

EBPO aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgos

EBPO aplinkosauginio  
veiksmingumo apžvalgos: Lietuva  
2021 m. (sutrumpinta redakcija)

Dalies publikacijos vertimas. Šią publikaciją EBPO iš pradžių paskelbė anglų kalba, pavadinimu „OECD Environmental Performance Reviews: Lithuania 2021“, © OECD 2021, <https://doi.org/10.1787/48d82b17-en>.

Šį vertimą parengė ne EBPO ir jis neturėtų būti laikomas oficialiu EBPO vertimu. Už vertimo kokybę ir jo atitiktį šio dokumento tekstui originalo kalba yra atsakingas tik vertimo autorius ar autoriai. Esant kokių nors neatitikimų tarp originalaus dokumento ir vertimo, galiojančiu laikomas tik originalus dokumentas.

© Šio vertimo – Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, 2021

# Vertinimas ir rekomendacijos

---

Vertinime ir rekomendacijose pateikiamos pagrindinės EBPO atliktos Lietuvos aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgos išvados. Jose pateikiamos 43 rekomendacijos, kurias įgyvendinusi šalis galėtų daryti tolesnę pažangą siekdama aplinkosaugos tikslų ir tarptautinių įsipareigojimų. 2021 m. birželio 30 d. posėdyje EBPO Aplinkosauginio veiksmingumo darbo grupė aptarė ir patvirtino vertinimą ir rekomendacijas.

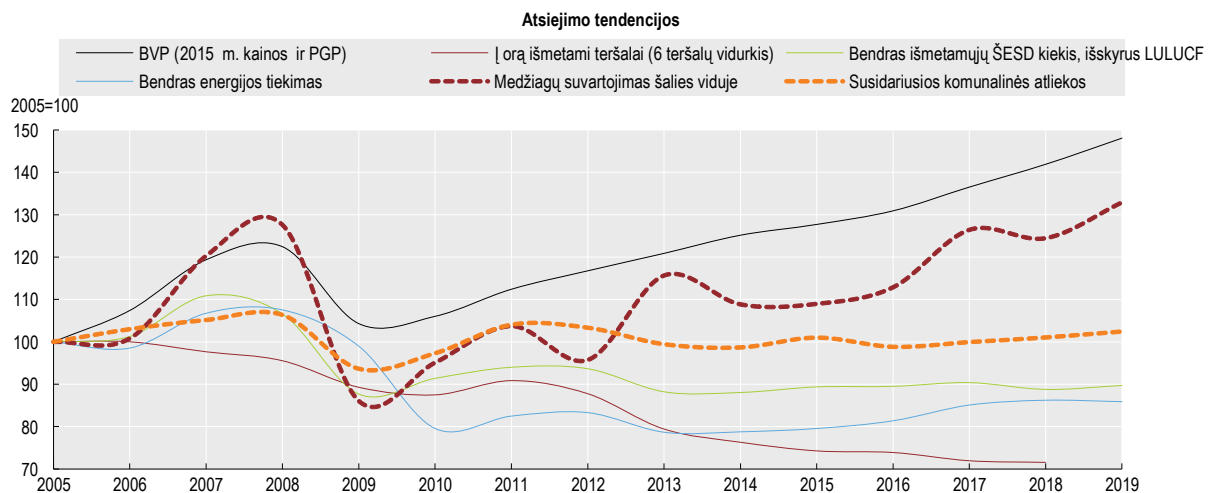
---

## 1.1. Aplinkosauginis veiksmingumas: tendencijos ir naujausi pokyčiai

Lietuva yra viena iš mažiausiai gyventojų turinčių EBPO šalių – mažiau kaip 3 mln. gyventojų. Šalyje vyrauja lygumos, ji turtinga žemės ūkio paskirties žemės ir miškų ištekliais. Lietuvoje daug upių, ežerų ir pelkių, ji įsikūrusi Baltijos jūros pakrantėje. 2004 m. ji įstojo į Europos Sąjungą (ES), 2015 m. įsivedė eurą, 2018 m. tapo EBPO nare. Jos bendrasis vidaus produktas (BVP) sparčiai augo nuo 1990 m., kai pereita prie rinkos ekonomikos. Dabar BVP vienam gyventojui sudaro apie 80 proc. EBPO vidurkio.

Nuo 2005 m. Lietuva padarė pažangą atsiedama aplinkai žalingus veiksniai, pvz., šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) ir kitų oro teršalų išmetimą, komunalinių atliekų susidarymą, energijos ir medžiagų vartojimą, vandens išgavimą – nuo ekonomikos augimo (1 diagr.). Pagerintas nuotekų valymas ir išplėstas saugomų teritorijų tinklas. Tačiau pažanga nepakankama, kad būtų sustabdytas biologinės įvairovės nykimas ir sumažintas vis intensyvesnio žemės ūkio plėtojimo daromas poveikis. Nors Lietuvos gerovės rodikliai ekonomikos, užimtumo ir švietimo srityse yra aukšti, sveikatos, pasitenkinimo gyvenimu ir nelygybės aspektais Lietuvos rodikliai žemi (EBPO, 2020a). Pažanga siekiant 2030 m. darnaus vystymosi tikslų (DVT) atsilieka nuo kaimyninių šalių daromos pažangos. Kai kurie teigiami aplinkosaugos rezultatai (oro kokybė, išmetamų ŠESD kiekis) dėl COVID-19 krizės greičiausiai bus laikini. Tačiau atsigavimas suteikia galimybę pagerinti iki COVID laikotarpio buvusį modelį.

### 1 diagrama. Ekonomikos augimas atsietas nuo aplinkai žalingų veiksmų



Pastaba. Į orą išmetamų teršalų indeksas yra lygiavertis anglies monoksido, azoto oksidų, nemetaniųjų lakiųjų organinių junginių, kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub> ir KD<sub>2,5</sub>) ir sieros oksidų indeksui. LULUCF – žemės naudojimas, žemės naudojimo keitimas ir miškininkystė.

Šaltinis: EPA (2021), Lietuvos 2021 m. ŠESD apskaitos ataskaita; TEA (2021), TEA pasaulio energetikos statistika ir balansai (duomenų bazė); EBPO (2020), EBPO nacionalinės sąskaitos (duomenų bazė); EBPO (2020), EBPO aplinkosaugos rodiklių statistika (duomenų bazė).

StatLink 2 <https://stat.link/7lzwgr888934267863>

### **Klimato srities užmojai yra dideli, bet nepakankamai paremti politikos priemonėmis**

Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje Vyriausybė užsibrėžė ilgalaikį tikslą iki 2050 m. užtikrinti nulinį grynąjį išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį. 2021–2030 m. Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane (NEKSVP) ir specialiuose energetikos, klimato ir oro srities planuose taip pat nustatyti ambicingi politiniai tikslai, kuriais siekiama nacionaliniu mastu prisidėti prie Europos Sąjungos 2030 m. ir 2050 m. ketinimų pasiekti Paryžiaus susitarime nustatytus tikslus. Lietuva turėtų kuo plačiau integruoti

klimato kaitos švelninimo politiką įvairiuose sektoriuose, kad pasiektų naują ES 2030 m. tikslą – sumažinti išmetamą ŠESD kiekį 55 proc.

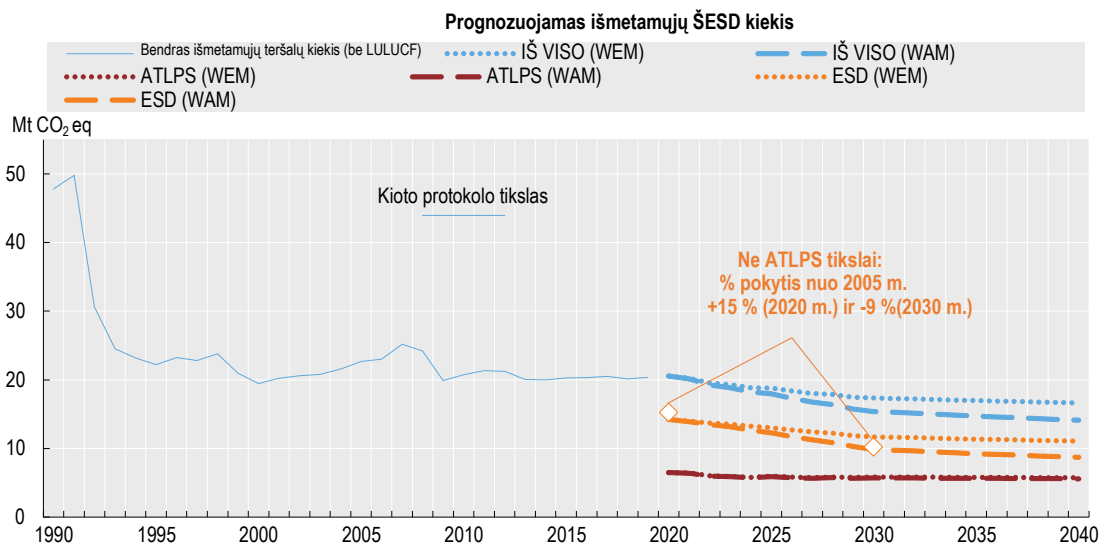
Nors ekonomika pasižymi mažesne anglies dioksido tarša ir energijos suvartojimu nei vidutiniškai EBPO šalyse, pagal abu rodiklius šiek tiek viršijamas EBPO Europos šalių vidurkis. Kartu su vietinių biomasės ir vėjo energijos ištekliais šalies poreikiai tenkinami importuojant iškastinio kuro ir elektros energiją. Todėl energijos vartojimo efektyvumas ir geras susisiekimas (sujungiamumas) yra strategiškai svarbūs energetiniam saugumui užtikrinti. Tarp įvairių energijos rūšių dominuoja nafta – ji sudaro 38 proc. Per pastarąjį dešimtmetį ši dalis išaugo (kaip ir gamtinių dujų) siekiant patenkinti didėjančią transporto paklausą ir panaikinti energijos trūkumą, kai 2009 m. uždaryta vienintelė šalies atominė elektrinė. 2005–2019 m. laikotarpiu energijos tiekimas iš atsinaujinančių energijos šaltinių išaugo daugiau kaip dvigubai: nuo maždaug 10 proc. iki daugiau kaip 20 proc. 2018 m. atsinaujinantys energijos ištekliai (daugiausia šildymui naudojama mediena) sudarė 25 proc. bendro galutinio energijos suvartojimo ir taip pasiektas 2020 m. tikslas – 23 proc. (ir viršytas ES vidurkis).

Nuo 2005 m. energijos suvartojimas išaugo daugiausia dėl padidėjusios paklausos transporto sektoriuje. Šalis atsilieka nuo 2020 m. galutinio energijos suvartojimo tikslo (TEA, 2021 m.). Pagal NEKSVP tikimasi, kad 2020–2030 m. galutinis energijos suvartojimas bus sumažintas 15 proc.

Nuo 2009 m. išmetamų ŠESD kiekis iš esmės nepakito. Nuo 2005 m. EBPO vidutinis vienam gyventojui tenkantis išmetamųjų ŠESD kiekis mažėjo, todėl Lietuvoje vienam gyventojui tenkantis išmetamųjų ŠESD kiekis buvo stabilus, bet mažesnis už EBPO ir EBPO Europos vidurkį. Du trečdalius išmetamo ŠESD kiekio sudaro energetikos (įskaitant transportą), žemės ūkio ir pramonės sektorių išmetamas ŠESD kiekis. Nuo 2013 m. transporto išmetamas ŠESD kiekis labai sparčiai didėjo ir nuo 2005 m. išaugo 50 proc. Tai daugiausia susiję su padidėjusiu keliais vežamų prekių kiekiu ir didesniu lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekiu (4 dalis).

Lietuva dalyvauja ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemoje (ATLPS), skirtoje dideliems teršėjams, pavyzdžiui, elektrinėms, naftos perdirbimo gamykloms, didelėms gamykloms ir orlaivių operatoriams. Kartu šie teršėjai išmeta šiek tiek mažiau nei trečdalį šalies išmetamųjų teršalų. Ne ATLPS sektoriuose, įskaitant transportą, Lietuva, palyginti su 2005 m. lygiu, pasiekė 2020 m. tikslą – +15 proc. Lietuvai pirmą kartą reikia sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį remiantis jai privalomu ne ATLPS tikslu – 9 proc. iki 2030 m. ir dar nacionaliniu tikslu -25 proc. Tačiau vykdomų priemonių nepakanka, kad būtų pasiekti 2030 m. ir vėlesnių metų klimato srities tikslai (2 diagr.). Pavyzdžiui, tikimasi, kad jie nulems 6 proc. didesnį išmetamųjų teršalų kiekį ne ATLPS sektoriuose, ypač dėl transporto išmetamų teršalų. Reikės papildomų priemonių, įskaitant tas, kurios bus finansuojamos iš 2021–2027 m. Europos Sąjungos biudžeto lėšų ir ES Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo fondo. Šiomis lėšomis finansuojama pastatų renovacija ir šildymo sistemų atnaujinimas, alternatyviųjų degalų naudojimas pramonėje ir transporto sektoriuje, elektrinės transporto priemonės ir krovinių vežimas geležinkeliais, taip pat atsinaujinančios energijos gamyba ir kaupimas.

