><i>Dalies siūlomų priemonių įgyvendinimas būtų neįmanomas ar pareikalautų didelių papildomų biudžeto lėšų</i></p> <p>Kaip 2018 rugpjūčio 21 d. rašte Nr. SD-597 pabrėžia Lietuvos statistikos departamentas, 2021 m. gyventojų ir būstų visuotinis surašymas bus atliekamas administracinių duomenų pagrindu, naudojantis pagrindinių valstybės registrų ir informacinių sistemų duomenimis, apie būsto šildymą bus formuojami tik du rodikliai – yra centrinis šildymas ar nėra centrinio šildymo. Be to, šių duomenų tiesioginis ir netiesioginis atpažinimas nebūs galimas.</p> <p>Dėl šių priežasčių, plano priemonių P38 („Nacionalinis namų ūkių šildymo įrenginių inventorizavimas“), P39 („Nacionalinio namų ūkių šildymo įrenginių registro sukūrimas“), P40 („Privalomos namų ūkiuose įrengtų kietojo kuro katilų ir kaminų periodinės priežiūros numatymas“), P42 („Privalomas temperatūros matuoklių įrengimas kaminuose, įrengtuose namų ūkiuose, naudojančiuose kietojo kuro šildymo įrenginius CŠT zonose, ir šių įrenginių metinio eksploataavimo mokesčio įvedimas“) kurių įgyvendinimui bendrai plane numatyta 380 tūkst. eurų, įgyvendinimas pareikalautų ženkliai didesnio lėšų kiekio. T.y., būtų būtina atlikti atskirą gyventojų ir jų būstų surašymą (primename, kad 2011 m. vykęs visuotinis gyventojų surašymas kainavo apie 9 mln. eurų). Kartu, nesant galimybių</p>	<p>CŠT sistemos skatinti (Atsižvelgta ir į Teisingumo ministerijos pastabą – „Plano 2 priede pateikiant trumpą priemonės aprašymą, tais atvejais, kai kalbama apie teisinio reguliavimo nustatymą, siūlytina vengti konkrečių kiekybinių ar kokybinių rodiklių reikšmių nurodymo. Pastebėtina, kad tai turėtų būti daroma rengiant atitinkamus teisės aktų projektus ir atliekant numatomo teisinio reguliavimo poveikio analizę, bei pagrindžiant siūlomų priemonių proporcingumą siekiamam tikslui.“)</p> <p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P39 (Nacionalinio namų ūkių šildymo įrenginių registro sukūrimas), P40 (Privalomos namų ūkiuose įrengtų kietojo kuro katilų ir kaminų periodinės priežiūros nustatymas), P42 (Privalomas temperatūros matuoklių įrengimas kaminuose, įrengtuose namų ūkiuose, naudojančiuose kietojo kuro šildymo įrenginius CŠT zonose, ir šių įrenginių metinio eksploataavimo mokesčio įvedimas) išbrauktos iš Plano.</p> <p>Atsižvelgiant į neišvengiamą poreikį turėti valstybės mastu eksploatuojamų namų ūkių (būstų) šildymo įrenginių sąrašą su tam tikrais tų įrenginių energijos vartojimo efektyvumo ir aplinkosauginiais parametrais, į Lietuvos statistikos departamento pateiktas pastabas ir siūlymus ir į tai, kad tokių įrenginių inventorizavimas jau yra numatytas Vyriausybės patvirtintame Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių plane, priemonė P39 (dabar tai <b>priemonė P30</b>)</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>sukurti Namų ūkių šildymo įrenginių registrą, būtų apsunkintas P31 priemonės („Finansinės paskatos kietojo kuro katilų keitimui ar modernizavimui namų ūkiuose, atsižvelgiant į vietovės aplinkos oro užterštumo lygį“) įgyvendinimas. Šiai priemonei Plane numatyta 35 mln. eurų.</p> <p>Analogiškai, Susisiekimo ministerija siūlo atsisakyti priemonių P18 ir P19 įgyvendinimo, kadangi, ministerijos žiniomis, nei Lietuvoje, nei kitose ES šalyse, nėra sertifikuotų prietaisų, kurie galėtų identifikuoti važiuojančių automobilių išmetamųjų teršalų kiekius, o transporto priemonės patikrinimas subjektyvių pranešimų būtų neįmanomas. Bendrai šioms priemonėms įgyvendinti plane numatyta 4 mln. eurų.</p>	<p>patikslinta pateikiant tik nuorodą į minėtą Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių planą.</p> <p>Neatsižvelgta. Aplinkos ministerijos duomenimis, Europoje jau išbandytos sistemos, kurios yra akredituotos pagal ISO 17025 standartą ir ENAC (Entidad Nacional de Acreditacion, Nacionalinė Ispanijos akreditavimo įstaiga) (pvz., OPUS RSE įmonė ir jos sukurta sistema). Ispanijoje ir Bulgarijoje buvo atlikti pilotiniai sistemos (kuri apima įrangą, matavimus, duomenų apdorojimą ir kt.) tyrimai, Ispanijoje kuriama teisinė bazė šiai sistemai naudoti. Priemonių P18 ir P19 (naujai sunumeruota <b>priemonė P13</b> ir <b>priemonė P14</b>) aprašymai, atsižvelgiant ir į Teisingumo ministerijos pastabą – „Plano 2 priede pateikiant trumpą priemonės aprašymą, tais atvejais, kai kalbama apie teisinio reguliavimo nustatymą, siūlytina vengti konkrečių kiekybinių ar kokybinių rodiklių reikšmių nurodymo. Pastebėtina, kad tai turėtų būti daroma rengiant atitinkamus teisės aktų projektus &lt;...&gt;“, pakoreguoti ir numatoma kiekvieną priemonę pirmiau išbandyti įgyvendinant edukacinio / informacinio pobūdžio pilotinius projektus ir, jiems pasiteisinus, įdiegti transporto priemonių išmetamųjų teršalų nuotolinės stebėsenos sistemą ir (ar) įgyvendinti pranešimo apie kelyje eksploatuojamas aplinkos orą daugiau teršiančias (vizualiai matomą dūmingumą) transporto priemones sistemą.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p><i>Dalies siūlomų priemonių asignavimų poreikis nėra įvertintas</i></p> <p>Nors siūloma riboti dyzelinių transporto priemonių eismą miestuose (P15), skiriant finansines paskatas savivaldybėms, elektrifikuoti geležinkelius ruože Kaišiadorys-Klaipėda (P21), didinti žmogiškuosius išteklius ir jų kompetencijas išmetamų į aplinką teršalų apskaitos ir prognozių vykdymui (P43), kasmet parengti ir viešinti Lietuvos oro taršos apskaitos ir prognozių apžvalgas (P44), Plane šioms (ir daliai kitų) priemonėms asignavimų nėra numatyta.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonei P15 (dyzelinių transporto priemonių eismo ribojimas miestuose) (naujai sunumeruota <b>priemonė P13</b>) numatytas asignavimų poreikis 20 mln. Eur.</p> <p>Priemonei P21 (nauja numeracija <b>priemonė P9</b>) įgyvendinti jau yra numatytas finansavimas iš ES lėšų (rengiama didelės apimties projekto paraiška), todėl papildomo finansavimo skirti nereikia.</p> <p>Priemonei P43 (naujai sunumeruota <b>priemonė P31</b>) numatytas asignavimų poreikis 1,4 mln. Eur.</p> <p>Priemonei P44 (naujai sunumeruota <b>priemonė P32</b>) papildomas asignavimų poreikis nenumatytas, ji bus įgyvendinama vykdam priemonę P31.</p>
				<p>Atkreiptinas dėmesys, kad savo rašte Nr. D8-3848, Vidaus reikalų ministerija siūlo užtikrinti, kad įgyvendinant P43 priemonę, darbuotojų, vykdančių į aplinkos orą išmetamo teršalų kiekio apskaitos ir prognozavimo funkcijas, skaičius bus didinamas nedidinant Aplinkos apsaugos agentūrai nustatyto darbuotojų skaičiaus.</p>	
				<p><i>Dalis siūlomų priemonių yra perteklinės</i></p> <p>Kaip teisingai savo rašte Nr. D8-3848 įvertino Vidaus reikalų ministerija, „dūmtraukių valymo tikslas – švarus dūmtraukis. [...] Dauguma gyventojų tai daro savarankiškai. Plano 2 priedo priemonėje Nr. P40 siūlomas dūmtraukių valymo veiklos sertifikavimas pabrangintų paslaugą gyventojams, sumažintų šios veiklos prieinamumą bei padidintų gaisrų bei galimų gyventojų žūčių skaičių.“ Pritariame VRM pozicijai šios priemonės atsisakyti.</p>	<p>Atsižvelgta. Priemonė P40 (Privalomos namų ūkiuose įrengtų kietojo kuro katilų ir kaminų periodinės priežiūros nustatymas) išbraukta iš Plano.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>Plano priemone <b>P7</b> siūloma apmokestinti lengvuosius automobilius pagal jų taršos lygį. Atkreiptinas dėmesys, kad taršūs automobiliai dažniausiai pasižymi didesnėmis kuro sąnaudomis. Atitinkamai, jų savininkams tenka sumokėti daugiau akcizo ir pridėtinės vertės mokesčių. Mokesčių našta priklauso nuo to, kiek naudojamas yra toks automobilis. Jei mokesčiai būtų mokami, pvz., registracijos pagrindu, juos mokėti tektų net ir tada, kai automobilis būtų nenaudojamas. Tai neatitiktų „teršėjas moka principo“.</p> <p><i>Siūlome:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Neįvesti jokių naujų priemonių, kurios didintų mokestinę našta gyventojams (P6, P7, P12, P30, P32, P35, P36, P40, P42) arba ženkliai didintų asignavimų poreikį (P18, P19, P31, P38, P39, P42)</i></li> <li><i>Jei vis dėl to būtų įvedamos priemonės, didinančios mokestinę našta, pasiūlyti kitų mokesčių mažinimo priemonės, ir jas priimti kartu su šiame Projekte siūlomomis mokestinėmis priemonėmis.</i></li> <li><i>Užtikrinti gyventojų pasirinkimo laisvę (atsisakyti priemonių P6, P7, P12, P15, P35).</i></li> </ol>	<p>Atsižvelgta. Priemonė P7 (Taršos mokesčio lengvosios transporto priemonėms įvedimas) išbraukta iš Plano</p> <p>Atsižvelgta iš dalies. Kaip minėta, priemonės P6, P7, P12, P30, P35, P39, P40, P42 išbrauktos iš Plano.</p>
9	2018-08-27 raštu Nr. 180827/1	2018-08-27 reg. Nr. D7-11310	<b>Lietuvos vartotojų organizacijų aljansas</b> , Parko 3-7, LT-11203 Vilnius	<p>&lt;...&gt; Aljansas palaiko visas priemones, kurios gali padėti vartotojams persėsti į mažiau taršų ir (ateityje) visai netaršų transportą – beje tiek asmeninį, tiek ir visuomeninį. &lt;...&gt; Siekiant, kad perėjimas prie mažiau taršių ir visiškai netaršių transporto priemonių būtų greitesnis, būtina pagalvoti apie galimas valstybinio reguliavimo, įskaitant fiskalines, paskatas. Kalbant apie oro taršą ir klimato kaitą, negalima suprasto motyvų, kodėl Lietuva iki šiol netaiko jokių mokestinių priemonių reguliuojant lengvųjų automobilių įsigijimo preferencijas &lt;...&gt;.</p> <p>Dėl priemonės P6: Pritariame, tačiau su išlyga, siūlant griežtinti šią priemonę pagal realią taršą: kaip rodo tarptautinių autoritetų NVO atlikti</p>	Neatsižvelgta. Priemonės P6 (Kelių transporto priemonių įsigijimą ribojantis teisinis reglamentavimas), P7 (Taršos mokesčio lengvosios transporto priemonėms įvedimas) išbrauktos iš Plano.

