

*EBPO aplinkosauginio
veiksmingumo apžvalgos*



Lietuva

AKCENTAI

2021



EBPO

Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (EBPO) savo 38 valstybėms narėms suteikia forumą, kuriame jos gali bendradarbiauti sprendamos globalizacijos keliamus ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos iššūkius. EBPO taip pat stengiasi padėti vyriausybėms reaguoti į naujus pokyčius ir susirūpinimą keliančius klausimus. Organizacija sukuria aplinką, kurioje vyriausybės gali palyginti politikos patirtį, ieškoti atsakymų į bendras problemas, nustatyti gerąją patirtį ir dirbti koordinuojant vidaus ir tarptautinę politiką.

KAS YRA AVA?

EBPO aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgos (AVA) pateikia įrodymais pagrįstą analizę ir šalių pažangos siekiant aplinkos politikos tikslų vertinimą. Jos skatina tarpusavio mokymąsi, didina vyriausybių atskaitomybę ir teikia tikslines rekomendacijas, padėsiančias šalims gerinti aplinkosauginį veiksmingumą. Jos pagrįstos įvairiais ekonominiais ir aplinkosaugos duomenimis. EBPO jau 30 metų rengia savo narių ir šalių partnerių AVA. Visas ataskaitas ir kitą informaciją galima rasti AVA interneto svetainėje <http://oe.cd/epr>.

PIRMOJI LIETUVOS AVA

Tai pirmoji aplinkosauginio veiksmingumo apžvalga Lietuvoje. Per šį procesą vyko konstruktyvus ir abipusiškai naudingas Lietuvos ir EBPO aplinkosauginio veiksmingumo darbo grupėje (WPEP) dalyvaujančių šalių politinis dialogas. EBPO dėkinga dviem tyrimą atliekančioms šalims: Latvijai ir Airijai.

AVA pateikiamos 43 rekomendacijos, kurias WPEP patvirtino 2021 m. birželio 30 d. Jomis siekiama padėti Lietuvai stiprinti politikos nuoseklumą, kad būtų užtikrintas stiprus, atsparus ir ekologiškas ekonomikos atsigavimas; siekti tvaraus vystymosi; įgyvendinti plataus užmojo aplinkos valdymo, klimato kaitos švelninimo ir žiedinės ekonomikos politiką. Ypatingas dėmesys skiriamas tvariam judumui.

PAGRINDINIAI 2019 M. APLINKOS RODIKLIAI

Energijos vartojimo intensyvumas

Bendras energijos tiekimas vienam gyventojui

2,8 TNE gyventojui (EBPO vidurkis yra 3,9)

Atsinaujinantys energijos šaltiniai

(% bendrojo energijos tiekimo)

20 % (EBPO vidurkis yra 11 %)

ŠESD intensyvumas – emisija vienam gyventojui

7 t CO₂ ekv. vienam gyventojui (EBPO vidurkis yra 12)

Vandens stygius

(abstrakcija, kaip turimų išteklių %)

1 % (EBPO vidurkis yra 9 %)

Komunalinės atliekos vienam gyventojui

478 kg (EBPO vidurkis – 538 kg)

Medžiagų produktyvumas

(BVP / buitinis medžiagų vartojimas)

1,8 JAV dolerio/kg (EBPO vidurkis – 2,9 JAV dolerio/kg)

Vidutinis gyventojų poveikis PM_{2,5}

10,5 µg/m³ (EBPO vidurkis yra 13,9 µg/m³)

Aplinkos apsaugos išlaidos (% nuo BVP)

0,3 % (EBPO vidurkis yra 0,5 %)

Aplinkos mokesčiai (% nuo BVP)

1,9 % (EBPO vidurkis yra 1,5 %)

Aplinkos mokesčiai

(% nuo visų mokesčių pajamų)

6,4 % (EBPO vidurkis yra 5 %)

Aplinkos ir energetikos MTTP biudžetas

(% nuo viso vyriausybės MTTP biudžeto)

0,04 % (EBPO vidurkis yra 7 %)

Su aplinka susijusių technologijų patentai (% nuo visų technologijų, pvz., per pastaruosius 3 metus)

12 % (EBPO vidurkis yra 12 %)

Kelių transporto priemonių inventorių

62 transporto priemonės 100 gyventojų (EBPO vidurkis yra 66)

*Pastaba: skaičiai suapvalinti.

Apžvalga

Lietuva yra tarp mažiausiai gyventojų turinčių EBPO šalių. Joje gausu žemės ūkio paskirties žemės, miško ir vandens išteklių. Lietuva padarė pažangą atsiedama aplinkai kenkiančius veiksnius – šiltnamio efektą sukeliančias dujas (ŠESD) ir kitų oro teršalų emisijas, komunalinių atliekų susidarymą, energijos ir medžiagų vartojimą bei vandens gavybą – nuo spartaus ekonomikos augimo. Tačiau daugelis aplinkai kenkiančių veiksnių suprastėjo.

Lietuva yra paskelbusi ambicingus vidutinės trukmės ir ilgalaikius klimato kaitos švelninimo tikslus. Tačiau esamos politikos nepakaks norint juos įgyvendinti. Bendros ŠESD emisijos per pastarąjį dešimtmetį nesumažėjo, o transporto išmetamas ŠESD kiekis sparčiai augo. Lietuva turi atsispirti nuo pagrindo, kuris buvo padėtas atsisakius sąvartynų, siekiant sumažinti atliekų susidarymą, ir pereiti link žiedinės ekonomikos. Taip pat būtina atkreipti dėmesį į vandens taršą maistinėmis medžiagomis dėl dažnesnio trąšų naudojimo ir nepakankamai valomas nuotekas.

Lietuva įgyvendina nemažai teigiamų su aplinka susijusių mokesčių pokyčių. Šie turėtų sustabdyti viešųjų išlaidų aplinkai mažėjimą, visų pirma skatinant elgesio pokyčius, susijusius su tvaraus transporto rūšimis.

LIETUVA 2019 M. Gyventojų skaičius

3 mln.