## 2 grafikas. Siekiant anglies dioksido poveikio neutralumo, reikės papildomų priemonių



Pastaba: ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančių dujų, išskyrus žemės naudojimą, žemės naudojimo keitimą ir miškininkystę, kiekis (LULUCF); ATLPS – apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema. Taškinėmis linijomis parodytos išmetamo ŠESD kiekio prognozės taikant esamas priemones (*angl.* with existing measures, WEM). Punktyrinėmis linijomis vaizduojamas išmetamųjų ŠESD kiekio prognozės taikant papildomas priemones (*angl.*, with additional measures, WAM). 2020 m. tikslas buvo pasiektas taikant lankščius mechanizmus, kaip nustatyta ES Sprendime dėl pastangų pasidalijimo (*angl.* Effort sharing decision, ESD) ir Reglamente dėl pastangų pasidalijimo.

WEM ir WAM prognozėms netaikytas toks lankstus mechanizmas. Šaltinis: EK (2021 m.), „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo ir absorbcijos nacionalinės prognozės“, pateikta Europos Komisijai pagal 2014 m. birželio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 749/2014; Aplinkos ministerija (2021 m.), 2020 m. Lietuvos ŠESD apskaitos ataskaita.

StatLink 2 <https://stat.link/ctb2di/888934267882>

### **Tikėtina, kad ateityje bus viršytos kelių rūšių teršalų išmetimo į orą ribos**

Lietuva neviršijo nustatytų nacionalinių pagrindinių teršalų išmetimo ribų. Tačiau tikėtina, kad ji nepasieks savo 2020–2029 m. teršalų išmetimo nacionalinių ribų mažinimo įsipareigojimų dėl amoniako, nemetaninių lakiųjų organinių junginių ir azoto oksidų (NO<sub>x</sub>). Kalbant apie NO<sub>x</sub> (transporto ir žemės ūkio sektoriuose), siekdama sumažinimo tikslo Lietuva turi nueiti vieną ilgiausių kelių Europos Sąjungoje. Reikia imtis ypač ryžtingų veiksmų, kad šiuose sektoriuose būtų sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.

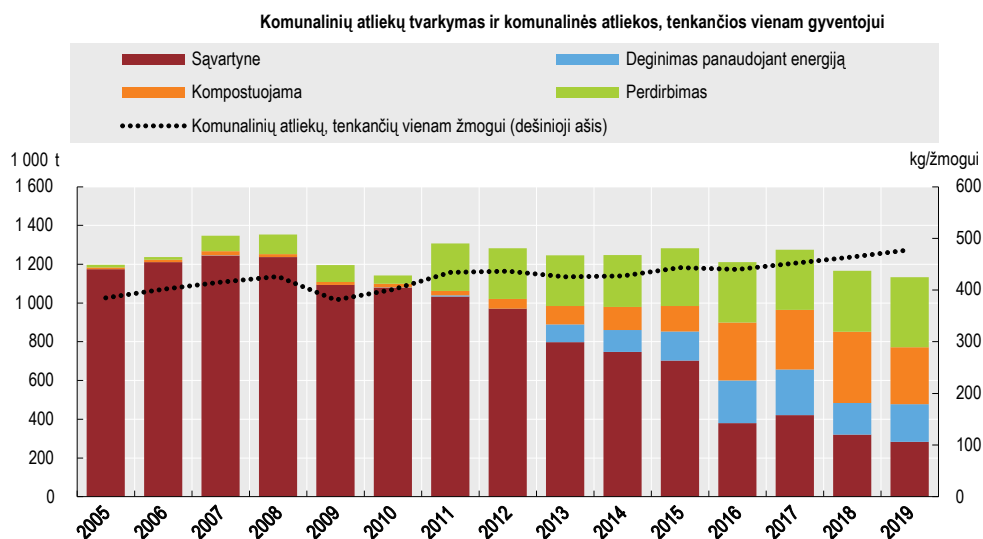
Dėl decentralizuotos pramonės, ir kadangi nėra didelių miestų bei mažas gyventojų tankis, vidutinis oro taršos poveikis yra nedidelis. Oro kokybės ribinės vertės, kurias viršijus kyla chroniškų ar ūmių ligų rizika, viršijamos palyginti retai, o pagrindinės ES ribinės vertės neviršijamos. Dėl to, kad miestų teritorijose šildymui naudojamas kietasis kuras, šaltuoju metų laiku gali kilti pavojus vietomis susidaryti didelėms benzo(a)pireno ir kietųjų dalelių koncentracijoms. Kietųjų dalelių koncentracija Vilniuje ir Klaipėdoje neviršija ribinių verčių, tačiau stebimas didėjimas (augimas)

### **Įspūdinga pažanga atliekų tvarkymo srityje yra pirmas žingsnis žiedinės ekonomikos link**

Lietuva per mažiau nei dešimtmetį perėjo nuo beveik visų savo atliekų šalinimo sąvartynuose prie jų perdavimo ir kompostavimo (3 graf.). Gerų atliekų tvarkymo rezultatų pasiekta vykdant keletą veiksmų. Tai – atskiras atliekų surinkimas, rūšiavimo įrenginių statyba, patobulinti ženklavimo reikalavimai, įtraukiamos beveik visos paslaugos, vykdomos švietimo ir informavimo kampanijos, užstato už stiklo, plastiko ir aliuminio gėrimų taros grąžinimo sistemų plėtojimas. Direktyvoje dėl atliekų įtvirtinti tikslai iki

2020 m. perdirbti pusę buitinių atliekų (popieriaus, metalo, plastiko ir stiklo) ir 70 proc. statybinių atliekų, atrodo, pasiekti tik iš dalies.

### 3 grafikas. Atliekos vis dažniau perdirbamos arba kompostuojamos



Pastaba: Neįskaitant nedidelio kiekio atliekų, sudegintų be energijos panaudojimo. Duomenys rinkti su laikotarpio pertraukomis. Šaltinis: EBPO (2021), „Municipal Waste“, *EBPO Environment Statistics* (duomenų bazė).

StatLink 2 <https://stat.link/zl6c0b 888934267901>

Lietuva iki 2050 m. planuoja pereiti prie žiedinės ekonomikos. Tačiau nuo 2009 m. vienam gyventojui tenkantis komunalinių atliekų kiekis didėja. Jis išlieka šiek tiek mažesnis už vidutinį EBPO lygį. Šalis turėtų dėti daugiau pastangų, kad sumažintų atliekų susidarymą, ir siekti, kad daugiau iš likusio ketvirtadalio komunalinių atliekų, kurios vis dar patenka į sąvartynus, būtų nukreipta tvarkyti kitais būdais.

Per pastaruosius dešimt metų Lietuvos medžiagų (žaliavų) našumas (BVP, sugeneruotas vienam sunaudotų medžiagų vienetui), skirtingai nei daugumoje EBPO šalių narių, nepagerėjo. Tai daugiausiai gali būti aiškinama BVP atitinkančiu statybinių medžiagų naudojimo didėjimu.

### **Žemės ūkis turi didelį poveikį vandens kokybei**

Stebėsenos duomenys rodo, kad dėl maisto medžiagų prietakos didėja vandens tarša visoje šalyje. Pagrindinė padidėjusios taršos azoto junginiais priežastis yra ta, kad žemės ūkis suintensyvėjo ir buvo pereita prie kultūrų, kurias reikia intensyviau tręšti, nesumažinant su tuo susijusio poveikio aplinkai. Pastaraisiais metais daugiau nei pusė stebimų upių, esančių žemės ūkio paskirties teritorijose, pagal ES Vandens pagrindų direktyvą nebuvo „geros“ būklės. Azoto prietaka į Baltijos jūrą padidėjo, nors kelios kitos Baltijos jūros šalys jį sumažino.

Antra svarbi vandens taršos maistinėmis medžiagomis priežastis – nepakankamai išvalytos nuotekos, kuriose susikaupia daug fosforo. Numatoma skirti lėšų ir planuojama prijungti daugiau namų ūkių prie nuotekų tinklo bei modernizuoti kelis likusius valymo įrenginius, kurie nėra pastatyti pagal šiuolaikinius standartus. Ankstesniais laikotarpiais tokie infrastruktūros atnaujinimai sėkmingai gerino vandens kokybę. Tačiau šios priemonės daugiausia buvo finansuojamos ES lėšomis. Ateityje jos vis dažniau turės būti finansuojamos iš savų lėšų.

2020 m. patvirtintame Nacionaliniame pažangos plane numatyti ilgalaikiai tikslai pagerinti vandens prieinamumą ir kokybę. Vyriausybė skatins tvaresnį mineralinių trąšų ir pesticidų naudojimą ir sieks mažinti pasklidosios ir sutelktosios taršos šaltinių vandens telkinių taršą. Svarstoma reforma, apimanti mažų vandentiekio įmonių konsolidavimą į didesnes. Tai leistų didesnėms komunalinių paslaugų įmonėms savarankiškai pritraukti lėšų, reikalingų investuoti į tinkamą vandentiekio ir nuotekų apdorojimo infrastruktūrą.

### ***Žemės ūkis ir miškininkystė kelią grėsmę biologinei įvairovei***

Kaip ir daugelyje Europos šalių, biologinės įvairovės rezultatai nėra džiuginantys. Naujausi duomenys rodo, kad beveik keturių iš įvertintų penkių buveinių būklė buvo nepalanki. Tik kelių rūšių ir buveinių būklė buvo įvertinta kaip gerėjanti. Lietuvos teritorija patenka į borealinį biogeografinį regioną ir jos miškų bei pelkių buveinėse gyvena tokia megafauna, kaip briedžiai, pilkieji vilkai, europinės lūšys ir bebrai, o Baltijos jūros vandenyse – žiemojantys paukščiai ir pilkieji ruoniai. Sveikintina, jog pastaruoju metu pagerėjo biologinės įvairovės, būtent bendrijai svarbių buveinių ir rūšių, stebėseną. Tačiau Lietuvos žinios apie apsaugos būklę yra prasčiausios Europos Sąjungoje (EAA, 2020 m.) dėl menkai atliekamos priežiūros už saugomų teritorijų ribų.

Didžiausią spaudimą biologinei įvairovei daro intensyvesnė ariamoji žemdirbystė, žemės apleidimas smulkaus ūkininkavimo vietovėse ir miškininkystės veikla. Per pastaruosius 15 metų padidėjo ariamos žemės ir miškų plotai, kurie sudaro maždaug trečdalį viso žemės ploto. Urbanizacijos poveikis, palyginti su Europos standartais, yra nedidelis: miestų teritorijos sudaro apie 3,5 proc. viso žemės ploto. Nuo 2000 m. žemės užėmimas (nauja statyboms naudojama žemė), palyginti su žemės plotu, yra šeštas mažiausias Europos Sąjungoje.

Miškai taip pat atlieka svarbų ekonominį vaidmenį, suteikia rekreacinių galimybių ir sulaiko anglies dioksidą. Jų svarba pripažįstama nacionaliniu tikslu – iki 2030 m. padidinti miškų plotą nuo 33,7 proc. (2018 m.) iki 35 proc. Pastaraisiais metais miškų plotas iš tiesų didėjo, o tai skatino miško įveisimo išmokos privatiems žemės savininkams ir apribojimai paversti miško žemę kitomis naudmenomis.

Saugomos teritorijos užima 17 proc. sausumos ploto ir 23 proc. šalies išskirtinės ekonominės zonos jūroje. Šalis pasiekė Aičio 17 proc. sausumos teritorijų tikslą ir viršijo 10 proc. jūrų ir pakrančių teritorijų tikslą. Tačiau saugomų teritorijų valdymas instituciškai suskaidytas. Biologinės įvairovės apsaugos pastangos daugiausia priklauso nuo projektinės Europos Sąjungos finansinės paramos. Lietuva svarsto galimybę sujungti daugybę regioninių saugomų teritorijų agentūrų į vieną nacionalinę agentūrą, kurios valdymas būtų labiau koordinuotas.