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>nepriklausomi tyrimai, net Euro 5 ir Euro 6 dyzeliniai varikliai išmeta gerokai NOx normas viršijančius teršalų kiekius. Naujausio Jungtinėje Karalystėje atlikto tyrimo suvestinė: „Nearly 80% of diesel cars exceed emissions limit in latest Which? tests“, <a href="https://press.which.co.uk/whichpressreleases/nearly-80-of-diesel-cars-exceed-emissions-limit-in-latest-which-tests/">https://press.which.co.uk/whichpressreleases/nearly-80-of-diesel-cars-exceed-emissions-limit-in-latest-which-tests/</a></p> <p>Dėl priemonės P7:</p> <p>Būtina priemonė, netgi pavėluota. Neturėtų būti daroma išimčių apmokestinant naujai įregistruotus ir jau esamus Lietuvoje anksčiau registruotus automobilius. Siūlome pasiremti Slovakijos patirtimi nustatant apmokestinimo intervalus (žr. Priedas 1, skyrius „4.7. Taxes and Incentives“, 18-21 puslapiai, o taip pat 10-11-12 lentelės Priedo 40-41 psl.).</p> <p>Dėl priemonės P8:</p> <p>Siūlome pritraukti vartotojų organizacijas bei vairuotojų klubus šiam uždaviniui įgyvendinti, remti įvairias tausojančio vartojimo transporto srityje iniciatyvas per vartotojų organizacijoms skiriamą projektinį finansavimą (įtraukiant LR Teisingumo ministeriją ir Valstybinę vartotojų teisių apsaugos tarnybą).</p> <p>Dėl priemonės P9:</p> <p>Būtų tikslinga sujungti P9 ir P10 priemones į vieną kompleksinę priemonę, suteikiant tai jungtinei priemonei nuoseklų tipinį „bonus malus“ schemos pavidalą (pavyzdžiui, pasiremiant Prancūzijos patirtimi), o taip pat išplėsti paskatą taikant ją įsigyjantiems nenaują automobilį.</p> <p>Dėl priemonės P10:</p> <p>Ginčytinas priemonės formulavimas, kadangi visuomenė gali sunkiai priimti argumentus dėl būtent „ne dyzelino“ bei 6 metų amžiaus. Siūlome remtis objektyviais CO2 (ir/ar galimai NOx?) taršos kriterijais atrenkant automobilius, kurie patenka į paskatos taikymo ribas. Senesnio automobilio pridavimas turi turėti saugiklius: pavyzdžiui, Prancūzijoje užskaitomas tik toks automobilis, kuris išbuvo priduodančio savininko nuosavybėje</p>	<p>Atsižvelgta. Į atsakingų subjektų sąrašą įtrauktos Lietuvos transporto saugos administracija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.</p> <p>Atsižvelgta. Priemonės P9 ir P10 apjungtos į <b>priemonę P7</b> (Finansinės paskatos (fiksauto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtos atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį).</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				bent dvejus pastaruosius metus.	
				<p>Dėl priemonės P11: Kaip alternatyva – didesnio LNG (lietuviškai SGD) panaudojimo propagavimas sunkiosiose transporto priemonėse, ypač tose, kurios aptarnauja miestų centrus (mažoji prekių distribucija, siuntinių išvežiojimas) ir susijusios su komunaliniu ūkiu (šiukšlių surinkimas ir pan.). Finansinės paskatos galėtų būti nukreiptos skatinti didesnę LNG prieinamumą miestuose, kuriant „LNG degalines“ ne tik Kaune, bet ir kitose savivaldybėse, o taip pat skatinant komunalinio ūkio paslaugų tiekėjus domėtis LNG panaudojimo galimybėmis transporte.</p>	Neatsižvelgta. Priemonė P11 (NOx selektyviosios katalitinės redukcijos technologijos diegimas sunkiosiose transporto priemonėse) išbraukta iš Plano, tačiau kitomis priemonėmis planuojama skatinti didesnę LNG vartojimą.
				<p>Dėl priemonės P12: Dyzelinis kuras – lengvai iš artimų ne-ES kaimynių „šešėliniu keliu“ įvežamas kuras, jo akcizo padidėjimas turės dvejopas pasekmes: padidės šešėlinio dyzelio srautas iš Rusijos ir Baltarusijos; mažės itin reikšmingo Lietuvoje krovinio transporto sektoriaus konkurencingumas. Dyzelio vartojimo lengvajame transporte mažinimas siektinas per P6-P7 priemones, tuo tarpu kroviniame transporte realios alternatyvos dyzeliui nėra.* Todėl siūlome šią fiskalinę priemonę taikyti itin atsargiai. Vis dėlto, svarbu akcentuoti, kad „pigus dyzelis“ neturi išlikti faktoriumi, kuris lems vartotojų pasirinkimą perkant naują ar dėvėtą automobilį, kadangi, kaip rodo TCO studija, kuro kaina reikšmingai įtakoja TCO rodiklį. Būtina nuosekliai valdyti vartotojų lūkesčius, aiškinant apie dyzelinio kuro naudojimo pasekmes, sukuriama žalą sveikatai, ir jo neišvengiamą pakeitimą kitokiu kuru vystantis mažiau taršioms technologijoms.</p> <p>* Pastaba prie P12 komentaro: LVOA siūlo svarstyti ne dyzelinio kuro, o SND akcizo didinimą pirmajame etape. SND gabenimas iš ne-ES šalių ir nelegalus pardavimas Lietuvoje yra sudėtingas dėl paties šio kuro pobūdžio, SND atveju „šešėlis“ nėra tiek reikšmingas. Tuo tarpu būtent iš SND akcizo</p>	Atsižvelgta. Priemonė P12 (Dyzelinio kuro akcizo didinimas) išbraukta iš Plano.

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>surenkamos papildomos valstybės biudžeto įplaukos gali sunešti kompleksinei „P9+P10“ priemonei finansuoti būtinas lėšas.</p> <p>Atsisakant NOx išmetančio dyzelio, akcentas turėtų būti skiriamas P6-P7 priemonėms, o SND santykinis pigumas galėtų būti mažinamas per SND akcizo ženklėsnį ūgtelėjimą (dabar – 304,10 EUR už toną, kas, deja, jau yra gana nemažai ES kontekste). Viena aišku: SND akcizo didinimas būtų aiškus signalas atsakyti SND technologijos (benzinas+dujos) ir vartotojams persiorientuoti prie hibridų (benzinas+elektra).</p>	
				<p>Dėl priemonės P13: Žr. mūsų pastabą prie P11, aukščiau.</p>	<p>Atsižvelgta. Plano priemonėje P13 (Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas) (naujai sunumeruota <b>priemonė P8</b>) numatyta skatinti ir gamtinėmis dujomis varomų viešojo transporto priemonių įsigijimą.</p>
				<p>Dėl priemonės P14: Žr. mūsų pastabą prie P11, aukščiau.</p>	<p>Atsižvelgta. Plano priemonėje P14 (Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas) (naujai sunumeruota <b>priemonė P9</b>) numatyta skatinti ir gamtinėmis dujomis varomų viešojo transporto priemonių įsigijimą..</p>
				<p>Dėl priemonės P15: Būtina priemonė, siekiant švaraus oro miestų centruose. Siūlome ją praplėsti neapsiribojant didžiais miestais, o praplečiant finansinių paskatų gavimo galimybę visoms savivaldybėms. Pirmame etape į sąrašą būtina įtraukti bent kurortines vietas.</p>	<p>Atsižvelgta.</p>
				<p>Dėl priemonės P16: Siūlome skatinti mažai taršios LNG technologijos kroviniame transporte plėtrą atleidžiant tam tikram ilgam laikotarpiui (10-20 metų) nuo kelių naudotojo mokesčio būtent LNG naudojančias krovines transporto priemones.</p>	
				<p>Dėl priemonės P19: Vartotojų organizacijos gali būti labai tinkamas valstybės institucijų partneris mobilizuojant sąmoningą visuomenės dalį ir</p>	<p>-</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				atliekant šią funkciją.	
				Dėl CO <sub>2</sub> išmetimų lengvojo transporto srityje: <...>	Neatsižvelgta. Planas apima tik oro teršalus: SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , NH <sub>3</sub> , KD <sub>2,5</sub> ir NMLOJ, taip pat sunkiuosius metalus ir patvariuosius organinius teršalus.
10	2018-08-27		UAB „Media Traffic“	<...> Siūlome Jums įtraukti į pageidaujamų viešinimo priemonių sąrašą vaizdo klipų transliavimą ir skelbti visuomenei naudingą informaciją Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Panevėžio miestų viešajame transporte.	Plane viešinimui ir informavimui skirtos šios priemonės: <b>P6</b> (Ekologinio vairavimo įgūdžių formavimas ir skatinimas), <b>P19</b> (Visuomenės švietimas apie tirpiklių vartojimą namų ūkiuose), <b>P26</b> (Visuomenės informuotumo didinimas apie namų ūkių (būstų) šildymą), <b>P32</b> (Lietuvos oro taršos ataskaitų ir prognozių apžvalgų rengimas ir viešinimas), <b>P34</b> (Aplinkos oro taršos poveikio ekosistemoms monitoringo stiprinimas ir stebėsenos rezultatų viešas skelbimas, visuomenės informuotumo didinimas), <b>P35</b> (Aplinkos oro taršos poveikio sveikatai vertinimo stiprinimas ir aplinkos oro taršos poveikio sveikatai vertinimo rezultatų viešinimas, visuomenės informuotumo apie jų sveikatai daromą oro taršos poveikį didinimas). Rengiant šias priemones bus svarstomi visi galimi viešinimo kanalai.
11	2018-08-29 raštu Nr. S.195	2018-08-29 reg. Nr. D7-11404	<b>Lietuvos pramonininkų konfederacija,</b> A. Vienuolio g. 8, Vilnius	<i>1. Dėl Plano 2 priedo P5 priemonės - 2020-tiems ir vėlesniems metams nustatyti 7,9 tūkst. tonų SO<sub>2</sub> taršos kvotą naftos perdirbimo pramonėi:</i> Plano rengimo metu LPK ne kartą akcentavo, o rengėjai pritarė - kad įmonės jau turi aiškias veiklos gaires per Geriausius prieinamus gamybos būdus (GPGB), kurie ir turėtų būti atskaitos tašku įmonėms tobulinant savo veiklos aplinkosauginę dalį. Minėtoji P5 priemonė neturi nieko bendro	Atsižvelgta. Priemonė P5 (SO <sub>2</sub> išmetimo kvotos nustatymas naftos perdirbimo pramonėi) išbraukta iš Plano.

