

SOCIALINIS KLIMATO PLANAS

Turinys

1.	SKP APŽVALGA IR RENGIMO PROCESAS.....	6
1.1.	Santrauka.....	6
1.1.1.	Žaliosios pertvarkos kontekstas	6
1.1.2.	Priemonių ir investicijų apžvalga.....	8
1.1.3.	Apibendrinanti lentelė.....	9
1.2.	Energetikos ir klimato politikos apžvalga.....	10
1.3.	Viešų konsultacijų procesas	13
1.4.	Apibrėžimai.....	15
1.5.	Pažeidžiamų grupių analizė	24
1.5.1.	Esama situacija pastatų sektoriuje	24
1.5.2.	Pažeidžiamų namų ūkių grupės apžvalga	27
1.5.3.	Esama situacija kelių transporto sektoriuje.....	30
1.5.4.	Pažeidžiamų transporto naudotojų grupės apžvalga	32
1.6.	Numatomas poveikis pažeidžiamoms grupėms	36
2.	PRIEMONIŲ IR INVESTICIJŲ, TARPINIŲ IR SIEKTINŲ REIKŠMIŲ APRAŠYMAS	44
2.1.	KOMPONENTAS C1 – Pastatų sektorius	44
2.1.1.	Komponento santrauka	44
2.1.2.	Komponento priemonių ir investicijų aprašymas	45
2.1.2.1.	Investicija C1.A.I1. Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas	45
2.1.2.1.1.	Investicijos aprašymas	45
2.1.2.1.2.	Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	47
2.1.2.1.3.	Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	48
2.1.2.1.4.	Finansavimas ir kaštai.....	50
2.1.2.1.5.	Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	52
2.1.2.1.6.	Finansavimo papildomumas	52
2.1.2.1.7.	ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis.....	52
2.1.2.2.	Investicija C1.A.I2. Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas	53
2.1.2.2.1.	Investicijos aprašymas	53
2.1.2.2.2.	Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	55

2.1.2.2.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	55
2.1.2.2.4. Finansavimas ir kaštai.....	56
2.1.2.2.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	58
2.1.2.2.6. Finansavimo papildomumas	58
2.1.2.2.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	58
2.1.2.3. Investicija C1.B.I3 Socialinio būsto fondo plėtra	59
2.1.2.3.1. Investicijos aprašymas	59
2.1.2.3.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	60
2.1.2.3.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	61
2.1.2.3.4. Finansavimas ir kaštai.....	62
2.1.2.3.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	62
2.1.2.3.6. Finansavimo papildomumas	62
2.1.2.3.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	62
2.1.2.4 Priemonė C1.D.M1 Energijos konsultacijų centrų steigimas	63
2.1.2.4.1. Investicijos aprašymas	63
2.1.2.4.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	64
2.1.2.4.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	65
2.1.2.4.4. Finansavimas ir kaštai.....	66
2.1.2.4.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	67
2.1.2.4.6. Finansavimo papildomumas	67
2.1.2.4.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis.....	67
2.1.3. Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės.....	67
2.1.4. Komponento bendros numatomos išlaidos	69
2.1.5. Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau.....	69
2.2. KOMPONENTAS C2 – Kelių transporto sektorius	71
2.2.1. Komponento santrauka	71
2.2.2. Komponento priemonių ir investicijų aprašymas	72
2.2.2.1. Investicija C2.F.I4 Netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto naudojimo skatinimas	72
2.2.2.1.1. Investicijos aprašymas	72
2.2.2.1.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	74
2.2.2.1.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	75
2.2.2.1.4. Finansavimas ir kaštai.....	77

2.2.2.1.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	78
2.2.2.1.6. Finansavimo papildomumas	78
2.2.2.1.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	79
2.2.2.2. Investicija C2.F.I5 Netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto naudojimo skatinimas	79
2.2.2.2.1. Investicijos aprašymas	79
2.2.2.2.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	81
2.2.2.2.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	81
2.2.2.2.4. Finansavimas ir kaštai.....	83
2.2.2.2.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	84
2.2.2.2.6. Finansavimo papildomumas	84
2.2.2.2.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	85
2.2.2.3. Investicija C2.F.I6 Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	85
2.2.2.3.1. Investicijos aprašymas	85
2.2.2.3.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	86
2.2.2.3.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	86
2.2.2.3.4. Finansavimas ir kaštai.....	87
2.2.2.3.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	88
2.2.2.3.6. Finansavimo papildomumas	88
2.2.2.3.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	88
2.2.2.4. Investicija C2.F.I7 Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra.....	88
2.2.2.4.1. Investicijos aprašymas	88
2.2.2.4.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	90
2.2.2.4.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	90
2.2.2.4.4. Finansavimas ir kaštai.....	91
2.2.2.4.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	92
2.2.2.4.6. Finansavimo papildomumas	92
2.2.2.4.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	92
2.2.2.5. Priemonė C2.G.M2 Užsakomojo transporto paslaugų plėtra	93
2.2.2.5.1. Priemonės aprašymas	93
2.2.2.5.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	94
2.2.2.5.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	95

2.2.2.5.4. Finansavimas ir kaštai.....	97
2.2.2.5.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	99
2.2.2.5.6. Finansavimo papildomumas	99
2.2.2.5.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	99
2.2.2.6. Priemonė C2.G.M3 Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra.....	99
2.2.2.6.1. Priemonės aprašymas.....	99
2.2.2.6.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	101
2.2.2.6.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	102
2.2.2.6.4. Finansavimas ir kaštai.....	103
2.2.2.6.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	104
2.2.2.6.6. Papildomumas.....	104
2.2.2.6.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	105
2.2.2.7. Priemonė C2.G.M4 Viešojo transporto naudojimo skatinimas.....	105
2.2.2.7.1. Priemonės aprašymas.....	105
2.2.2.7.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui	106
2.2.2.7.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis	106
2.2.2.7.4. Finansavimas ir kaštai.....	107
2.2.2.7.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms.....	108
2.2.2.7.6. Papildomumas.....	108
2.2.2.7.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis	109
2.2.3. Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės	109
2.2.4. Komponento bendros numatomos išlaidos	110
2.2.5. Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau.....	111
2.3. KOMPONENTAS C4 – Techninė pagalba	113
2.3.1. Komponento aprašymas	113
2.3.2. Komponento priemonių ir investicijų aprašymas	113
2.3.3. Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės	118
2.3.4. Komponento bendros numatomos išlaidos	120
2.3.5. Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau.....	120
2.4. Bendros plano išlaidos	124
2.4.2. Minimalaus ir didžiausio finansavimo kriterijai, kurių reikia laikytis.....	124
3. Numatomas planuojamų priemonių ir investicijų poveikis	125
3.1. Poveikio vertinimo metodika	125

3.2.	Numatomas plano komponentų poveikis	125
4.	PLANO PAPILDOMUMAS IR ĮGYVENDINIMAS	126
4.1.	Plano stebėsena ir įgyvendinimas	126
4.2.	Suderinamumas su kitomis iniciatyvomis	128
4.3.	Finansavimo papildomumas	129
4.4.	Geografiniai ypatumai	131
4.5.	Korupcijos, sukčiavimo ir interesų konfliktų prevencija	132
4.6.	Informavimas ir komunikacija	134

Naudojami sutrumpinimai

Socialinis klimato fondas	SKF
Socialinis klimato planas	SKP
2023 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/955, kuriuo įsteigiamas SKF ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1060. Paskelbta adresu https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955	SKF reglamentas
2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB. Paskelbta adresu https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2003/87	ATLPS direktyva
Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos dalis, apimanti pastatų, kelių transporto ir kitus sektorius (ATLPS direktyvos IVa skyrius)	ATLPS 2
Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas	NEKSVP
Šiltnamio efektą sukeliančios dujos	ŠESD
Aplinkos ministerija	AM
Aplinkos projektų valdymo agentūra	APVA
Atsinaujinantys energijos ištekliai	AEI
Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė	EGADP
Finansų ministerija	FM
Susisiekimo ministerija	SM
Lietuvos ilgalaikė renovacijos strategija	LIRS
Europos Sąjunga	ES
Europos Komisija	EK
Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija	NENS
Europos Komisijos techninės pagalbos projektas	TSI
Socialinių klimato planų parengimui	

1. SKP APŽVALGA IR RENGIMO PROCESAS

1.1. Santrauka

1.1.1. Žaliosios pertvarkos kontekstas

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

Pagrindiniu iššūkiu šioje pertvarkoje laikomas ŠESD emisijų iš pastatų ir kelių transporto sektorių įtraukimas į ATLPS2 nuo 2027 m. Prognozuojama, kad tai neišvengiamai didins energijos ir degalų kainas ir turės socialinį ir ekonominį poveikį, ypač pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Numatomas progresinis ATLPS 2 poveikis namų ūkių pajamoms, kadangi didesnes pajamas gaunantys ir daugiau iškastinio kuro naudojančios namų ūkiai sumokės didesnes įmokas, tačiau mažesnes pajamas gaunantiems namų ūkiams šis apmokestinimas sudarys didesnę procentinę jų bendrų išlaidų dalį.

Šio poveikio sušvelninimui yra steigiamas SKF, reglamentuojamas Reglamentu (ES) 2023/955, kurio veiklos laikotarpis apima 2026–2032 m. Jo tikslas – teikti finansinę paramą ES valstybėms narėms, įskaitant Lietuvą, siekiant remti SKF tikslines grupes: pažeidžiamus namų ūkius, pažeidžiamas labai mažas įmones ir pažeidžiamus transporto naudotojus, kuriems žaliosios pertvarkos metu neproporcingai didelį poveikį daro didesnės energijos ir transporto išlaidos. SKF lėšomis ES valstybėms narėms suteikiama galimybė teikti paramą trims pagrindinėms priemonių ir investicijų grupėms: energijos vartojimo efektyvumo didinimui ir pastatų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui, nedaršaus judumo skatinimui ir laikinai tiesioginei pajamų paramai.

Siekiant gauti finansavimą iš SKF, Lietuva iki 2025 m. birželio 30 d. turi parengti ir pateikti Europos Komisijai SKP. Vadovaujantis SKF reglamento nuostatomis, į SKP turi būti įtrauktas nuoseklus esamų arba naujų nacionalinių priemonių ir investicijų rinkinys, kuriuo siekiama mažinti pastatų ir kelių transporto sektorių įtraukimo į ATLPS2 poveikį pažeidžiamiems gyventojams ir įmonėms. Rengiant Lietuvos SKP, 2024 m. birželio mėn. Aplinkos ministerija sudarė tarpinstitucinę darbo grupę, į kurios sudėtį įeina Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos, Ekonomikos ir inovacijų ministerijos, Finansų ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos bei Valstybės duomenų agentūros ir Vyriausybės strateginio analizės centro atstovai.

Lietuvai skiriama SKF lėšų suma sudaro 664 171 367 EUR. Valstybės narės yra įpareigosotos prisidėti ne mažiau kaip 25 proc. nuo bendrų apskaičiuotų jų SKP išlaidų, todėl Lietuvos nacionalinis bendras finansavimas turėtų siekti bent 221 390 456 EUR. Bendra SKF finansavimo suma Lietuvai sudaro 885 561 823 EUR. Numatoma, kad jei ATLPS2 įgyvendinimo pradžia bus atidėta iki 2028 m., Lietuvai bus skirtas 557 903 948 EUR SKF finansavimas, o atitinkamas nacionalinis bendras finansavimas turės sudaryti bent 185 967 983 EUR.

Pastatų sektoriuje Lietuva susiduria su didele seno ir energetiškai neefektyvaus pastatų fondo problema. 2024 m. duomenimis, net 67 proc. gyvenamųjų pastatų yra D arba žemesnės energinio naudingumo klasės. Tokia padėtis lemia dideles šildymo sąnaudas ir aukštą energijos nepritekliaus lygį (17,5 proc. gyventojų 2022 m.; 20 proc. - 2023 m. negalėjo pakankamai šildyti būsto). Daliai namų ūkių vis dar naudojant iškastinį kurą šildymui, ATLPS2 įvedimas lems papildomą finansinę naštą – prognozuojama, kad metinės šildymo išlaidos gali išaugti nuo 51 (esant 30 EUR/tCO₂ kainai) iki 127 (esant 60 EUR/tCO₂ kainai) eurų. Tai ypač paveiks mažas pajamas gaunančius namų ūkius.

SKP į šiuos iššūkius yra reaguojama teikiant tikslinę finansinę paramą pažeidžiamiems namų ūkiams, gyvenantiems prasčiausios energinės būklės pastatuose. Numatomas tiek pilnos, tiek dalinės renovacijos rėmimas, leidžiant lanksčiai pasirinkti atnaujinimo apimtį, taip pat skatinamas perėjimas prie efektyvių, AEI naudojančių šildymo sistemų. Siekiant spręsti socialinio būsto problemas, bus įgyvendinamas netinkamų gyventi pastatų griovimas ir naujų A++ klasės socialinių būstų statyba jų vietoje. Be to, visoje Lietuvos teritorijoje bus įsteigti energijos konsultacijų centrai, kurių paskirtis – praktinės pagalbos ir informacijos teikimas pažeidžiamiems gyventojams.

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

kainai) eurų. Tai ypač paveiks pažeidžiamus transporto naudotojus: kaimo vietovių gyventojus, kuriuose viešojo transporto sistema yra nepakankamai išvystyta, asmenis, priverstus naudoti senus, taršius automobilius ir neturinčius galimybių įsigyti mažiau taršių transporto priemonių, bei pažeidžiamas labai mažas įmonės, ypač veikiančias transporto sektoriuje.

Reaguojant į kelių transporto sektoriaus iššūkius, SKP numatomos kompleksinės priemonės. Bus teikiama finansinė parama pažeidžiamiems namų ūkiams ir labai mažoms įmonėms įsigyti ar palankiomis sąlygomis lizinguoti naujas arba naudotas netaršias ar mažiau taršias transporto priemones, taip pat bus remiamas perėjimas prie mikrojudumo priemonių (dviračių). Siekiant įveikti infrastruktūros trūkumus, bus remiama privačios ir viešosios įkrovimo infrastruktūros plėtra, ypač regionuose. Kartu bus kuriamos tvarios alternatyvos asmeniniam automobiliui: diegiamos lanksčios, pagal poreikį veikiančios užsakomojo transporto paslaugos kaimiškose vietovėse ir stiprinamas reguliarus tarpsavivaldybinis viešasis transportas, įsigyjant netaršius autobusus.

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

1.1.2. Priemonių ir investicijų apžvalga

SKP numatytų priemonių ir investicijų paskirtis yra tiesioginis ATLPS2 poveikio pažeidžiamiausioms grupėms švelninimas, sprendžiant pastatų energinio neefektyvumo ir transporto nepriteklaus problemas.