# 1 lentelė. Rekomendacijos dėl klimato, oro, atliekų ir gamtinių išteklių valdymo

## Klimato kaitos švelninimas

- Remti ambicingą anglies dioksido poveikio neutralumo tikslą nustatant ir išnaudojant klimato politikos ir nacionalinių prioritetų sinergijas verslo plėtros, energetinio saugumo, oro ir vandens kokybės, gyvenimo kokybės ir būsto srityse.
- Optimaliai naudoti ES lėšas, visų pirma ekonomikos gaivinimo lėšas, siekiant paspartinti NEKSVP ir kitų susijusių politikos krypčių įgyvendinimą, stebėti pažangą siekiant tikslų ir atidžiai stebėti atskirų politikos krypčių rezultatus.

## Oro kokybės gerinimas

- Mažinti išmetamo amoniako kiekį reguliuojant mineralinių trąšų naudojimą ir įgyvendinant gerą ūkininkavimo praktiką, pavyzdžiui, integruotą mėšlo tvarkymą.
- Atidžiai stebėti oro kokybę tankiai apgyvendintose miestų teritorijose, kuriose šildymui naudojami dideli kietojo kuro kiekiai, prireikus nustatyti privalomus kietojo kuro kokybės reikalavimus, sustiprinti buitinių šildymo prietaisų kontrolę.

## Vandens kokybės gerinimas

- Sumažinti azoto išskyrimą žemės ūkyje, nustatant trąšų naudojimo planavimo ir ataskaitų teikimo reikalavimus, griežtesnius trąšų naudojimo apribojimus tikslinėse teritorijose, savanoriškus metodus, informuotumo didinimo iniciatyvas ir ūkininkų mokymą.
- Užbaigti nuotekų valymo ir vandentiekio infrastruktūros atnaujinimą, kad būtų sumažintas poveikis vandens telkiniams.

## Perėjimas prie žiedinės ekonomikos

- Išlaikyti pažangą atliekų pakartotinio naudojimo ir panaudojimo srityje, plečiant programas, kuriomis skatinama keisti elgseną ir skatinti namų ūkius geriau rūšiuoti atliekas.
- Projektuojant visą gamtinio ir statybinių medžiagų gyvavimo ciklą daugiau dėmesio skirti atliekų susidarymo mažinimui.

## Biologinės įvairovės išsaugojimas ir tvarus naudojimas

- Integruoti biologinės įvairovės aspektus į Vyriausybės politiką; gerinti biologinės įvairovės apsaugos priemonių planavimą ir įgyvendinimą bei biologinės įvairovės būklės priežiūrą už saugomų teritorijų ribų.
- Apsvarstyti galimybę įvesti mokėjimus už ekosistemų paslaugas ir tvarų miškų valdymą, užtikrinti biologinės įvairovės apsaugos programų finansinį tvarumą.

## 1.2. Aplinkos valdymas ir vadyba

Lietuvoje veikia centralizuota aplinkosaugos valdymo sistema, kurioje, lyginant su daugeliu kitų ES valstybių, vietos valdžios institucijų vaidmuo nėra didelis, o piliečių dalyvavimas priimančiais sprendimais palyginti mažas. Per pastaruosius 20 metų reglamentavimo sistema buvo sustiprinta, suderinus šalies aplinkosaugos teisės aktus su ES direktyvomis. Tačiau geroji aplinkos teisės aktų įgyvendinimo praktika diegiama lėtai.

## ***Nepaisant oficialių koordinavimo mechanizmų, būtina geriau derinti aplinkos politiką***

Aplinkos ministerija, kaip politiką formuojanti institucija, ir jai pavaldžios institucijos, atliekančios reguliavimo, atitikties užtikrinimo ir konkrečių sričių valdymo funkcijas, yra atsakingos už įvairius aplinkosaugos klausimus. Pagal 2021–2024 m. Vyriausybės programą Aplinkos ministerija paskelbė ambicingą tikslą – iki 2050 m. Lietuva turi tapti anglies dioksido neišskiriančia šalimi, kurioje būtų sukurta žiedinė ekonomika. Tarpinstitucinės darbo grupės bendradarbiauja rengiant teisės aktus ir strateginius dokumentus, taip pat rengiant bendras atitinkamų valstybės suinteresuotųjų subjektų iniciatyvas. Tačiau šalyje dar nėra suformuotas bendras valdžios institucijų požiūris į aplinkosaugos klausimus. Norint tinkamai integruoti aplinkosaugos aspektus į sektorių politiką, būtina juos geriau koordinuoti.

Valstybė remia savivaldybių pastangas aplinkosaugos srityje. Daugelis jų yra parengusios darnaus judumo mieste planus (DJMP, 4 dalis), tačiau dar neatlieka aktyvaus vaidmens kitose pagrindinėse politikos srityse, pavyzdžiui, klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie jos bei žiedinės ekonomikos srityse.

## ***Aplinkos apsaugos reglamentavimas tampa veiksmingesnis, tačiau turėtų būti toliau tobulinamas***

Leidimų išdavimo procesas supaprastintas paraiškas teikiant elektroniniu būdu ir išduodant leidimus per Lietuvos e. valdžios vartus. Poveikio aplinkai vertinimo (PAV) ir leidimų išdavimo procedūros yra susijusios: leidimus išduodančios institucijos negali panaikinti neigiamo PAV sprendimo, tačiau ne visada įtraukia jo sąlygas į leidimą.

Įrenginiams, kuriems netaikomi kompleksinių leidimų reikalavimai, išduodami supaprastinti taršos leidimai su sąlygomis, apimančiomis konkretų poveikį (atliekų tvarkymą, į orą išmetamus teršalus ar nuotekų išleidimą). Tačiau šalyje netaikomi konkrečiai veiklai būdingi standartiniai aplinkosaugos reikalavimai mažo poveikio įrenginiams. Pritaikius šią gerąją tarptautinę praktiką būtų galima sumažinti kompetentingų institucijų reguliavimo išlaidas ir reguliuojamų subjektų administracinę naštą.

Teisinio poveikio vertinimas apima teisės aktų projektų aplinkosaugos aspektus, tačiau juos įvertina tik aptakiai. Šiuo metu rengiama įstatymų ir kitų teisės aktų poveikio *ex post* vertinimo metodika. Nacionaliniu ir savivaldybių lygmenimis atliekamas planų ir programų, galinčių daryti reikšmingą poveikį aplinkai, strateginis poveikio aplinkai vertinimas. Vietinio žemės naudojimo planavimo kokybės kontrolė ir aplinkos apsaugos aspektų integravimas į jį nėra pakankamas. Pavyzdžiui, nepakankamai koordinuojamas žemės naudojimo ir transporto planavimas.

## ***Dėl didelio neatitiktimų skaičiaus reikia atlikti aktyvius patikrinimus ir griežčiau vykdyti***

Atitikties stebėseną iš dalies grindžiama rizika: pirmiausia ji grindžiama 12 su rizika susijusių kriterijų, įskaitant veiklos vykdytojo atitiktį nustatytiems reikalavimams. Tačiau ji turi atitikti teisės aktuose nustatytą reikalavimą dėl mažiausio ir didžiausio patikrinimų skaičiaus. Planinių patikrinimų dalis – šiek tiek daugiau nei pusė visų patikrinimų – yra mažesnė nei daugumoje EBPO šalių narių, o tai rodo, kad atitikties stebėseną iš esmės yra reaktyvi. Pastaraisiais metais atlikta mažiau metinių planuotų patikrinimų, o patikrinimų, atliekamų reaguojant į incidentus ir skundus, buvo atlikta daugiau. Informacija apie reguliuojamas įmones tvarkoma prastai, todėl gali atsirasti spragų planuojant patikrinimus (LR Valstybės kontrolė, 2020 m.).

Neatitiktimų lygis yra aukštas, nes daugiau kaip per 60 proc. patikrinimų vidutiniškai nustatomas bent vienas pažeidimas. Nepaisant 2020 m. įtvirtintų teisės aktų pakeitimų, kuriais siekiama sustiprinti vykdymo užtikrinimo priemones, administracinės baudos vis dar yra per mažos, kad darytų atgrasomąjį poveikį, o per metus skiriamų baudų skaičius 2016–2020 m. sumažėjo maždaug perpus. Be to,

surenkama tik apie du trečdaliai paskirtų baudų, o tai dar labiau mažina administracinių nuobaudų veiksmingumą. Baudžiamųjų bylų iškeliami nedaug, tik pusė jų baigiasi kaltinamuoju nuosprendžiu.

### ***Reikia skatinti atkurti aplinkai padarytą žalą***

Lietuvos teisės aktais reikalaujama, kad aplinka, kuriai padaryta žala, būtų kiek įmanoma atkurta taikant aplinkos atkūrimo priemones. Tačiau, kaip ir kitose dviejose Baltijos valstybėse, atsakinga šalis paprastai moka piniginę kompensaciją žalai atlyginti į tam skirtą biudžeto fondą, o ne atlieka atkūrimo darbus. Tokia kompensacija neatspindi realios žalos aplinkai ir neskatina žalos atkūrimo.

Siekiant užtikrinti dabar ir anksčiau atsiradusios taršos išvalymą finansinio saugumo mechanizmai beveik nenaudojami. Todėl, jei atsakinga šalis yra nemoki, valstybei tenka didelė aplinkos atkūrimo našta. Dėl to Lietuva, siekdama sutvarkyti senai užterštas teritorijas, beveik visiškai pasikliauja ES finansavimu. Kad būtų sutvarkyta apie 800 visoje šalyje esančių užterštų vietų reikia įdėti kur kas daugiau pastangų.

### ***Reikėtų labiau skatinti žaliąją praktiką teikiant rekomendacijas ir vykdant viešuosius pirkimus***

Lietuvos aplinkosaugos institucijos stengdamosi užtikrinti atitiktį paprastai neteikdavo informacijos ir pagalbos reguliuojamai bendruomenei. Situacija pamažu keičiasi, nes mažosios ir vidutinės įmonės finansiškai skatinamos diegti aplinkosaugos vadybos sistemas ir atlikti aplinkosaugos auditus. Tačiau gerosios aplinkosaugos praktikos gairių iš esmės trūksta. Savanoriški susitarimai su pramonės įmonėmis, kuriais siekiama aplinkosaugos tikslų, nėra plačiai naudojami.

Žalieji viešieji pirkimai (ŽVP), kaip priemonė tvariems produktams ir gamybos praktikai skatinti, taip pat nepakankamai naudojami. Neseniai Vyriausybė padidino žaliųjų viešųjų pirkimų politinę reikšmę. Vis dėlto jų įgyvendinimas dar nesiekia numatytų tikslų, o tiekėjų atitiktis aplinkosaugos reikalavimams nėra įtraukta į viešųjų pirkimų kriterijus. Aplinkos ministerija planuoja peržiūrėti, atnaujinti ir padidinti žaliųjų viešųjų pirkimų kriterijų skaičių, supaprastinti ŽVP ataskaitų teikimą ir įsteigti ŽVP kompetencijos centrą, kuris teiktų tiesioginę paramą su viešaisiais pirkimais dirbantiems asmenims.

### ***Siekiant įtraukti visuomenę būtų naudinga pagerinti prieigą prie informacijos ir švietimą***

Aplinkos ministerija ir jai pavaldžios institucijos rengdamos svarbius teisės aktus ir priimdamos politinius sprendimus nuolat įtraukia pilietinės visuomenės atstovus. Tačiau aktyvus dialogas su pilietine visuomene dėl svarbiausių aplinkos politikos prioritetų, ypač vietos lygmeniu, nevyksta. Visuomenė mažai dalyvauja atliekant poveikio aplinkai vertinimus, suteikiant leidimus ir planuojant žemės naudojimą. Gyventojų informuotumas aplinkos apsaugos klausimais taip pat yra žemesnis už ES vidurkį. Aplinkosaugos institucijos ir kelios nevyriausybines organizacijos (NVO) aktyviai veikia aplinkos apsaugos švietimo srityje, tačiau jų pastangos neatitinka poreikio skatinti visuomenės dalyvavimą priimančias sprendimus aplinkosaugos srityje. Nėra nuoseklaus požiūrio į aplinkosaugos švietimą vidurinėse mokyklose.

Didžioji dalis informacijos apie aplinkosaugą yra prieinama visuomenei, tačiau ji išskaidyta po įvairių valdžios institucijų interneto svetaines, todėl naudotojams sunkiau ją rasti ir orientuotis. Konsoliduotos aplinkos būklės ataskaitos nuo 2015 m. neleidžiamos (nerengiamos) dėl išteklių trūkumo. Atitiktis stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo informacija apie atskirus ūkio subjektus nėra viešai prieinama.