BVP gyventojui

(dabartinis perkamosios galios
paritetas)
39 000 JAV dolerių
(EBPO vidurkis yra 47 000)it

Bendras plotas

63 000 km²

Gyventojų tankis

42 gyventojai/km²
(EBPO vidurkis yra 36)

Valiuta

1 JAV doleris = 0,893 EUR

Gėlos ežeras, Kuršių nerija



Pagrindinės rekomendacijos

KLIMATO KAITOS ŠVELNINIMAS

- Remti ambicingą anglies dioksido poveikio neutralumo tikslą nustatant ir išnaudojant klimato politikos ir nacionalinių prioritetų sinergiją verslo plėtros, energetinio saugumo, oro ir vandens kokybės, gyvenimo kokybės ir būsto srityse.
- Optimizuoti Europos Sąjungos (ES) lėšų, visų pirma gaivinimo finansavimo, panaudojimą, kad būtų paspartintas politikos įgyvendinimas, stebima pažanga siekiant tikslų ir atidžiai stebima atskirų politikos sričių veikla.

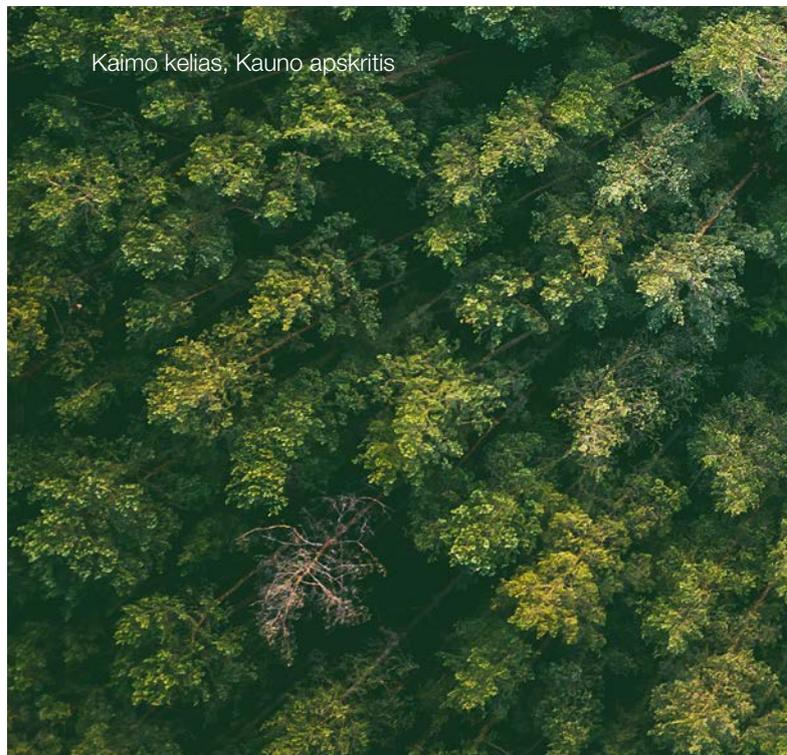
ORAS, ATLIEKOS, VANDUO IR BIOLOGINĖ ĮVAIROVĖ

- Atidžiai stebėti oro kokybę tankiai apgyvendintose miestų dalyse, kuriuose šildymui sunaudojama daug buitinio kietojo kuro; prireikus nustatyti įgyvendinamus kietojo kuro kokybės reikalavimus; stiprinti buitinių šildymo prietaisų kontrolę.
- Mažinti azoto krovą iš žemės ūkio nustatant reikalavimus, susijusius su trąšų vartojimo planavimu ir ataskaitų teikimu, griežtesniais trąšų naudojimo tikslinėse vietovėse apribojimais, savanoriškais metodais, informuotumo didinimo iniciatyvomis ir ūkininkų mokymu.
- Baigti nuotekų valymo ir vandens tiekimo infrastruktūros modernizavimą, kad būtų mažinamas poveikis vandens telkiniams.
- Išlaikyti didelę atliekų pakartotinio naudojimo ir regeneravimo pažangą plečiant programas, kuriomis siekiama skatinti elgesio pokyčius ir raginti namų ūkius geriau rūšiuoti atliekas.
- Daugiau dėmesio skirti atliekų susidarymo mažinimui projektuojant produktus ir statybines medžiagas per visą gyvavimo ciklą.
- Įtraukti biologinės įvairovės aspektus į vyriausybės politiką; gerinti biologinės įvairovės apsaugos priemonių planavimą ir įgyvendinimą bei biologinės įvairovės būklės už saugomų teritorijų ribų priežiūrą.

APLINKOS VALDYMAS

- Skatinti visos vyriausybės požiūrį į aplinkos valdymą geriau integruojant aplinkos klausimus į sektorių politiką, veiksmingiau koordinuojant ministerijas ir efektyviau panaudojant turimus išteklius.
- Didinti reguliavimo veiksmingumą nustatant bendras privalomas taisykles, pagrįstas geriausiais turimais metodais, taikomais mažo poveikio aplinkai objektams veiklos sektoriuose, kuriuose yra daug įrenginių ir panašių procesų.
- Didinti į riziką orientuotų patikrinimų skaičių; plėsti administracinių baudų už aplinkos pažeidimus taikymą ir didinti jų lygį siekiant atspindėti pažeidėjų ekonominę naudą iš reikalavimų nesilaikymo; gerinti paskirtų baudų surinkimą.
- Didinti informuotumą apie aplinką ir suaugusiųjų švietimą bei aktyviau įtraukti plačiąją visuomenę į sprendimų dėl aplinkos priėmimą šalies ir vietos lygmenimis.