Pastatų sektoriaus priemonės:

- Investicija C1.A.I1 „Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas“ numatomas papildomos paramos teikimas pažeidžiamiems namų ūkiams pilnos gyvenamųjų pastatų renovacijos įgyvendinimui, įskaitant šilumos siurblių ir saulės elektrinių įrengimą, siekiant maksimalaus energijos sutaupymo. Planuojama 13380 būstų renovacija.
- Investicija C1.A.I2 „Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas“ bus sudaromos sąlygos lankstesnės ir finansiškai prieinamesnės alternatyvos pasirinkimui, remiant atskirų, didžiausią efektą duodančių priemonių (pvz., stogo, sienų šiltinimo, langų keitimo) įgyvendinimą. Planuojamas 2420 būstų atnaujinimas.
- Investicija C1.B.I3 „Socialinio būsto fondo plėtra“ yra skirta kokybinės socialinio būsto fondo pertvarkos įgyvendinimui. Numatomas netinkamų gyventi, energetiškai neefektyvių socialinių būstų griovimas ir naujų, aukščiausios A++ energinio naudingumo klasės pastatų statyba. Planuojamas 200 naujų socialinio būsto vienetų pastatymas.
- Priemonė C1.D.M1 „Energijos konsultacijų centrų steigimas“ yra skirta informacinių barjerų įveikimui. Numatomas 10 regioninių „vieno langelio“ principu veikiančių centrų įsteigimas, kurių paskirtis – teikti nemokamas konsultacijas ir praktinę pagalbą pažeidžiamiems gyventojams energijos efektyvumo, AEI ir paramos gavimo klausimais.

Kelių transporto sektoriaus priemonės:

- Investicijomis C2.F.I4 „Netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto naudojimo skatinimas“ ir C2.F.I5 „Netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto naudojimo skatinimas“ bus prisidedama prie finansinės naštos pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir labai mažoms įmonėms mažinimo, teikiant paramą naujų arba naudotų netaršių (elektromobilių) ar mažiau taršių transporto priemonių įsigijimui ar lizingui. Planuojamas paramos suteikimas 13 300 transporto priemonių įsigijimui.
- Investicija C2.F.I6 „Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas“ bus sudarytos sąlygos įperkamos ir sveikos alternatyvos trumpoms kelionėms pasiūlymui, remiant 5 000 dviračių ar elektrinių dviračių įsigijimą namų ūkiams.
- Investicija C2.F.I7 „Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra“ yra skirta infrastruktūros trūkumo problemos sprendimui, ypač regionuose ir daugiabučių rajonuose, remiant 500 viešųjų įkrovimo stotelių įrengimą.
- Priemone C2.G.M2 „Užsakomojo transporto paslaugų plėtra“ bus kuriama alternatyva asmeniniam automobiliui retai apgyvendintose teritorijose. Numatomas lanksčių, pagal poreikį veikiančių transporto sistemų diegimas 60 savivaldybių.
- Priemone C2.G.M3 „Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra“ bus prisidedama prie susisiekimo tarp savivaldybių gerinimo, remiant 198 netaršių autobusų įsigijimą ir socialiai būtinų, bet komerciškai nenaudingų maršrutų plėtrą.
- Priemonės C2.G.M4 „Viešojo transporto naudojimo skatinimas“ pagalba bus prisidedama prie viešojo transporto įperkamumo didinimo, suteikiant kelionių lengvatas pažeidžiamiesiems transporto naudotojams regioniniuose ir priemiestiniuose maršrutuose.

1.1.3. Apibendrinanti lentelė

Intervencijos sritis	Iš viso išlaidų		SKF		Nacionalinės		Perkėlimas iš pasidalijamojo valdymo programų		Išmetamo CO2 kiekio mažinimas
	EUR	proc.	EUR	proc.	EUR	proc.	EUR	proc.	ktCO2
Pastatų sektorius	424 882 476	48 proc.	318 661 857	75 proc.	106 220 619	0	0	0	25
Kelių transporto sektorius	439 167 298	50 proc.	329 375 473	75 proc.	109 791 825	0	0	0	57
Laikina tiesioginė pajamų parama	0	0 proc.	0	0 proc.	0	0	0	0	

Techninė pagalba (8 straipsnio 3 dalis)	21 512 049	2,4 proc.	16 134 037	75 proc.	5 378 012	0	0	0	
Iš viso	885 561 823		664 171 367	75 proc.	221 390 456	0	0	0	
Iš kurio įnašo į techninės paramos priemonę (11 straipsnio 4 dalis)	0	0							
Iš kurio įnašo į valstybės narės "InvestEU" skyrių (11 straipsnio 3 dalis)	0	0							

1.2. Energetikos ir klimato politikos apžvalga

Strateginės kryptys ir svarbiausi tikslai

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

Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė. Pagrindinis dokumentas, kuriuo yra nustatomi klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie klimato kaitos tikslai bei uždaviniai visiems nacionalinio ūkio sektoriams – nuo energetikos ir pramonės iki žemės ūkio ir transporto. Šiuo dokumentu yra siekiama sisteminio požiūrio į iššūkių valdymą, užtikrinant skirtingų sričių priemonių integravimą;

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

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

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

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

Pastatų sektorius

Pastatų sektoriuje yra identifikuojamas esminis iššūkis, susijęs su senu ir energetiškai neefektyviu pastatų fondu, kurio egzistavimas sąlygoja didelį energijos suvartojimą bei aukštą energetinio nepritekliaus lygį, 2022 m. duomenimis, siekiantį 17,5 proc.. Pažymėtina, kad renovacijos tempai yra nepakankami ilgalaikių tikslų pasiekimui, o patį procesą apsunkina sudėtingas sprendimų priėmimo mechanizmas daugiabučių namų bendrijose, finansavimo prieinamumo problemos bei kvalifikuotos darbo jėgos trūkumas.

Esminės politikos priemonės:

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

Energetinio naudingumo standartų įgyvendinimas. Yra nustatytas privalomas reikalavimas, kad visi naujai statomi ir kapitališkai renovuojami pastatai atitiktų A++ energetinio naudingumo klasę.

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

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

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

Kelių transporto sektorius

Transporto sektorius yra identifikuojamas kaip vienas iš pagrindinių ŠESD emisijų šaltinių Lietuvoje. Sektorius susiduria su esminėmis problemomis, apimančiomis vieną seniausių automobilių parkų Europos Sąjungoje (vidutinis amžius viršija 16 metų), kuriame dominuoja dyzelinu varomos transporto priemonės, didelę gyventojų priklausomybę nuo asmeninio transporto (92,9 proc. kelionių) bei nepakankamai išvystytą ir įperkama viešojo transporto sistemą, ypač regionuose.

Esminės politikos priemonės:

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

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

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

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

Didelei daliai mažas pajamas gaunančių ir regionuose gyvenančių asmenų perėjimo prie mažiau taršaus transporto priemonių įgyvendinimas yra finansiškai neįmanomas. Dėl nepakankamai išvystyto viešojo transporto tinklo yra susiduriama su priverstine priklausomybe nuo senų, taršių automobilių. Numatoma, kad kylančios degalų kainos ir būsimas ATLPS2 įvedimas neproporcingai paveiks šias visuomenės grupes ir didins transporto nepritekliaus riziką.

Tarpsektoriniai socialiniai aspektai ir teisinga pertvarka

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

Pagrindiniai tarpsektoriniai iššūkiai:

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

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

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

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

1.3. Viešų konsultacijų procesas

Rengiant SKP ir vykdant TSI projektą, Lietuva vykdė viešąsias konsultacijas, į kurias buvo pakviesti įvairių sričių socialiniai ir ekonominiai partneriai. Šis procesas buvo organizuojamas laikantis SKF reglamento¹ 5 straipsnio 1 dalies nuostatos, pagal kurią privaloma įtraukti vietos ir regionų valdžios institucijas, ekonominių ir socialinių partnerių atstovus, atitinkamas pilietinės visuomenės organizacijas, jaunimo organizacijas ir kitus suinteresuotuosius subjektus.

Techninė pagalba ir konsultacijų procesas: Lietuva dalyvavo TSI projekte, kurio metu Europos Komisijos konsultantai teikė ekspertinę pagalbą rengiant ir įgyvendinant viešųjų konsultacijų procesą. Jų vaidmuo apėmė pagrindinių etapų nustatymą ir seminarų organizavimą taip, kad šis procesas atitiktų geriausias Europos Sąjungos praktikas.

Darbo grupė (toliau – SKP DG): SKP rengimui buvo sudaryta tarpinstitucinė darbo grupė, kurią sudarė atstovai iš Aplinkos ministerijos, Energetikos ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Ekonomikos ir inovacijų ministerijos, Finansų ministerijos, Valstybės duomenų agentūros ir STRATA (Vyriausybės strateginės analizės centro). Jų vaidmuo buvo koordinuoti SKP rengimą ir integruoti sektorių perspektyvas.

Suinteresuotųjų šalių įtraukimas: viešųjų konsultacijų procese dalyvavo vietos ir regioninės valdžios institucijos (Lietuvos savivaldybių asociacija, savivaldybių administracijos), ekonominiai ir socialiniai partneriai (verslo organizacijos, profesinės sąjungos, sektorinės asociacijos), pilietinės visuomenės ir nevyriausybinių organizacijos („Gelbėkit vaikus“, Lietuvos Raudonojo Kryžiaus draugija, Nacionalinis skurdo mažinimo tinklas), jaunimo organizacijos ir kitos suinteresuotosios šalys (vartotojų teisių gynimo organizacijos, aplinkosaugos advokacijos grupės, mokslinių tyrimų institucijos). Nacionalinės reguliavimo institucijos, tokios kaip Valstybinė energetikos reguliavimo taryba ir APVA, taip pat prisidėjo savo ekspertinėmis žiniomis. Pripažindamos socialinės įtraukties svarbą, konsultacijų procese aktyviai dalyvavo Lygių galimybių kontrolieriaus tarnyba ir Lietuvos žmonių su negalia sąjunga.

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

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

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

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

Veikla	Tikslai
1 etapas (2025 m. vasaris)	
Informacijos sklaida per „E.pilietis“ platformą (kvietimas registruotis ir teikti pastabas)	Informuoti visuomenę apie SKF tikslus ir planuojamas viešąsias konsultacijas. Gauti įžvalgų apie dabartinius socialinius ir ekonominius iššūkius, susijusius su energijos ir transporto nepriteklumi. Siekti, kad visuomenė pateiktų savo nuomonę apie problemas, su kuriomis susiduria pažeidžiami namų ūkiai, transporto naudotojai ir labai mažos įmonės. Prisideda prie veiklos: E.pilietis: pažeidžiamų grupių apibrėžimų sąrašo projekto pateikimas ir pastabų rinkimas.
Vieši pristatymai pagal tikslines grupes	Pristatyti SKF tikslus, didinti informuotumą apie energijos ir transporto nepriteklį ir skatinti diskusijas, kad suinteresuotos šalys pateiktų savo nuomonę. Prisideda prie veiklos: seminarai kiekvienai tikslinei grupei (viso 3 seminarai)
2 etapas (2025 m. kovo mėn.)	
„E.pilietis“ (kvietimas teikti pastabas ir komentarus)	Informuoti visuomenę apie ATLPS2 poveikį tikslinėms grupėms, skatinti teikti pasiūlymus dėl priemonių neigiamam poveikiui mažinti ir rinkti informaciją apie visuomenės lūkesčius dėl SKP. Prisideda prie veiklos: „E.pilietis“: pateikti ATLPS2 poveikio analizę tikslinėms grupėms ir rinkti atsiliepimus
Vieši pristatymai pagal tikslines grupes	Pristatyti ATLPS2 poveikio vertinimo rezultatus, išnagrinėti neigiamo poveikio mažinimo priemones ir surinkti suinteresuotųjų šalių atsiliepimus. Prisideda prie veiklos: diskusijos dėl ilgojo priemonių sąrašo projekto SKP DG.
3 etapas (2025 m. birželio mėn.)	
„E.pilietis“ (kvietimas teikti pastabas ir komentarus)	Informuoti visuomenę apie galimą siūlomų priemonių poveikį, paskatinti remti veiksmingiausiomis laikomas priemones ir surinkti informaciją apie visuomenės prioritetus.

	Prisideda prie veiklos: priemonių prioritetų nustatymas ir trumpojo priemonių sąrašo sudarymas kartu su SKP DG.
Vieši pristatymai pagal tikslines grupes	Pristatyti priemonių poveikio vertinimo rezultatus, aptarti įvairių galimybių privalumus ir trūkumus ir atsakyti į visuomenės klausimus.
4 etapas (2025 m. lapkričio mėn.)	
„E.pilietis“ (kvietimas teikti pastabas ir komentarus)	Pristatyti galutinį SKP projektą.
Vieši pristatymai pagal tikslines grupes	Pristatyti galutinį SKP projektą. Prisideda prie veiklos: viešas pristatymo renginys.

Registracija į viešąsias konsultacijas buvo atvira viso proceso metu, todėl kiekvienas norintis galėjo prisijungti bet kuriame etape. Be to, visi vieši pristatymai buvo tiesiogiai transliuojami [Aplinkos ministerijos „YouTube“ kanale](#), kur išsaugoti visi įrašai. Visi suinteresuoti partneriai savo pastabas ir pasiūlymus galėjo išreikšti tiek teminių grupių posėdžiuose, tiek elektroniniu paštu pagrindiniam projekto rengėjui – AM, kurios pastabos buvo viešai skelbiamos portale „E.pilietis“. Visi pasiūlymai ir (arba) pastabos buvo įvertinti ir į juos atsakyta kuo palankiau, o sprendimas, ar į juos atsižvelgti, taip pat buvo paskelbtas „E.pilietis“.

1.4. Apibrėžimai

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

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

Siekiant šiuos abstrakčius apibrėžimus paversti konkrečiais ir pamatuojamais kriterijais, toliau šioje dalyje kiekvienas iš jų yra detalizuojamas, priskiriant jiems pažeidžiamumo veiksnius ir šių veiksmių rodiklius. Šis detalizavimas atliekamas remiantis mokslinė energijos ir transporto nepritekliaus literatūra, EK parengtomis rekomendacijomis, TSI parengtomis rekomendacijomis ir Europos energijos nepritekliaus konsultacijų centro (toliau - EPAH) informacija.

Namų ūkiai pastatų sektoriuje

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

- Energijos nepriteklis;
- Pažeidžiami namų ūkiai.