Administraciniai teismai gali priimti sprendimus dėl procedūrinio ir materialinio Vyriausybės veiksmų teisėtumo. Administracinių teismų teisėjai reguliariai dalyvauja tarptautiniuose ir vietos mokymuose aplinkos apsaugos teisės klausimais. Tačiau NVO negali pasinaudoti teisine pagalba, o potencialiai didelės bylinėjimosi išlaidos stabdo kreipimąsi į teismą.

## 2 lentelė. Rekomendacijos dėl aplinkos valdymo ir vadybos

### Institucinė ir reguliavimo sistema

- Skatinti bendrą Vyriausybės požiūrį į aplinkos valdymą geriau integruojant aplinkosaugos klausimus į sektorių politiką, užtikrinant veiksmingesnį koordinavimą tarp ministerijų ir efektyvesnį išteklių naudojimą, suteikti savivaldybėms galimybę aktyviau dalyvauti įgyvendinant šalies klimato kaitos, žiedinės ekonomikos ir darnaus judumo darbotvarkę.
- Stiprinti įstatymų ir reglamentų *ex ante* ir *ex post* vertinimo aplinkosaugos aspektus, užtikrinti geresnį aplinkosaugos aspektų integravimą planuojant žemės naudojimą.
- Didinti reguliavimo veiksmingumą nustatant bendrąsias privalomas taisykles, grindžiamas geriausiomis žinomomis metodikomis, taikomomis mažą poveikį aplinkai darantiems įrenginiams veiklos sektoriuose, kuriuose naudojama daug įrenginių ir vykdomi panašūs procesai.

### Atitikties užtikrinimas

- Padidinti riziką nustatančių patikrinimų skaičių, plačiau taikyti administracines baudas už aplinkosaugos pažeidimus ir jas padidinti, kad baudos atspindėtų pažeidėjų padarytą ekonominę žalą dėl reikalavimų nesilaikymo, veiksmingiau rinkti paskirtas baudas.
- Sudaryti palankesnes sąlygas įgyvendinti atsakomybę už aplinkos apsaugos teisės aktų pažeidimą, kad būtų užtikrintas aplinkai padarytos žalos atkūrimas atsakingos šalies sąskaita; paspartinti seniai užterštų teritorijų išvalymą užtikrinant pakankamus finansinius išteklius.
- Pasitelkiant informavimo priemones, labiau skatinti atitiktį ir ekologiško verslo praktiką, įtraukti atitiktį į supaprastintus žaliųjų viešųjų pirkimų kriterijus ir užtikrinti, kad visos viešosios organizacijos juos naudotų.

### Aplinkosaugos demokratija

- Skatinti aplinkos apsaugos sąmoningumo ugdymą ir suaugusiųjų švietimą, aktyviau įtraukti visuomenę į sprendimų dėl aplinkos apsaugos priėmimo procesą nacionaliniu ir vietos lygiu.
- Konsoliduoti viešuosius aplinkos apsaugos informacijos šaltinius ir užtikrinti, kad būtų reguliariai teikiamos ataskaitos apie aplinkos būklę, suteikti visuomenei prieigą prie informacijos apie atskirus taršius įrenginius.
- Panaikinti teisės kreiptis į teismą pinigines kliūtis, reikalaujant, kad Vyriausybė padengtų savo teisminių išlaidų dalį, nepriklausomai nuo galutinio teismo sprendimo, suteikti NVO galimybę gauti teisinę pagalbą.

### 1.3. Žaliojo ekonomikos augimo link

Lietuva yra nedidelė, atvira ekonomika, kurios ekonominė raida pastaraisiais dešimtmečiais buvo sparti, o BVP vienam gyventojui sparčiai artėjo prie EBPO šalių vidurkio. Tačiau dėl įgūdžių trūkumo ir mažo produktyvumo kai kuriose ekonomikos srityse atsirado spragų. Prognozuojama, kad po palyginti

nedidelio nuosmukio 2020 m., BVP 2021 m. ir 2022 m. vidutiniškai augs apie 3 proc., nes įgyvendinant vakcinacijos planus pasitikėjimas stiprės ir lėtai didės investicijos (EBPO, 2020b). Šalies priklausomybė nuo energijos importo (1 dalis) yra stiprus veiksnys, skatinantis energetikos pertvarką ir apskritai aplinkos atžvilgiu tvarų augimą.

Reaguodama į COVID-19 pandemiją, Vyriausybė skubiai parengė namų ūkių ir įmonių rėmimo programą, kuri sudaro beveik 10 proc. BVP, ir pagal kurią planuojamos naujos investicijos remti ilgalaikį augimą remti (EBPO, 2020c). Priemonės sudaro darbo užmokesčio subsidijos, kuriomis užtikrinama, kad darbuotojai gautų bent minimalų darbo užmokestį, fiksuota išmoka apdraustiems savarankiškai dirbantiems asmenims, didesnės ligos išmokos virusu užsikrėtusiems darbuotojams ir daugiabučių namų renovacijos programa, kuria siekiama didinti energijos vartojimo efektyvumą. Specialios COVID-19 atsigavimo paramos priemonės buvo taikomos „žaliosioms“ įmonėms, tačiau jos nutrauktos ekonomikai atsigauvant. Daugiau dėmesio reikėtų skirti įmonių, gaunančių pagalbą atsigausti po krizės, aplinkosauginiam veiksmingumui.

### ***Būtina geriau koordinuoti strateginį planavimą***

Kiekviena agentūra Lietuvoje vadovaujasi bendra pažangos strategija „Lietuva 2030“. Atlikus nacionalinę savanorišką apžvalgą, kaip įgyvendinama „Darbotvarkė 2030“, nustatyta, kad Lietuvos strateginio planavimo dokumentuose atsispindi dauguma darnaus vystymosi tikslų ir jų uždavinių (JT, 2018 m.). Nors apžvalgoje įvertinta pažanga įgyvendinant visus darnaus vystymosi tikslus, tačiau aplinkosauga nelaikoma prioritetu. Šiuo metu planuotai atnaujinama „Lietuva 2030“ strategija derinama su „Darbotvarkė 2030“ (Blöchliger ir Strumskytė, 2021 m.).

Per pastaruosius kelerius metus šalis parengė įvairių aplinkos politikos planų. 2019 m. Vyriausybė pristatė ilgalaikę Nacionalinę klimato kaitos valdymo strategiją, atitinkančią ES reglamentus, kurioje nustatytas tikslas iki 2050 m. pasiekti nulinį grynąjį išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį. NEKSVP nustatytos vidutinės trukmės (2021–2030 m.) klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie klimato kaitos priemonės, kuriomis remiamas jo įgyvendinimas, ypatingą dėmesį skiriant transportui ir žemės ūkiui. 2019 m. priimtas Nacionalinis oro taršos mažinimo planas. 2016 m. Nacionalinėje aplinkos apsaugos strategijoje iki 2030 m. nustatyti įvairūs principai, tikslai ir uždaviniai keturiuose pagrindinėse kryptyse: tvarus gamtos išteklių naudojimas ir atliekų tvarkymas, aplinkos apsaugos kokybės gerinimas, ekosistemų stabilumo palaikymas, klimato kaitos mažinimas ir prisitaikymas prie jos. Papildomų žaliosios ekonomikos priemonių numatoma imtis pagal 2021–2030 m. Nacionalinį pažangos planą, naująją Vyriausybės programą ir 2021 m. „Naujos kartos Lietuvos“ gaivinimo planą.

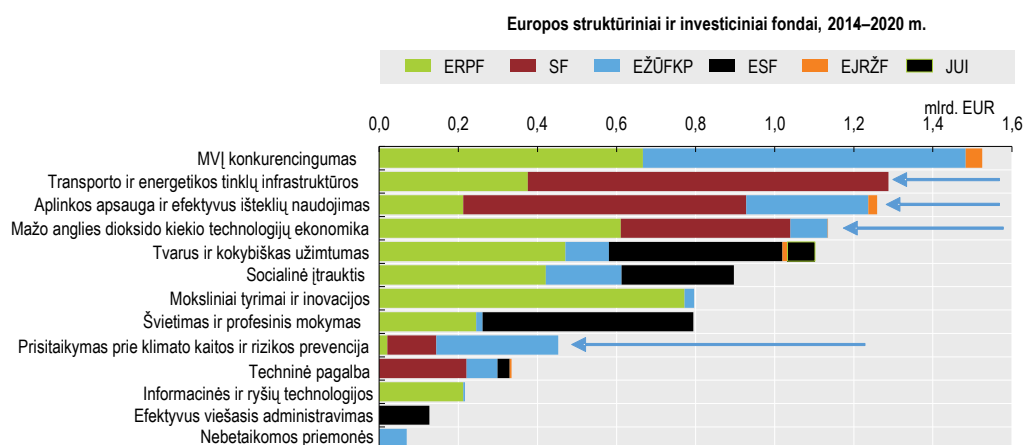
2020 m. Ministras Pirmininkas įsteigė Vyriausybines darbo grupę, kad būtų geriau koordinuojamas NEKSVP įgyvendinimas ir sprendžiami Europos Sąjungos žaliojo susitarimo darbotvarkės klausimai. Darbo grupę sudaro viceministrai ir kiti aukšto lygio pagrindinių ministerijų, atsakingų už NEKSVP įgyvendinimą, atstovai. Ji, be kita ko, koordinuoja NEKSVP priemonių ir rodiklių perkėlimą į nacionalinius investicijų planavimo dokumentus. Toks aukšto lygio susijusių politikos priemonių koordinavimas yra veiksmingas.

### ***Siekiant kurti ekologiškesnę ekonomiką, reikia didelių privačių lėšų investicijų***

Viešosios (daugiausia vietos valdžios) išlaidos aplinkos apsaugai sumažėjo nuo 1,3 proc. BVP 2000 m. iki 0,3 proc. BVP 2018 m., t. y. perpus mažiau nei ES vidurkis (0,8 proc.). Tokios tendencijos turi būti keičiamos. Pavyzdžiui, remiantis EBPO skaičiavimais, norint atitikti ES teisės aktų reikalavimus dėl vandens tiekimo ir sanitarijos, iki 2030 m. reikia 40 proc. padidinti metines investicijas (EBPO, 2020d). Siekiant įgyvendinti NEKSVP numatytas priemones, Lietuvoje prognozuojama, kad iš viso prireiks 14 mlrd. eurų investicijų, kurių didžiąją dalį sudarys viešasis finansavimas.

Anksčiau Lietuva yra gavusi didelį dalį finansavimo iš Europos struktūrinių ir investicijų fondų. 2014–2020 m. šalis gavo 8,4 mlrd. eurų įvairioms politikos sritims, kurių daugelis susijusios su aplinka (pavyzdžiui, aplinkos apsauga ir efektyvus išteklių naudojimas, mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomika, prisitaikymas prie klimato kaitos ir rizikos prevencija) (ES finansavimą šioms teminėms sritims papildė 1,6 mlrd. eurų iš nacionalinių lėšų.). ES finansavimą šioms teminėms sritims papildė 1,6 mlrd. eurų iš nacionalinių lėšų.

#### 4 grafikas. Investicijos į aplinką Lietuvoje daugiausia priklauso nuo ES lėšų



Pastaba. Europos regioninės plėtros fondas (ERPF), Sanglaudos fondas (SF), Europos žemės ūkio fondas kaimo plėtrai (EŽŪFKP), Europos socialinis fondas (ESF), Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondas (EJŖŽF) ir Jaunimo užimtumo iniciatyva (JUI), įskaitant bendrą nacionalinį finansavimą (1,6 mlrd. EUR iš 10 mlrd. EUR).

Šaltinis: EK (2020 m.), „European Structural and Investment Funds“ (duomenų bazė), prisijungta 2020 m. lapkričio 20 d.

StatLink 2 <https://stat.link/wykb3v 888934267920>

Apskaičiuota, kad investicijų į tvarios energetikos ir klimato politiką poreikis ateinančią dešimtmetį kasmet sudarys 3 proc. 2019 m. BVP (EK, 2020 m.). Šias investicijas Lietuva ketina gauti iš ES fondų ir kitų išorės šaltinių (50 proc.), valstybės lėšų (21 proc.) ir privataus sektoriaus (29 proc.). Pagal ES ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę reikalaujama, kad jos lėšų naudojimas atitiktų šešis nustatytus aplinkosaugos tikslus. Tai padės užtikrinti, kad su investicijomis susijusios Lietuvos ekonomikos gaivinimo priemonės prisidės prie ekologiškesnės ekonomikos. Tačiau nėra aiškių planų, kaip pritraukti privačias lėšas.