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>su naftos perdirbimo pramonės GPGB, kurių reikalavimus atitinkančios technologijos gamyboje pradamos naudoti šiuo metu (GPGB dokumentas priimtas 2014 m.). Atitinkamai, Plano P5 priemonė yra siūloma neatsižvelgiant į tai, kad naftos perdirbimo pramonė, net ir laikydama GPGB reikalavimų, siūlomą 7,9 tūkst. tonų SO<sub>2</sub> per metus kvotą viršys, jei nemažins gamybos apimčių. Kitas GPGB dokumentas naftos perdirbimo pramonei bus priimtas 2022 m., o jo priemonės įdiegtos 2026 m. Tai reiškia, kad pagal Plano P5 priemonę įmonės nuo 2020 m. bus ne vienus metus baudžiamos už tai, kad jos laikosi GPGB.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, siūlome P5 priemonės atsisakyti.</p> <p><i>2. Dėl Plane siūlomų priemonių transporto sektoriui:</i></p> <p>Degalų pardavimai Lietuvoje pastaraisiais metais auga ne tiek dėl vidaus vartojimo, kiek dėl tranzitinio krovinių transporto apimčių augimo. Rinkos dalyvių duomenimis, tranzitiniam kroviniui tenka nemažiau kaip 20% visų dyzelino pardavimų Lietuvoje. Tai privalo būti įvertinta priimančiam sprendimui dėl transporto sektoriaus sukeltos oro taršos, nes su degalų pardavimais susieti išvestiniai oro taršos rodikliai ribotai atspindi tikrąjį transporto sektoriaus keliamos taršos mastą ir, ypač, pobūdį.</p> <p>Dėl tranzitinio transporto specifikos didelė dalis degalų yra suvartojama ne Lietuvoje, tačiau taršos ir ŠESD rodiklių apskaičiavimuose tai neatsispindi. Pavyzdžiui, Aplinkos ministerijos paskelbtame Lithuania's Greenhouse Gas Inventory Report 2017 nurodoma, kad Lietuvoje degalų pardavimo duomenys labai tiksliai atspindi vidaus vartojimą ir paklaida neviršija 2% (181 lapas). Tai yra tikrovės neatitinkanti išvada, tačiau ja remiantis yra siūlomos sektoriaus politikos priemonės.</p> <p>Kartu pastebėtina, kad siekiant pasirinkti efektyviausias oro taršos mažinimo priemones transporto sektoriuje, svarbu įvertinti krovinių ir lengvojo transporto proporcijas transporto energijos suvartojime. Rinkos dalyvių duomenimis, šiuo metu daugiau nei 50% degalų pardavimų tenka komerciniam transportui. Ši dalis neišvengiamai augs, įvertinant demografinę</p>	<p>Pažymima, kad vykdant nacionalinę išmetamųjų į aplinkos orą teršalų kiekio apskaitą, vadovaujama Europos aplinkos agentūros parengtomis techninėmis gairėmis dėl nacionalinės išmetamųjų teršalų apskaitos „The EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016“. Šiose gairėse pateikti naudotini išmetamųjų teršalų apskaitos metodai, remiantis atliktais tyrimais. Gairės yra nuolat atnaujinamos atsižvelgiant į pasaulinių mokslinių tyrimų rezultatus ir naujoves.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>situaciją – mažėjančią ir senstančią visuomenę, kurios aktyvumas transporto sektoriuje yra linkęs mažėti. Tuo pačiu, augant ekonomikai, vis didės komercinio-krovininio transporto aktyvumas ir kartu bendrame transporto energijos suvartojime (EU Reference Scenario 2016, 3.1.4 skyrius).</p> <p><i>3. Dėl P12 priemonės – dyzelinio kuro akcizo didinimas:</i>  Plane numatyta, kad šios priemonės įgyvendinimo tikslas – paklauskos valdymas / mažinimas, tačiau pastebėtina, kad nuo 2018 m. padidinus akcizą dyzelinui apie 1,7 euro cento už 1 litrą (2017 m. akcizas buvo apie 330 EUR už 1 000 litrų, šiuo metu gazoliams taikomas 347 EUR už 1 000 litrų produkto akcizų tarifas), dyzelino pardavimų mažėjimo šalyje prognozės nepasitvirtino. Priešingai, pastebima tendencija, kad dyzelino pardavimai šalyje auga (apie 6-7 proc.), o tai reiškia, kad numatytam tikslui pasiekti (bent jau paklauskos mažinimui) tikslinga būtų ieškoti kitų priemonių. Viena iš galimų priežasčių dėl nemažėjančios dyzelinių degalų paklauskos – šiam momentui iš esmės nėra plačiai naudojamos veiksmingos alternatyvos dyzeliniam sunkiajam transportui. Didėjant vežimo apimtims, atitinkamai didėjo ir dyzelino paklausa, bet didėjančios dyzelinių degalų kainos sąlygoja vežimų savikainos augimą ir galiausiai turi neigiamą poveikį prekių kainoms. Pvz., vežėjas, kurio transporto priemonių parką sudaro 100 vilkikų, per metus Lietuvoje pilasi apie 3 600 000 litrų dyzelino ir atlieka apie 2535 užsipylimo procedūras. Šiuo metu vežėjai, pildami pilną baką dyzelino, į Lietuvos biudžetą akcizų pavidalu sumoka apie 493 EUR (0,347 EUR už litrą, degalų bako talpa 1420 l). Taigi, nuo 2018 m. padidinus akcizą dyzeliniams degalams, tokiam statistiniam vežėjui, turinčiam 100 vilkikų, dyzelinas per metus pabrangtų daugiau nei 60 000 EUR. Maždaug tiek gali kainuoti naujas vilkikas. Manome, kad siekiant plane įtvirtinti sisteminius planus dėl dyzelinių degalų akcizo didinimo, neįvertintas neigiamas poveikis transporto sektoriui.</p> <p>Sprendžiant dėl dyzelinui taikomų akcizų didinimo, taip pat būtina įvertinti tokios priemonės poveikį tranzitinio transporto</p>	<p>Atsižvelgta. Priemonė P12 (Dyzelinio kuro akcizo didinimas) išbraukta iš Plano.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>suvartojimui, kuris teikia didelę ekonominę naudą tiek valstybės biudžetui, tiek rinkos dalyviams, bei daro mažą neigiamą įtaką aplinkos oro taršai Lietuvoje.</p>	
				<p><i>4. Dėl P15 priemonės – dyzelinių transporto priemonių eismo ribojimo miestuose:</i></p> <p>Iš tikrųjų šis ir analogiški siūlymai bei sprendimai dėl dyzelinu varomų transporto priemonių draudimo kelia daug klausimų milijonams dyzelinių automobilių vairuotojų, nepaisant to, kad tokie draudimai siekia kilnaus tikslo – sumažinti taršą miestuose.</p> <p>Viena iš priežasčių, dėl kurios reikia labai atsakingai žiūrėti į planus 5 didžiųjų miestų (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio) savivaldybėse riboti dyzelinu varomų transporto priemonių eismą – iki šio momento nesukurtos plačiai naudojamos veiksmingos alternatyvos dyzeliniam sunkiajam transportui. Iš principo yra automobilių gamintojų bandymų sukurti alternatyviaisiais degalais varomus sunkvežimius, tačiau jie dar nėra plačiai naudojami, taip pat trūksta atitinkamos alternatyviųjų degalų papildymo infrastruktūros.</p> <p>Be to, Lietuvos vežėjai pakankamai investuoja į transporto parko atnaujinimą – didelę jo dalį sudaro Euro VI standarto vilkikai, kurie atitinka visus šiuo metu egzistuojančius Europoje griežčiausius aplinkosauginius reikalavimus. Savaime aišku, kad siekiant įgyvendinti planus dėl dyzelinių transporto priemonių eismo ribojimo miestuose, turi būti išspręsti klausimai dėl transporto priemonių tranzitinio eismo per miestus užtikrinimo, taip pat sunkiojo transporto privažiavimo prie sandėlių, terminalų ir kt. objektų klausimai.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonė P15 (Dyzelinio transporto priemonių ribojimas miestuose) ir jos aprašymas, įvertinus ir kitus dėl Plano projekto gautus siūlymus, pakoreguoti. Taršių transporto priemonių naudojimo miestuose patrauklumui mažinti, Plane numatyta <b>priemonė P13</b> (Finansinės paskatos darnaus judumo priemonių įgyvendinimui Vilniaus m., Kauno m., Klaipėdos m., Šiaulių m., Panevėžio m., Palangos m., Neringos, Druskininkų ir Birštono savivaldybėms, įsidiegusioms dyzelinu varomų transporto priemonių eismo ribojimo sistemas savivaldybės teritorijoje ar jos dalyje (Atsižvelgta ir Teisingumo ministerijos pastabą – „Plano 2 priede pateikiant trumpą priemonės aprašymą, tais atvejais, kai kalbama apie teisinio reguliavimo nustatymą, siūlytina vengti konkrečių kiekybinių ar kokybinių rodiklių reikšmių nurodymo. Pastebėtina, kad tai turėtų būti daroma rengiant atitinkamus teisės aktų projektus &lt;...&gt;“)</p>
				<p><i>5. Dėl alternatyviųjų degalų rūšių skatinimo:</i></p> <p>Alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros direktyvoje 2014/94/ES yra įvardintos tokios alternatyvių degalų rūšys: elektra, vandenilis, biodegalai, sintetiniai degalai ir parafininis kuras, dujinės (suslėgtosios gamtinės dujos – SGD) ir suskystintos (suskystintosios gamtinės dujos – SkGD) būsenos gamtinės dujos, įskaitant biometaną, ir suskystintosios naftos dujos (SND).</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P7 (Taršos mokesčio lengvosios transporto priemonėms įvedimas), P11 (NOx selektyviosios katalitinės redukcijos technologijos diegimas sunkiosiose transporto priemonėse) išbrauktos iš Plano.</p> <p>Plano priemonėje P14 (Vietinio susisiekinimo</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>Keista, kodėl Plane siūloma skatinti tik elektrinius arba hibridinius automobilius, pamirštant kitas alternatyvias degalų rūšis, pavyzdžiui - SND. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros direktyvos 2014/94/ES preambulės 7 punkte nurodyta, kad: „SND arba automobilių dujos yra alternatyvieji degalai, gaunami perdirbant gamtines dujas ir naftą, kurių anglies dioksido išmetimo rodiklis yra žemesnis ir kurių atveju išmetama daug mažiau teršalų, palyginti su tradiciniais degalais“. Tad SND įtrauktos į alternatyviųjų degalų sąrašą būtent dėl ekologinių priežasčių – mažesnių CO2 ir teršalų išmetimų.</p> <p>Visgi, SND vartojimo tendencijos yra nepalankios, nes nuo 2010 m. SND vartojimas Lietuvoje sumažėjo nuo 206 tūkst. t. iki 150 tūkst. t. 2017 m., o dyzelino, pasižyminčio didžiausia gCO2eq/MJ verte, išaugo nuo 1 mln. t iki 1,6 mln. t. Benzino vartojimas krito nuo 293 tūkst. t iki 214 tūkst. t. Pažymėtina, kad Lietuvoje SND infrastruktūra itin gerai išvystyta, kas suteikia puikią galimybę sąlyginai mažais kaštais ir be poreikio skatinti importą, siekti ŠESD mažinimo tikslų ir mažinti transporto priemonių keliamą taršą, ypač kietųjų dalelių koncentraciją miestuose. LPK manymu, šią infrastruktūrą būtina išnaudoti siekiant taršos miestuose mažinimo, skatinant SND vartojimą. Vienas iš būdų tai padaryti galėtų būti per atitinkamai parinktą automobilių registravimo ar taršos mokesčio bazę, jei būtų nuspręsta tokius mokesčius įvesti (P7 priemonė).</p> <p>Kartu atkreiptinas dėmesys į tai, kad Lietuvoje akcizo tarifas SND daugiau nei dvigubai didesnis už ES minimumą: ES minimumas - 125 EUR/1000 kg, Lietuvoje – 304,1 EUR/1000 kg. Lietuvoje SND akcizo tarifas vienas didžiausių visoje ES1.</p> <p>Pastebėtina, kad pagal direktyvą 2014/94/ES taip pat kaip ir SND alternatyviais degalais laikomos gamtinės dujos (tiek suskystintos, tiek suslėgtos) Lietuvoje yra apskritai atleistos nuo</p>	<p>viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas) (nauja numeracija <b>priemonė P9</b>) numatyta skatinti ir gamtinėmis dujomis bei vandeniliu varomų viešojo transporto priemonių išsigijimą. Priemonės P9 (Lengvųjų automobilių išsigijimo skatinimas) ir P10 (Lengvųjų automobilių keitimo į mažiau taršius skatinimas) apjungtos į Plano <b>priemonę P7</b> (Finansinės paskatos (fiksoto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtas atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį) (Atsižvelgta ir į Teisingumo ministerijos pastabą – „Plano 2 priede pateikiant trumpą priemonės aprašymą, tais atvejais, kai kalbama apie teisinio reguliavimo nustatymą, siūlytina vengti konkrečių kiekybinių ar kokybinių rodiklių reikšmių nurodymo. Pastebėtina, kad tai turėtų būti daroma rengiant atitinkamus teisės aktų projektus &lt;...&gt;“). Šia priemone numatoma skatinti rinktis mažiau taršias judumo priemones ir įsigyti ne tik naujus automobilius.</p> <p>Pažymėtina, kad elektra varomų ir hibridinių (elektra/benzinas) automobilių skatinimas</p>

<sup>1</sup>[https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/rates/excise\\_duties-part\\_ii\\_energy\\_products\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf)

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>akcizo mokesčio (vartojamos kaip variklių degalai), nors jų gCO<sub>2</sub>eq/MJ vertės yra beveik identiškos SND vertei – SkGD 74,5, o SGD 69,3. Toks SND diskriminavimas neatrodo pagrįstas. Atitinkamai, siekiant mažinti transporto sektoriaus įtaką aplinkos oro taršai Lietuvoje, siūlytina atsižvelgti į SND suteikiamas galimybes prieinamais būdais sumažinti išmetimus ir peržiūrėti SND taikomą akcizo tarifą.</p> <p>Kartu, svarbu skatinti alternatyvius degalus vartoti galinčių transporto priemonių parko plėtrą. Jei SND yra tinkamas sprendimas lengvajam transportui, tai gamtinės dujos (tiek SGD, tiek SkGD) - viešajam susisiekimui. Tai leistų sukurti vartotojų bazę ir biodujoms, kurių potencialas Lietuvoje yra reikšmingas, tačiau yra itin mažai jas vartoti galinčių transporto priemonių.</p> <p>Atitinkamai siūlytina persvarstyti P9, P10, P11 ir P13 priemones, skatinant ir kitų alternatyvių kuro rūšių transporto plėtrą.</p> <p><i>6. Dėl P30 priemonės – mokesčio už aplinkos teršimą lengvatos biokurą naudojančioms asmenims panaikinimas:</i></p> <p>Atkreiptinas dėmesys, kad 2015 m. lapkričio 25 d. priimta ES direktyva dėl tam tikrų teršalų išmetamų į orą iš vidutinio dydžio kurą deginančių įrenginių kiekio apribojimo numato ypač griežtus taršos sumažinimo reikalavimus, kuriuos biokurą deginančių įrenginių operatoriai turės pasiekti iki 2025 metų. Jau šiuo metu dauguma statomų biokuro katilinių ir elektrinių įrengiamos su taršos mažinimo priemonėmis, kurios leis pasiekti direktyvoje keliamus taršos mažinimo tikslus. Papildomai mažinti taršą yra techniškai neįmanoma – taršos mokesčių biokurą deginantiems įrenginiams įvedimas neduos apčiuopiamo rezultato mažinant taršą ir nedera su kitais strateginiais valstybės tikslais (pvz., šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimų mažinimo ar nepriklausomybės nuo importuojamų energetinių išteklių mažinimo).</p> <p>Atsižvelgiant į tai, siūlome P30 priemonės atsisakyti.</p>	<p>siūlytas dėl mažų šių transporto priemonių taršos NO<sub>x</sub> emisijos faktorių (elektra varomi nuliniai, o hibridinių automobilių daug kartų mažesni nei kitų kuro rūšių), taip pat atsižvelgiant į atitinkamos infrastruktūros plėtros rėmimą, bei į pasaulines elektra varomų ir hibridinių automobilių vystymosi tendencijas (sparčiai daugėja tiek automobilių pasirinkimas, tiek mažėja jų kaina). Dujomis varomų ar kitu alternatyviu kuru varomų transporto priemonių skaičius yra labai mažas ir nėra patrauklus gyventojams. Kaip pabrėžiama pačiame pasiūlyme, gamtines dujas vartojančių transporto priemonių parkas yra itin mažas.</p> <p>Atsižvelgta. Priemonė P30 (Mokesčio už aplinkos teršimą lengvatos biokurą naudojančioms asmenims panaikinimas) išbraukta iš Plano.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				7. Dėl P35 ir P42 priemonių įgyvendinimo Nesuprantamas šių priemonių praktinis įgyvendinimas, pageidautinas detalesnis paaiškinimas ir diskusija.	Atsižvelgta. Priemonės P35 (Kietojo kuro deginimo draudimas CŠT teritorijoje) ir P42 (Privalomas temperatūros matuoklių įrengimas kaminuose, įrengtuose namų ūkiuose, naudojančiuose kietojo kuro šildymo įrenginius CŠT zonose, ir šių įrenginių metinio eksploatavimo mokesčio įvedimas) išbrauktos iš Plano.