Kaimo kėlas, Kauno apskritis



EKOLOGIŠKAS EKONOMIKOS ATSIGAVIMAS

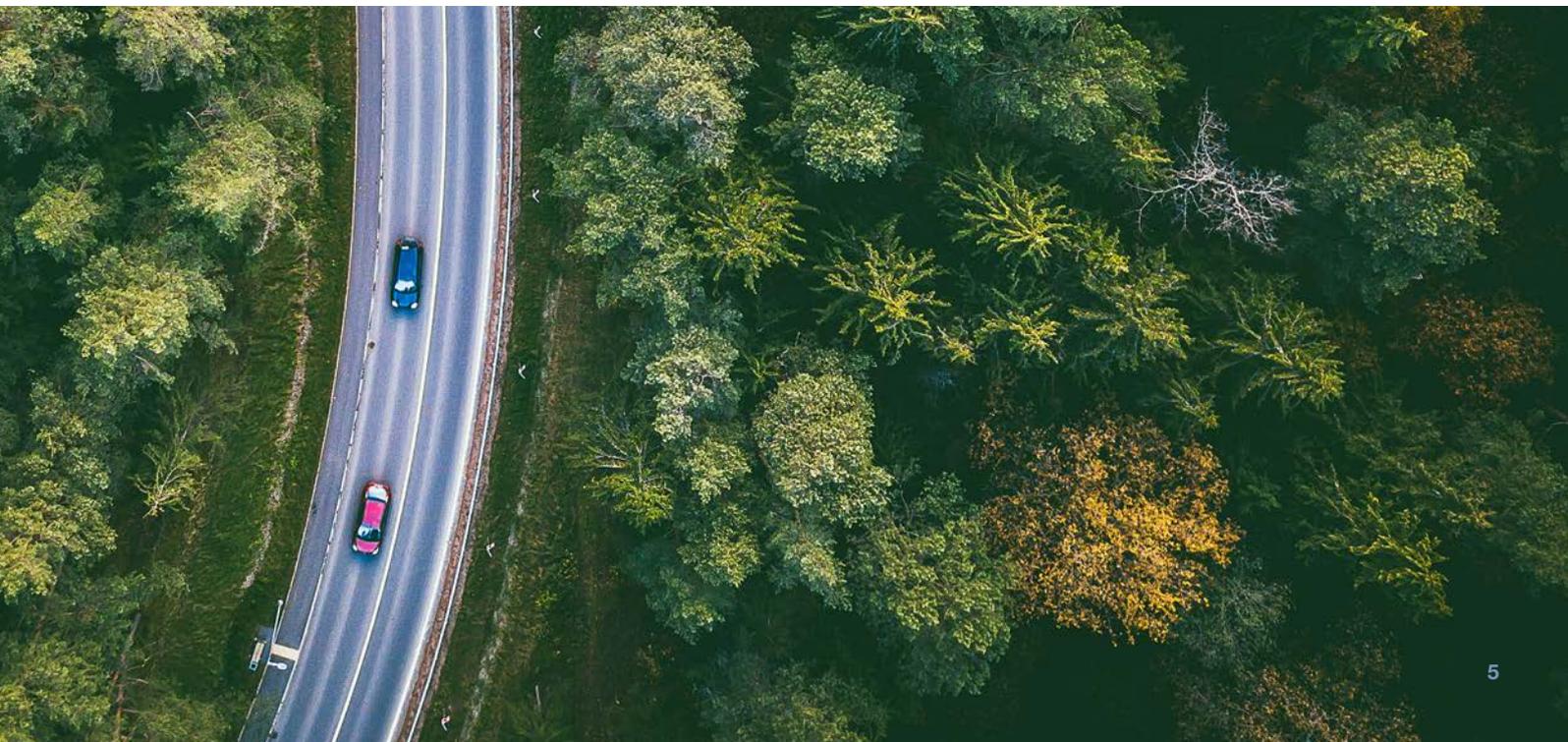
- Ekonomikos atsigavimo paramą įmonėms ir namų ūkiams po COVID-19 pandemijos susieti su aplinkos ir su klimatu susijusių reikalavimų tenkinimu.
- Gerinti įvairių investicijų į ekologiškos ekonomikos programas darną ir sukurti konkretų privačių investicijų mobilizavimo planą.

ŽALINIMO MOKESČIAI IR SUBSIDIJOS

- Palaipsniui didinti dyzelino mokesčio tarifą bent iki dabartinio benzino mokesčio tarifo lygio.
- Nustatyti anglies dioksido mokesčių visiems iškastinio kuro naudojimo atvejams, kuriems netaikoma ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, kartu numatant priemones, kuriomis būtų sumažinta našta labiausiai pažeidžiamiems namų ūkiams.
- Įvesti metinį variklinių transporto priemonių mokesčių keleivinėms transporto priemonėms, kurio tarifai priklausys nuo CO₂ ir transporto priemonės oro teršalų emisijų; apsvarstyti galimybę prie šio mokesčio pridėti atstumą paremtą komponentą.
- Toliau didinti oro ir vandens taršos mokesčius siekiant geriau atspindėti socialinę išmetamųjų teršalų žalą kartu kuriant paskatas pereiti prie švaresnių technologijų; sutelkti dėmesį į daug mažesnę teršalų kiekį.
- Palaipsniui atsisakyti visų paramos iškastiniam kurui priemonių, įskaitant PVM tarifo sumažinimą centriniam šildymui, kartu imantis atitinkamų priemonių, kad būtų sumažinta našta pažeidžiamiausioms įmonėms ir namų ūkiams.

TVARUS JUDUMAS IR KROVINIŲ VEŽIMAS

- Užtikrinti, kad visų rūšių transporto politika būtų suderinta su mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančio judumo tikslais ir Alternatyviųjų degalų įstatymu.
- Stiprinti transporto planavimo ir žemės panaudojimo sąsajas.
- Parengti nacionalinę tvaraus judumo mieste planų įgyvendinimo stebėsenos ir vertinimo sistemą.
- Nacionalinėse investicijų programose teikti pirmenybę tvariam judumui, didelę investicijų dalį skiriant viešajam transportui, pėstiesiems ir dviračiams.
- Palaipsniui panaikinti nemokamą automobilių stovėjimą darbo vietoje; didinti automobilių stovėjimo mieste tarifus; panaikinti minimalius automobilių stovėjimo reikalavimus naujiems gyvenamiesiems ir komerciniams pastatams.
- Didinti vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių pirkimo ir naudojimo apmokestinimą siekiant palaipsniui panaikinti jų ir elektrinių transporto priemonių kainų skirtumą; toliau plėsti įkrovimo stotelių tinklą.
- Skatinti krovinų vežimą keliais, geležinkeliais ir jūrų transportu integruojant kartu iš naujo subalansuojant ekonomines paskatas krovinų vežimo geležinkeliais naudai.