Elektros energijos gamyba iš atsinaujinančiųjų išteklių remiama taikant palankesnes kainas ir suteikiant pirmenybinę prieigą prie elektros tinklo. Fiziniai asmenys ir įmonės gali gauti finansinę paramą atidavę senus, labai taršius automobilius į metalo laužą ir įsigiję mažiau taršių transporto priemonių. Parama taip pat teikiama energijos vartojimo efektyvumo priemonėms ir įrengiant atsinaujinančiosios energijos sistemas privačiuose namuose, keičiant senus katilus į šilumos siurblius arba ekologiško dizaino kietojo biokuro katilus. Tokios schemos gali sumažinti energijos vartojimą ir kietųjų dalelių išmetimą į orą. Tačiau atlikus panašių subsidijų schemų kitose šalyse *ex post* vertinimus, retai nustatoma, kad grynoji nauda visuomenei viršijo sąnaudas.

## ***Nustatyti ambicingi inovacijų tikslai, tačiau neaišku, ar jie bus pasiekti***

Šalies ekologinių inovacijų diegimo rezultatai yra vidutiniški. Per pastarąjį dešimtmetį Vyriausybės mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros (MTTP) biudžetas aplinkosaugos srityje sumažėjo. Su energetika susijusiems MTTP skirtas valstybės biudžetas, tenkantis vienam BVP vienetui, yra vienas iš dešimties mažiausių tarp Tarptautinės energetikos agentūros šalių narių (TEA, 2021 m.). 2019 m. su energetika susijusiems MTTP skirtas valstybės biudžetas, tenkantis vienam BVP vienetui, buvo trečias nuo galo tarp visų EBPO šalių narių. Atsinaujinantys energijos šaltiniai, daugiausia saulės energija ir biokuras, sudarė ketvirtadalį visų išlaidų.

Aplinkosaugos patentų dalis bendrame patentų skaičiuje Lietuvoje iš esmės atitinka kitų Baltijos šalių ir EBPO vidurkį. Tačiau vertinant absoliučiais dydžiais, patentų skaičius yra nedidelis. Pastaruoju metu padaugėjo patentų, susijusių su aplinkos valdymu, tačiau sumažėjo patentų, susijusių su klimato kaitos švelninimu ir prisitaikymu prie jos.

Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje išvardytos 9 prioritetinės sritys ir pateikta 11 priemonių eksporto augimui ir naujų verslo formų kūrimui skatinti. Nacionalinėje reformų programoje taip pat nustatytas tikslas gerokai padidinti atsinaujinančiosios energijos dalį tarp energijos rūšių. Lietuvos įmonės ir mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros institucijos yra kompetentingos saulės energijos, biomasės, geoterminės energijos ir suskystintų gamtinių dujų (SGD) srityse. Nors Lietuva taip pat norėtų investuoti į naujų sričių plėtrą, ji gali neturėti pakankamai žmogiškųjų ir finansinių išteklių įgyvendinti šiuos užmojus. Todėl svarbu sistemingai atlikti galimų investicijų sąnaudų ir naudos analizę.

Energetikos ministerija įgyvendina 2020 m. veiksmų planą, kuriuo siekiama skatinti Lietuvos energetikos inovacijas. Plane numatyta daugiau kaip 50 priemonių infrastruktūros, žmogiškųjų išteklių, produktų ir paslaugų, reglamentavimo aplinkos, mokslo ir technologijų srityse. Daugumą priemonių planuojama įgyvendinti iki 2023 m. Be to, 2020 m. birželio mėn. priimtas Inovacijų skatinimo fondo įstatymas. Fondas teiks paskolas, garantijas ir rizikos kapitalą startuoliams ir MTTP projektams.

Sumanios specializacijos programa siekiama gerokai padidinti pažangią veiklą šalyje. Siekiama padidinti investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą nuo 1,04 proc. BVP 2015 m. iki 1,9 proc. BVP 2023 m. ir per tą patį laikotarpį padvigubinti paraiškų dėl patentų skaičių. Tačiau investicijos į MTTP dar nespėjo atsigauti po staigaus kritimo 2016 m., todėl mažai tikėtina, kad šie tikslai bus pasiekti. Programos poveikio vertinimą planuojama atlikti 2021 m. pabaigoje.

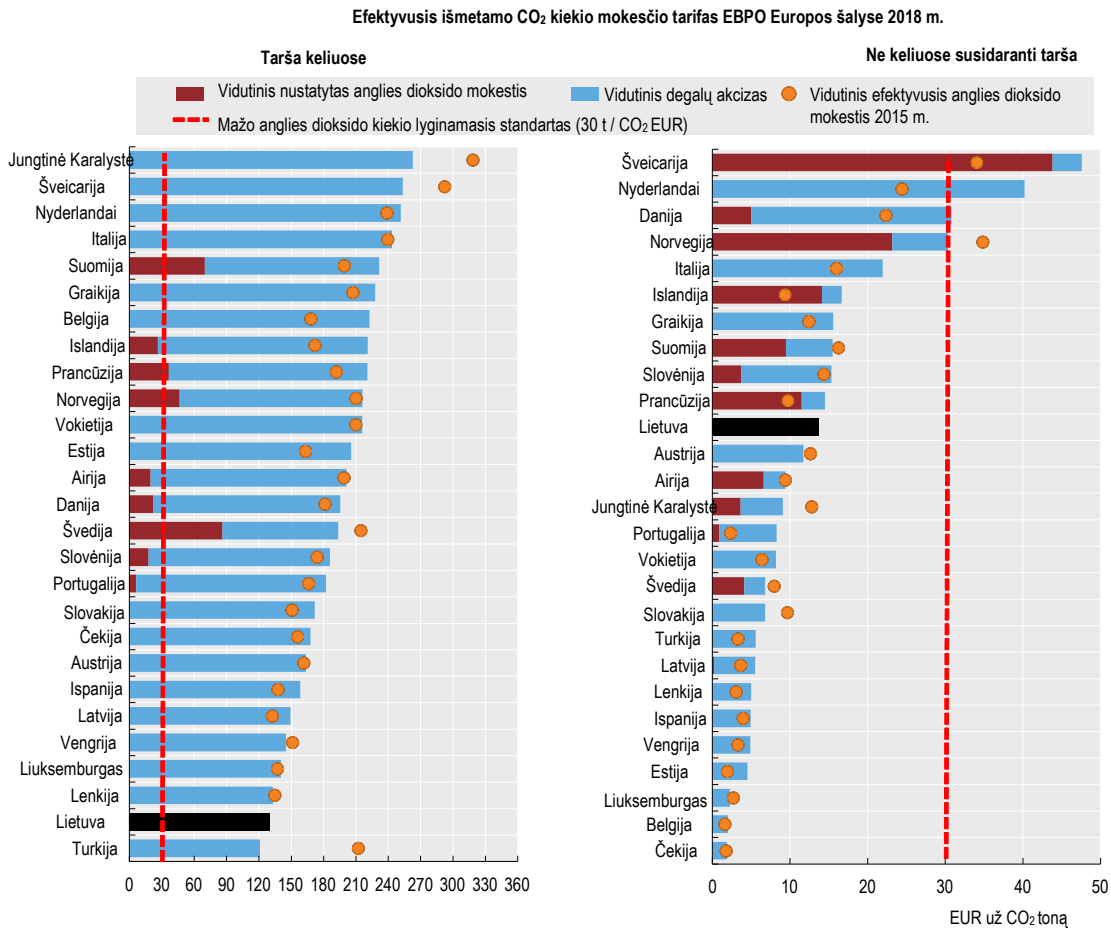
## ***Reikėtų daugiau dėmesio skirti žaliosios energijos mokesčiams***

Mokesčių struktūra yra iškreipta darbo jėgos atžvilgiu, o tai neigiamai veikia ekonomikos augimą ir užimtumą. Pajamos iš mažiau konkurenciją iškraipančių su aplinka susijusių mokesčių 2018 m. sudarė apie 2 proc. BVP. Tai buvo mažiau nei 2000 m. ir mažiau nei EBPO Europos vidurkis, kuris yra 2,3 proc. Beveik visos pajamos (90 proc.) gaunamos iš naftos ir naftos produktų akcizų, likusią dalį sudaro taršos ir gamtos išteklių naudojimo mokesčiai.

Lietuvoje benzino ir dyzelino akcizai yra vieni žemiausių tarp EBPO narių. Šalyje taip pat yra vienas didžiausių „dyzelino diferencialų“, t. y. dyzelinui taikomo mokesčio tarifo atotrūkis nuo taikomo benzinui. Mažas dyzelino mokesčio tarifas sąlygojo, kad per pastarąjį dešimtmetį dyzelinių keleivinių transporto priemonių sparčiai daugėjo. Todėl išaugo išmetamų oro teršalų kiekis, o jie darė neigiamą poveikį žmonių sveikatai. 2019 m. Lietuvoje 69,2 proc. visų keleivinių transporto priemonių buvo varomos dyzelinu, o 2010 m. tokių transporto priemonių buvo tik 15,2 proc. Tai reiškia, kad dyzelinių transporto priemonių dalis yra didžiausia iš visų ES šalių (4 dalis). Vienas teigiamas pokytis – nuo 2015 m. liepos mėn. iki 2020 m. sausio mėn. beveik tris kartus padidėjo mokesčiai, taikomas žemės ūkyje naudojamam dyzelinui.

Mokesčiai, taikomi energijos produktams nevysiškai atspindi su energijos vartojimu susijusias aplinkosaugos sąnaudas. Efektyvieji mokesčių tarifai, taikomi dėl energijos vartojimo išmetamam anglies dioksido (CO<sub>2</sub>) kiekiui, yra maži, ypač kelių transporto sektoriuje (5 graf.). Lietuva netaiko konkretaus anglies dioksido mokesčio. Tikimasi, kad 2021 m. priimant teisės aktus bus peržiūrėtas akcizo ir pridėtinės vertės mokesčio (PVM) tarifų mažinimas iškastiniam kurui, į degalų kainas bus įtraukta mokesčių dalis, susijusi su CO<sub>2</sub>, susiejant visų degalų mokesčių tarifus su išmetamu CO<sub>2</sub> kiekiu.

## 5 grafikas. Palyginti su daugeliu kitų EBPO Europos šalių, efektyvusis anglies dioksido mokesčio tarifas yra žemas



Pastaba: Mokesčio tarifai, kurie buvo taikomi 2018 m. liepos 1 d. Išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis apskaičiuojamas remiantis 2018 m. energijos naudojimo duomenimis, gautais iš TEA (2020 m.) „World Energy Statistics and Balances“. Vidutinis efektyvusis anglies dioksido mokesčio tarifas 2015 m. yra vidutinio konkretaus anglies dioksido mokesčio tarifo 2015 m. ir vidutinio degalų akcizo tarifo 2015 m. suma.  
 Šaltinis: EBPO (2019 m.) „Taxing Energy Use 2019: Using Taxes for Climate Action“.

StatLink 2 <https://stat.link/qojaf8888934267939>

2019 m. parama iškastinio kuro vartojimui sudarė 34 proc. energijos mokesčių pajamų. Jas daugiausia sudaro mokesčių lengvatos naftos produktų naudojimui, visų pirma mažesnis šildymui naudojamo krosnių kuro ir žemės ūkyje naudojamo dyzelino apmokestinimas. Šios mokesčių lengvatos siaurina mokesčių bazę ir mažina anglies dioksido kainas. Per pastarąjį dešimtmetį parama iškastinio kuro vartojimui gerokai išaugo, nes didėjo negautos pajamos dėl mokesčių lengvatų.

### ***Igyvendinti teigiami motorinių transporto priemonių apmokestinimo pokyčiai, tačiau reikia padaryti daugiau***

Teigiamas pokytis – 2020 m. Lietuvoje įvestas naujas lengvųjų automobilių registracijos mokestis. Jo tarifai diferencijuojami pagal transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir naudojamus degalus. Tačiau mokestis taikomas tik transporto priemonėms, išmetančioms daugiau kaip 130 gramų CO<sub>2</sub> vienam nuvažiuotam kilometrui (gCO<sub>2</sub>/km). Taršesnėms transporto priemonėms taikomi palyginti maži tarifai, ypač ne dyzelinėms transporto priemonėms. Dar vienas pažangos ženklas – Lietuva planuoja pakeisti sunkiasvorėms transporto priemonėms taikomą eurovinjetės mokestį už naudojimąsi keliais pagal laiką ir taikyti mokestį už naudojimąsi keliais pagal nuvažiuotą atstumą, diferencijuotą pagal transporto priemonės euroklasę. Lietuva taip pat svarsto galimybę įvesti metinį mokestį keleivinių transporto priemonių savininkams, kuris priklausytų nuo automobilio ekologiškumo, bet ne nuo nuvažiuoto atstumo.