Energijos nepriteklis

Energijos nepriteklis yra sudėtingas, daugialypis reiškinys, apimantis ekonominius, socialinius bei fizinius aspektus. EPAH teigimu, energijos nepriteklis atsiranda, kai namų ūkiai negali sau leisti pakankamai šildyti savo būstų ar naudotis kitomis būtinomis energetinėmis paslaugomis prieinamą kainą. Šis reiškinys yra glaudžiai susijęs su trimis pagrindiniais veiksniais, kurie dažnai tarpusavyje sąveikauja:

1. **Namų ūkio pajamų lygis.** Namų ūkiai, kurių pajamos yra artimos skurdo rizikos ribai arba žemesnės, yra ypač pažeidžiami, nes didelė jų pajamų dalis skiriama būtiniausiems poreikiams, o išlaidos energijai tampa nepakeliamu našta.
2. **Energijos įperkamumas.** Energijos kainų svyravimai ir bendras jų lygis tiesiogiai veikia namų ūkių biudžetus. Net ir vidutinės pajamas gaunantys namų ūkiai gali patirti energijos nepriteklį, jei energijos kainos yra neproporcingai didelės palyginti su jų pajamomis.
3. **Žemas pastatų energinis naudingumas.** Neefektyvūs, prastos būklės ir menkai apšiltinti pastatai reikalauja daug daugiau energijos šilumai palaikyti. Dėl to namų ūkiai, gyvenantys tokiuose pastatuose, patiria didesnes išlaidas, net jei energijos kainos yra vidutinės. Šis aspektas ypač aktualus senesnės statybos pastatuose.

Šių veiksnių kombinacija sukuria situaciją, kai namų ūkiai yra priversti rinktis tarp pakankamo būsto šildymo ir kitų būtinųjų prekių bei paslaugų, kas neigiamai veikia jų sveikatą, gerovę ir socialinę įtrauktį.

SKP naudojamas energijos nepritekliaus apibrėžimas:

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

Šiuo apibrėžimu siekiama kompleksiskai apibrėžti situaciją, apjungiant kelis veiksnius, kurie iki šiol nacionaliniame lygmenyje buvo reglamentuojami atskirai. Nors bendros „energijos nepritekliaus“ sąvokos Lietuvoje nėra, jos elementai yra susiję su galiojančiais teisės aktais. Lietuvos Respublikos piniginių socialinės paramos nepasiturintiems gyventojams įstatymas reglamentuoja energijos įperkamumo aspektą per šildymo kompensacijas, Statybos įstatymas nustato pastatų energinio naudingumo standartus, o Lietuvos higienos norma HN 42:2009 apibrėžia minimalius komforto reikalavimus. SKP naudojamas apibrėžimas sujungia šiuos atskirus elementus į vieningą sistemą, leidžiančią nuo epizodiško problemų sprendimo pereiti prie visapusiško vertinimo.

Siekiant identifikuoti namų ūkius, kurie patiria energijos nepriteklį, kiekvienam iš veiksnių yra priskiriamas konkretus išmatuojamas rodiklis:

Nr.	Veiksny	Rodiklis
-----	---------	----------

1	Namų ūkio pajamų lygis	Namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos pajamos yra mažesnes arba lygios skurdo rizikos ribai. Skurdo rizikos riba skaitoma 60 proc. ekvivalentinių disponuojamų pajamų medianos (mediana 2024 m. – 1 027 Eur, Eurostat), sudaro 616,2 Eur.
2	Energijos įperkamumas	2M rodiklis. Namų ūkiai, kurių išlaidų energijai (elektrai, dujoms, kitam kurui, šiluminei energijai) dalis ekvivalentinėse disponuojamosiose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą (mediana 2024 m. – 6,6 proc., Valstybės duomenų agentūra).
3	Pastato, kuriame yra įsikūręs namų ūkis, savybės	Namų ūkiai, kurie yra įsikūrę būste, kurio energinio efektyvumo klasė yra D arba žemesnė.

Skurdo rizikos riba yra standartinis, Eurostat taikomas metodas, leidžiantis objektyviai identifikuoti finansiškai pažeidžiamiausius namų ūkius. Energijos įperkamumui matuoti pasirinktas 2M rodiklis, kuris yra plačiai naudojamas tarptautinėje praktikoje ir EK rekomendacijose kaip patikimas būdas nustatyti namų ūkius, kuriems energijos išlaidos sudaro neproporcingai didelę biudžeto dalį. D arba žemesnė energinio naudingumo klasė pasirinkta kaip riba, nes tokie pastatai LIRS laikomi energetiškai neefektyviais, todėl juose gyvenantys asmenys susiduria su ženkliai didesnėmis šildymo sąnaudomis.

Energijos nepriteklių patiriantys namų ūkiai identifikuojami derinant energijos nepritekliaus veiksniais priskirtus rodiklius:

Energijos nepriteklių patiriantys namų ūkiai yra namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos pajamos yra mažesnes arba lygios skurdo rizikos ribai **ir** kurių išlaidų energijai (elektrai, dujoms, kitam kurui, šiluminei energijai) dalis disponuojamosiose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą, **arba** kurie yra įsikūrę būste, kurio energinio efektyvumo klasė yra D arba žemesnė.

Pažeidžiami namų ūkiai

Pažeidžiamų namų ūkių apibrėžimas yra platesnis nei energijos nepritekliaus apibrėžimas. Pagal SKF reglamento 2 straipsnio 10 punktą, pažeidžiamų namų ūkių kategorija apima tuos namų ūkius, kurie jau patiria energijos nepriteklių ir išplečia tikslinę grupę, įtraukdama namų ūkius (įskaitant mažas ir mažesnes nei vidutines pajamas gaunančius), kuriuos reikšmingai paveiks kainų pokyčiai dėl pastatų sektoriaus įtraukimo į ATLPS2. Tokiu būdu siekiama identifikuoti tuos namų ūkius, kurie taps pažeidžiami dėl klimato politikos priemonių poveikio, net jei šiuo metu jie formaliai nepatenka į energijos nepritekliaus kategoriją. Santykis tarp šių dviejų tikslinių grupių gali būti pavaizduotas taip:



1 pav. Pažeidžiamų namų ūkių ir energijos nepriteklių patiriančių namų ūkių aibių santykis

SKP naudojamas pažeidžiamų namų ūkių (pastatų sektoriuje) apibrėžimas:

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

Šiuo apibrėžimu, siekiama kompleksiškai įvertinti ne tik esamą, bet ir būsimą namų ūkių pažeidžiamumą dėl ATLPS2 poveikio.

Apibrėžime numatomi trys pagrindiniai veiksniai, kurie daro namų ūkį pažeidžiamu:

1. Namų ūkio pajamų lygis;
2. ATLPS2 poveikis namų ūkio išlaidoms;
3. Energijos nepriteklis.

Siekiant identifikuoti namų ūkius, kurie yra pažeidžiami, kiekvienam iš veiksnių yra priskiriamas konkretus išmatuojamas rodiklis:

Nr.	Veiksny	Rodiklis
1	Namų ūkio pajamų lygis	Namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos yra mažesnes nei šalies vidurkis (vidutinės ekvivalentinės disponuojamos pajamos 2024 m. – 1 243 Eur, Valstybės duomenų agentūra).
2	ATLPS2 poveikis namų ūkio išlaidoms	Namų ūkiai, kurių išlaidų būsto šildymui naudojamiems angliavandeniliams, gazoliams arba akmens angliai dalis ekvivalentinėse disponuojamosiose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą (mediana 3,2 proc., Valstybės duomenų agentūra, Energijos skirstymo operatorius, Aplinkos ministerijos modeliavimo duomenys).
3	Energijos nepriteklis	Apibrėžta aukščiau, prie Energijos nepritekliaus apibrėžimo.

Šie rodikliai parinkti taip, kad būtų galima identifikuoti platesnę, SKF reglamente numatytą, tikslinę grupę. Pajamos, mažesnės už nacionalinį vidurkį, leidžia įtraukti ne tik skurstančius, bet ir mažesnes nei vidutines pajamas gaunančius namų ūkius, kurie taip pat yra jautrūs kainų pokyčiams. Išlaidų iškastiniam kurui dalies palyginimas su mediana yra tiesioginis būdas nustatyti namų ūkius, kuriuos labiausiai paveiks ATLP2 įvedimas. Šis rodiklis specifiškai vertina priklausomybę nuo taršaus kuro, kuris bus apmokestinamas. Energijos nepritekliaus įtraukimas kaip atskiro kriterijaus užtikrina, kad visi, jau dabar susiduriantys su sunkumais, automatiškai patektų į pažeidžiamų namų ūkių kategoriją.

Pažeidžiami namų ūkai identifikuojami derinant pažeidžiamumo veiksniais priskirtus rodiklius:

Pažeidžiami namų ūkai yra namų ūkai, kurių ekvivalentinės disponuojamos pajamos yra mažesnes nei šalies vidurkis **ir** kurių išlaidų būste naudojamiems angliavandeniliams, gazoliams arba akmens angliai dalis disponuojamosiose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą **arba** kurie patiria energijos nepriteklių.

Namų ūkiai transporto sektoriuje

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

- Transporto galimybių nepriteklis
- Pažeidžiami transporto naudotojai

Transporto galimybių nepriteklis

Transporto galimybių nepriteklis yra daugialypis reiškinys, apibūdinantis situaciją, kai asmenys ar namų ūkai susiduria su sunkumais pasiekti būtinas prekes, paslaugas ir veiklas dėl transporto sistemos trūkumų. Remiantis EK rekomendacija (ES) 2025/1021 išskiriami trys pagrindiniai aspektai, kurie apibrėžia šį reiškinį:

1. Įperkamumas (angl. Affordability). Asmenų ir namų ūkių gebėjimas įpirkti privataus ar viešojo transporto paslaugas;
2. Prieinamumas (angl. Availability). Transporto paslaugų egzistavimas ir jų teikimo dažnumas;
3. Pasiekiamumas (angl. Accessibility). Asmenų ir namų ūkių pajėgumas per racionalią laiką pasiekti esminių socialinių ir ekonominių paslaugų teikimo vietas.

Šie trys veiksniai yra tarpusavyje susiję ir dažnai vienas kitą sustiprina. Pavyzdžiui, prastas viešojo transporto prieinamumas kaimiškose vietovėse gali lemti priverstinę automobilio nuosavybę, o tai sukelia didelę finansinę naštą mažas pajamas gaunantiems namų ūkiams, taip didinant jų pažeidžiamumą.

SKP naudojamas transporto galimybių nepritekliaus apibrėžimas:

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

Šiuo apibrėžimu siekiama kompleksškai įvertinti gyventojų judumo problemas, kurias nacionaliniai teisės aktai reguliuoja fragmentiškai. Konkretaus apibrėžimo Lietuvoje nėra, tačiau jo sudedamosios dalys siejasi su galiojančiu reglamentavimu. Transporto lengvatų įstatymas iš dalies sprendžia įperkamumo klausimą, o Kelių transporto kodeksas bei strateginiai dokumentai, kaip Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, reglamentuoja viešojo transporto prieinamumą. Sujungdamas įperkamumo, prieinamumo ir pasiekiamumo aspektus, šis apibrėžimas leidžia nuo epizodinių lengvatų tam tikroms grupėms pereiti prie kompleksinio namų ūkių, patiriančių judumo sunkumus, vertinimo.

Siekiant identifikuoti namų ūkius, kurie patiria transporto galimybių nepriteklių, kiekvienam iš veiksnių yra priskiriamas konkretus išmatuojamas rodiklis:

Nr.	Veiksny	Rodiklis
1	Įperkamumas	Namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos pajamos yra mažesnes arba lygios skurdo rizikos ribai. Skurdo rizikos riba skaitoma 60 proc. ekvivalentinių disponuojamų pajamų medianos (mediana 2024 m. – 1027 Eur, Eurostat), sudaro 616,2 Eur.
2	Įperkamumas	Namų ūkiai, kurių transporto išlaidų dalis ekvivalentinėse disponuojamosiose pajamose sudaro daugiau 10 proc.
3	Įperkamumas	Namų ūkiai, kurie neturi automobilio dėl lėšų stokos.
4	Prieinamumas	Namų ūkiai, kurių gyvenamoji vieta yra nutolusi nuo artimiausios viešojo transporto stotelės daugiau kaip vieno kilometro atstumu.
6	Prieinamumas	Artimiausioje viešojo transporto stotelėje viešasis transportas sustoja rečiau nei 5 kartus per dieną;
7	Pasiekiamumas	Namų ūkiai, kurių gyvenamoji vieta yra nutolusi daugiau kaip dviejų medianų atstumu nuo artimiausio savivaldybės administracijos pastato (gyventojų registras: 6 km didžiuosiuose miestuose, 2 km kituose miestuose, 20 km kitose gyvenvietėse).

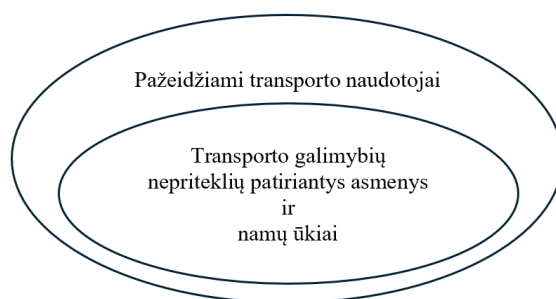
Transporto galimybių nepriteklių patiriantys asmenys ir namų ūkiai identifikuojami taip: Namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos pajamos yra mažesnes arba lygios skurdo rizikos ribai **ir** kurių transporto išlaidų dalis ekvivalentinėse disponuojamosiose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą **arba** namų ūkiai, kurie neturi automobilio dėl lėšų stokos **arba** kurių gyvenamoji vieta yra nutolusi nuo artimiausios viešojo transporto stotelės daugiau kaip vieno kilometro atstumu. **arba** kurių artimiausioje viešojo transporto stotelėje viešasis transportas sustoja rečiau nei 5 kartus per dieną; **arba** kurių gyvenamoji vieta yra nutolusi nuo artimiausio savivaldybės administracijos pastato daugiau kaip:

1. 6 km didžiuosiuose miestuose;
2. 2 km kituose miestuose;

3. 20 km kitose gyvenvietėse.