12	2018-08-29 raštu Nr. (6)-SD-514	2018-08-29 reg. Nr. D7-11410	<b>Lietuvos savivaldybių asociacija</b> , T. Vrublevskio g. 6, LT-01143 Vilnius	Savivaldybės kategoriškai nesutinka su NOTMP priemonių P7 ir P15 įgyvendinimo terminais ir siūlo priemonių pradžio įgyvendinimo laiką nukelti į 2022 metus. Apmokestinus taršos mokesčiu lengvuosius automobilius jau nuo 2020 metų, mokesstinė našta pirmiausia paliečia socialiai jautriausią gyventojų grupę, kurie finansiškai neišgali įsigyti mažiau taršius automobilius.	Atsižvelgta. Priemonė P7 (Taršos mokesčio transporto priemonėms įvedimas) išbraukta iš Plano. Priemonės P15 (nauja numeracija <b>priemonė P13</b> ) įgyvendinimo pradžia nukelta į 2021 m.
13	2018-08-28 el. paštu	2018-08-29 reg. Nr. D7-11341	<b>Biojėginių vystymo klasteris „Addeco“</b> , Šilainių g. 46, Beinaičių k., Kėdainių r., LT-58143	<...> Plane nėra nei žodžio apie biometaną kaip netaršų (100 % atsinaujinantį) transporte naudojamą kurą, jau nekalbant apie kitas kuro rūšis, pagamintas iš atsinaujinančių energijos šaltinių. Todėl galima daryti rimtą prielaidą, kad Plane vertinamos oro taršos mažinimo priemonės yra orientuotos tik į tiesioginę oro taršą, dėl ko parengtas Planas yra skirtas mažinti tik tai tiesioginei oro taršai, kuri gyventojams sukelia sveikatos problemas miestuose. Tačiau tokiu atveju Plano prieduose pateikiamos priemonės paneigia Plano 8 skyriuje nurodytą principą "Siekiant Plano tikslo, būtinas integralus požiūris į įvairiose ūkio srityse taikomas oro taršos mažinimo priemones".	Rengiant Planą ir siūlant oro taršos mažinimo priemones, buvo siekiama suformuoti tokius sprendimus, kurie labiausiai prisidėtų prie oro taršos mažinimo. Paminėta, kad Plane siekiama remti mažiausią neigiamą įtaką oro kokybei sukeliančius sprendimus, technologijas ir priemones. Be to, Plane nėra draudžiama naudoti kitų alternatyvių kuro rūšių. Kaip ir paminėta pasiūlyme, alternatyvaus kuro plėtra jau yra remiama kitose srityse. Būtent išnagrinėjus įvairiose srityse taikomas priemones, vadovaujantis integraliu požiūriu, pasiūlytos priemonės, kurios labiausiai prisidėtų prie oro taršos mažinimo ir kurių trūksta arba kurias tęsti yra būtina, siekiant nustatytą oro taršos mažinimo tikslų.

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>Dėl priemonės P6:</p> <p>Nelabai aišku, ar čia kalbama apie visišką EURO 4 ir žemesnių emisijos klasių automobilių draudimą registruoti, ar tik papildomus registravimo kaštus. Nerealu tikėtis, kad būtų uždrausta registruoti minėtus automobilius, todėl galima suprasti, kad Plano rengėjai, numatydami šią priemonę, jau turėjo įvertinti konkrečias išlygas, registruojant EURO 4 ir žemesnių emisijos klasių automobilius. Plane nėra jokios informacijos, kokios registracijos ribojimo priemonės buvo įvertintos, rengiant Planą.</p> <p>Dėl priemonės P7:</p> <p>Pažymime, kad plano rengėjai ir LR Aplinkos ministerija neteisingai traktuoja oro taršos susidarymo priežastis transporto sektoriuje – taršos pagrindinis šaltinis yra ne transporto priemonė, bet naudojamas kuras. LR vyriausybė turėtų ieškoti būdų ne kaip finansiškai apsunkinti Lietuvos gyventojams senesnių transporto priemonių naudojimą, bet skatinti pereiti prie mažiau teršiančio kuro naudojimo plačiaja prasme (ne tik skatinant pirkti elektromobilius, varomus elektra, kuri gaminama, naudojant taip pat ir iškastinį kurą). Minimas apmokestinimas yra visiškai nepagrįstas, nes, turint omenyje bendrą elektromobilių paliekamą anglies dvideginio pėdsaką, būtų privaloma numatyti ir jų apmokestinimą. Plane pasigendame priemonių, konkrečiai nukreiptų ne į pažangesnių naujų automobilių naudojimo skatinimą, bet į atsinaujinančio netaršaus kuro prienamumo didinimą ir naudojimo skatinimą. Manome, kad Plane teigiamai vertindama tik elektrinius ir hibridinius automobilius, LR Aplinkos ministerija nesivadovauja bendrais tvarios plėtros principais.</p> <p>Dėl priemonės P9:</p> <p>Kaip suprantame, ši P9 priemonė yra Plane todėl, kad Lietuvai yra numatytas siektinas tikslas – iki 2025 metų užtikrinti, kad visi registruoti elektromobiliai sudarytų 10 proc. visų per metus parduodamų naujų automobilių. Tačiau vertiname šią Plano rengėjų priemonę kaip labai trumpalaikę ir</p>	<p>Atsižvelgta. Priemonės P6 (Kelių transporto priemonių išsigijimą ribojantis teisinis reglamentavimas), P7 (Taršos mokesčio lengvosios transporto priemonėms įvedimas) išbrauktos iš Plano.</p> <p>Atsižvelgta iš dalies. Priemonės P9 (Lengvųjų automobilių išsigijimo skatinimas) ir P10 (Lengvųjų automobilių keitimo į mažiau taršius skatinimas) apjungtos į Plano <b>priemonę P7</b> (Finansinės paskatos (fiksoto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>ribojančią kitą alternatyvų kurą naudojančių transporto priemonių plėtrą. Bendrąja prasme elektromobilis gali būti laikomas netaršiu tik mieste, nes tokio automobilio gamybos, perdirbimo ir elektros naudojimo tarša yra sąlyginai perkeliama į kitą vietą. Plane minimus elektromobilius ir hibridinius automobilius dalinai prilyginti visai netaršioms transporto priemonėms galima būtų su sąlyga, jei elektros įkrovimo stotelėse būtų naudojama išskirtinai žalioji energija (ir kiekviena stotelė būtų pagal tai sertifikuojama). Bet kokiu atveju, prašome Plane numatyti įsigijimo skatinimo priemones ir kitomis alternatyvaus ekologiško ir draugiško aplinkai kuro rūšimis varomiems automobiliams (pvz. dujomis, biodujomis, biometanu).</p> <p>Atkreipiame dėmesį, kad, įvertinus naujų elektromobilių įsigijimo kainą, šios Plane numatytos priemonės teikiama subsidija galės pasinaudoti tik nedaug Lietuvos respublikos gyventojų, kurie turi galimybę pirkti brangų naują automobilį. Dažniausiai tokie žmonės ir taip įsigyja ir naudojami naujomis arba beveik naujomis transporto priemonėmis, todėl tokios subsidijos brangioms transporto priemonėms numatymas yra visiškai socialiai neteisingas – subsidija vistiek neturės galimybių pasinaudoti senus taršų kurą naudojančius automobilius eksploatuojantys gyventojai. Visai kitokia situacija būtų, jei būtų skatinama įsigyti, pvz., biometanu ar gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės – tokių automobilių kaina yra ženkliai mažesnė ir už vieno elektromobilio kainą būtų galima nupirkti du tokius automobilius.</p> <p>Nemažai Lietuvoje registruotų naujų automobilių dabar yra perparduodami į kitas valstybes, todėl yra tikimybė, kad, subsidijuojant brangias naujas transporto priemones, automobilių pardavimo rinkoje gali atsirasti piktnaudžiavimo atvejų. Būtina įtraukti priemones, apribojančias galimybę subsidijuotus automobilius perparduoti į kitas valstybes.</p> <p>Kyla klausimas, ar Aplinkos ministerija tikrai teisingai supranta ir traktuoja tvarią plėtrą transporto sektoriuje, nes tiesiog skatinti pirkti naujas transporto priemones iš principo</p>	<p>asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtos atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį).</p> <p>Pažymėtina, kad hibridinių (elektra/benzinas) automobilių NO<sub>x</sub> emisijos faktoriai, vadovaujantis <i>The EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016</i>, yra žymiai mažesni nei benzinu ar dyzelinu varomų lengvųjų automobilių.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>nėra tvaru - po maždaug 10 metų subsidijuoti elektromobiliai jau bus nusidėvėję, ir investicija duos tik laikiną efektą.</p> <p>Dėl priemonės P10: Kaip ir pažymėjome Plano P9 priemonės komentaruose, manome, kad finansinės paskatos yra labai laikinos ir vienkartinės oro taršos mažinimo priemonės, todėl būtina Plane numatyti ne tik investicijas naujesnių transporto priemonių įsigijimo skatinimui, bet ir alternatyvaus pigesnio kuro gamybos, infrastruktūros ir prieinamumo plėtrai, kas leistų užtikrinti ilgalaikės skatinimo naudoti mažiau taršius automobilius priemones.</p> <p>Dėl priemonės P12: Pritariame šiai priemonei tuo atveju, jei surenkamas didesnis akcizas bus naudojamas įvairaus netaršaus kuro (ne tik elektros) gamybos ir prieinamumo (infrastruktūros) plėtrai skatinti. Tačiau norime pastebėti, kad dyzelino akcizo didinimas paliestų ir sunkiojo transporto sektorių, kurio parko atnaujinimui Plane priemonės nėra numatytos. Šiuo atveju reiktų įvertinti, kiek reikšmingas dyzelino kainos padidėjimas būtų Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumui ir akcizo surinkimui, jei sunkusis transportas pradėtų daugiau pigesnio kuro pirkti aplinkinėse šalyse.</p> <p>Dėl priemonės P13: Nelabai aišku, kodėl numatoma parama tik elektrinių transporto priemonių įsigijimui ir nekalbama apie, pvz., biometanu varomas transporto priemones. Dauguma didžiųjų Lietuvos miestų nuotekų valyklose turi biodujų jėgaines ir, žvelgiant į Plane minimą perspektyvą bei šiose jėgainėse įdiegus biodujų valymo įrenginius, gautas ekologiškas biometanas galėtų padengti nemažą dalį miesto viešojo transporto kuro poreikio.</p>	<p>Atsižvelgta. Priemonė P12 (Dyzelinio kuro akcizo tarifo didinimas) išbraukta iš Plano.