2015 m. Lietuvoje atotrūkis tarp tarnybinio automobilio kainos ir naudos buvo vienas didžiausių Europos Sąjungoje („Princen“, 2017 m.). Panaikinus mokesčių lengvatas brangiems tarnybiniams automobiliams, kuriais naudojasi didelės pajamas gaunantys asmenys, būtų lengviau integruoti aplinkosaugines ir socialines kelių transporto išlaidas.

### ***Mokesčiai už oro ir vandens taršą yra nedideli, tačiau taikomi daugeliui teršalų***

Lietuvoje mokesčiai taikomi tam tikriems iš stacionarių šaltinių išmetamiems oro ir vandens teršalams. Paskutinį kartą mokesčių tarifai už į orą išmetamus teršalus ir išleidžiamas nuotekas padidinti 2021 m. sausio mėn. Mokesčio tarifus už kai kuriuos į orą išmetamus teršalus, pavyzdžiui, kietąsias daleles, sunkiuosius metalus ir lakiuosius organinius junginius, numatoma palaipsniui didinti iki 2023 m. Tačiau net ir padidinti mokesčių tarifai (pvz., amoniakui) yra nedideli, palyginti su socialinėmis išlaidomis dėl atitinkamų teršalų ir jų kiekio mažinimo išlaidomis.

Nuo 2004 m., kai Lietuva įstojo į Europos Sąjungą, dėl ES bendrosios žemės ūkio politikos finansinės paramos žemės ūkio paskirties žemės plotas padidėjo 20 proc. Tai neigiamai paveikė aplinką, nes buvo naudojama daugiau sintetinių (mineralinių) trąšų ir iškastinio kuro, sumažėjo pievų ir ganyklų plotai. Tuo pat metu paramos priemonės, teikiamos pagal Lietuvos kaimo plėtros programas, paskatino ūkininkus diegti aplinkai palankią praktiką, pavyzdžiui, ekologinį ūkininkavimą, miškų ekosistemų paslaugas ir vandens kokybės palaikymą.

Siekiant sumažinti komunalinių atliekų šalinimą sąvartynuose, sąvartynų mokestis kasmet iki 2024 m. didės 5 eurai už toną, kol pasieks 25 eurus už toną sąvartyne šalinamų atliekų. Reikėtų daugiau padidinti mokesčio tarifą, kad jis atitiktų Vyriausybės iš pradžių pasiūlytą 50 Eur už toną tarifą.

### 3 lentelė. Tvaraus aplinkos atžvilgiu augimo rekomendacijos

#### Politikos suderinamumo stiprinimas darnaus vystymosi labui

- Pasirūpinti, kad priemonės, skirtos skatinti ekonominiam atsigavimui po COVID-19 pandemijos, prisidėtų prie ekonomikos žalinimo, susiejant pagalbą įmonėms ir namų ūkiams ir susijusių su aplinka ir klimatu reikalavimų vykdymą.

#### Mažo anglies dioksido pėdsako investicijų ir ekologinės inovacijos skatinimas

- Didinti suderinamumą tarp įvairių žaliosios ekonomikos investicijų programų ir sukurti konkretų planą privačioms investicijoms mobilizuoti.
- Naudotis Lietuvos lyginamaisiais pranašumais ir didinti valdžios sektoriaus išlaidas moksliniams tyrimams ir plėtrai, susijusiems su aplinka ir mažo anglies dioksido pėdsako energetikos pertvarka perspektyviausiose srityse.

#### Mokesčių ir subsidijų sistemos žalinimas

- Laipsniškai didinti dyzelino mokesčio tarifą bent iki dabartinio benzinui nustatyto mokesčio tarifo lygio ir įvertinti, ar reikėtų dar labiau didinti abiejų mokesčių tarifus, siekiant skatinti netaršių transporto priemonių pardavimą.
- Įvesti anglies dioksido mokestį visam iškastiniam kurui, kuriam netaikomas ES ATLPS, įskaitant anglies naudojimą namų ūkiuose, ir ilgainiui laipsniškai didinti mokesčio tarifus, taip pat teikiant priemones, skirtas lengvinti naštą labiausiai paveiktiems namų ūkiams.
- Išplėsti naują pagal CO<sub>2</sub> diferencijuojamą registracijos mokestį ir taikyti jį visoms keleivinėms transporto priemonėms, įskaitant klases, kurių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio lygis mažesnis nei 130 g CO<sub>2</sub>/km; didinti mokesčio tarifus visoms transporto priemonėms, nesuteikiant pranašumo varomiems dyzelinu.
- Nustatyti metinį motorinių transporto priemonių mokestį keleivinėms transporto priemonėms, – mokesčio tarifas turi priklausyti nuo transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> ir oro teršalų kiekio, apsvarstyti galimybę pridėti prie šio mokesčio susijusį su atstumu komponentą.
- Įvesti planuojamą kelių naudojimo mokestį pagal kilometrus sunkiosioms transporto priemonėms ir svarstyti galimybes diferencijuoti mokesčio tarifus pagal dienos laiką ir savaitę, siekiant spręsti kelių perkrovimo problemą.
- Didinti oro ir vandens taršos mokesčius, kad būtų geriau atspindėta socialinė išmetamųjų teršalų daroma žala, taip pat kurti paskatas pereiti prie švaresnių technologijų, teikti pirmenybę daug mažesniai teršalų kiekiui.
- Laipsniškai atsisakyti viso iškastinio kuro paramos priemonių, įskaitant PVM tarifo sumažinimą centriniam šildymui, imantis atitinkamų priemonių labiausiai paveiktų įmonių ir namų ūkių naštai sumažinti.
- Sukurti kelias suinteresuotąsias šalis įtraukiantį mechanizmą sekti ir palaikyti susijusių su aplinka mokesčių ir subsidijų reformą, greitai parengti planą, kaip laipsniškai atsisakyti iškastinio kuro ir kitų aplinkai kenksmingų priemonių subsidijų.
- Laipsniškai didinti savivaldybių atliekų sąvartynų mokestį, kad jis būtų didesnis nei šiuo metu numatyto lygio.

## 1.4. Darnus judumas

Lietuva yra išsikėlususi sudėtingus tikslus iki 2030 metų sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS. Naujai priimtas 2030 m. nacionalinis tikslas 25 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį (palyginti su 2005 m.) sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS, viršija 9 proc. lygį, nustatytą ES pastangų pasidalijimo reglamentu (1 skirsnis). Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje raginama 14 proc. mažinti didžiausio teršėjo – transporto sektoriaus – keliamą taršą. Norėdama pasiekti šį tikslą, Lietuva turi pakeisti ir miestų, ir transporto plėtros trajektoriją. Siekiant skatinti darnų judumą ir mažinti kelių transporto išmetamų teršalų kiekį, reikės greitai įgyvendinti daug priemonių. Kai kurios priemonės įtrauktos į nacionalinį energetikos ir klimato srities veiksmų planą, kitas reikia parengti ir įgyvendinti.

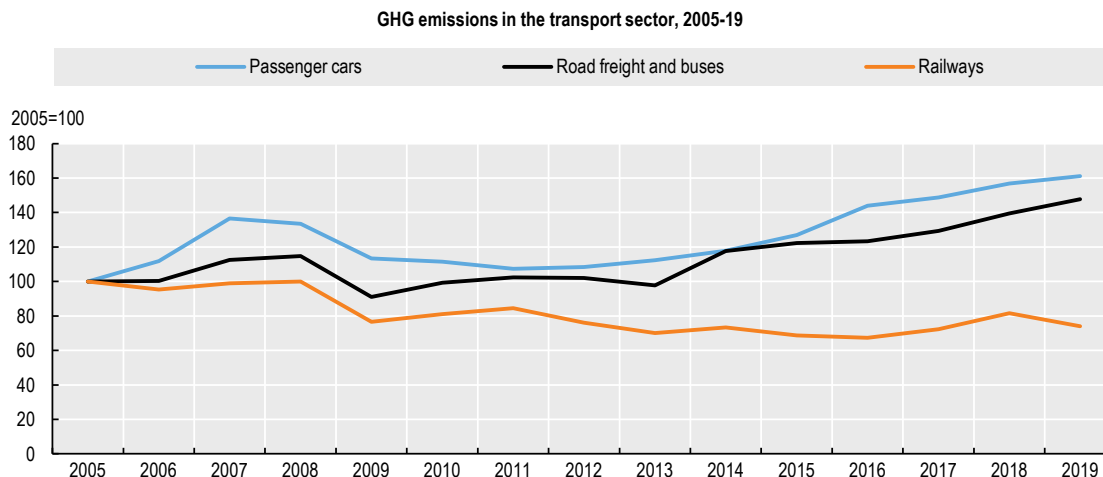
### ***Siekiant nacionalinių klimato kaitos švelninimo tikslų, ypač svarbu mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro***

2018 m. transportas išmetė 30 proc. viso tiesioginio Lietuvos šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio – šis sektorius yra didžiausias teršėjas, antra vieta tenka žemės ūkiui (21 proc.). Per pastarąjį dešimtmetį transporto sektoriaus išmetamų teršalų kiekis padidėjo 38 % ir, jei nebus imtasi papildomų priemonių, numatoma, kad bent iki 2024 m. jis sparčiai didės (Lietuvos Vyriausybė, 2020 m.). Transporto sektorius taip pat yra pagrindinis NO<sub>x</sub> ir smulkiųjų kietųjų dalelių (KD<sub>2,5</sub>) šaltinis, atitinkamai išmetantis 71 proc. ir 23,5 proc. viso bendro nacionalinio šių išmetamųjų teršalų kiekio.

Dėl netolygaus šalies apgyvendinimo ir mažo gyventojų tankio kelių transportas yra tapęs pagrindiniu keleivinio ir krovinio transporto būdu. Todėl kelių transportas yra svarbiausias šiltnamio efektą sukeliančių dujų šaltinis, kuriam 2018 metais teko 96 proc. šio sektoriaus keliamos taršos. Automobiliams 2018 m. teko 58 proc. viso transporto suvartojamos energijos kiekio, antra vieta atiteko sunkvežimiams (38 proc.) – lyginant tarptautiniu mastu, tai didelė dalis.

Nuo 2013 m. Lietuvos transporto sektoriaus energijos poreikis išaugo 26 proc., su tuo susijęs ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis – nuo 2005 m. jis padidėjo 50 proc. (6 pav. diagr.). Automobilių naudojimas nuo 2005 m. sumažėjo, nes mažėja tolimų kelionių. Tai sušvelnino neigiamą senstančio transporto priemonių parko ir augančios importuojamų dėvėtų, labai taršių automobilių dalies poveikį. 2019 metais 70 proc. registruotų transporto priemonių buvo dyzeliniai automobiliai, kurių amžius vidutiniškai – 15 metų, vidutinis išmetamų CO<sub>2</sub> teršalų kiekis sudarė 160–170 g/km (Lietuvos Vyriausybė, 2020). Didelė transporto priemonių parką sudarančių dyzelinių automobilių dalis taip pat sukelia susijusių su miesto oro tarša sveikatos problemų.

## 6 pav. Transporto sektoriaus išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sparčiai auga



Pastaba. Krovinių vežimo keliais transportui priskiriami lengvieji sunkvežimiai, sunkieji sunkvežimiai ir autobusai.  
Šaltinis: UNFCCC (2021), GHG Data Interface (duomenų bazė).

StatLink 2 <https://stat.link/pfxeq1 888934267958>

Dyzelinių transporto priemonių dalis augo daugiausia dėl istoriškai žemesnių nei benzino dyzelinių degalų mokesčio tarifų. Iki 2020 m. liepos mėn. Lietuva buvo viena iš nedaugelio ES šalių, kuriose neapmokestinamas nekomercinių transporto priemonių registravimas ar nuosavybė. Neseniai Lietuvos mokesčių sistema peržiūreta ir įvestas su CO<sub>2</sub> susijęs transporto priemonių registracijos mokestis, taikomas motorinėms transporto priemonėms. Tačiau, palyginti su kitomis ES šalimis, šių mokesčių tarifai žemi (3 skirsnis).

Lietuva yra išsikėlusį sudėtingus tikslus iki 2030 metų sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS. Šis tikslas neatitinka Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane numatyto siekio laipsniškai mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro. Prognozės rodo, kad transporto subsektorių išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, palyginti su 2005 m., padidės arba nesikeis. Vykdamas geležinkelio elektrifikavimą, geležinkelio subsektoriaus suvartojamas iškastinio kuro kiekis iki 2040 m. gali sumažėti 47 proc. Tačiau tebėra sudėtinga mažinti kelių transporto subsektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Esamomis priemonėmis nepavyksta sumažinti benzino ir dyzelino suvartojimo. Skaičiuojama, kad iki 2040 m. kelių transporto išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sudarys 96,6 proc. transporto sektoriaus išmetamo kiekio. Planuojamos transporto priemonių parko modernizacijos taip pat nepakaks nacionaliniams NO<sub>x</sub> išmetamo kiekio sumažinimo tikslams pasiekti. Norėdama pasiekti nacionalinius ir ES tikslus, Lietuva turės žengti greičiau ir panaudoti papildomas priemones judumo ir krovinių vežimo išmetamųjų teršalų kiekiui sumažinti.