Pažeidžiami transporto naudotojai

Kaip ir pastatų sektoriuje, pažeidžiamų transporto naudotojų apibrėžimas yra platesnis nei transporto galimybių nepritekliaus. Pagal SKF reglamento 1 straipsnio 12 punktą, ši sąvoka apima ne tik asmenis ir namų ūkius, kurie jau dabar patiria transporto galimybių nepriteklių, bet ir tuos (įskaitant gaunančius mažas ir mažesnes nei vidutines pajamas), kuriuos ženkliai paveiks kelių transporto sektoriaus įtraukimas į ATLPS2. Taip tikslinė grupė yra išplečiama, siekiant įtraukti tuos transporto naudotojus, kurie neturi finansinių išteklių pereiti prie netaršių transporto priemonių ar tvarių alternatyvų ir dėl to taps pažeidžiami ateityje dėl išaugusių transporto kaštų. Santykis tarp šių dviejų tikslinių grupių gali būti pavaizduotas taip:



2 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų ir transporto galimybių nepriteklių patiriančių asmenų ir namų ūkių aišių santykis

SKP naudojamas pažeidžiamų transporto naudotojų apibrėžimas:

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

Šiuo apibrėžimu, kuris yra naujas ir neturi tiesioginio atitikmens Lietuvoje, siekiama kompleksiskai apibrėžti asmenis, kuriems kyla rizika pereinant prie klimatui neutralaus transporto.

Šiame apibrėžime numatomi trys pagrindiniai veiksniai, kurie daro namų ūkį pažeidžiamu transporto naudotoju:

1. Namų ūkio pajamų lygis;
2. ATLPS2 poveikis namų ūkio išlaidoms;
3. Transporto galimybių nepritekliai.

Siekiant identifikuoti namų ūkius, kurie yra pažeidžiami transporto naudotojai, kiekvienam iš veiksnių yra priskiriamas konkretus išmatuojamas rodiklis:

Nr.	Veiksny	Rodiklis
------------	----------------	-----------------

1	Namų ūkio pajamų lygis	Namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos yra mažesnes nei šalies vidurkis (vidutinės ekvivalentinės disponuojamos pajamos 2024 m. – 1 243 Eur, Valstybės duomenų agentūra).
2	ATLPS2 poveikis namų ūkio išlaidų transporto degalams dalis disponuojamosiose pajamose sudaro daugiau kaip 10 proc..	Namų ūkiai, kurie turi automobilį su vidaus degimo varikliu, ir, kurių išlaidoms
3	Transporto galimybių nepritekliaus	Apibrėžta aukščiau, prie transporto galimybių nepritekliaus apibrėžimo.

Rodikliai parinkti siekiant nustatyti tuos namų ūkius, kurie yra ne tik finansiškai jautresni, bet ir labiausiai priklausomi nuo iškastinio kuro transporto sektoriuje. Pajamų lygis, mažesnis nei šalies vidurkis, leidžia apimti platesnę socialinę grupę, kurią paveiks kainų didėjimas. Automobilio su vidaus degimo varikliu turėjimas kartu su didele išlaidų dalimi degalams (>10 proc., pagal EK rekomendacija (ES) 2025/1021) yra tiesioginis indikatorius, parodantis dvigubą riziką: priklausomybę nuo taršaus transporto ir didelę finansinę naštą, kurią dar labiau padidins ATLPS2. Transporto galimybių nepritekliaus įtraukimas užtikrina, kad parama pasieks ir tuos, kurie jau dabar susiduria su esminiais judumo barjeriais.

Pažeidžiami transporto naudotojai identifikuojami taip: Namų ūkiai, kurių ekvivalentinės disponuojamos pajamos yra mažesnes nei šalies vidurkis **ir** kurie turi automobilį su vidaus degimo varikliu ir kurių išlaidų transporto degalams dalis ekvivalentinėse disponuojamosiose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą **arba** kurie patiria transporto galimybių nepriteklių.

Pažeidžiamos labai mažos įmonės

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

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

Šiuo apibrėžimu siekiama apibrėžti labai mažas įmones, jautrias būsimiems energijos kainų pokyčiams.

Apibrėžime numatomi du pagrindiniai veiksniai, kurie lemia labai mažų įmonių pažeidžiamumą:

- ATLPS2 poveikis kainoms;
- Išteklių trūkumas.

Siekiant identifikuoti pažeidžiamas labai mažas įmones ATLPS2 poveikio kainoms veiksmui yra priskiriamas konkretus išmatuojamas rodiklis:

Nr.	Veiksny	Rodikliai
1	ATLPS2 poveikis kainoms	Labai maža įmonė, kurios sąnaudų iškastiniam kurui dalis bendrose sąnaudose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą šalyje (mediana 1,64 proc., Valstybės duomenų agentūra).

Sąnaudų iškastiniam kurui dalies palyginimas su šalies mediana leidžia objektyviai įvertinti, kurios labai mažos įmonės yra labiausiai priklausomos nuo šio kuro tipo ir todėl labiausiai pažeidžiamos dėl kainų augimo. Daroma prielaida, kad visos labai mažos įmonės turi sąlyginai ribotus išteklius, tad atskiras pažeidžiamumo veiksnys, kuris atspindėtų išteklių trūkumą nėra nustatomas.

Pažeidžiamos labai mažos įmonės identifikuojamos taip: Labai maža įmonė, kurios sąnaudų iškastiniam kurui dalis bendrose sąnaudose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą.

Pažeidžiamų grupių rodikliai

Konteksto rodikliai	
1. Pažeidžiamų namų ūkių dalis	21,5 proc.
2. Energijos nepriteklių patiriančių namų ūkių dalis	20,4 proc.
18. Pažeidžiamų transporto naudotojų dalis	23,2 proc.
19. Transporto galimybių nepriteklių patiriančių namų ūkių dalis	14,4 proc.
32. Pažeidžiamų labai mažų įmonių dalis	15,5 proc.

Tikslinių grupių apimtys nustatymo šaltiniai

Siekiant nustatyti tikslinių grupių apimtį AM iniciavo duomenų erdvės Valstybės duomenų valdysenos informacinėje sistemoje sukūrimą. Šioje sistemoje atliktas duomenų susiejimas iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių. Duomenys analizuoti naudojant statistinius metodus ir ekonominį modeliavimą. Duomenų šaltiniai naudoti rodiklių apskaičiavimui namų ūkio lygyje:

- Lietuvos transporto saugos administracija;
- Valstybės įmonė Registrų centras;
- Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija „TRANSEKSTA“;
- Savivaldybių duomenys;
- Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija;
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija;
- Viešoji įstaiga Statybos sektoriaus vystymo agentūra;
- Lietuvos bankas;
- Atviri duomenys – OSP;
- Valstybės duomenų agentūra;

- AB „Energijos skirstymo operatorius“;
- Nacionalinė švietimo agentūra;
- Valstybinio socialinio draudimo fondo valdyba prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos;
- Valstybės įmonė „REGITRA“;
- Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos;
- Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija.

1.5. Pažeidžiamų grupių analizė

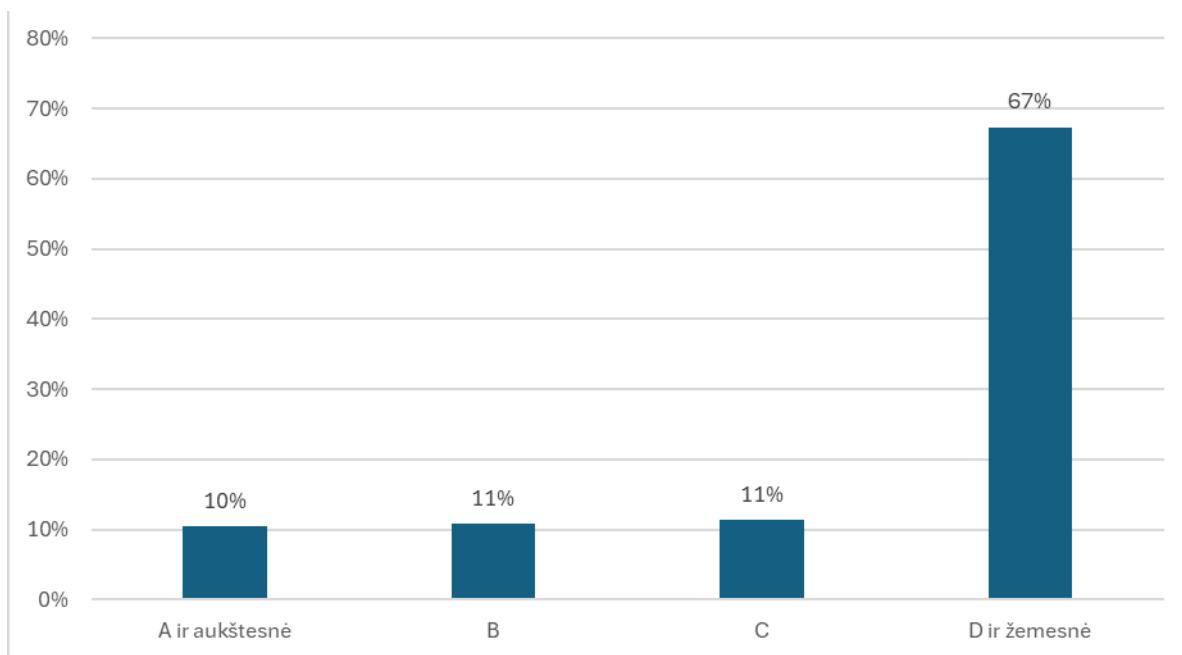
1.5.1. Esama situacija pastatų sektoriuje

Negalėjimas pakankamai šildyti būsto. Remiantis 2024 m. Lietuvos oficialiosios statistikos duomenimis, 18 proc. asmenų nurodė neturintys galimybės pakankamai šildyti būsto. Nustatyta, kad negalėjimas pakankamai šildyti būsto yra artimai susijęs su asmenų finansine ir socialine padėtimi. Yra pastebimi dideli skirtumai tarp skirtingų pajamų lygio grupių ir jų galimybių užtikrinti tinkamą būsto šildymą: didžiausias problemos mastas yra fiksuojamas žemiausiame pajamų kvintilyje – 34 proc., o aukščiausiame jis siekia 6,7 proc. Skirtumai taip pat yra susiję su skurdo rizika, kadangi tarp asmenų, gyvenančių žemiau skurdo rizikos ribos, negalinčių pakankamai šildytis dalis siekia 33,8 proc., o tarp gyvenančių aukščiau šios ribos – 13,6 proc. Didesnis nei dvigubas skirtumas rodo, kad nepakankamos pajamos yra viena iš pagrindinių energijos nepritekliaus priežasčių.

Teritoriniai skirtumai taip pat yra ryškūs. Mažiausias negalinčių pakankamai šildyti būsto asmenų skaičius yra didžiuosiuose miestuose (13,2 proc.), o didžiausias – kituose (mažesniuose) miestuose (26,6 proc.), tuo tarpu kaimo vietovėse šis rodiklis (17,6 proc.) yra artimas šalies vidurkiui. Nurodyti skirtumai yra susiję su pastatų amžiumi, jų energetiniu efektyvumu ir naudojamomis šildymo sistemomis. Mažesniuose miestuose ir kaimiškose vietovėse vyrauja senesnės statybos, mažiau energiją taupantys būstai, kurių apšildymui reikalingos didesnės išlaidos.

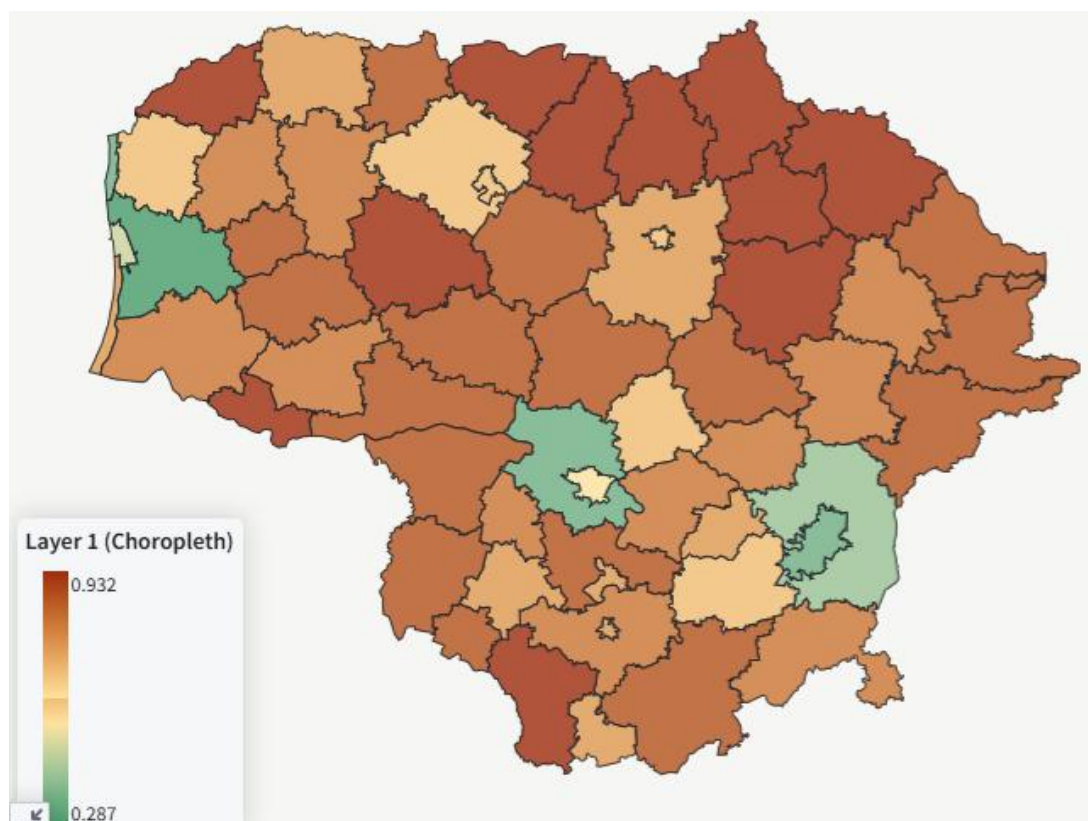
Namų ūkio sudėtis ir kiti gyventojų ypatumai taip pat atlieka svarbų vaidmenį. Nustatyta, kad vieni gyvenantys asmenys yra ypač pažeidžiami. Tiek vieno asmens (27,6 proc.), tiek vieno suaugusiojo su vaikais (23,7 proc.) namų ūkiuose negalinčių pakankamai šildytis dalis yra itin aukšta. Tai rodo, jog visos būsto išlaikymo išlaidos, tenkančios vienam suaugusiajam, sudaro didelę finansinę naštą. Senyvo amžiaus asmenų pažeidžiamumas taip pat yra pastebimas. Namų ūkiuose, kuriuos sudaro du suaugę asmenys, iš kurių bent vienas yra 65 metų ar vyresnis, negalinčių šildytis dalis siekia 21,3 proc., palyginti su 15,5 proc. jaunesnių porų namų ūkiuose.