Aplinkosauginis veiksmingumas. Pagrindinės tendencijos

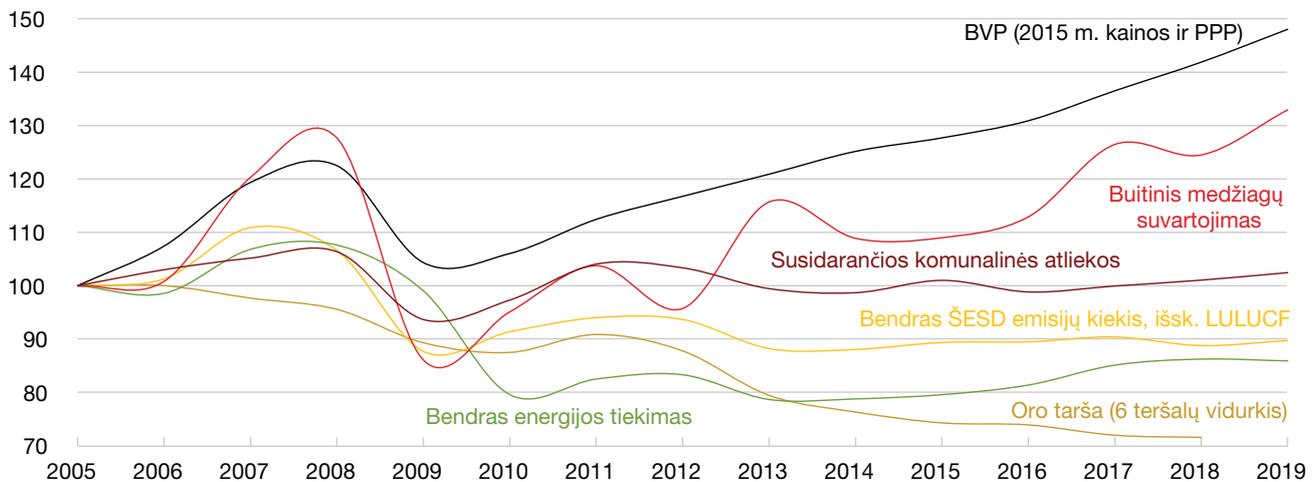
KLIMATO UŽMOJAI TURĖTŲ BŪTI PAREMTI SEKTORINE POLITIKA

Lietuvos Vyriausybė 2021 m. Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje (NKKVD) išklė anglies dioksido poveikio neutralumo iki 2050 m. tikslą. Nacionaliniame energetikos ir klimato plane (NEKP) nustatytos vidutinės trukmės (2021–2030) poveikio švelninimo ir prisitaikymo prie klimato kaitos priemonės, kuriomis remiamas įgyvendinimas, daugiausia dėmesio skiriant transportui ir žemės ūkiui. Tačiau esamos politikos nepakaks 2030 m. ir vėlesniems klimato tikslams pasiekti. ŠESD emisijos nuo 2009 m. beveik nepakito (1 pav.). Transporto išmetamas ŠESD kiekis nuo 2005 m. padidėjo 50 proc.

Energijos suvartojimas nuo 2005 m. didėjo, daugiausia dėl transporto paklausos. Be vidinių biomasės ir vėjo energijos išteklių, šalis, siekdama patenkinti savo poreikius, remiasi iškastine energija ir elektros energijos importu. Kita vertus, 2005–2018 m. energijos tiekimas iš atsinaujinančių išteklių išaugo daugiau nei dukart ir sudarė apie 22 proc. Lietuva planuoja panaudoti ES lėšas, visų pirma gaivinimo finansavimą, tolesnei pastatų renovacijai ir šildymo sistemų atnaujinimui, alternatyviajam kurui pramonėje ir transporto sektoriuje, elektra varomoms transporto priemonėms ir kroviniams vežti geležinkeliais, atsinaujinančiai energijai gaminti ir saugojimui remti.

1 pav. Ekonomikos augimas atsiribojo nuo aplinkai kenkiančių veiksmų

2005=100



Pastaba. Oro taršos indeksas yra anglies monoksido, azoto oksidų, nemetamo lakiųjų organinių junginių, kietųjų dalelių (PM₁₀ ir PM_{2,5}) ir sieros oksidų vienodo svorio indeksas. LULUCF = žemės naudojimas, žemės paskirties keitimas ir miškininkystė.

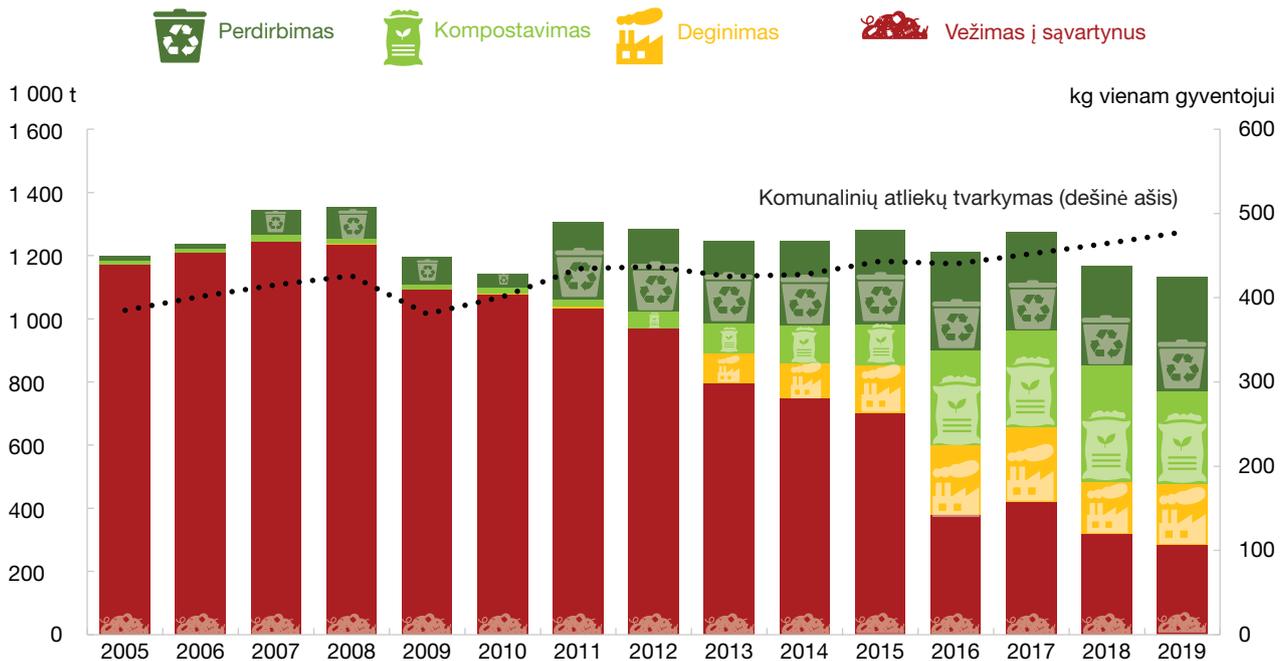
Šaltiniai: EPA (2021), 2021 m. Lietuvos šiltnamio efektą sukeliančių dujų inventORIZACIJOS ataskaita; TEA (2021), IEA World Energy Statistics and Balances (duomenų bazė); EBPO (2020), EBPO nacionalinės sąskaitos (duomenų bazė); EBPO (2020), OECD Environment Statistics (duomenų bazė).