### **Reikalinga aiški strategija ir ambicingesnis tikslas, kad būtų galima užtikrinti transporto sektoriaus perėjimą prie anglies dioksido poveikio neutralumo iki 2050 m.**

Norėdama pasiekti tikslą sumažinti transporto sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m., šalis ketina didinti alternatyviųjų degalų ir pažangių transporto technologijų naudojimą, elektrifikuoti geležinkelius ir stiprinti susijusias mokesčines priemones (3 skirsnis). 2021 m. Alternatyviųjų degalų įstatyme įpareigojama remti biodegalų, biometano ir vandenilio naudojimą, siekiant iki 2030 m.

padidinti bendrai sektoriuje suvartojamo energijos kiekio dalį, kurią sudaro atsinaujinantieji energijos šaltiniai.

2021 m. priėmusi preliminarų susitarimą dėl Europos klimato teisės akto, Lietuva turės nustatyti griežtesnį tikslą transporto sektoriui atsižvelgdama į tai, kad iki 2050 m. sistema turės pereiti prie neutralaus anglies dioksido poveikio transporto. Atliekant šį koregavimą, aptariamą nacionalinės klimato kaitos sistemos kontekste, reikės greičiau įgyvendinti visas Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane numatytas priemones. Reikės papildomų priemonių spręsti augančio automobilių skaičiaus problemą ir skatinti pereiti prie darnaus transporto būdų.

### ***Geriau suderinus politiką, būtų galima labiau sumažinti transporto poveikį klimatui ir oro kokybei***

Pastarąjį dešimtmetį Lietuva parengė įvairių nacionalinio ir vietos lygio vidutinės trukmės ir ilgalaikės politikos dokumentų, kuriuose deklaruojami įvairių sektorių daromo poveikio aplinkai mažinimo principai. Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas yra pagrindinis vidutinės trukmės strateginis dokumentas, kuriame įtvirtinti šalies klimato kaitos tikslai. Siekiant padėti įgyvendinti šį planą, 2013–2050 m. Nacionalinėje klimato kaitos valdymo politikos strategijoje nustatomi konkrečių sektorių tikslai mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Transportui keliami NOx mažinimo tikslai nustatyti 2021–2030 metų Nacionaliniame pažangos plane. Lietuvos didmiesčiai ir miestai yra parengę darnaus judumo mieste planus, siekdami padėti integruoti visus transporto būdus, taip pat skatinti pereiti prie darnesnio transporto būdų.

Nelengva užtikrinti visų šių strategijų suderinamumą. Suderinti strategijas, kad būtų skatinamas mažai anglies dioksido išskiriantis judumas, dažnai kliudo nepakankamai suderinta atsakingų už transportą institucijų veikla ir kita papildoma miesto politika (pvz., žemės naudojimo), taip pat nacionalinių ir vietos valdžios institucijų veikla. Lietuvoje trūksta priemonių, padedančių stebėti miestų veiksmus, kurių juose imamasi siekiant išdėstyti įvairiuose nacionaliniuose strategijų dokumentuose klimato kaitos švelninimo tikslų.

Lietuva stengiasi sukurti geresnes sąsajas tarp nacionalinių strategijos dokumentų ir vietos darnaus judumo mieste planų. Susisiekimo ministerija planuoja nacionalinę stebėsenos ir vertinimo sistemą, taip pat finansuoti tvarias mobilumo priemones. Vertėtų susieti šias nacionalines lėšas su pažanga miesto zonose siekiant sumažinti judumo poveikį aplinkai ir sukurti projekto vertinimo gaires.

### ***Nepakankamai suderintas žemės naudojimas ir transporto planavimas kliudo veiksmingai vykdyti darnaus miesto transporto politiką***

Lietuvos miestų drieka ir nedidelis užstatymo tankumas prisidėjo prie nedarnių kelionių modelių įsivyravimo ir per didelio priklausomumo nuo privačių transporto priemonių. 2021 metų Savivaldybių infrastruktūros plėtros įstatymas – teigiamas žingsnis sprendžiant miesto driekos problemas. Šiame įstatyme numatoma, kad iki 2023 m. savivaldybės turi pritaikyti savo bendruosius planus apibrėždamos prioritetinę ir neprioritetinę infrastruktūrą. Iki to laiko visi nekilnojamojo turto vystytojai turės mokėti didesnius plėtros mokesčius, kurių lėšos bus skiriamos būtinai transporto infrastruktūrai gerinti.

Darnaus judumo mieste planai daugiau dėmesio pritraukė į tvarų transportą ir miestų planavimą. Nepaisant, kad nacionalinės valdžios institucijos vis labiau palaiko darnaus judumo mieste planus, įgyvendinti šiuos planus sudėtinga. Daugumoje miestų žemės naudojimas ir transporto planavimas tebėra atskirų institucijų atsakomybė, jų bendradarbiavimas menkai derinamas ar visai nederinamas. Tai reiškia, kad transporto ir teritorijų planai vykdomi atskirai. Todėl daug plėtros projektų tebėra orientuoti į automobilius. Dažniausiai jie telkiami miestų pakraščiuose, toli nuo transporto jungčių ar paslaugų, tad dar labiau didėja automobilių naudojimas ir su juo susiję poveikiai aplinkai. Lietuva turi pereiti prie labiau

suderinto darnaus miesto ir transporto planavimo metodo, gerinti galimybę žmonėms pasiekti prekes, paslaugas ir vykdyti veiklą. Norint įgyvendinti darnaus judumo mieste planų veiksmus, reikia griežtesnių planavimo reglamentų, kad visi patobulinimai skatintų kurti kompaktiškas gyvenvietes, jose būtų lengvai pasiekiamos transporto jungtys, taip pat saugūs pėsčiųjų ir dviračių takai.

### ***Nacionaliniai investiciniai prioritetai kreipiami link kelių infrastruktūros***

Politikoje akcentuojamas privačių transporto priemonių naudojimas atspindi viešųjų investicijų paskirstyme – keliams skiriama didžioji dalis sausumos transporto finansavimo. Investicijų į transporto infrastruktūros projektus lėšos gaunamos iš ES ir nacionalinio biudžeto. Geležinkelių ir kelių infrastruktūrai skiriamos panašaus dydžio ES lėšų sumos. Numatoma, kad valstybės investicija į geležinkelių sektorių 2021–2023 m. labai išaugs. Tačiau šiandien dominuoja kelių infrastruktūros projektams skiriamas finansavimas iš biudžeto. Didelė šių investicijų dalis skiriama daugelyje kaimo vietovių dar esančių žvyrkelių, neigiamai veikiančių kelių saugumą, kelio dangai kloti.

Siekdama „neužstrigti“ didelės taršos kelių plėtroje ir nestiprinti priklausomumo nuo automobilių, Lietuva turi užtikrinti, kad investicijos į viešąjį transportą ir tvarius būdus išliktų prioritetas. Tai reiškia, kad reikia riboti investicijas į kelius ir skirti jas tik būtinais žvyrkelių dangos gerinimui, priežiūrai ir tiesybai, teikiant pirmenybę labai kokybiškoms geležinkelio ir autobusų jungtims, kad būtų sukurtos jungtys tarp regionų. Kaimo viešajam transportui, ypač autobusams, reikės didelių investicijų, kad sumažėtų priklausomumas nuo automobilių keliaujant vietoje, ir padidėtų junglumas sukūrus tarpregioninio susisiekimo būdus.

Būtina gerinti poveikį klimatui ir oro kokybei, todėl reikia dėti daugiau pastangų gerinti viešąjį transportą ir nemotorinius susisiekimo būdus miesto teritorijose. Nors į darnaus judumo mieste planus įtraukti planai gerinti viešąjį transportą, pėsčiųjų ir dviratininkų sąlygas, dėl riboto finansavimo šios priemonės įgyvendintos iš dalies. Savivaldybės gauna nedaug nuosavų mokestinių pajamų ir labai priklauso nuo centrinės valdžios pervedamų lėšų. Lėšos iš automobilių stovėjimo mokesčių, skiriamos dviratininkų ir pėsčiųjų sąlygoms gerinti, galėtų būti svarbus papildomas vietinio finansavimo šaltinis, kuris papildytų būtina nacionalinio finansavimo perorientavimą į mažai anglies dioksido išmetančius transporto būdus.

### ***Lietuvai reikia geresnių paskatų naudotojų elgesiui kreipti į tvarius būdus***

Nuo 2019 metų Lietuva imasi teigiamų žingsnių siekdama mažinti judumo daromą žalą aplinkai. Įvestos paskatos rinktis mažiau teršiančius automobilius, įskaitant motorinių transporto priemonių mokestį ir subsidijuojamą mažiau taršių arba elektrinių transporto priemonių įsigijimą. Naujuoju Alternatyviųjų degalų įstatymu nustatyta biodegalų maišymo tvarka, iki 16,8 proc. 2030 metais padidinant bendrus degalų tiekėjų įpareigojimus maišyti degalus. Įstatyme taip pat reikalaujama, kad visi per viešuosius pirkimus perkami lengvieji automobiliai ir autobusai nuo 2029 m. naudotų alternatyvius degalus ir kad ne vėliau kaip iki 2023 metų miestuose būtų nustatytos mažos taršos zonos. Tikimasi, kad šiomis priemonėmis bus sumažintas vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių skaičius, lengvųjų automobilių skaičius. Tačiau transporto degalų mokesčiai lieka vieni mažiausių Europos Sąjungoje ir nepakankamai skatina energinį naudingumą, mažesnį iškastinio kuro vartojimą (3 skirsnis).

Dėl per žemų automobilių stovėjimo vietų kainų erdvė neveiksmingai naudojama, tebėra per didelis automobilių aikštelių poreikis. Ne visi automobilių naudotojai turi mokėti už automobilių stovėjimą jų pradžios ir tikslinėse vietose, nes automobilius galima nemokamai statyti gatvėse, nemokamą stovėjimą ne gatvėje taip pat pasiūlo darbdavys ar parduotuvė. Be to, statybų kodeksuose yra nustatyti pastatams taikomi minimalūs automobilių stovėjimo reglamentai, juose nustatytas privalomas automobilių stovėjimo vietų skaičius plėtojamoje vietoje. Todėl gyvenamuosiuose ir komerciniuose pastatuose suformuojama per daug automobilių statymo vietų (ITF, 2021). Geriausia, jei automobilių stovėjimo kainodaroje ir kelių teritorijose nustatomais prioritetais būtų skatinama atsakyti privačių transporto priemonių naudojimo ir būtų skatinamas judumas viešuoju transportu ir nemotorinėmis transporto priemonėmis.

## ***Elektrinių transporto priemonių skatinimas tebėra iššūkis***

Elektrinių transporto priemonių naudojimo didinimas – vienas iš Lietuvos strategijos ramsčių siekiant mažinti transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Šalis yra išsikėlusį ambicingą tikslą iki 2030 m. turėti 230 000 elektromobilių, tai sudarytų 15 proc. dabartinio lengvųjų transporto priemonių parko. Tačiau elektromobiliai yra gana naujas politikos prioritetas. Iki 2020 metų Lietuvoje veikė tik dvi nefiskalinės paskatos rinktis elektromobilį: galimybė naudotis pažymėtomis viešojo transporto juostomis Vilniuje ir mažesni automobilių stovėjimo mokesčiai. 2020 m. iš Klimato kaitos programos lėšų pradėtos taikyti svarbios fiskalinės paskatos įsigyti mažiau taršias transporto priemones, tarp jų – utilizavimą ir subsidiją įsigijimui. Kartu Lietuva nustatė registracijos mokestį už didelę taršą keliančias transporto priemones, varomas degalais iš iškastinio kuro.

Iki šiol elektrinių transporto priemonių naudojama nedaug, elektromobiliai sudaro tik 0,2 proc. viso transporto priemonių parko, nors Europos Sąjungoje šis skaičius sudaro 3,5 proc. (2019 m.) (IEA, 2020). Siekdama skatinti įsigyti ir naudoti elektromobilius, Lietuva susidūrė su keliomis problemomis. Viena iš kliūčių buvo ta, kad šalies mastu nebuvo bendros elektromobilių strategijos, o tai ribojo vietinę iniciatyvą.