Pastatų fondas. Lietuvos pastatų fondas susiduria su reikšmingais ir kompleksiniais energijos vartojimo efektyvumo iššūkiais. Didelę jo dalį, ypač gyvenamąjį sektorių, sudaro senesni pastatai, statyti iki 1993 m., kuriems yra būdingos žemos energinio naudingumo klasės ir dideli šilumos energijos nuostoliai per atitvarus bei neefektyvias inžinerines sistemas. 2024 m. duomenimis, net 67 proc. Lietuvos gyvenamųjų pastatų yra priskiriami D arba žemesnei energinio naudingumo klasei (žr. 3 pav.). A ir aukštesnės, B ir C energinio naudingumo klasės pastatai bendrai sudarė 33 proc. visų gyvenamųjų pastatų. Energetiškai neefektyvių pastatų paplitimas yra esminė problema, tiesiogiai lemianti neproporcingai didelį energijos suvartojimą šildymui ir dideles išlaidas gyventojams, ypač pažeidžiamoms grupėms.



3 pav. Gyvenamųjų pastatų pasiskirstymas pagal energinio naudingumo kategorijas Lietuvoje 2024 m.

D ir žemesnės klasės gyvenamieji pastatai sudaro didžiąją dalį šių pastatų kaimiškose savivaldybėse. Tuo tarpu trijuose didžiuosiuose miestuose ir jų rajonuose, D ir žemesnės klasės gyvenamieji pastatai sudaro ženkliai mažesnę dalį visų gyvenamųjų pastatų. Tokiu būdu konstatuojama, kad kaimiškųjų savivaldybių gyventojai vidutiniškai gyvena žemesnės energinio naudingumo klasės pastatuose nei miestų ir jų rajonų gyventojai (žr. 4 pav.).



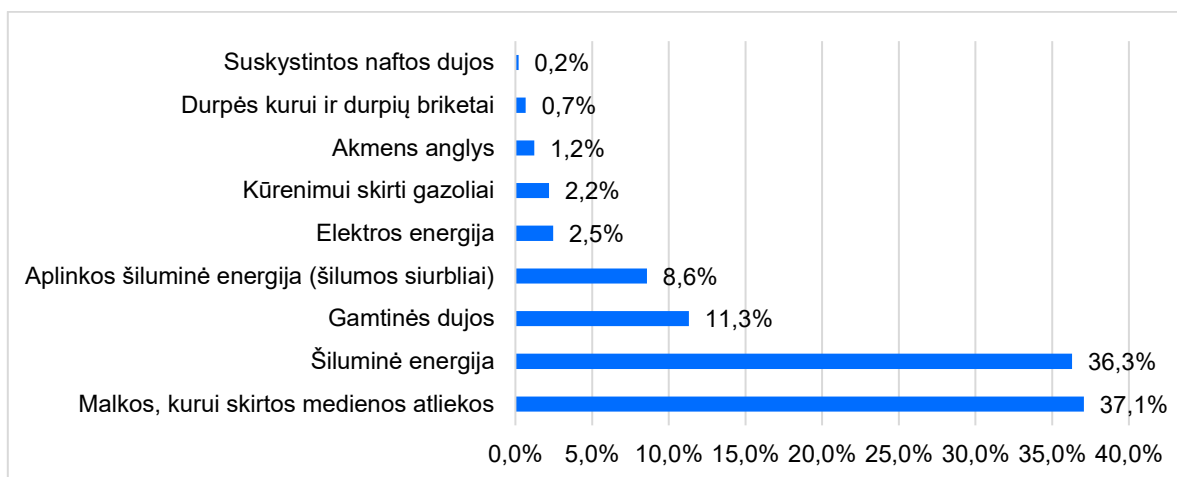
4 pav. D ir žemesnės energinio naudingumo klasės gyvenamųjų pastatų pasiskirstymas savivaldybėse (dalis nuo visų gyvenamųjų pastatų).

D ir žemesnės energinio naudingumo klasės pastatai šildymui sunaudoja neproporcingai daug energijos. Tai lemia ne tik didelės sąskaitas gyventojams, bet ir ženkliai prisideda prie nacionalinio energijos suvartojimo bei ŠESD išmetimo, tokiu būdu apsunkinant nacionalinių klimato kaitos mažinimo tikslų pasiekimą. D ir žemesnės energinio naudingumo pastatai vidutiniškai sunaudoja daugiau kaip du kartus daugiau energijos vieno kvadratinio metro šildymui (žr. 5 pav.). Tai rodo didelį energijos švaistymo mastą sename pastatų fonde ir kartu parodo renovacijos potencialą. Modernizavus pastatą, šildymo išlaidos gali reikšmingai sumažėti. Tai ypač aktualu individualių namų savininkams, kurių energijos sąnaudos yra didžiausios.

Grupė	Energinio naudingumo klasė					
	≤D	C	B	A	A+	A++
1. Gyvenamieji						
1.1. Individualūs	258	129	131	110	101	78
1.2. Daugiabučiai	226	145	141	110	101	104

5 pav. Pastatų energijos vidutinis vartojimas pagal energinio naudingumo klases, kWh/m².

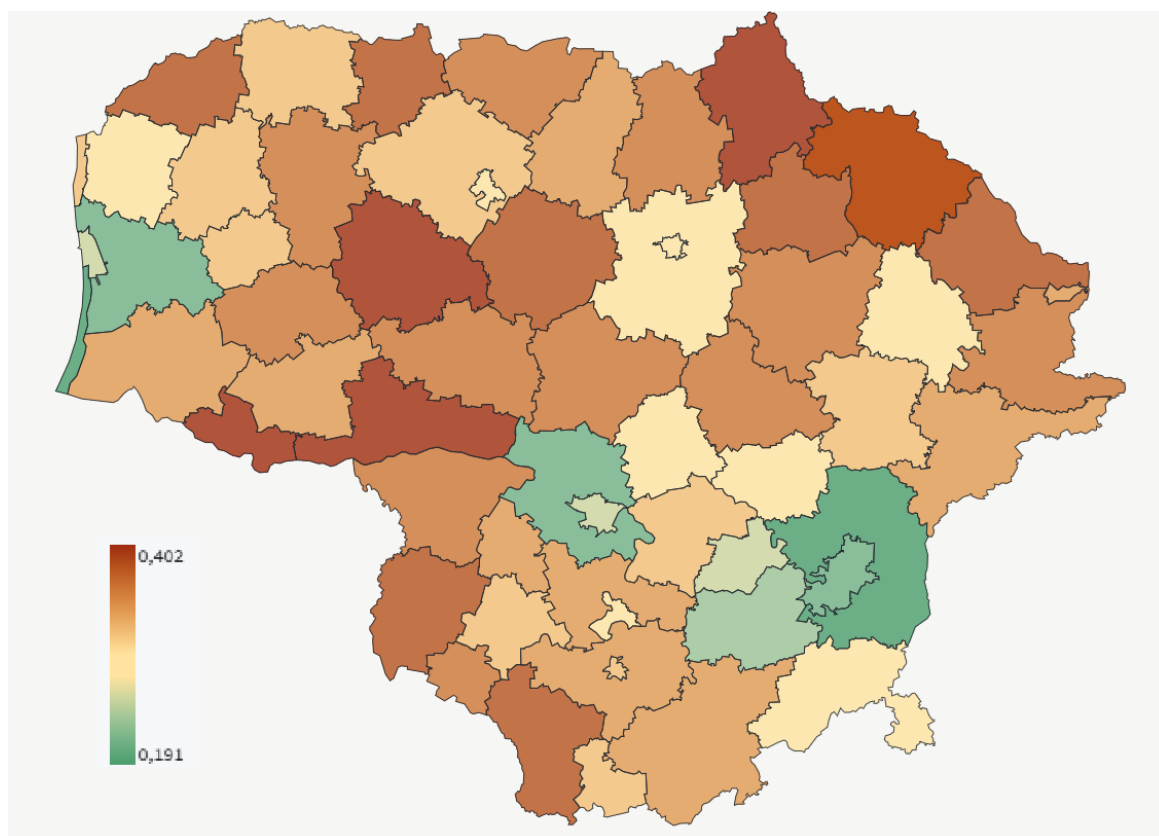
Būstų energijos šaltiniai. Nustatyta, kad dalyje šių energetiškai neefektyvių pastatų, ypač individualiuose ir daugiabučiuose namuose, šildymui vis dar naudojamas iškastinis kuras (pvz., gamtinės dujos, akmens anglis, skystas kuras), o tai ne tik didina priklausomybę nuo importuojamų ir kainų svyravimams jautrių energijos išteklių, bet ir apsunkina Lietuvos dekarbonizacijos tikslų siekimą. 2023 m. duomenimis, namų ūkiai būsto šildymui daugiausiai naudojo biomasę ir šiluminę energiją (centralizuotas šilumos tiekimas), atitinkamai 37,1 proc. ir 36,3 proc. (žr. 6 pav.). 11,3 proc. būsto šildymui skirtos energijos buvo gaunama iš gamtinių dujų ir 8,6 proc. – iš aplinkos (šilumos siurblių). Kitos energijos produktų rūšys bendrai sudarė mažiau nei 7 proc. būsto šildymui naudojamų energijos produktų. Būsto šildymui skirti energijos produktai, patenkantys į ATLPS 2 taikymo sritį, yra gamtinės dujos, kūrenimui skirti gazoliai, akmens anglis ir suskystintos naftos dujos, kurie bendrai sudarė 14,9 proc. visų būsto šildymui sunaudotų energijos produktų. Nors dominuoja biomasė ir centralizuotas šildymas, beveik 15 proc. siekianti iškastinio kuro, patenkančio į ATLPS 2 reguliavimą, dalis rodo tiesioginį ryšį tarp pažeidžiamų namų ūkių ir klimato politikos priemonių. Šie namų ūkiai labiausiai pajus su tarša susijusių mokesčių poveikį.



Lyčių lygybės aspektas. 2021 metais 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišų motinų namų ūkiai. Pažymėtina, kad šios šeimos dažnai susiduria su didesniais finansiniais sunkumais. 2023 metų duomenimis, 20,6 proc. vienišų tėvų nurodė, kad išlaidos būsto išlaikymui jiems kelia labai didelę našta, palyginti su šalies vidurkiu (12,5 proc.). Be to, 2024 metais 23,7 proc. vienišų tėvų teigė neturintys galimybės pakankamai apšildyti savo būsto, kai šalies vidurkis siekė 18 proc. Nurodyti duomenys rodo, kad vienišos motinos ir jų vaikai dažnai gyvena energetiškai neefektyviuose būstuose, o tai didina jų finansinę įtampą ir neigiamai veikia gyvenimo kokybę.

1.5.2. Pažeidžiamų namų ūkių grupės apžvalga

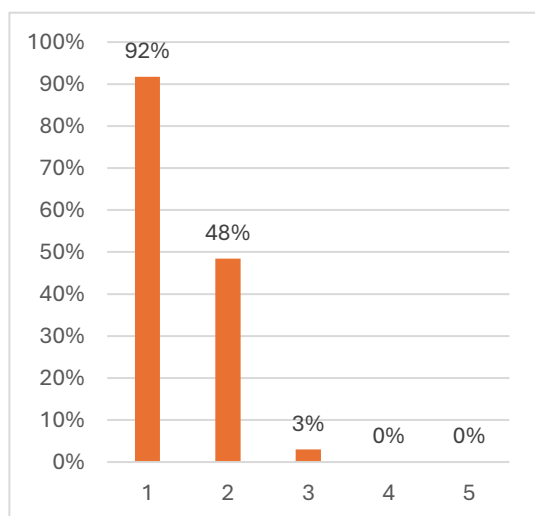
Teritorinis pasiskirstymas. Nustatyta, kad pažeidžiamų namų ūkių koncentracija yra didžiausia kaimiškose vietovėse ir reikšmingai skiriasi nuo rodiklių, fiksuojamų didžiuosiuose miestuose ir jų rajonuose (žr. 7 pav.). Ši padėtis yra siejama su žemo energinio naudingumo pastatų vyravimu ir sąlyginai mažesnėmis vidutinėmis pajamomis kaimiškiose savivaldybėse.



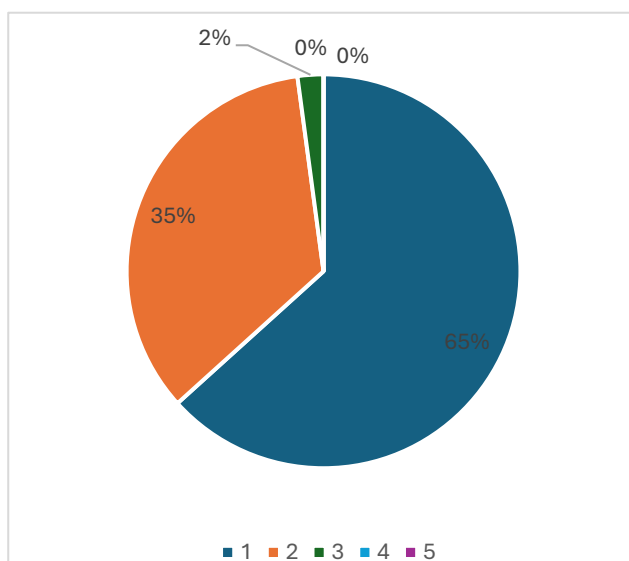
7 pav. Pažeidžiamų namų ūkių dalis nuo visų namų ūkių savivaldybėje

Pajamų lygis. Konstatuojama, kad pajamų lygis yra esminis veiksnys, lemiantis pažeidžiamumą pastatų sektoriuje. Kaip matyti 8-ame paveiksle, priklausymas žemiausiam pajamų kvintiliui beveik automatiškai lemia ir priklausymą pažeidžiamų namų ūkių grupei, į kurią patenka net 92 proc. šio kvintilio atstovų. 9-as paveikslas papildė šią analizę, parodydamas, kad 65 proc. visų pažeidžiamų namų ūkių Lietuvos Respublikoje yra priskiriami mažiausias pajamas gaunančiųjų grupei. Nurodyti duomenys leidžia daryti išvadą, kad pažeidžiamumas yra ne plačiai visuomenėje paplitęs, o itin

koncentruotas reiškiny, kuris yra susijęs ne tiek su pačiu būstu, kiek su nepakankamomis pajamomis jo išlaikymo kaštų padengimui.