Judri automagistralė, Kauno apskrėtis

Transporto energijos suvartojimas išaugo nuo **1,4 megatonų** naftos ekvivalento (MTNE) 2005 m. iki **2.1 MTNE** 2019 m.

2 pav. Atliekos vis dažniau perdirbamos arba kompostuojamos Komunalinių atliekų tvarkymas; komunalinės atliekos vienam gyventojui



Pastaba. Išskyrus nedidelį atliekų, sudegintų neregeneruojant energijos, kiekį. Duomenys apima laiko serijos pertraukas.
Šaltinis: EBPO (2021), „Savivaldybių atliekos“, OECD Environment Statistics (duomenų bazė).

LIETUVA TURI ATSISPIRTI NUO PAŽANGOS ATLIEKŲ TVARKYMO SRITYJE IR PEREITI LINK ŽIEDINĖS EKONOMIKOS

Lietuvoje per trumpiau nei dešimtmetį nuo beveik visų atliekų vežimo į sąvartynus pereita prie didžiosios jų dalies perdirbimo ir kompostavimo (2 pav.). Šią išpūdingą pažangą lėmė padidėjęs atskiras atliekų surinkimas, rūšiavimo įrenginių statyba, geresni ženklavimo reikalavimai, beveik visiškai paslaugų aprėptis, švietimo ir informavimo kampanijos ir išplėstos depozito gražinimo programos stiklinei, plastikinei ir aliumininei gėrimų tarai. Tačiau nuo 2009 m. vienam gyventojui tenkančių komunalinių atliekų kiekis didėja. Dabar šalis, priimdama ir įgyvendindama tarpsektorinę žiedinės ekonomikos politiką, turėtų sutelkti dėmesį į atliekų susidarymo mažinimą ir medžiagų produktyvumo didinimą.

BŪTINA ATKREIPTI DĖMESĮ Į VANDENS TARŠĄ MAISTINĖMS MEDŽIAGOMIS

Vandens tarša visoje šalyje didėja. Daugiau kaip pusė stebimų upių žemės ūkio vietovėse pagal ES Vandens pagrindų direktyvą nesiekia gero statuso, o visi pakrančių vandenys nesiekia geros ekologinės ar cheminės būklės. Pagrindinis vandens telkiniams tenkantis spaudimas yra maistinių medžiagų tarša iš pasklidusių šaltinių. Svarbiausias to veiksnys – dažnesnis mineralinių trąšų naudojimas dėl perėjimo nuo mišraus pasėlių ir gyvulininkystės ūkininkavimo prie intensyvaus

pasėlių auginimo. Lietuva turėtų nusistatyti griežtesnius trąšų naudojimo tikslines vietovėse apribojimus ir skatinti savanoriškus metodus, informuotumo didinimo iniciatyvas ir ūkininkų mokymą.

Antra svarbi vandens taršos maistinėmis medžiagomis priežastis – nepakankamai valomos nuotekos. Vyriausybė planuoja padidinti gyventojų, susijusių su valstybiniu nuotekų valymu, dalį nuo 77 proc. 2019 m. iki 85 proc. 2025 m. ir iki 95 proc. 2030 m., taip pat pastatyti ar rekonstruoti 12 nuotekų valymo įrenginių iki 2023 m. Be to, mažų vandens tiekimo įmonių sujungimas į didesnes padėtų užtikrinti būtinas investicijas į tinkamą vandens tiekimo ir valymo infrastruktūrą.

BIOLOGINĖS ĮVAIROVĖS IŠSAUGOJIMAS GERĖJA, BET NE UŽ SAUGOMŲ TERITORIJŲ RIBŲ

Lietuva išplėtė saugomų teritorijų tinklą: jos apima 17 proc. žemės ploto ir 23 proc. išskirtinės šalies ekonominės zonos jūroje. Pastaraisiais metais miško plotas (apie 34 proc. teritorijos) didėja, skatinamas mokant miško apželdinimo išmokas privatiems žemės savininkams ir ribojant miško žemės pavertimą kitoms reikmėms. Lietuvoje nykstančių rūšių yra mažiau nei kitose EBPO šalyse. Tačiau beveik keturių iš penkių įvertintų buveinių būklė yra nepalanki. Šalis turi gerinti biologinės įvairovės apsaugos priemonių planavimą ir įgyvendinimą bei biologinės įvairovės būklės už saugomų teritorijų ribų priežiūrą.

Aplinkos valdymas

APLINKOSAUGOS TIKSLAI REIKALAUJA VISOS VYRIAUSYBĖS PASTANGŲ

Siekdamos įgyvendinti plataus užmojo vyriausybės aplinkos darbotvarkę, tarpinstitucinės darbo grupės bendradarbiauja teisės aktų ir strateginių dokumentų, taip pat atitinkamų valdžios sektoriaus suinteresuotųjų šalių bendrų iniciatyvų klausimais. Tačiau būtina geriau koordinuoti veiksmus, kad aplinkos aspektai būtų integruoti į sektorių politiką ir būtų pasiektas visos vyriausybės požiūris į aplinkos valdymą. Savivaldybės turėtų būti aktyvesnės įgyvendinant šalies darbotvarkę klimato kaitos, žiedinės ekonomikos ir tvaraus judumo klausimais.