Vyriausybė taiko papildomą paramą įsigyjant elektromobilius, įskaitant 5 000 Eur išmoką įsigyjant naują elektromobilį ir 2 500 Eur išmoką įsigyjant naudotą, ne senesnę kaip penkerių metų elektromobilį. Alternatyviųjų degalų įstatyme numatoma teikti finansinę paramą elektromobiliams, kol šalyje vienas iš dešimties lengvųjų automobilių taps elektrinis. Tačiau įprastų dyzelinių ir benzininių automobilių įsigijimo kaina turi didelį pranašumą ir tai viena iš priežasčių, kodėl elektromobilius renkamasi retai (Lindberg ir Fridstrøm, 2015). Net naudoti elektromobiliai dažniausiai būna brangesni už degalais varomus automobilius.

Lietuva turi blogai išplėtotą elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, ypač vykstant į tarp miestines keliones. Susisiekimo ministerija pradėjo kurti elektromobilių įkrovimo vietas prie autostradų ir pagrindinių kelių. Alternatyviųjų degalų įstatyme reikalaujama iki 2030 m. įrengti 6 000 viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų. Be to, Lietuva ketina įrengti 54 000 privačių elektromobilių įkrovimo prieigų šalia gyvenamųjų ir biurų pastatų. Lietuva ketina tęsti finansinę paramą įsigyjant elektromobilius ir papildomai skatinti įkrovimo prieigų įsigijimą ir įrengimą. Tokiomis aplinkybėmis paramos elektromobiliams priežiūros ir jų naudojimo lygio didinimo finansinė našta valstybei gali labai išaugti ir ilguoju laikotarpiu turėtų būti stebima. Be to, finansinė parama įsigyjant elektromobilius dažniausiai naudinga labiau pasiturintiems namų ūkiams, todėl bus svarbu mažinti galimas socialines išlaidas, susidarancias dėl elektromobilių skatinimo strategijos, pavyzdžiui, per nuolaidas mažas pajamas turintiems ir priklausantiems nuo automobilio namų ūkiams.

## ***Būtina mažinti krovinių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, siekiant sumažinti transporto sektoriaus poveikį aplinkai ir klimatui***

Lietuva labai priklauso nuo krovinių kelių transporto veiklos. Pastaraisiais metais šalis ėmėsi priemonių mažinti krovinių transporto poveikį aplinkai. Vyriausybė iki 2023 m. planuoja pakeisti pagal laiką nustatomą kelio naudojimo mokestį (eurovinjetė) už pagrindinių kelių naudojimą, atstumu pagrįsta elektroninės rinkliavos sistema. Tai būtų galimybė iš esmės padidinti pajamas iš kelių naudojimo mokesčių ir sumažinti nuostolius dėl tarpvalstybinio degalų turizmo.

Lietuva planuoja sukurti būtiną infrastruktūrą, kuri pagerintų krovinių vežimo efektyvumą ir daugiarūšiškumą. Kuriant daugiarūšius terminalus ir gerinant įvairių transporto rūšių jungtis, operatoriai bus skatinami derinti skirtingus gabenimo būdus, ne tik transportavę įvairius krovinius tik keliais. Siekiama iki 2030 m. nukreipti 5 proc. krovinių į daugiarūšį transportą. Prognozuojama, kad tai 19 proc. sumažins išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su lygiu, jei kroviniai būtų gabenami vien keliais.

Siekdama efektyviau eksploatuoti geležinkelius ir mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, Lietuva planuoja elektrifikuoti geležinkelių tinklą. Šiandien elektrifikuoto geležinkelio dalis sudaro tik 8 proc. – tai viena mažiausių dalių Europos Sąjungoje. Numatoma, kad iki 2023 m. bus elektrifikuota 25 proc. geležinkelių infrastruktūros. Vykdomas „Rail Baltica“ projektas atvers naują greitųjų geležinkelių liniją kroviniams vežti. Baigusi „Rail Baltica“ ir elektrifikavus esamus geležinkelius, Lietuva geležinkeliais galės transportuoti net 70 proc. krovinių (Lietuvos Vyriausybė, 2020).

Vyriausybė planuoja išmoką už krovinių transporto, varomo suskystintomis gamtinėmis dujomis (SGD), priemonių įsigijimą, siekdama skatinti jų naudojimą kaip ekonomišką ir aplinką tausojančią dyzelino alternatyvą. Vyriausybė investuoja į SGD skirstymo sistemos diegimą. Nors SGD yra skatinama kaip pereinamojo laikotarpio priemonė dėl mažesnio anglies dioksido kiekio, SGD varomų sunkvežimių išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis tikrai įvertintas nepakankamai. Todėl ši technologija gali būti nesuderinama su šalies neutralaus poveikio klimatui tikslais (Mottschall, Kasten ir Rodríguez, 2020). Vertinant perėjimą prie mažai anglies dioksido išskiriančio transporto, pageidautina išbandyti technologijų plėtros priemones ir mažinti kliūtis ilgainiui elektrifikuoti kelių transportą.

Atsižvelgiant į ribotus išteklius ir norint mažinti kelių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, reikia įgyvendinti tokius elementus, kurių veiksmingumas greitai mažinant sektoriuje išmetamų teršalų kiekį jau įrodytas. Degalų suvartojimą galima sumažinti įvykus vairavimo pokyčiams ir įdiegus išmanias transporto sistemos technologijas. Lietuva planuoja 2021–2030 m. įvesti finansines paskatas ekologiškai vairuojantiems. Papildomos priemonės, pvz., standartizavimas ir dalijimasis logistikos duomenimis, galėtų paspartinti organizacijų bendradarbiavimą ir padėti mažinti išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį (ITF, 2018). Galinčios padidinti logistikos veiksmingumą iniciatyvos – centrai, mažinantys krovinių srautą tikslinėje teritorijoje skatinant konsoliduoti krovinius terminale.

## 4 lentelė. Rekomendacijos dėl darnaus judumo

### Ilgalaikės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo strategijos parengimas transporto sektoriui

- Parengti darnias perėjimo prie mažo anglies dioksido kiekio priemonių veiksmų gaires, kuriomis nustatomas visų transporto sektorių vaidmuo. Užtikrinti, kad visų transporto sektorių politika būtų suderinta su mažai anglies dioksido išskiriančio judumo tikslais ir Alternatyviųjų degalų įstatymu, nustatyti ambicingesnius, su laiku susietus tikslus, remiančius vidutinio ir ilgojo laikotarpio priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslus sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS.

### Transporto ir žemės naudojimo planavimo darnos užtikrinimas

- Stiprinti sąsajas tarp transporto planavimo ir žemės naudojimo, griežtinti planavimo reglamentuojančius teisės aktus siekiant užtikrinti, kad visas vystymas skatintų kurti kompaktiškas gyvenvietes, turinčias lengvą prieigą prie transporto jungčių, kurti saugų pėsčiųjų ir dviračių takų tinklą.
- Parengti nacionalinę sistemą, skirtą stebėti ir vertinti darnaus judumo mieste planų įgyvendinimą ir bendras miestų pastangas siekti klimato kaitos mažinimo tikslų, susijusių su transportu.

### Prioritetas viešajam transportui ir aktyviam judumui

- Pakeisti nacionalinių investicijų programų prioritetus darniam judumui, skiriant didelę dalį investicijų viešajam transportui, keliavimui pėsčiomis ir dviračiais.
- Nukreipti vietos finansavimą skatinant naudoti aplinką tausojančias transporto priemones.

### Naudotojų elgesio keitimas ir tvarių kelionių skatinimas

- Skatinti nemotorinio transporto naudojimą gerinant sąlygas pėstiesiems ir dviratininkams; nustatyti su laiku susietus tikslus ir skirti dideles investicijas įgyvendinimui.
- Toliau ir vis plačiau apibrėžti mažos taršos zonas miesto teritorijose, atidžiai stebėti poveikį ir atitinkamai koreguoti mokesčių, numatyti ribotą, tikslinę finansinę paramą nuo automobilio priklausomiems ir nedideles pajamas gaunantiems namų ūkiams.
- Laipsniškai atsisakyti nemokamo automobilių stovėjimo darbo vietose, didinti automobilių stovėjimo tarifus automobilių stovėjimo vietoms miesto zonose, svarstyti galimybę laikyti viešojo transporto ir besiformuojančias transporto paslaugų (pvz., dalijamąsi dviračiais) išlaidas darbo vietos lengvatomis, panaikinti minimalius automobilių stovėjimo reikalavimus naujiems gyvenamiesiems ir komerciniams pastatams.

### Elektrinių transporto priemonių skatinimas

- Didinti vidaus degimo variklių transporto priemonių įsigijimo ir naudojimo apmokestinimą siekiant laipsniškai panaikinti jų ir elektromobilių kainos skirtumą. Plėsti įkrovimo vietų tinklą. Atidžiai stebėti galimą paskirstomąjį poveikį mažas pajamas turintiems ir priklausomiems nuo automobilio namų ūkiams.

### Perėjimas prie mažo anglies dioksido kiekio krovinio transporto

- Didinti kelių, geležinkelių ir jūrų krovinių integravimą subalansuojant ekonomines paskatas krovinių vežimui geležinkeliais ir teikiant jam pirmenybę.
- Gerinti logistikos operacijų efektyvumą skatinant aktyvesnį krovinių vežėjų bendradarbiavimą.
- Iš naujo įvertinti ekonominę ir aplinkosauginę SGD technologijų skatinimo krovinių vežimo keliais naudą.

## Nuorodos

- Blöchliger, H. and S. Strumskyte (2021), "Greening Lithuania's growth", *OECD Economics Department Working Papers*, No. 1667, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/5211d402-en>.
- EC (2020), "Assessment of the final national energy and climate plan of Lithuania", *Commission Staff Working Document*, SWD(2020) 914 final, European Commission, Brussels, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2020/EN/SWD-2020-914-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>.
- EEA (2020), *State of nature in the EU: Results from reporting under the nature directives 2013-2018*, Report 10/2020, European Environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/publications/state-of-nature-in-the-eu-2020/>.
- Government of Lithuania (2020), *Lithuania's Fourth Biennial Report under the United Nations Framework Convention on Climate Change*, [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/BR4\\_2020\\_LT.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/BR4_2020_LT.pdf).
- IEA (2021), *Lithuania 2021*, IEA, Paris <https://www.iea.org/reports/lithuania-2021>.
- IEA (2020), *Global EV Outlook 2020*, IEA, Paris, [www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020](http://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020).
- ITF (2021), *Reversing Car Dependency, Summary and Conclusions*, ITF Roundtable Reports, No. 181, OECD Publishing, Paris, [www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/reversing-car-dependency.pdf](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/reversing-car-dependency.pdf).
- ITF (2018), *Towards Road Freight Decarbonisation: Trends Measures and Policies*, ITF Policy Papers, No. 64, OECD Publishing, Paris.
- Lindberg, G. and L. Fridstrøm (2015), "Policy strategies for vehicle electrification", *Discussion Paper*, No. 2015-16, International Transport Forum, Paris, [www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201516.pdf](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201516.pdf).
- Mottschall, M., P. Kasten and F. Rodríguez (2020), "Decarbonization of on-road freight transport and the role of LNG from a German perspective", report commissioned by the German Federal Environment Agency, May, International Council on Clean Transportation, [https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG-in-trucks\\_May2020.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG-in-trucks_May2020.pdf).
- NAO (2020), "Efficiency and effectiveness of environmental protection and pollution prevention activities", Press Release, No. VAE-3, 4 May 2020, National Audit Office of Lithuania, [www.vkontrole.lt/audito\\_ataskaitos\\_en.aspx?tipas=15](http://www.vkontrole.lt/audito_ataskaitos_en.aspx?tipas=15).
- OECD (2020a), *How's Life? 2020: Measuring Well-being*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9870c393-en>.
- OECD (2020b), *OECD (2020), OECD Economic Outlook, Volume 2020 Issue 2*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/39a88ab1-en>.
- OECD (2020c), *OECD Economic Surveys: Lithuania 2020*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/62663b1d-en>.
- OECD (2020d), *Financing Water Supply, Sanitation and Flood Protection: Challenges in EU Member States and Policy Options*, OECD Studies on Water, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/6893cdac-en>.
- Princen, S. (2017), "Taxation of company cars in Belgium: Room to reduce their favourable treatment", *Economic Brief*, No. 26, Publications Office of the European Union, Luxembourg, [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/eb026\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/eb026_en.pdf).
- UN (2018), *Voluntary National Review on the Implementation of the UN 2030 Agenda for Sustainable Development in Lithuania*, [https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/19673VNR\\_Lithuania\\_EN\\_updated.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/19673VNR_Lithuania_EN_updated.pdf).