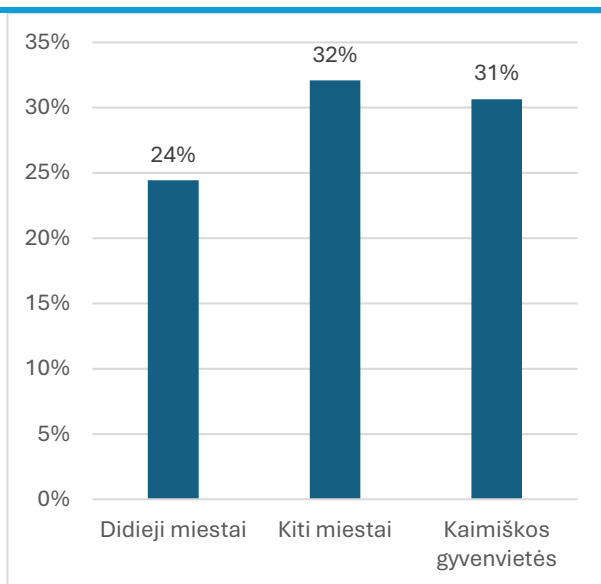


8 pav. Pažeidžiamų namų ūkių pasiskirstymas pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų namų ūkių tame kvintilyje

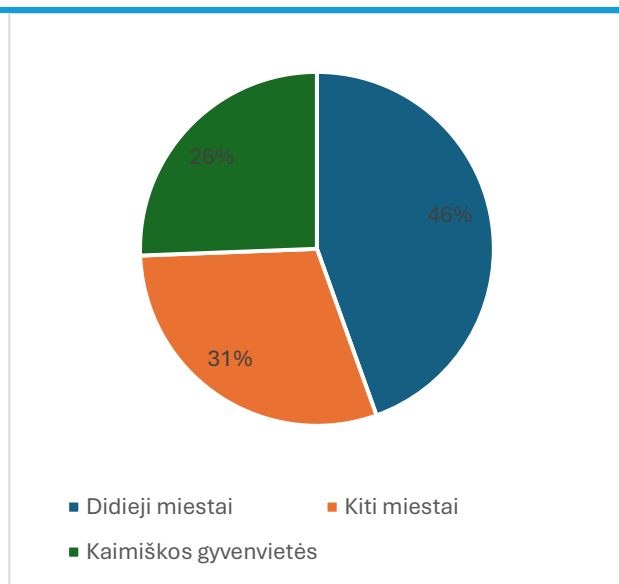


9 pav. Pažeidžiamų namų ūkių grupės sudėtis pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų pažeidžiamų namų ūkių

Gyvenamosios vietos tipas. Didžiausia pažeidžiamų namų ūkių dalis, palyginti su visais tos vietovės gyventojais, yra nustatyta kituose miestuose (32 proc.) ir kaimiškose gyvenvietėse (31 proc.), o mažiausia – didžiuosiuose miestuose (24 proc.) (žr. 10 pav.). Nors pažeidžiami namų ūkiai sudaro didesnę dalį kaimiškose gyvenvietėse ir kituose miestuose nei didžiuosiuose miestuose, tačiau absoliutus pažeidžiamų namų ūkių skaičius yra didesnis didžiuosiuose miestuose dėl didesnio gyventojų tankio (žr. 11 pav.). Iš visų pažeidžiamų namų ūkių grupės didžiausią dalį (46 proc.) sudaro didžiųjų miestų namų ūkiai. Šios aplinkybės atskleidžia dvejopą problemos pobūdį: nors rizika tapti pažeidžiamu yra didesnė regionuose, didžiausia masė asmenų, kuriems reikalinga parama, gyvena didmiesčiuose.

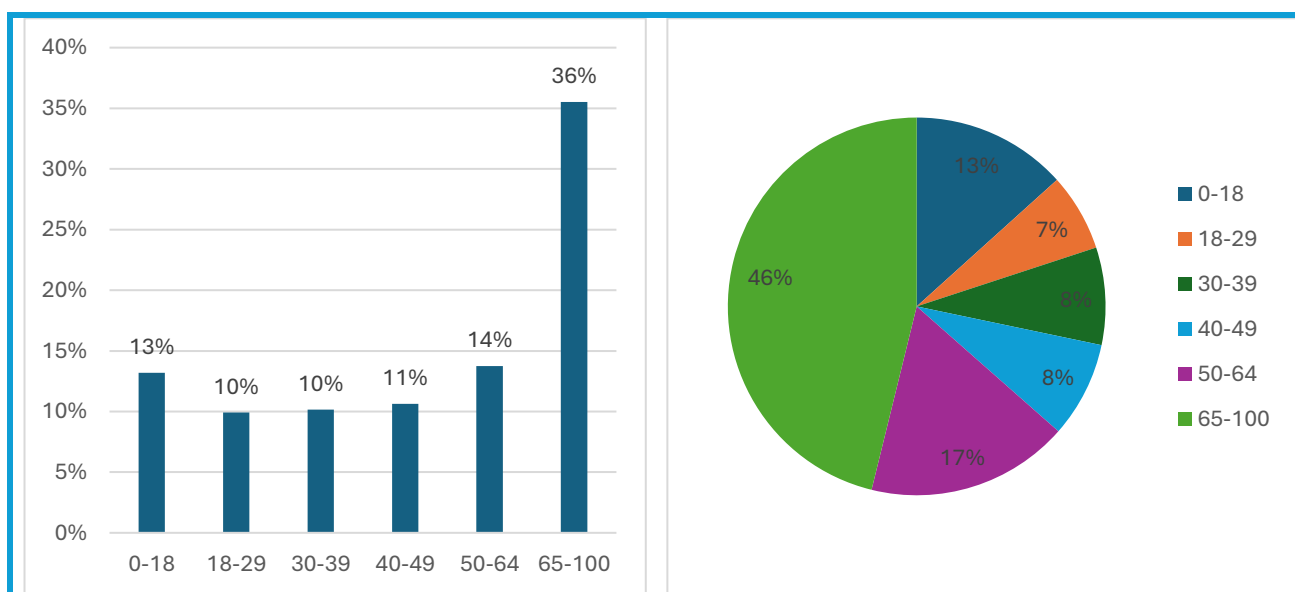


10 pav. Pažeidžiamų namų ūkių pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą, proc. nuo visų namų ūkių toje gyvenamojoje vietovėje.



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

Amžiaus struktūra. Pažeidžiamumas pastatų sektoriuje yra susijęs su amžiumi. Didžiausia rizika yra nustatyta senyvo amžiaus gyventojams, kadangi net 36 procentai visų 65 metų ir vyresnių asmenų priklauso pažeidžiamiems namų ūkiams. Priešpensinio amžiaus gyventojų, kurių amžius nuo 50 iki 64 metų, pažeidžiamumas taip pat yra padidėjęs ir siekia 14 procentų, o vaikų iki 18 metų – 13 procentų (žr. 12 pav.). Analizuojant pačios pažeidžiamų asmenų grupės sudėtį, matyti, kad senjorai joje dominuoja ir sudaro net 46 procentus visų pažeidžiamų asmenų (žr. 12 pav.). Bendrai, vyresni nei 50 metų asmenys sudaro beveik du trečdalius visų pažeidžiamų asmenų pastatų sektoriuje. Šis pasiskirstymas leidžia daryti išvadą, kad pažeidžiamumas pastatų sektoriuje labiausiai koncentruojasi tarp senjorų.



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

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

1.5.3. Esama situacija kelių transporto sektoriuje

Automobilio turėjimas. Nustatyta, kad gyventojai, neturintys alternatyvių susisiekimo galimybių, yra priversti naudotis asmeniniais automobiliais net ir trumpoms kelionėms, kas lemia transporto spūsčių, triukšmo, oro taršos ir ŠESD emisijų didėjimą. 2025 m. pradžios duomenimis, 72 proc. kaimiškųjų gyvenviečių namų ūkių turėjo automobilį, kai tuo tarpu šis rodiklis didžiuosiuose miestuose siekė 63 proc., o kituose miestuose – 64 proc. Šie duomenys rodo didesnę kaimiškųjų gyvenviečių priklausomybę nuo asmeninio transporto.

Galimybės turėti automobilį vertinimas yra vienas iš materialinio nepritekliaus rodiklių, atspindinčių namų ūkio finansines galimybes. Remiantis 2024 m. Lietuvos oficialiosios statistikos duomenimis, 5,6 proc. asmenų nurodė neturintys automobilio dėl lėšų stokos. Nors bendras rodiklis nėra aukštas, išanalizavus duomenis pagal atskiras gyventojų grupes, atskleidžiami gilūs skirtumai ir labiausiai pažeidžiami visuomenės sluoksniai.

Duomenų analizė rodo, kad pagrindiniu veiksnium, lemiančiu negalėjimą įsigyti automobilio, laikytina asmens ar namų ūkio finansinė padėtis. Yra matomi ryškūs skirtumai tarp skirtingų pajamų lygio grupių: žemiausioje (I) pajamų grupėje automobilio dėl lėšų stokos neturi 14,1 proc. asmenų, o aukščiausioje (V) pajamų grupėje ši dalis siekia 1,3 proc. Ši tendencija atsispindi ir skurdo rizikos duomenyse: tarp gyvenančių žemiau skurdo rizikos ribos automobilio neturi 13,7 proc. asmenų, o tarp gyvenančių aukščiau šios ribos – tik 3,4 proc. Nurodyti dideli atotrūkiai patvirtina, kad nepakankamos pajamos yra esminė kliūtis nuosavos transporto priemonės turėjimui.

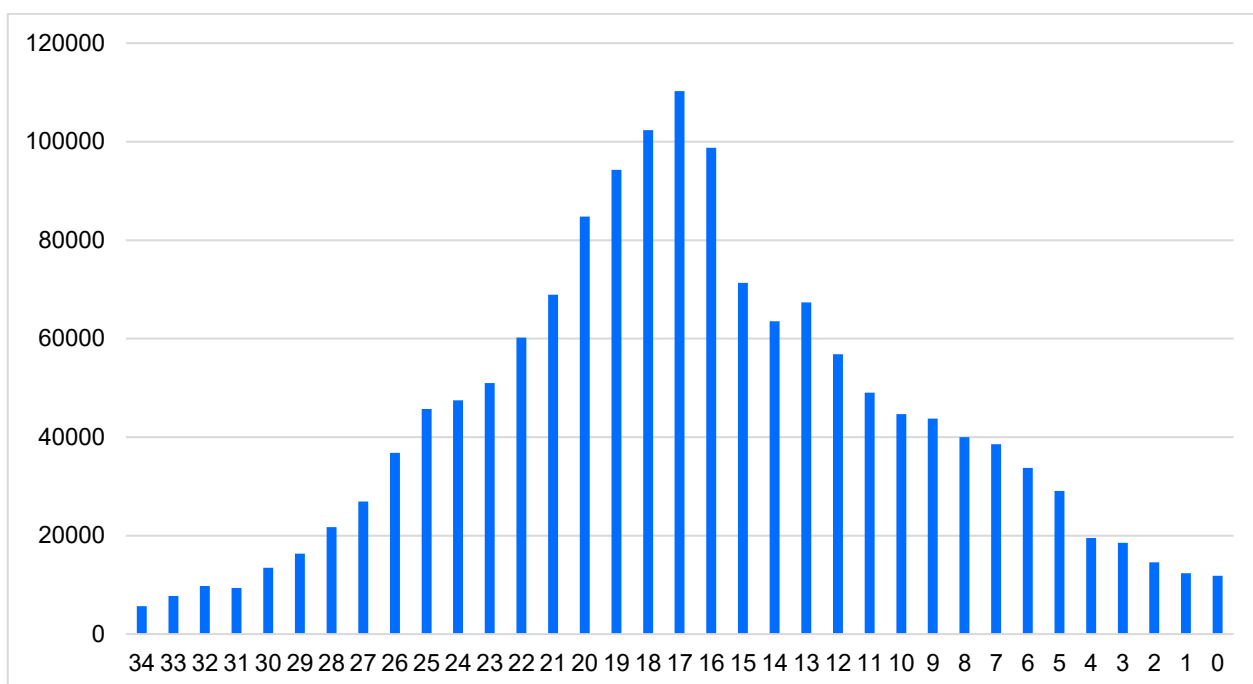
Namų ūkio sudėtis taip pat yra svarbus veiksnys. Labiausiai pažeidžiami yra vieni gyvenantys asmenys, iš kurių 9,8 proc. negali sau leisti automobilio. Panaši padėtis yra ir vieno suaugusiojo namų ūkiuose su vaikais, kur ši dalis siekia 8,7 proc. Tai rodo, kad vienam asmeniui tenkanti finansinė našta ypač apriboja galimybes. Mažiausiai ši problema paliečia poras su vienu (1,0 proc.) ar dviem (1,1 proc.) vaikais. Tačiau šeimose, auginančiose tris ir daugiau vaikų, rodiklis vėl išauga iki 4,8 proc. Taip pat matyti, kad senyvo amžiaus poros (6,5 proc.) dažniau susiduria su šia problema nei jaunesni suaugusieji be vaikų (4,9 proc.).

Priešingai nei kai kurie kiti nepritekliaus rodikliai, negalėjimas įsigyti automobilio nėra stipriai susijęs su gyvenamąja vieta. Rodikliai yra labai panašūs tiek didžiuosiuose miestuose (5,5 proc.), tiek kituose miestuose (6,0 proc.), tiek kaimo vietovėse (5,4 proc.). Tai leidžia daryti prielaidą, kad finansiniai veiksniai ir namų ūkio tipas yra kur kas svarbesni nei gyvenamosios vietos ypatumai sprendžiant, ar asmuo gali sau leisti turėti automobilį.

Lengvųjų automobilių parkas. Transporto sektorius Lietuvos Respublikoje susiduria su didele priklausomybe nuo iškastinio kuro, kuris sudaro didžiąją dalį (apie 92 proc.) galutinės energijos suvartojimo šiame sektoriuje. Tai lemia dideles ŠESD emisijas, prisidedančias prie klimato kaitos, ir

reikšmingą oro taršą miestuose (ypač kietosiomis dalelėmis, azoto oksidais), kuri neigiamai veikia visuomenės sveikatą.

Lietuvoje 2025 m. pradžioje vidutinis fiziniams asmenims priklausančių lengvųjų automobilių amžius viršijo 16 metų. Nustatyta, kad kaimiškųjų vietovių ir kitų miestų gyventojai vidutiniškai vairuoja seniausius automobilius, kurių vidutinis amžius yra atitinkamai 18,6 ir 18 metų. Tuo tarpu didžiuosiuose miestuose vyrauja naujesni automobiliai, kurių vidutinis amžius yra 15,6 metų. Didžiausia automobilių koncentracija yra 16–20 metų amžiaus grupėje (žr. 13 pav.). Toks senų automobilių dominavimas reiškia ne tik didesnę aplinkos taršą, bet ir tiesioginę finansinę naštą jų savininkams. Senesni automobiliai dažniausiai naudoja daugiau degalų ir reikalauja daugiau priežiūros, kas didina išlaidas pažeidžiamiesiems namų ūkiams, priverstiems rinktis pigesnes transporto priemones.