</p> <p>Formuojant aplinkos oro apsaugos sistemą turi būti vadovaujama Aplinkos oro apsaugos įstatymo 3 straipsnyje nurodytu aplinkos oro apsaugos prioritetu – Transporto priemonių sukeltos taršos mažinimas, – ir jam nustatytomis įgyvendinimo priemonėmis: vidaus degimo varikliams varomų transporto priemonių naudojimo mažinimas; <u>elektrinių transporto priemonių naudojimo didinimas.</u></p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>Dėl priemonės P14:  Nelabai aišku, kodėl numatoma parama tik elektrinių ir hibridinių transporto priemonių įsigijimui ir visiškai nekalbama apie alternatyviu kuru (pvz., biometanu arba gamtinėmis dujomis) varomas transporto priemonės, ypač turint omenyje, kad Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijoje bei Vyriausybės programoje kaip viena iš taršos mažinimo priemonių yra numatytas alternatyvių degalų naudojimas transporto sektoriuje. Biometanu ar gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių tarša yra gerokai mažesnė, negu dyzelinių arba benzininių transporto priemonių, o kaina yra ženkliai mažesnė, nei elektrinių ar hibridinių transporto priemonių.</p> <p>Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijoje taip pat yra numatytas uždavinys palaipsniui didinti skystųjų ir dujinių II kartos biodegalų naudojimą, pirmenybę teikiant iš vietinių žaliavų pagamintam kurui (biometanui).</p>	<p>Atsižvelgta. Priemonės P14 aprašymas (nauja numeracija <b>priemonė P8</b>) pakoreguotas, papildant finansines paskatas savivaldybėms ir alternatyviais degalais varomų viešojo transporto priemonių įsigijimui.</p>
				<p>Dėl priemonės P15:  Iš pateikiamos informacijos neaišku, ar čia kalbama apie visišką dyzelinių automobilių eismo draudimą, ar tik apie finansines priemones (pvz., leidimai įvažiuoti į miesto centrą).  Pažymime, kad, įsigaliojus tokiam apribojimui, jis turėtų būti privalomas ir valstybinių bei savivaldybių įmonių bei institucijų transportui su dyzeliniais varikliais. Tai išsuktų didžiules investicijas valstybinio ir savivaldybių automobilių parko atnaujinimui. Priešingu atveju, jei valstybinių bei savivaldybių įmonių transportui toks draudimas nebūtų galiojantis, Plane numatyta P15 priemonė iš viso netenka prasmės ir yra neteisinga nei socialiai, nei vertinant tvarumo prasme.</p>	<p>Priemonė P15 (Dyzelinio transporto priemonių ribojimas miestuose) ir jos aprašymas, įvertinus ir kitus dėl Plano projekto gautus siūlymus, pakoreguoti. Taršių transporto priemonių naudojimo miestuose patrauklumui mažinti, Plane numatyta <b>priemonė P13</b> (Finansinės paskatos darnaus judumo priemonių įgyvendinimui Vilniaus m., Kauno m., Klaipėdos m., Šiaulių m., Panevėžio m., Palangos m., Neringos, Druskininkų ir Birštono savivaldybėms, įsidiegusioms dyzelinu varomų transporto priemonių eismo ribojimo sistemas savivaldybės teritorijoje ar jos dalyje). Pažymėtina, kad LR vietos savivaldos įstatyme ir LR saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, nustatyta, kad savivaldybė, būdama vietinės reikšmės kelių ir gatvių savininke, savarankiškai disponuoja</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
					<p>jai nuosavybės teise priklausančiu turtu, vykdo eismo organizavimą ir nustato vietines rinkliavas.</p> <p>Šiuo metu savivaldybės jau taiko tam tikrus eismo apribojimus, išskirdamos konkrečias transporto rūšis, pavyzdžiui, kai kuriomis eismo juostomis leidžia važiuoti tik autobusams, taksi automobiliams ir elektra varomiems ar hibridiniams automobiliams.</p>
14	2018-09-16 el. paštu	2018-09-18 reg. Nr. D6-1529	Liuda Nedzinskienė	<p>&lt;...&gt; mes grupė žmonių norime paprašyti Jūsų, kad Jūs pirmiausiai uždrausti pagal galimybes kūrenimą <u>anglimi</u>, nes jau baigia išnuodyt žmones. Mes esam virš 70-ties metų su įvairiom ligom (kvėpavimo, širdies, kraujagyslių) ir nejaugi mes neturime teisės į tolimesnį gyvenimą.</p> <p>Mes jaučiamės, kad pažeistos mūsų kaip žmonių teisės, kadangi yra tokių gudruolių kurie pastoviai naudoja kinietišką <u>anglį</u> kuri išskiria didelius nuodus, kenkdami dideliai daugumai gyventojų. Mes neturim orios senatvės gyvendami savo namuose. Jūs patys pavažinėkit kai įvyksta akcija „Kaminukas“ per miestus ir miestelius, ir jūs suprasit, kad dėl „smogo“ susidariusio miestuose iš kurių verčiasi juodi <u>anglies dūmai</u>. Tai ne atliekų dūmai ne medžio tai <u>anglies nuodai</u>. Tegul dedasi kaminuose filtrus ir tegul kūrena ta anglimi.</p> <p>Mes numanome kur čia „šuo pakastas“, kad leidžiama tokiu brudu (nuodais) prekiauti ir nuodyti žmones.</p> <p>Išklausykite mus nes jau bijome laukti žiemos.</p> <p>O kas liečia malkas, mūsų tėvai, seneliai, proseneliai kūreno dūminėse pirkiose ir nieks nesusirgo ir nemirė, o dabar pagal Jus malka ir <u>anglis</u> vienodas nuodas. Didžiausias nuodas yra <u>anglis</u> jeigu nors kiek žinote chemiją. Su malonumu prisijungtume šiluminių tinklų paslaugas, bet negalime.</p> <p>Išgirskite mus grupė žmonių. Jų atstovė Liuda Nedzinskienė</p>	<p>Neatsižvelgta. Akmens anglies naudojimo ribojimas kitame Plano projekte buvo numatytas, tačiau galutiniam derinimo etape tokiam ribojimui nepritarta.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
<b>II-asis derinimo etapas</b>					
1	2018-12-04 raštu Nr. 01-27	2018-12-05 reg. Nr. D7-15555	<b>Lietuvos Kiaulių augintojų asociacija</b> , Verkių g. 5, LT-08218 Vilnius	<p>&lt;...&gt;  Plane atliktoje analizėje nurodyta, kad lyginant 2005 m. kiaulininkystės sektorius į orą išmetė 5,92 kt NH<sub>3</sub>, o 2015 m tik 3,60 kt NH<sub>3</sub>. Tai reiškia, kad kiaulininkystės sektorius sumažino NH<sub>3</sub> emisijos 39,2 % lyginant su atskaitos metais. Šitai yra pažymėti ir plano 9 priedo IV skyriuje. Ten pat yra aiškiai atvaizduota, kad reikšmingai sumažėjo ir kitų gyvulių rūšių išmetamo NH<sub>3</sub> kiekis.</p> <p>Plane atskaitiniais laikomais 2005 m. kiaulininkystės apimtys netenkino apsirūpinimo kauliena rodiklių ir buvo keletą kartų mažesnės nei Vakarų Europos šalyse skaičiuojant vienam gyventojui ar vienam hektarui žemės. Nuo 2005 m. laikomų kiaulių skaičius sumažėjo apie 40 %. Panašūs gamybos apimčių mažėjimo procesai vyksta visose Lietuvos gyvulininkystės šakose. Pernelyg griežti aplinkosauginiai apribojimai itin smukdo gamybos apimtis, bei neigiamai veikia šalies ekonominius rodiklius.</p> <p>Siūlome:</p> <p>1. <u>Atsisakyti</u> &lt;...&gt; plano 2 priedo numatytos <u>P20 priemonės</u> sugriežtinti reikalavimus mėšlo ir srutų laikymui, <u>kadangi</u> šiems papildomoms sugriežtinimo priemonėms <u>nėra numatytos tikslinės paramos priemonės bei lėšos</u>, o galiojantys reikalavimai jau dabar yra pakankamai griežti ir oro tarša NH<sub>3</sub> mažėja.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Atsižvelgiant į Žemės ūkio ministerijos 2018-12-13 raštu Nr. 2D-4123 pateiktą siūlymą, Plano priemonė P20 (nauja numeracija <b>priemonė P22</b>) ir jos aprašas patikslinti numatant mėšlo ir srutų laikymo ir tvarkymo reikalavimų peržiūrą.</p> <p>Tikslinės paramos priemonės bei lėšos turėtų būti Žemės ūkio ministerijos planuojamos kitame ES finansavimo laikotarpyje (2021–2027 m.).</p> <p>Pažymėtina, kad pateikti kiaulininkystės sektoriaus skaičiai rodo, kad kiaulių skaičius mažėja sparčiau nei kiaulininkystės sektoriaus sukeliama oro tarša, tai rodo, kad per nagrinėjamą laikotarpį didžiausią įtaką oro taršos sumažėjimui kiaulininkystės sektoriuje darė ne efektyvių technologinių sprendinių taikymas, bet gyvūnų skaičiaus mažėjimas. Galvijų skaičius taip pat pasižymėjo mažėjimo tendencija, kas tiesiogiai sietina su oro taršos mažėjimu gyvulininkystės sektoriuje. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad Nacionalinėje 2014–2020 metų gyvulininkystės sektoriaus plėtros programoje, patvirtintoje LR Vyriausybės 2013 m. gruodžio 4 d. nutarimu Nr. 1162 „Dėl Nacionalinės 2014–2020 metų gyvulininkystės sektoriaus plėtros programos patvirtinimo“ numatytas ūkinių gyvūnų skaičiaus didėjimas iki 20 proc., darytina išvada, kad netaikant efektyvių technologinių sprendimų, ūkinių gyvūnų skaičiui padidėjus – didės ir oro tarša.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
					Išdėstyta situacija lemia poreikį ne tik peržiūrėti ir sugriežtinti mėšlo ir srutų laikymo ir tvarkymo reikalavimus, bet ir įtraukti naujas gyvulininkystės sektoriui skirtas priemones P21 ir P22 (dabar P23 ir P24).
				2. Plano 2 priede numatytose P21 ir P22 priemonėse nereikalauti kvapų išsiskyrimo mažinimo, kadangi nėra nustatytas kvapų mažinimo limitas nei tarptautiniais, nei nacionaliniais dokumentais, kvapai nėra analizuoti nei viename iš priedų ir nėra konkrečios skaičiais paremtos apibendrintos informacijos apie kvapų taršą, nėra nustatytos kvapų emisijos ir kt.	Atsižvelgta. Pažymima, kad nurodytos priemonės dabar yra <b>priemonė P23</b> (Ūkinių gyvūnų laikymo vietų projektavimo techninių ir technologinių sprendimų peržiūra ir atnaujinimas) ir <b>priemonė P24</b> (Ūkinių gyvūnų laikymo vietų eksploatavimo bendrųjų taisyklių nustatymas).