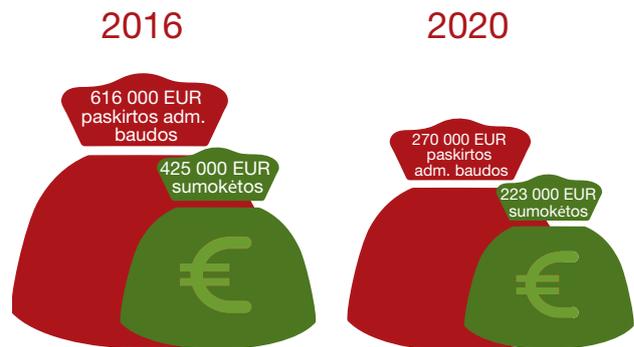
REGLAMENTAVIMAS TURI TRŪKUMŲ, SUSIJUSIŲ SU REIKALAVIMŲ LAIKYMOŠI SKATINIMU, STEBĖSENA IR VYKDYMO UŽTIKRINIMU

Aplinkos apsaugos reglamentavimas per pastaruosius 20 metų buvo sustiprintas derinant šalies aplinkos apsaugos teisės aktus su ES direktyvomis, o pastaruoju metu – didinant elektroninio dokumentų tvarkymo naudojimą. Tačiau aplinkos teisės įgyvendinimo gerosios patirties priėmimas vyksta lėtai. Planuotų į riziką orientuotų patikrinimų dalis – šiek tiek daugiau nei pusė – yra mažesnė nei daugumoje EBPO valstybių narių, o tai rodo, kad atitikties stebėseną iš esmės yra reaktyvi. Informacija apie reguliuojamus subjektus tvarkoma prastai, todėl gali atsirasti patikrinimų planavimo spragų. Iš esmės trūksta rekomendacijų reguliuojamajai bendruomenei dėl geros aplinkosauginės praktikos. Didelio reikalavimų nesilaikymo tinkamai neatbaido administracinės baudos, kurių vidutinis lygis ir surinkimo rodikliai yra per žemi (3 pav.).

REIKIA SKATINTI IR LENGVINTI PILIEČIŲ DALYVAVIMĄ APLINKOS APSAUGOS SRITYJE

Aplinkos apsaugos institucijos, rengdamos aukšto lygio įstatymus ir politiką, palaiko ryšius su nevyriausybiniais subjektais. Tačiau vietos lygmeniu nėra aktyvaus dialogo su pilietine visuomene aplinkos apsaugos klausimais. Gyventojų informuotumas apie aplinką yra mažesnis už ES vidurkį ir dėl to iš dalies kalta nuoseklaus požiūrio į švietimą aplinkos klausimais stoka. Lietuva turėtų konsoliduoti viešuosius informacijos apie aplinką šaltinius ir užtikrinti reguliarias ataskaitas apie aplinkos būklę. Be to, ji turėtų suteikti viešąją prieigą prie su reikalavimų laikymusi susijusios informacijos apie atskirus aplinką teršiančius įrenginius.

3 pav. Administracinių baudų taikymas sumažėjo



Šaltinis: šalies teikimas.



Seimo rūmai – parlamento pastatas

Žaliojo augimo link

BŪTINA SUSTABDYTI VIEŠŪJŲ IŠLAIDŲ APLINKAI MAŽĖJIMO TENDENCIJĄ

Valstybės išlaidos aplinkos apsaugai sumažėjo nuo 1,3 proc. bendrojo vidaus produkto (BVP) 2000 m. iki 0,3 proc. 2018 m. ir gerokai atsiliko nuo 0,8 proc. ES vidurkio. Kita vertus, apskaičiuota, kad ateinančių dešimtmetį investicijų poreikis vien į tvarią energetikos ir klimato politiką kasmet sudarys 3 proc. BVP. Šioms investicijoms finansuoti Lietuva ketina pasitelkti ES fondus ir kitus išorinius šaltinius (50 proc.), valstybės finansavimą (21 proc.) ir privatųjį sektorį (29 proc.). Šalis turi gerinti įvairių investicijų į ekologiškos ekonomikos programas darną ir sukurti konkretų privačių investicijų mobilizavimo planą.

Lietuvoje
2-as
faktinis mok. tarifas
CO₂ emisijoms iš
kelių transporto tarp
visų EBPO šalių
Europoje.

PADARYTA KUKLI PAŽANGA TRANSPORTO PRIEMONIŲ APMOKESTINIMO SRITYJE, TAČIAU ŽALIOSIOS ENERGIJOS MOKESČIŲ TAIKYMO SRITYJE REIKIA NUVEIKTI DAUGIAU

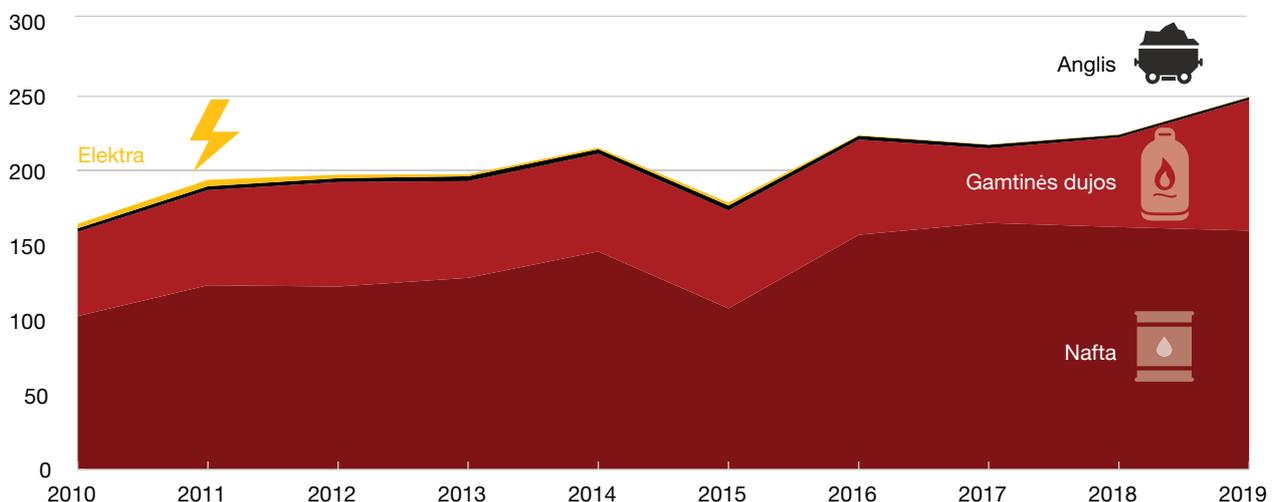
Lietuva atlieka teigiamus pokyčius transporto priemonių apmokestinimo politikos srityje. 2020 m. šalis įvedė naują lengvųjų automobilių registracijos mokestį. Šalis taip pat svarsto metinį variklinių transporto priemonių nuosavybės mokestį, kuris priklausys nuo transporto priemonės aplinkosauginio veiksmingumo. Be to, vyriausybė planuoja pakeisti laiko sąnaudomis paremtą kelių naudojimo mokestį sunkiasvorėms transporto priemonėms atstumu paremtu mokesčiu.