13 pav. Lengvųjų automobilių skaičius pagal amžių, 2025 m. pradžioje

Senas automobilių parkas, kuriame vyrauja vidaus degimo varikliais varomos transporto priemonės, dar labiau gilina šias problemas. Lietuvoje 2025 m. pradžioje fiziniams asmenims priklausė 1 547 584 lengvieji automobiliai. 66,8 proc. šių automobilių pagrindiniai degalai buvo dyzelinas, 32,3 proc. – benzinai, o 0,6 proc. automobilių buvo varomi elektra. Perėjimą prie mažiau taršaus transporto stabdo vis dar aukšta naujų netaršių transporto priemonių įsigijimo kaina, kuri dažnai yra nepasiekiamo pažeidžiamiesiems namų ūkiams bei labai mažoms įmonėms.

Augančios degalų kainos tampa finansine našta tiek namų ūkiams, tiek labai mažoms įmonėms, ypač pažeidžiamoms grupėms, kurios dažnai priverstos naudoti senesnius, mažiau efektyvius ir labiau aplinką teršiančius automobilius dėl ribotų finansinių galimybių. Tai tiesiogiai gilina transporto nepritekliaus problemą, kuri Lietuvoje pasireiškia kaip transporto paslaugų ar priemonių neįperkamas ir kaip prastas susisiekimas viešuoju transportu, ypač kaimiškose ir nuo centrų nutolusiose vietovėse. 2020–2024 m. laikotarpiu didžiuosiuose miestuose gyvenantys automobilių

savininkai vidutiniškai per dieną nuvažiuodavo 33 kilometrus, kituose miestuose – 35 kilometrus, kaimiškose gyvenvietėse – 41 kilometrą.

Viešasis transportas. Eurostato duomenimis, Lietuvoje didžiojoje dalyje keleivinių kelionių yra naudojami lengvieji automobiliai. 2022 m. 93 proc. visų keleivių transporto kilometrų teko lengviesiems automobiliams ir 7 proc. viešajam transportui.

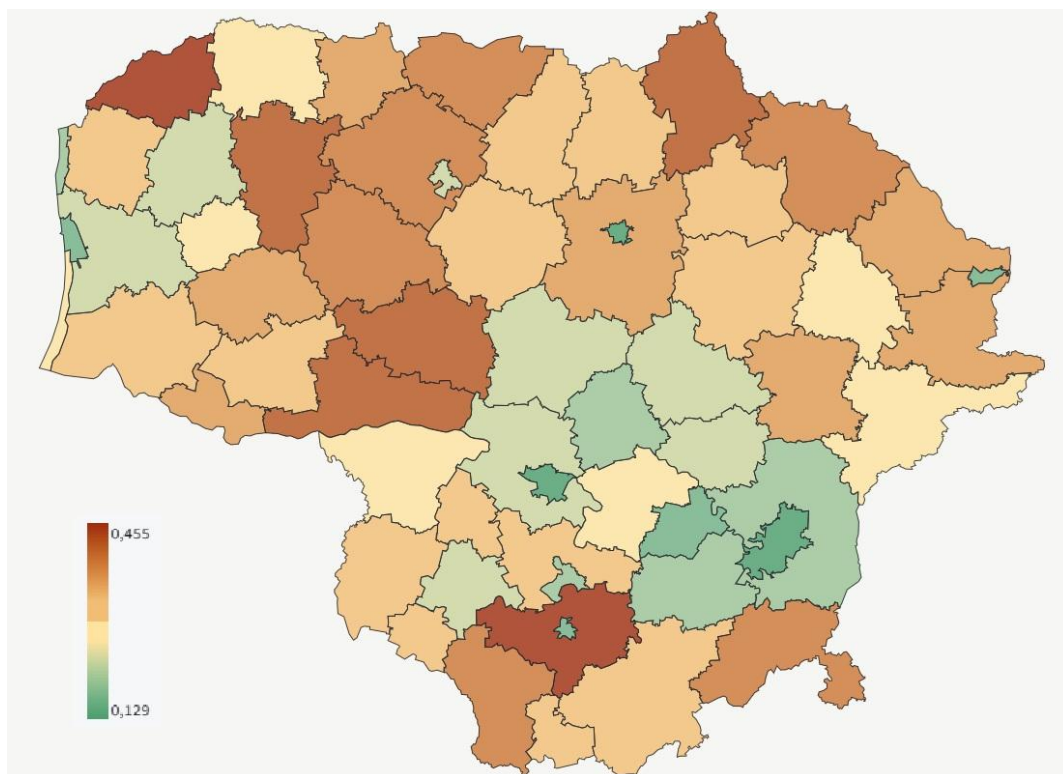
Viena iš problemų Lietuvos Respublikoje, ypač kaimiškose, rečiau apgyvendintose ir nuo centrų nutolusiose vietovėse, yra nepakankamas viešojo transporto paslaugų prieinamumas ir kokybė. Dėl mažo gyventojų tankumo ir nepakankamo keleivių srauto, reguliarūs maršrutiniai autobusai kursuoja retai, nepatogiu laiku arba visai nevažiuoja į mažesnes gyvenvietes.

Tradiciniai maršrutai dažnai būna neefektyvūs ir nuostolingi dėl mažų keleivių srautų, kas dar labiau mažina paskatas gerinti paslaugų kokybę ar plėsti tinklą. Vidutinis atstumas nuo namų ūkio gyvenamosios vietos iki artimiausios viešojo transporto stotelės kaimiškojoje vietovėje yra 491 metras, kituose miestuose – 265 metrai, didžiuosiuose miestuose – 171 metras.

Lyčių lygybės aspektas. 2021 metais 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišų motinų namų ūkiai. 2024 metų duomenys rodo, kad 40,6 proc. vienišų tėvų gyveno skurdo rizikoje ar socialinėje atskirtyje, palyginti su šalies vidurkiu 25,8 proc. 8,7 proc. vienišų tėvų teigė neturintys automobilio dėl lėšų stokos, kai šalies vidurkis siekė 5,6 proc. Šis judumo trūkumas riboja galimybes pasiekti darbovietes, mokyklas, sveikatos priežiūros įstaigas ir kitas būtinas paslaugas, tokiu būdu didinant socialinę atskirtį. 2024 metais 27,8 proc. moterų gyveno skurdo rizikoje ar socialinėje atskirtyje, palyginti su bendru šalies vidurkiu 25,8 proc., kas pabrėžia šios problemos mastą moterų atžvilgiu.

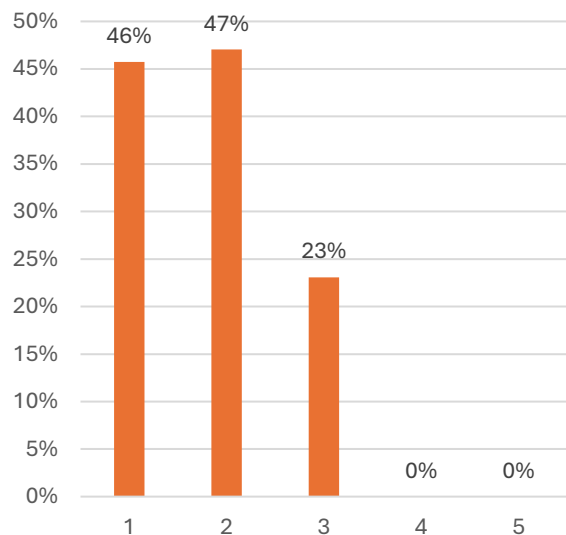
1.5.4. Pažeidžiamų transporto naudotojų grupės apžvalga

Teritorinis pasiskirstymas. Konstatuojama, kad pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija yra didžiausia kaimiškose savivaldybėse ir reikšmingai skiriasi nuo rodiklių, fiksuojamų didžiuosiuose miestuose ir aplinkiniuose rajonuose (žr. 14 pav.). Ši padėtis yra siejama su didesniais atstumais kaimiškose vietovėse, didesne priklausomybe nuo automobilio, ribotu viešojo transporto tinklo išvystymu ir sąlyginai mažesnėmis vidutinėmis pajamomis kaimiškose savivaldybėse.

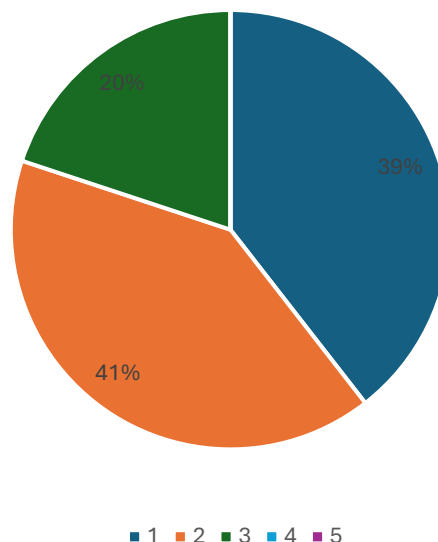


14 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų pasiskirstymas pagal savivaldybes

Pajamų lygis. Transporto pažeidžiamumas, analogiškai kaip ir pastatų sektoriuje, yra glaudžiai susijęs su pajamų lygiu. Nustatyta, kad beveik pusė (46–47 proc.) asmenų, priskiriamų dviem žemiausiems pajamų kvintiliams, yra laikomi pažeidžiamais transporto naudotojais (žr. 15 pav.). Bendrai, šie du kvintiliai suformuoja 80 proc. visos pažeidžiamų transporto naudotojų grupės (atitinkamai 39 proc. ir 41 proc.) (žr. 16 pav.). Nurodytos aplinkybės leidžia daryti išvadą, kad transporto nepritekliaus reiškinys, kaip ir energijos nepritekliaus, yra artimai susijęs su namų ūkių pajamų lygiu. Didelės degalų kainos, automobilio išlaikymo kaštai ir nepakankamas viešojo transporto paslaugų prieinamumas didžiausią neigiamą įtaką daro būtent gyventojams, gaunantiems mažiausias pajamas.

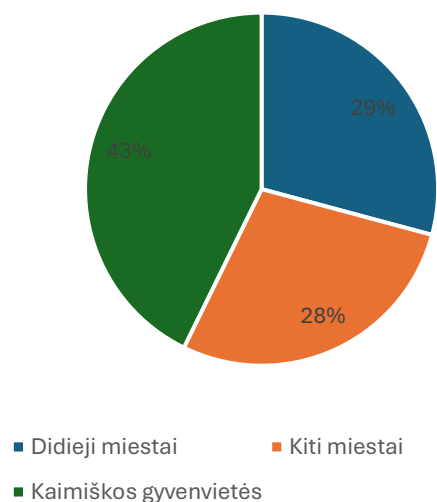
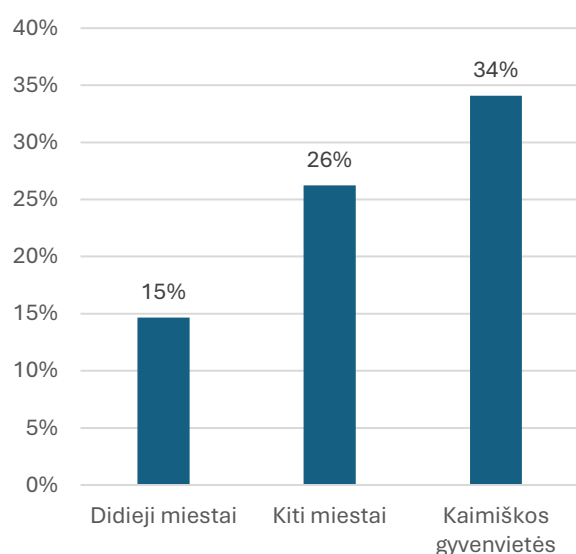


15 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų pasiskirstymas pagal pajamų kvintilius, proc. nuo visų gyventojų



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

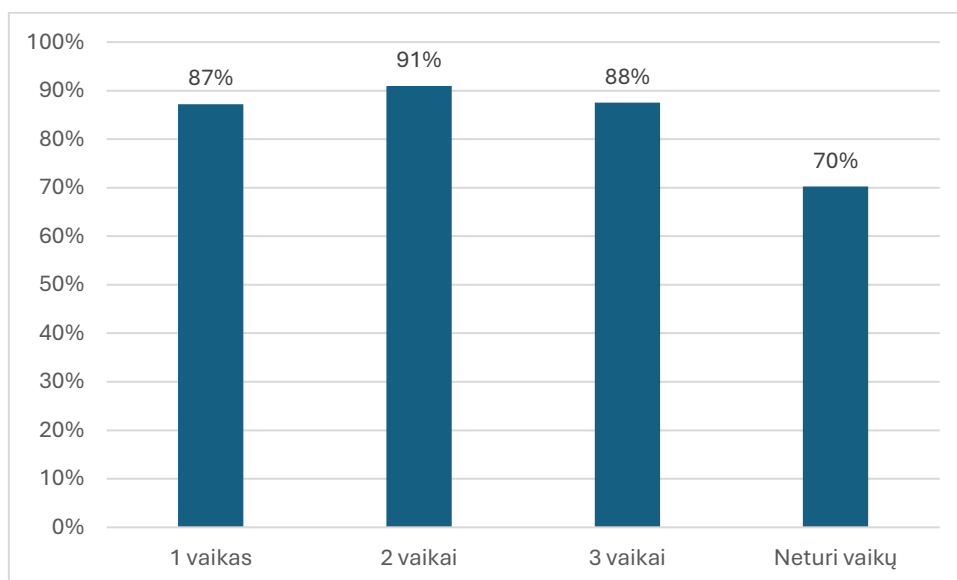
Gyvenamosios vietos tipas. Transporto pažeidžiamumas taip pat yra glaudžiai susijęs su gyvenamąja vieta. Kaimiškose vietovėse yra fiksuojama ne tik didžiausia pažeidžiamų naudotojų dalis (34 proc. visų tos vietovės gyventojų) (žr. 17 pav.), bet jose gyvena ir didžiausia absoliuti visų pažeidžiamų naudotojų dalis (43 proc.) (žr. 18 pav.). Skirtingai nei būsto sektoriuje, kuriame absoliutus pažeidžiamų asmenų skaičius yra didžiausias miestuose, transporto sektoriuje kaimiškiosios vietovės išsiskiria tiek pagal rizikos lygį, tiek pagal problemos mastą. Šios aplinkybės pagrindžia būtinybę teikti prioritetą viešojo transporto plėtrai ir paramos priemonėms būtent regionuose.