				3. Atsisakyti P22 priemonės, kadangi gyvulininkystės ūkiai turi neviršyti konkrečiai jų ūkiams numatytų emisijų limitų. Projekte numatoma nustatyti privalomus techninius reikalavimus, tačiau jie neleis adaptuoti technologijų konkrečioms ūkiams, taip pat nėra numatomos ekonominės galimybės tokias priemones įsigyti. Pastebima tendencija, kai tam tikrų įrengimų ar priedų pardavėjai formuoja viešąją nuomonę, jog būtina sąlyga taršai mažinti yra jų siūlomo produkto naudojimas technologijoje. P22 punkte numatomas teisinis mechanizmas priversti ūkius įsigyti tokias peršamas, tačiau nebūtinai technologijas, neatsižvelgiant į tai, jog NH <sub>3</sub> tarša jau yra sumažinta 4 kartus daugiau, nei buvo numatyta.	Neatsižvelgta. Per nagrinėjamą laikotarpį (2005–2015 m.) didžiausią įtaką oro taršos sumažėjimui žemės ūkio sektoriuje darė gyvūnų/gyvulių skaičiaus mažėjimas, o ne efektyvių technologinių sprendinių taršos mažinimui taikymas. Todėl darytina išvada, kad žemės ūkiui augant – didės ir oro tarša. Išdėstyta situacija lėmė poreikį įtraukti priemones P21 ir P22, skirtas gyvulininkystės sektoriui užtikrinant ne tik projektuojamų bet ir esamų ūkinių gyvūnų laikymo vietų techninių ir technologinių eksploatavimo reikalavimų laikymąsi. Plano priemonė P22 (nauja numeracija <b>priemonė P24</b> ) numato nustatyti bendroesius techninius ir (ar) technologinius eksploatavimo reikalavimus atsižvelgiant į ūkių rūšį, todėl galimos technologijos galės būti adaptuojamos konkrečioms ūkių rūšims. Taisyklėse numatytų sprendimų ir reikalavimų įgyvendinimui reikalingos medžiagos ir produktai gali būti įsigijami

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
					laisvojoje rinkoje Lietuvoje ir užsienio šalyse. Atsižvelgiant į Žemės ūkio ministerijos 2018-12-13 raštu Nr. 2D-4123 pateiktą siūlymą, nukeltas vėlesniam laiky (2023-2024) naujos priemonės P24 įgyvendinimo laikotarpis.
2	2018-12-13 el. paštu	2018-12-13	<b>Lietuvos pramonininkų konfederacija</b> , A. Vienuolio g. 8, Vilnius	Atsižvelgiant į tai, kad Planas įsigalios 2018-12-31, P27 priemonės įgyvendinimo metai turi būti 2019, o ne 2018.	Atsižvelgta. Pažymima, kad ši priemonė dabar yra <b>priemonė P29</b> .
3	2018-12-13 raštu Nr. AM-1213/2018	2018-12-14 reg. Nr. D7-15959	<b>Asociacija Klaipėdiečių iniciatyva už demokratiją ir ekologiją (KIDE)</b> , Švyturio g. 8-17, LT-94427 Klaipėda	<...> teikiame planui pastabas, pasiūlymus: <b>1. Kietųjų dalelių mažinimo priemonės:</b> <u>Patikslinimas</u> 1.1. „Kietojo kuro (išskyrus biokurą) sudėties ir kokybės reikalavimų nustatymas“. Siūlome iš projekte siūlomos formuluotės <b>išbraukti „(išskyrus biokurą)“</b> , nes pagal esamus Lietuvos Respublikos teisinius dokumentus (LR Energetikos ministro 2017-12-06 įsakymas Nr.1-310 „Kietojo biokuro kokybės reikalavimai“) prie kietojo biokuro priskiriamos ir baldų bei medienos pramonės gamybinės atliekos. <u>Papildymas.</u> 1.2. <b>“Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonėse vykdomos krovos atitikimas pažangiausioms Europos ir pasaulio krovos technologijoms ir įrangai”;</b> 1.3. <b>“Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonėse vykdomo atviros krovos naikinimas ir pervedimas į uždaro tipo krovą ir sandėliavimą”;</b> 1.4. <b>“Mažinimas leistino kietųjų dalelių išmetamų į aplinką kiekio pramonės įmonių taršos leidimo sąlygose”</b> . Taršos leidime nustatytais sąlygomis, AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanijai“ (KLASCO), kurios krovos aikštelės yra 200 m atstumu nuo gyvenamųjų namų, mokyklos ir darželio, vykdant krovos darbus leidžiama (remiantis Lietuvos Respublikos teisės aktais) per metus į aplinkos orą išmesti 34 tonas kietųjų dalelių (KD10);	Neatsižvelgta. Reikalavimai biokurui jau yra nustatyti Energetikos ministro įsakymu. Atsižvelgiant į Energetikos ministerijos 2018-11-27 raštu pateiktą siūlymą tikslinti priemonę P29 (Kietojo kuro (išskyrus biokurą) sudėties ir kokybės reikalavimų nustatymas) taip, kad jos įgyvendinimas prie oro taršos mažinimo jau neprisdėtų, ši priemonė iš Plano išbraukta. Pažymėtina, kad įvykdžius LRV programos įgyvendinimo plano, patvirtinto 2017-03-13 Vyriausybės nutarimu Nr. 167, 1.5.3 darbo 3 priemonę (atlikti mokslinį medienos kompozitų (plokščių) gamybos ir naudojimo atliekų panaudojimo įvairaus pajėgumo kurą deginančiuose įrenginiuose, įskaitant naudojamus namų ūkiuose būstams šildyti, galimybių įvertinimą, siekiant nustatyti kietojo kuro kokybės reikalavimus), bus teikiami pasiūlymai Energetikos ministerijai nustatyti reikalavimus kitam nei biokuras kietajam kurui (medienos kompozitų (plokščių) gamybos iš naudojimo liekanoms).

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>1.5. “Gatvių remontas ir plovimas“;</p> <p>1.6. “Neasfaltuotų gatvių miestuose asfaltavimas”.</p>	<p>Neatsižvelgta. 1.2–1.4 papunkčiuose siūlomų į Planą įtraukti nurodytiems ūkio subjektams taikytinų priemonių poveikis pagal tarptautinę nacionaliniu mastu išmetamo į aplinkos orą teršalų kiekio apskaičiavimo metodologiją nevertinamas vykdant nacionalinę į aplinkos orą išmetamų teršalų apskaitą ir neatspindėtų Lietuvai nustatytų oro taršos mažinimo tikslų įgyvendinimo pažangos (toks sumažinimas yra pagrindinis Plano tikslas). Įrankiai siūlomoms 1.2–1.4 priemonėms įgyvendinti nustatyti atitinkamuose teisės aktuose: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklėse, patvirtintose LR susisiekimo ministro 2014-02-17 įsakymu Nr. 3-70-(E) (toliau – Uosto taisyklės); Taršos integruotos prevencijos ir kontrolės leidimų išdavimo, pakeitimo ir galiojimo panaikinimo taisyklėse, patvirtintose LR aplinkos ministro 2013-06-15 įsakymu Nr. D1-528 , Taršos leidimų išdavimo, pakeitimo ir galiojimo panaikinimo taisyklėse, patvirtintose LR aplinko sministro 2014-03-06 įsakymu Nr. D1-259 (pastarosios aplinkos ministro įsakymu patvirtintos taisyklės, priėmus 2019 m. atitinkamus Aplinkos apsaugos įstatymo pakeitimus, numatomos keisti ir griežtinti reikalavimus).</p> <p>Neatsižvelgta. Vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra, taisyimas ir tiesimas yra savarankiškosios savivaldybių funkcijos, nustatytos Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 str.</p>
				<...> teikiame planui pastabas, pasiūlymus:	

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p><b>2. Azoto oksidų mažinimo priemonės:</b>  <u>Papildymai</u>  <b>2.1. “Miestų aplinkelių tranzitiniam autotransportui įrengimas”</b> (tai labai aktualu Klaipėdos miestui dėl į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą atvykstančio/išvykstančio transporto);</p> <p><b>2.2. “Laivų, atplaukusių į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir nepasijungiančių prie veikiančių kranto elektros įrenginių, apmokestinimas už aplinkos taršą, kuris būtų skiriamas Klaipėdos miesto biudžetui.”</b></p>	<p>Neatsižvelgta. Mažinti neigiamą tranzitinių srautų poveikį miestų transporto sistemoms, plėtoti ir modernizuoti miestų ir miestelių aplinkelius – vienas iš tikslų, numatytų Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programoje, patvirtintoje LR Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253 (toliau – Susisiekimo plėtros programa). Miestų aplinkelių įrengimas ir kitos su transportu susijusios priemonės yra numatytos Susisiekimo plėtros programos įgyvendinimo 2017-2019 metų veiksmų plane, patvirtintame Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2016-12-13 įsakymu Nr. 3-434 . Pažymėtina, kad šiame veiksmų plane yra numatytos ir Klaipėdoje planuojamos įgyvendinti priemonės. Atsižvelgiant į tai, kad baigiasi minėto veiksmų plano galiojimas, tikėtina, kad neįgyvendintos ar papildomos Klaipėdai skirtos priemonės bus numatytos ir kitame laikotarpyje.</p> <p>Neatsižvelgta. Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių plane, patvirtintame LR Vyriausybės 2018 m. gruodžio 5 d. nutarimu Nr. 1210 (toliau – NENS planas), numatyta priemonė „Skatinti uoste prisišvartavusių laivų naudojimosi elektros tiekimo nuo kranto sistemų plėtojimą” (iki 2022 m. įrengti 5 elektros kolonėles krantinėse). Tik įgyvendinus šią priemonę būtų galima svarstyti apie reikalavimą (įtvirtintą Uosto taisyklėse) dėl uoste stovinčių laivų eksploatavimo – draudimą stovėti įjungtais</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
					varikliais ir teršti aplinkos orą, o jei šių taisyklių nesilaikoma, taikyti administracines poveikio priemones (baudas). Pažymėtina, kad pagal LR Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymą, mokesčių už aplinkos teršimą moka tik Lietuvoje registruoti ūkio subjektai (įmonė, filialas ir pan.), kuriais nėra į uostą atplaukę ir prisišvartavę laivai.