Lietuvos mokesčiai už energetinius produktus ne iki galo atspindi energijos vartojimo poveikį aplinkai. Veiksmingi anglies dioksido (CO₂), emisijų naudojant energiją mokesčių tarifai yra maži, ypač kelių sektoriuje. Šalis turi vieną mažiausių benzino ir dyzelino akcizų EBPO ir daug mažesnį dyzelino mokesčio tarifą nei benzino. Siekiant skatinti netaršių transporto priemonių pardavimą, abiejų rūšių degalams turėtų būti taikomi didesni mokesčių tarifai.

Per pastarąjį dešimtmetį labai išaugo parama iškastinio kuro sunaudojimui (4 pav.). Ją daugiausia sudaro naftos produktų naudojimo mokesčių lengvatos, visų pirma mažesnis žemės ūkyje naudojamos šildymo alyvos ir dyzelino apmokestinimas. Lietuva turėtų palaipsniui atsisakyti šių subsidijų iškastiniam kurui, kartu imdamasi atitinkamų priemonių, kad būtų sumažinta našta pažeidžiamiausioms įmonėms ir namų ūkiams.

4 pav. Didėja parama iškastiniam kurui

mln. EUR, 2015 m. kainos



Šaltinis: EBPO (2020), OECD Inventory of Support Measures for Fossil Fuels (duomenų bazė).

Tvarus judumas

TRANSPORTO IŠMETAMŲ TERŠALŲ TENDENCIJOS NEATITINKA NACIONALINIŲ KLIMATO TIKSLŲ

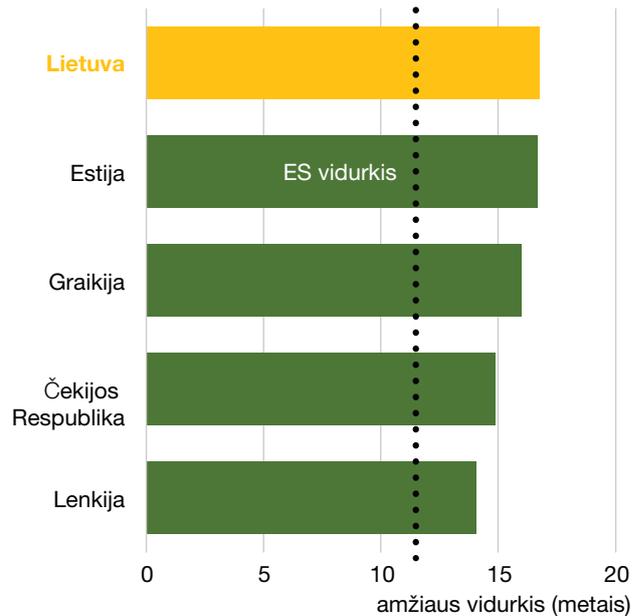
Transporto sektorius yra didžiausias teršėjas ŠESD dujomis - 2018 m. tai sudarė 30 proc. visų Lietuvos ŠESD emisijų (5 pav.). Transporto išmetamas ŠESD kiekis per pastarąjį dešimtmetį padidėjo 38 proc. Numatoma, kad be papildomų priemonių jis staigiai didės bent iki 2024 m. Transportas taip pat yra pagrindinis šalyje išmetamų azoto oksidų ir smulkiųjų kietųjų dalelių šaltinis. Dėl išsisklaidžiusio Lietuvos gyvenviečių modelio ir mažo bei mažėjančio gyventojų tankio kelių transportas tampa dominuojančia tiek keleivių, tiek krovinių transporto rūšimi. 2019 m. vidutinė transporto priemonė buvo 15 metų senumo, o 68 proc. automobilių buvo varomi dyzelinu.

Transporto sektorius nejuda link laipsniško anglies dioksido išmetimo mažinimo, numatyto NEKP ir ambicingesniuose naujuose NKKVD planuose. Šalis planuoja plačiau naudoti alternatyviuosius degalus ir inovatyvias transporto technologijas, elektrifikuoti savo geležinkelius ir stiprinti atitinkamas mokestines priemones. Tačiau norint iki 2050 m. sukurti anglies dioksido neišmetančią transporto sistemą reikės griežtesnių tikslų ir papildomų priemonių, skirtų spręsti didėjančios automobilių nuosavybės problemai, ir skatinti pereiti prie tvaraus transporto rūšių.

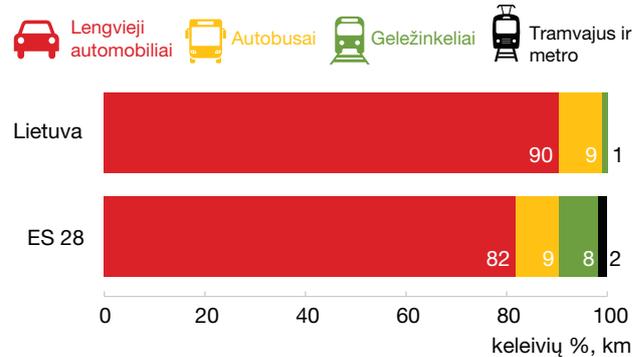


5 pav. Automobiliai dominuoja viename seniausių transporto priemonių parkų Europos Sąjungoje

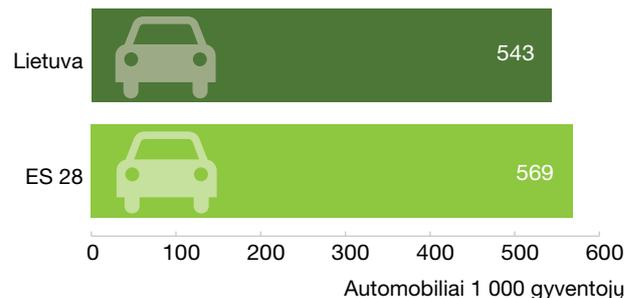
Transporto priemonių naudojimas pagal amžių EBPO ir ES šalys su seniausiu automobilių parku, 2019 m.



Keleivinio sausumos transporto modalinis pasidalijimas, 2018 m.



Motorizacijos rodikliai, 2018 m.

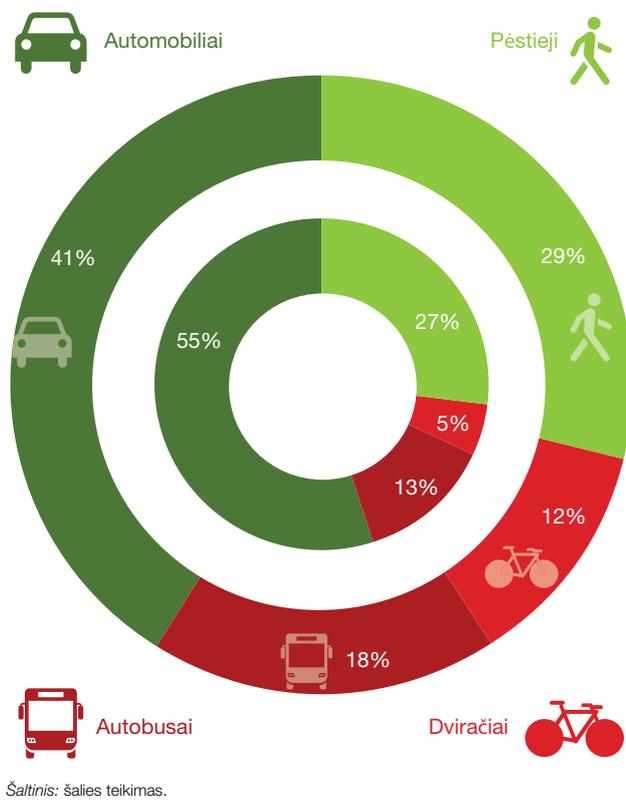


Šaltiniai: ACEA (2021), Transporto priemonių naudojimas Europoje; EB (2020) transportas skaičiais, 2020 m.

TRANSPORTO IR TERITORIJŲ PLANAVIMO ATSKYRIMAS TRUKDO TVARIAM JUDUMUI

Visos šalies miestai ir miesteliai parengė tvaraus judumo mieste planus (SUMP), kuriais siekiama skatinti pereiti prie ekologiškesnių transporto rūšių (6 pav.). Tačiau daugumoje savivaldybių už žemėnaudos ir transporto planavimą ir toliau atsako atskiros institucijos, kurios tarpusavyje nekoordinuoja veiksmų arba tai daro ribotai. Vadinasi, transporto ir teritorijų planai veikia atskirai. Todėl daugelis plėtros projektų ir toliau orientuoti į automobilius.

6 pav. **SUMP propaguuoja ekologiškesnes transporto rūšis**, modalinė keleivių transporto dalis, 2017 m. (vidinis ratas) ir 2030 m. (planuojama)



REIKIA GERESNIŲ PASKATŲ, KAD NAUDOTOJŲ ELGSENA BŪTŲ ORIENTUOTA Į TVARIAS RŪŠIS

Lietuva turėtų stiprinti paklausos valdymo politiką, įskaitant mažataršių zonų diegimą ir didesnes automobilių stovėjimo mieste kainas. Panaikinus nemokamą automobilių stovėjimą darbo vietose ir minimalius automobilių stovėjimo reikalavimus naujiems pastatams, sumažėtų paslėptos automobilių naudojimo subsidijos. Kelių erdvės perskirstymas, teikiant pirmenybę viešajam transportui, dviračiams ir pėstiesiems, kartu ribojant automobilių eismą miesto gatvėse, yra dar viena galimybė spręsti spūsčių ir oro kokybės problemas.

Norint sumažinti privačių automobilių naudojimą, reikės papildomų investicijų į viešąjį transportą ir nemotorizuotąsias transporto rūšis. Investicijų į kelius būtinoms statyboms ir žvyrkelių modernizavimui apribojimas atlaisvintų lėšas viešajam transportui. Kaimo viešajam transportui, ypač autobusams, reikės didelių investicijų, kad būtų mažinama priklausomybė nuo automobilių vietos kelionėms ir stiprinamas susisiekimas su tarpreginio transporto rūšimis.

Elektra varomomis transporto priemonėmis (EVTP) iki šiol buvo mažai naudojamosi, nepaisant didelių pirkimo subsidijų. Iššūkiai – ribota EVTP įkrovimo infrastruktūra ir didelis EVTP kainų skirtumas, palyginti su dyzeliniais ir benziniais automobiliais. EVTP sklaidai trukdo ir nacionalinės EVTP strategijos nebuvimas bei institucinės atsakomybės už EVTP įkrovimo infrastruktūros kūrimą susiskaidymas. Lietuva planuoja ir toliau teikti finansinę paramą perkant EVTP ir įrengiant įkrovimo taškus. Reikėtų atidžiai stebėti ilgalaikes išlaidas valstybei.

2019 m.
3 000 EVTP
buvo registruota Lietuvoje.
Tai mažiau nei 2 proc. viso
parko. Pastaraisiais metais
EVTP skaičius didėja:
119% daugiau
EVTP registruota 2018 m. nei
2017 m.

Dviračių takų ilgis sostinės
regione nuo
140 km
2015 m. iki vos
204 km
2019 m. Paryžiuje dviračių
takai išaugo nuo 700 km
iki 1 000 km
2015–20 m.



EBPO aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgos Lietuva, 2021 m.

DAUGIAU INFORMACIJOS

EBPO aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgos: Lietuva, 2021 m.

Ataskaitą ir visus duomenis galima rasti adresu
<http://oe.cd/epr-lithuania>

Aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgų programa

<http://oe.cd/epr>

KONTAKTAI

Skyriaus vadovė

Nathalie Girouard

Nathalie.Girouard@oecd.org

Apžvalgos koordinatorė

Eugene Mazur

Eugene.Mazur@oecd.org

Ryšiai

Natasha Cline-Thomas

Natasha.Cline-Thomas@oecd.org

NUOTRAUKŲ AUTORIAI

Visi vaizdai ir piktogramos yra iš „Shutterstock.com“ ir „TheNounProject.com“, nebent nurodyta kitaip.

Šis dokumentas, taip pat visi čia pateikti duomenys ir žemėlapis neturi įtakos nė vienos teritorijos ar suvereniteto statusui, tarptautinių sienų ir ribų nustatymui ir bet kurios teritorijos, miesto ar vietovės pavadinimui.

<http://oe.cd/epr>



BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