4	2018-12-13 raštu Nr. KBA-20181213/1	2018-12-13 reg. Nr. D7-15943	<b>Klaipėdos bendruomenių asociacija (KBA)</b> , Tiltų g. 21-7, LT-91249 Klaipėda	<p>&lt;...&gt; teikiame planui pastabas, pasiūlymus:</p> <p><b>1. Kietųjų dalelių mažinimo priemonės:</b> <u>Patikslinimas</u> 1.1. „Kietojo kuro (išskyrus biokurą) sudėties ir kokybės reikalavimų nustatymas“. Siūlome iš projekte siūlomos formuluotės <u>išbraukti „(išskyrus biokurą)“</u>, nes pagal esamus Lietuvos Respublikos teisinius dokumentus (LR Energetikos ministro 2017-12-06 įsakymas Nr.1-310 „Kietojo biokuro kokybės reikalavimai“) prie kietojo biokuro priskiriamos ir baldų bei medienos pramonės gamybinės atliekos. <u>Papildymas</u> 1.2. <b>“Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonėse vykdomos krovos atitikimas pažangiausioms Europos ir pasaulio krovos technologijoms ir įrangai”;</b> 1.3. <b>“Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonėse vykdomo atviro dulkių krovos ir laikymo apimčių mažinimas ir pervedimas į uždaro tipo krovą ir sandėliavimą”;</b> 1.4. <b>„Gatvių remontas ir plovimas“;</b> 1.5. <b>“Neasfaltuotų gatvių miestuose asfaltavimas”.</b></p> <p>&lt;...&gt; teikiame planui pastabas, pasiūlymus:</p> <p><b>2. Azoto oksidų mažinimo priemonės:</b> <u>Papildymai</u> 2.1. <b>“Miestų aplinkelių tranzitiniam autotransportui įrengimas”</b> (tai labai aktualu Klaipėdos miestui dėl į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą atvykstančio/išvykstančio transporto);</p>	<p>Neatsižvelgta. Paaiškinta atsakant į tokį patį Asociacijos Klaipėdiečių iniciatyva už demokratiją ir ekologiją (KIDE) siūlymą.</p> <p>Neatsižvelgta. Paaiškinta atsakant į tokį patį Asociacijos Klaipėdiečių iniciatyva už demokratiją ir ekologiją (KIDE) siūlymą.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>2.2. „Geležinkelio ruožų elektrifikavimas nuo „Draugystės“ geležinkelio stoties iki Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonių“;</p> <p>2.3. „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonėse dyzelinių šilumvežių pakeitimas elektriniais“;</p>	<p>Neatsižvelgta. NENS plane numatyta priemonė „Įgyvendinant geležinkelių pagrindinių transporto koridorių elektrifikavimo projektus, didinti elektros energijos, suvartojamos traukiniuose vartojimą“ (numatomas elektrifikuotų geležinkelių linijų ilgis 500 km iki 2022 m., 894 km. iki 2030 m.); Susisiekimo plėtos programoje, numatyta priemonė „Įrengti naują, atnaujinti ir tobulinti esamą tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (įskaitant naujų projekto “Rail Baltica” geležinkelio kelių ir antrųjų geležinkelio kelių bei aplinkelių tiesimą), įgyvendinant naujus kontrolės, valdymo ir signalizacijos, energijos posistemių projektus (įskaitant geležinkelių linijų elektrifikavimą)“.</p> <p>Manytina, kad geležinkelio ruožo nuo „Draugystės“ geležinkelio stoties iki Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įmonių elektrifikavimas gali neduoti apčiuopamo poveikio nacionaliniu mastu į aplinkos orą išmetamo teršalų kiekio sumažinimui (toks sumažinimas yra pagrindinis Plano tikslas), kadangi uosto įmonės, tuo atveju, jei joms dėl to atsirastų papildomų išlaidų, krovinius tikėtina transportuotų sunkiaisiais krovininiais automobiliais. Naujų geležinkelių ruožų elektrifikavimo klausimai turėtų būti pagal kompetenciją svarstomi Energetikos ministerijai, Susisiekimo ministerijai keičiant/atnaujinant NENS planą, Susisiekimo plėtos programą.</p> <p>Neatsižvelgta. Šilumvežių pakeitimo elektriniais klausimai</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>2.4. „Mokesčių už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių lengvatos griežtinimas lengvosios mašinoms, trumpinant transporto priemonės pagaminimo metus iki 5 metų“. Šiuo metu lengvata taikoma mašinoms, pagamintoms vėliau nei 2005 m., t.y. iki 13 m. senumo;</p> <p>2.5. „Sunkiojo transporto eismo ribojimas miestuose piko valandomis“;</p>	<p>turėtų būti pagal kompetenciją svarstomi keičiant/atnaujinant NENS planą, Susisiekimo plėtros programą.</p> <p>Plane neatsižvelgta, tačiau pažymėtina, kad rengiamas Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo pakeitimo įstatymo projektas (dėstomas nauja redakcija), kuriame siūloma numatyti mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių lengvatos griežtinimą.</p> <p>Atsižvelgta iš dalies. Plane numatyta tankiausiai apgyvendintiems ir automobilių traukos centrais esantiems didiesiems Lietuvos miestams ir kurortams taikytina <b>priemonė P13</b> (Finansinės paskatos darnaus judumo priemonių įgyvendinimui Vilniaus m., Kauno m., Klaipėdos m., Šiaulių m., Panevėžio m., Palangos m., Neringos, Druskininkų ir Birštono savivaldybėms, įsidiegusioms dyzelinu varomų transporto priemonių eismo ribojimo sistemas savivaldybės teritorijoje ar jos dalyje). Savivaldybės ir dabar teisės aktų nustatyta tvarka turi teisę riboti savo valdomoje teritorijoje eismą (LR vietos savivaldos įstatyme ir LR saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nustatyta, kad savivaldybė, būdama vietinės reikšmės kelių ir gatvių savininke, savarankiškai disponuoja jai nuosavybės teise priklausančiu turto, vykdo eismo organizavimą ir nustato vietines rinkliavas; Aplinkos oro apsaugos įstatyme suteikta teisė riboti transporto priemonių eismą tam tikrose teritorijose). Šiuo metu savivaldybėse jau taikomi tam tikri eismo apribojimai, nustatant skirtingus transporto</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>2.6. „Mašinų, kurių amžius virš 10 m., techninės priežiūros termino atlikimo trumpinimas“;</p>	<p>priemonių parkavimo mokesčius (juose kol kas neatsispindi transporto priemonių tarša), išskiriant konkrečias transporto rūšis, pvz., „A“ eismo juosta (taip didinamas patrauklumas naudotis viešuoju transportu ir iš dalies skatinama naudotis mažai taršiomis transporto priemonėmis). Svarbu pažymėti, kad savivaldybės turėtų analizuoti ir remtis kitų šalių patirtimi, pvz., riboti komercinės ir ūkinės paskirties dyzelinu varomų transporto priemonių eismą miestų centruose tik tam tikromis valandomis, taip užtikrinant logistikos sąlygas; nustatyti reikšmingai diferencijuotą apmokėjimą už lengvųjų transporto priemonių parkavimą, visiškai riboti (drausti) tokių transporto priemonių eismą tam tikromis dienomis, tam tikrose privačiuoju transportu patraukliose teritorijose ar pan.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Plane yra numatytos dvi priemonės, kuriomis siekiama identifikuoti keliuose eksploatuojamus taršius automobilius bet kuriuo metu, nepriklausomai nuo techninės apžiūros atlikimo periodiškumo: naujai sunumeruotos <b>priemonės P14</b> (Transporto priemonių išmetamų teršalų nuotolinės stebėsenos sistemos taikymas) ir <b>P15</b> (Pranešimo apie kelyje eksploatuojamas aplinkos orą daugiau teršiančias transporto priemones sistemos sukūrimas). Nnumatoma kiekvieną priemonę pirmiau išbandyti įgyvendinant edukacinio / informacinio pobūdžio pilotinius projektus ir, jiems pasiteisinus, įdiegti transporto priemonių išmetamų teršalų nuotolinės stebėsenos</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>2.7. „Mokesčių už aplinkos viršnormatyvinę taršą didinimas“;</p> <p>2.8. „Miestų viešojo transporto neapmokestinimas“.</p> <p>3. Visuomenės švietimas 3.1. Visuomenės informavimas apie taršos galimą mažinimą: skrajutės apie darnų judumą (pėstute, dviračiu, visuomeniniu transportu), šildymą, atliekų susidarymą ir pan.</p>	<p>sistemą ir (ar) įgyvendinti pranešimo apie kelyje eksploatuojamas aplinkos orą daugiau teršiančias (vizualiai matomą dūmingumą) transporto priemones sistemą.</p> <p>Plane neatsižvelgta, tačiau pažymėtina, kad rengiamas Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo pakeitimo įstatymo projektas (dėstomas nauja redakcija), kuriame siūlomi pakeitimai, susiję mokesčio už aplinkos teršimą didinimu už išmestą į aplinką normatyvus viršijantį teršalo kiekį.</p> <p>Atkreiptinas dėmesys, kad Plane numatyta priemonė P14 (nauja numeracija <b>priemonė P16</b> (Kelių naudotojo mokesčio pakeitimas), kuri numato kelių naudotojo mokesčio pakeitimą suskirstant transporto priemonės mokesčio dydį pagal transporto priemonės teršalų išmetimo standartus (EURO emisijos klases).</p> <p>Neatsižvelgta. Keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinių keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas yra savarankiškosios savivaldybių funkcijos, numatytos Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 str., todėl savivaldybės savarankiškai priima sprendimus dėl vežimo miesto viešuoju transportu paslaugos apmokestinimo.</p> <p>Atsižvelgta iš dalies. Plane viešinimui ir informavimui skirtos šios priemonės: <b>P6</b> (Ekologinio vairavimo įgūdžių formavimas ir skatinimas), <b>P19</b> (Visuomenės švietimas apie tirpiklių vartojimą namų ūkiuose), <b>P26</b> (Visuomenės informuotumo didinimas apie namų ūkių (būstų) šildymą), <b>P32</b> (Lietuvos</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
					oro taršos ataskaitų ir prognozių apžvalgų rengimas ir viešinimas), <b>P34</b> (Aplinkos oro taršos poveikio ekosistemoms monitoringo stiprinimas ir stebėsenos rezultatų viešas skelbimas, visuomenės informuotumo didinimas), <b>P35</b> (Aplinkos oro taršos poveikio sveikatai vertinimo stiprinimas ir aplinkos oro taršos poveikio sveikatai vertinimo rezultatų viešinimas, visuomenės informuotumo apie jų sveikatai daromą oro taršos poveikį didinimas). Rengiant šias priemones bus svarstomi visi galimi viešinimo kanalai.
5	2018-12-14 raštu Nr.3	2018-12-17 reg. Nr. 16036	<b>Lietuvos SGD platforma</b>	<p>Lietuvos SGD platforma pažymi, kad Nacionalinis oro taršos mažinimo planas (toliau – Planas) visų Lietuvos SGD platformos narių vertinamas teigiamai. Aplinkos oro tarša yra viena iš reikšmingiausių sveikatos ir aplinkos problemas įtakančių veiksnių, todėl taršos mažinimui turi būti skiriamas ypatingas dėmesys.</p> <p>Lietuva turi siekti pažangos, kad sumažintų į aplinką patenkančių teršalų kiekį. Atsižvelgiant į tai, manome, kad Planas bei įgyvendinimo priemonės tikslingai prisidės prie oro taršos mažinimo bei leis sumažinti teršalų kiekį žemės ūkio, energetikos, pramonės, transporto ir kituose sektoriuose.</p> <p>Siekiant kuo didesnės oro taršos mažinimo pridėtinės vertės, Lietuvos SGD platforma teikia siūlymus dėl naujų priemonių įtraukimo bei papildymų/patikslinimų įgyvendinimo plane numatytų priemonių pavadinimuose ir/ar priemonių aprašymuose. Pažymėtina, kad siūlymai didžiąja dalimi susiję su gamtinėmis dujomis ir/ar kitomis mažiau taršiomis kuro/energijos šaltinių alternatyvomis.</p> <p>Svarstant gamtinių dujų kaip alternatyvos įtraukimą į Plano įgyvendinimo priemonių planą svarbu pažymėti, kad gamtinės dujos - tai vienintelė švaraus kuro alternatyva sunkiojo transporto sektoriuje (ypatingai ilgų distancijų kontekste) bei viena iš mažiausiai taršių energijos šaltinių kituose sektoriuose.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Tam tikros siūlomos priemonės iš dalies yra numatytos Plane, pvz., ir gamtinėmis dujomis varomų viešojo transporto priemonių įsigijimo skatinimas (<b>priemonė P8 ir priemonė P9</b>), <b>priemonė P7</b> (Finansinės paskatos (fiksauto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, skirtas atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį). Papildomai numatyta <b>priemonė P13</b>, susijusi su skatinimu savivaldybėms ribori dyzelinių transporto priemonių eismą didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir kurortuose ar jų dalyse.</p> <p>Gamtinių dujų skirstymo sistemų, skirtų gamtinių dujų degalų papildymo punkтамs aprūpinti ir viešai prieinamų gamtinių dujų degalų papildymo punktų įrengimas</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>Pereinant prie gamtinių dujų prisidedama prie sieros oksido, azoto oksido, kietųjų dalelių bei anglies dioksido kiekių išmetimo į aplinką mažinimo.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, teikiame siūlymus dėl naujų priemonių:</p> <p>– priemonė Nr. P5.1. „<b>Suslėgtų gamtinių dujų, suskystintųjų gamtinių dujų (toliau – SGD) ir/ar kito alternatyvaus energijos šaltinio/kuro infrastruktūros diegimas ir/ar plėtra</b>“, siūlomos priemonės aprašymas - <u>finansinės paskatos verslo įmonėms, kompensuojant dalį investicijų, susijusių su infrastruktūros diegimu ir/ar plėtra;</u></p> <p>Priemonė Nr. P9.1. „<b>Alternatyvius degalus naudojančio sunkiojo transporto priemonių parko bei atitinkamos infrastruktūros skatinimas</b>“. Pastaba: transporto priemonių įsigijimas ir/ar atitinkamos infrastruktūros diegimas ir/ar plėtojimas galėtų būti remiamas iš dalies finansuojant Transporto sektoriaus sukeltos taršos mažinimo fondo lėšomis (žr. naują siūlomą priemonę Nr. P12.1.) arba taikant pridėtinės vertės mokesčio (PVM) dydžio vienkartinę negražinamą subsidiją. Siūlomos priemonės aprašymas - <u>finansinės paskatos juridiniams asmenims, įsigyjantiems suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD ir/ar kitu alternatyviu kuru varomą ūkinei komercinei veiklai skirtą sunkiąją transporto priemonę ir/ar diegiant ir/ar plėtojant atitinkamą infrastruktūrą.</u> Finansinės paskatos suteikiamos taikant vienkartinę negražinamą subsidiją ar kompensuojant dalį investicijų. Svarbu pažymėti, kad analizuojant užsienio šalių (pvz. Ispanija, Nyderlandai, Vokietija, Lenkija ir kt.) patirtį pastebima tendencija, jog didžiausią poveikį atitinkamos infrastruktūros diegimui bei tolesnei infrastruktūros plėtrai turi konkrečios finansinės subsidijos transporto priemonių įsigijimui;</p> <p>– Priemonė Nr. P12.1 „<b>Transporto sektoriaus sukeltos taršos mažinimo fondo steigimas</b>“, siūlomos priemonės aprašymas - <u>finansinės paskatos (siekiant mažinti dyzeliniu kuru varomų transporto priemonių sukeltą taršą) iš dalies finansuojant mažiau taršios infrastruktūros plėtrą ir/ar suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD, elektra ir/ar kitu</u></p>	<p>numatytas Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos įgyvendinimo priemonių plane, patvirtintame LR Vyriausybės 2018 m. gruodžio 5 d. nutarimu Nr. 1210 (toliau – NENS planas) ir Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programoje, patvirtintoje LR Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253 (toliau – Susisiekimo plėtros programa), todėl vetinant šių priemonių poveikį oro taršos sumažėjimui, į Planą įtraukta <b>priemonė P11</b> (Gamtinių dujų degalų infrastruktūros diegimas)“ su nuoroda į minėtus strateginius dokumentus.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kad SGD platformos visiems pasiūlymams išanalizuoti ir sprendimams dėl jų galimo taikymo priimti reikia papildomo laiko, o Planą reikėjo patvirtinti kaip galima greičiau ir pateikti Europos Komisijai, SGD, Aplinkos ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Energetikos ministerijos atstovų pasitarimuose šie siūlymai aptarti ir prieita prie išvados, kad esant poreikiui jie turėtų būti vertinami atnaujinant/keičiant NENS planą, Susisiekimo plėtros programą (neatmetama galimybė tam tikras priemones numatyti ir atnaujinant šį Planą).</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p><u>alternatyviu kuru varomos ir/ar hibridinės transporto priemonės įsigijimą.</u> Užsienio šalių praktikų analizė rodo, kad fondai, tikslingai nukreipti į transporto sektoriaus sukeliamos taršos mažinimą, galimai finansuojami valstybės biudžeto <u>lėšomis</u>, ES paramos priemonių pagalba ar lėšomis, <u>surinktomis padidinus dyzeliniam kurui taikomą akcizo tarifą.</u></p> <p>– Priemonė Nr. P15.1 „<b>Dyzelinių transporto priemonių eismo ribojimas</b>“, siūlomos priemonės aprašymas – <u>finansinės paskatos miestų ir rajonų savivaldybėms, kurios riboja dyzeliniu kuru varomų transporto priemonių eismą ir skatina elektra varomų, hibridinių, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD ir/ar kitu alternatyviu kuru varomų transporto priemonių eismą.</u> Finansinė paskata suteikiama už ribojimo bei skatinimo įgyvendinimą ir gali būti panaudota tik su susisiekiimo sektoriumi susijusiems tikslams įgyvendinti. Pastaruoju metu užsienio miestuose pastebimas reiškinys, kai dyzeliniu kuru varomam transportui nustatomi įvažiavimo į tam tikras teritorijas apribojimai (angliškai „diesel ban“). Pažymėtina, kad <u>Lietuvoje galimybės nustatyti dyzeliniu kuru varomo transporto įvažiavimo į tam tikras teritorijas ribojimus savivaldybės neturi.</u> Atsižvelgiant į tai, <u>siūlytina</u> atitinkamą reglamentavimą parengti bei <u>numatyti finansines paskatas už ribojimo bei skatinimo įgyvendinimą.</u></p> <p>– Priemonė Nr. P21.1. „<b>Uosto prieigose veikiančių lokomotyvų sukeliamos taršos mažinimas</b>“, siūlomos priemonės aprašymas - <u>finansinės paskatos juridiniams asmenims perdarant dyzeliniu kuru varomų lokomotyvų variklius ir/ar įsigyjant lokomotyvus, varomus elektra, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD ir/ar kitu alternatyviu kuru ir/ar diegiant ir/ar plėtojant atitinkamą infrastruktūrą kompensuojant dalį investicijų.</u> Pažymėtina, kad Klaipėdos uoste veikiančių krovos kompanijų sukeliama tarša koncentruojasi uosto prieigose, kur krovos darbų režimas yra grįstas trumpais nuotoliais. Atsižvelgiant į tai, lokomotyvų darbas perdarius ir/ar įsigijus SGD varomus lokomotyvus spręstų krovos kompanijų sukeliamos taršos problemas tiek uosto teritorijoje, tiek ir uosto prieigose.</p>	

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>– Priemonė Nr. P21.2 „<b>Uosto teritorijoje veikiančių transporto priemonių sukeltos taršos mažinimas</b>“, siūlomos priemonės aprašymas - <u>finansinės paskatos juridiniams asmenims, išigyjantiems suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD ir/ar kitu alternatyviu kuru varomą uosto teritorijoje naudojamą kelių ir/ar vandens transporto priemonę ir/ar diegiant ir/ar plėtojant atitinkamą infrastruktūrą</u>. Finansinės paskatos suteikiamos taikant vienkartinę negražinamą subsidiją ar kompensuojant dalį investicijų.</p> <p>&lt;...&gt; <u>siūlome papildyti esamus priemonių pavadinimus ir/ar priemonių aprašymus (papildymai pažymėti): &lt;...&gt;</u></p> <p>– Priemonė Nr. P9 „Lengvųjų automobilių įsigijimo skatinimas“, priemonės aprašymas – finansinės paskatos fiziniams asmenims, išigyjantiems naują SGD, elektra varomą ar hibridinį (elektra/benzinas) automobilį, taikant pridėtinės vertės mokesčio (PVM) dydžio vienkartinę negražinamą subsidiją“.</p> <p>– Priemonė Nr. P13 „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“, priemonės aprašymas - finansinės paskatos miestų savivaldybėms <b>suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD, elektra ir/ar kitu alternatyviu kuru</b> varomų ir/ar hibridinių viešojo transporto priemonių įsigijimui <b>ir/ar atitinkamos infrastruktūros diegimui ir/ar plėtrai</b>. Finansinės paskatos forma - vienkartinė negražinama subsidija ar dalies investicijų kompensacija.</p> <p>– Priemonė Nr. P14 „Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“, priemonės aprašymas - finansinės paskatos rajonų savivaldybėms <b>suslėgtomis gamtinėmis dujomis, SGD, elektra ir/ar kitu alternatyviu kuru</b> varomų ir/ar hibridinių viešojo transporto priemonių įsigijimui <b>ir/ar atitinkamos infrastruktūros diegimui ir/ar plėtrai</b>. Finansinės paskatos forma - vienkartinė negražinama subsidija ar dalies investicijų kompensacija.</p> <p>– Priemonė Nr. P15 „Dyzelinių transporto priemonių eismo ribojimas didžiuosiuose miestuose. <b>Pastaba – siūlytina ribojimą didžiuosiuose miestuose įgyvendinti privalomai</b>“.</p> <p>Priemonės aprašymas – finansinės paskatos 5 didžiųjų miestų</p>	

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p>(Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio) savivaldybėms, kurios riboja dyzelinių automobilių eismą mieste ar jo dalyje <b>bei skatina eismą elektra varomomis, hibridinėmis, suslėgtomis, SGD ir/ar kitu alternatyviu kuru varomomis transporto priemonėmis</b>. Finansinė paskata suteikiama už ribojimo įgyvendinimą ir gali būti panaudota tik su susisiekimo sektoriumi susijusiems tikslams įgyvendinti.</p> <p>&lt;...&gt; teikiame <u>siūlymus dėl naujų priemonių</u>: &lt;...&gt;</p> <p>– Priemonė Nr. P34.1. „Verslo subjektų rėmimas atsisakant aplinkai taršiu kuru kūrenamų katilų bei pereinant prie suslėgtų gamtinių dujų, SGD ir/ar kito alternatyvaus energijos šaltinio, nesant galimybei jungtis prie CŠT“, siūlomos priemonės aprašymas - <u>finansinės paskatos verslo subjektams, kurie atsisako aplinkai taršiu kuru kūrenamų katilų bei pereina prie suslėgtų gamtinių dujų, SGD ir/ar kito alternatyvaus energijos šaltinio</u>. Parama teikiama iš dalies kompensuojant įrangos įsigijimą.</p> <p>Svarstant gamtinių dujų alternatyvos įtraukimą į Plano įgyvendinimo priemonių planą taip pat svarbu pažymėti, kad šiai dienai gamtinės dujos – tai švaraus kuro alternatyva ne tik kelių, bet ir vandens (jūrų) transporte. Manome, kad tikslo, susijusio su oro taršos mažinimu vandens (jūrų) transporte bei atitinkamai uosto teritorijoje bei jo prieigose, Planu taip pat tikslinga siekti. Pažymėtina, kad minėtame sektoriuje šiuo metu egzistuoja tik keletas alternatyvių sprendinių: 1) diegti skruberius (angl. scrubber &lt; scrub - trinti, gremžti) - dujų plautuvai); laivų kuro prasme 2) naudoti mažo sieringumo kurą arba 3) pereiti prie gamtinių dujų (t.y. prie skystos jų formos). Egzistuojančios vandens (jūrų) transporto išmetamųjų dujų valymo technologijos gali surinkti tik sieros oksidus, kai tuo tarpu problemos dėl azoto oksidų bei kietųjų dalelių nesprenžia. Atsižvelgiant į tai, <u>teikiame siūlymą dėl vandens (jūrų) transporto sektoriaus bei atitinkamos priemonės įtraukimo į Plano įgyvendinimo priemonių planą</u>:</p> <p>– Nauja priemonė „<b>Skatinti SGD varomų laivų krovą Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste</b>“, priemonės aprašymas –</p>	<p>Neatsižvelgta. Priemonės P34 (verslo subjektų jungimosi prie CŠT skatinimas) atsisakyta atsižvelgiant į suinteresuotų subjektų pastabas, t. y. į labai mažą verslo subjektų, kurie nėra prijungti prie CŠT, skaičių. Kadangi tokių verslo subjektų yra labai mažai, priemonės įgyvendinimo nauda oro taršos mažinimo požiūriu būtų labai maža.</p> <p>Plane neatsižvelgta, tačiau Lietuvos SGD platformos, Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos atstovų susitikime SGD pasiūlymams aptarti, atkreiptas Susisiekimo ministerijos dėmesys į poreikį suteikti uosto mokesčio/rinkliavos lengvatas į uostą krovai atplaukusiems ir prisišvartavusiems SGD varomiems laivams.</p>

Eil. Nr.	Visuomenės teikimo data	Visuomenės teikimo gavimo data	Visuomenės atstovo, vardas, pavardė, gyvenamoji vieta arba juridinio asmens buveinės adresas	Visuomenės teikimai bei motyvai, kuriais jie pagrindžiami	Visuomenės teikimų argumentuotas įvertinimas
				<p><u>uosto rinkliavų nuolaida, taikoma SGD varomiems laivams, atvykstantiems į Klaipėdos uostą (2020 m. 30 %, 2025 m. 15 %, 2030 m. 0 % lyginant su standartiniais uosto tarifais). Remiantis Europos didžiųjų uostų patirtimi šia priemone būtų siekiama kurti prielaidas pritraukti į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą naujus laivus, naudojančius SGD kaip kurą. Mažesni uosto mokesčiai skatintų SGD varomų laivų pritraukimą į Klaipėdos uostą bei užtikrintų uosto teritorijoje bei prieigose švarias emisijas naudojant švarų kurą.</u></p>	

Visuomenės teikimus registravo Aplinkos ministerijos Taršos prevencijos departamento Aplinkos oro skyriaus (nuo 2019-01-01 – Taršos prevencijos politikos grupė) vyriausioji specialistė Danguolė Sužiedėlytė, vertino: Danguolė Sužiedėlytė, Elena Auglienė (vyresnioji patarėja), Plano projekto rengėjai.