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

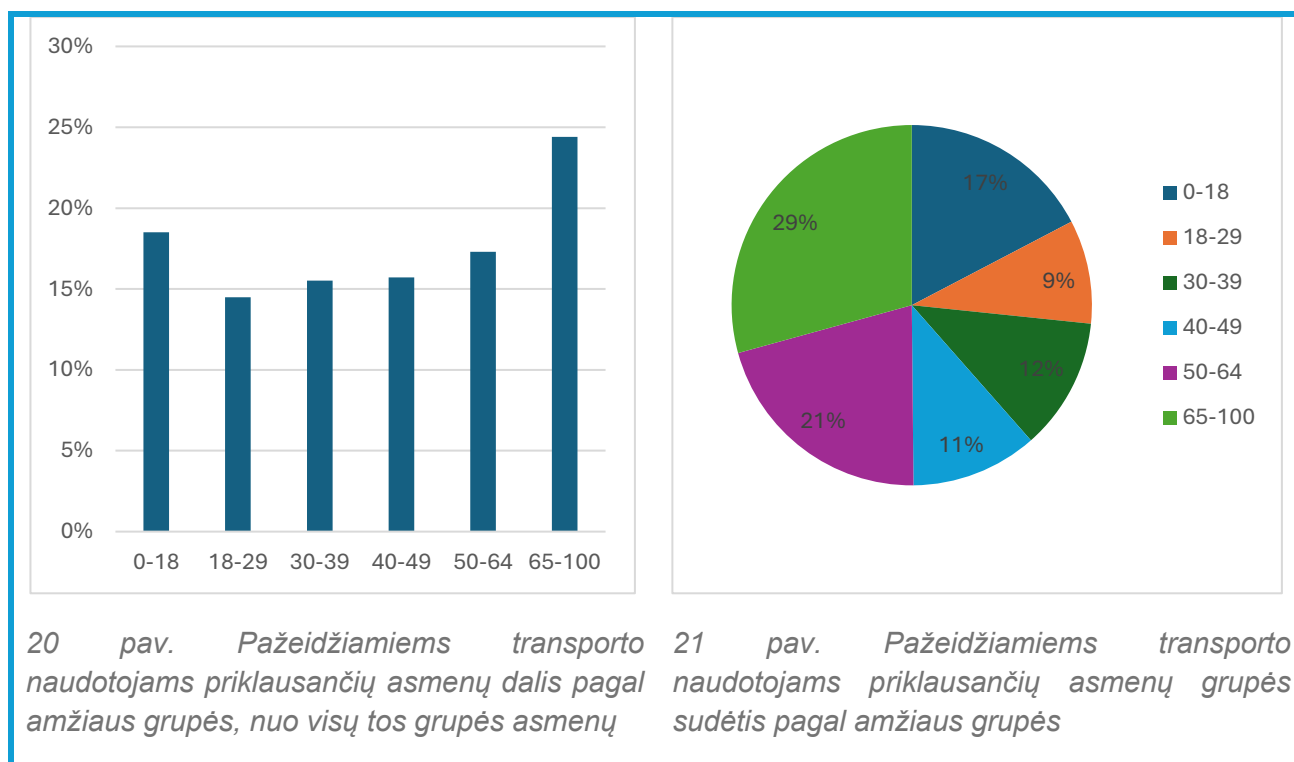
18 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų grupės sudėtis pagal pajamų gyvenamąją vietą, proc. nuo visų pažeidžiamų

Namų ūkio sudėtis. Automobilio turėjimo rodiklis taip pat yra siejamas su namų ūkio sudėtimi. Nustatyta, kad pažeidžiami transporto naudotojai, auginantys vaikus, dažniau turi automobilius nei namų ūkiai, kurie vaikų neaugina. Didžiausia dalis turinčių automobilių tarp pažeidžiamų transporto naudotojų yra fiksuojama šeimose, auginančiose 2 vaikus (91 proc.), panaši dalis yra ir auginančiose 3 vaikus (88 proc.) bei 1 vaiką (87 proc.) (žr. 19 pav.). Tokia statistika rodo, kad automobilis auginant vaikus Lietuvos Respublikoje yra būtinybė, o ne prabangos prekė, todėl nurodytos šeimos yra itin jautrios bet kokiems su transportu susijusiems kaštų pokyčiams.



19 pav. Pažeidžiamų transporto naudotojų, turinčių automobilį, dalis

Amžiaus struktūra. Pažeidžiamumas transporto sektoriuje yra susijęs su amžiumi. Didžiausia rizika yra konstatuojama senyvo amžiaus gyventojams, kurių grupėje pažeidžiamų asmenų dalis siekia 24 procentus (65 metų ir vyresnių asmenų tarpe), ir vaikams iki 18 metų, kurių grupėje ši dalis yra 18 procentų (žr. 20 pav.). Analizuojant pačios pažeidžiamų transporto naudotojų grupės sudėtį, matyti, kad vyresnio amžiaus asmenys joje taip pat dominuoja. 65 metų ir vyresni gyventojai sudaro didžiausią grupės dalį, siekiančią 29 procentus, o bendrai kas antras pažeidžiamas transporto naudotojas yra vyresnis nei 50 metų (žr. 21 pav.). Šie duomenys leidžia daryti išvadą, kad pažeidžiamumas transporto srityje labiausiai koncentruojasi tarp senjorų ir priešpensinio amžiaus asmenų.



1.6. Numatomas poveikis pažeidžiamoms grupėms

Bendra informacija apie ATLPS2 poveikio vertinimą

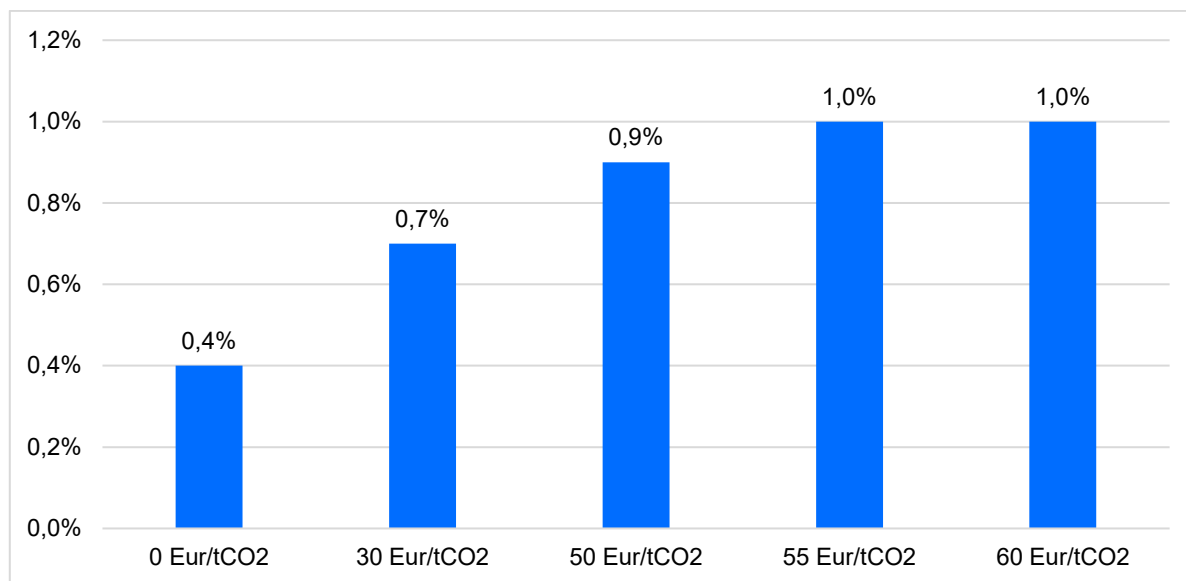
ATLPS2 poveikis buvo vertinimas atliekant du nepriklausomus tyrimus. Pirminis tyrimas buvo atliekamas TSI ekspertų iš Oeko instituto ir Europos energetikos ir klimato politikos instituto (toliau - IEECP). Tačiau dėl viešai prieinamų duomenų detalumo stokos, AM atliko atskirą tyrimą, kuriame, naudojant Valstybės duomenų agentūros duomenų valdysenos sistemą, tarpusavyje apjungti duomenys iš įvairių nacionalinių duomenų bazių ir registrų.

TSI tyrime ATLPS2 poveikis namų ūkiams buvo modeliuojamas naudojant Oeko instituto SEEK-EU mikrosimuliacinį modelį. ATLPS2 poveikis labai mažoms įmonėms buvo vertinamas naudojant IEECP modelį. Šie modeliai yra pagrįsti dinaminio modeliavimu, kurio metu yra atliekamos mikro ir makro simuliacijos, siekiant sumodeliuoti įvairių ekonomikos sričių ir namų ūkių elgsenos vystymąsi per tam tikrą laikotarpį. Šiame tyrime buvo naudojami 2015 m. Europos Sąjungos namų ūkių biudžeto tyrimo ir 2023 m. Europos Sąjungos pajamų ir gyvenimo sąlygų statistikos duomenys, kurie buvo patikslinti ir papildyti nacionalinės statistikos duomenimis. Labai mažų įmonių tyrimo dalyje buvo naudojami 2021 m. Jungtinio tyrimų centro integruotos energijos sistemų duomenų bazės duomenys, 2022 m. Eurostato struktūrinės verslo statistikos duomenys ir ORBIS duomenų bazės duomenys.

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

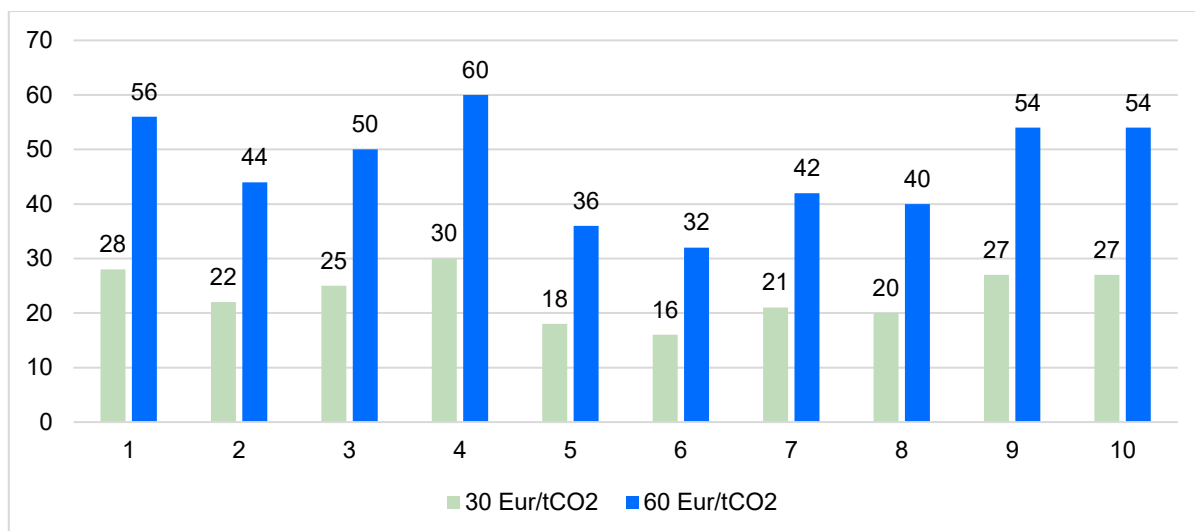
Europos Komisijos techninės pagalbos ekspertų tyrimas, pastatų sektorius

Oeko instituto dinamiu modeliavimu buvo siekiama įvertinti ATLPS2 poveikį namų ūkiams, kurių išlaidų būsto šildymui naudojamiems angliavandeniliams, gazoliams arba akmens angliai dalis bendrosiose išlaidose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą ir kurių bendrosios išlaidos yra mažesnės nei bendrųjų išlaidų medianą. 22 pav. pateikiama namų ūkių dalis, kuriuos gali ypač paveikti ATLPS2 esant skirtingoms ATL kainoms (0 Eur/tCO₂ kaina suprantama kaip situacija be ATLPS2). Įgyvendinus ATLPS2, tokių namų ūkių dalis Lietuvoje sudarys 0,7–1 proc. Apie pusę namų ūkių, kurie buvo nustatyti kaip pažeidžiami, šį statusą turi dar prieš įgyvendinant ATLPS2.



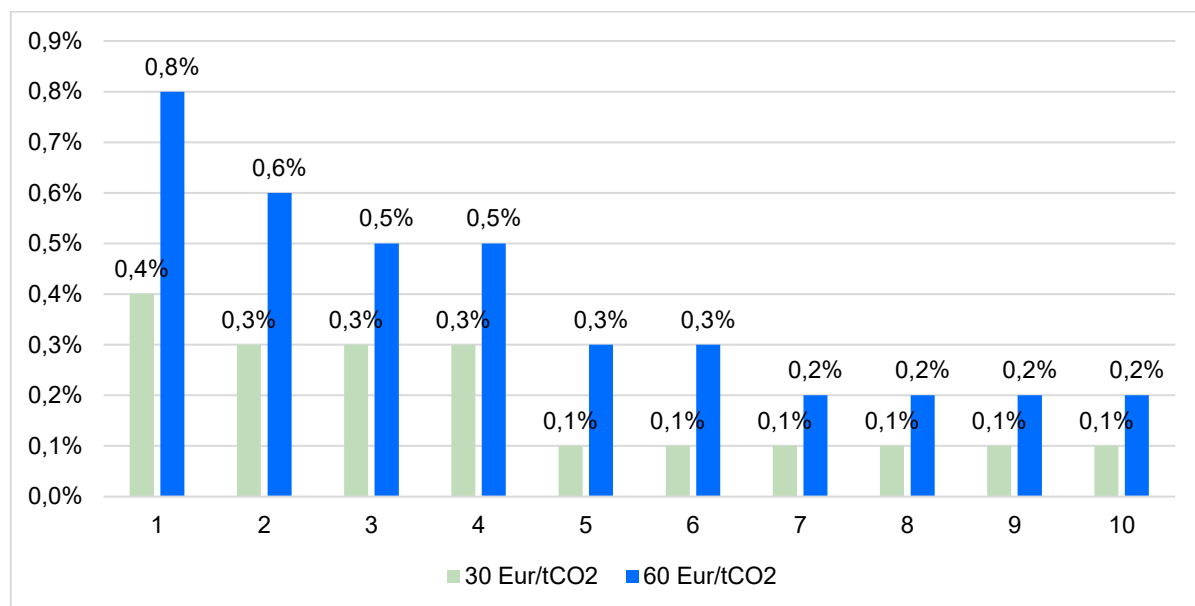
22 pav. Namų ūkių dalis, kuriuos ypač veikia ATLPS2

Įgyvendinus ATLPS2 išlaidos būsto šildymui vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, gali padidėti 16–30 eurų per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 32–60 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Didesnes papildomas absoliučias išlaidas patirs 1–4 ir 9–10 išlaidų deciliams¹ priklausantys namų ūkiai (žr. 23 pav.).



23 pav. Papildomos išlaidos iškastiniam šildymo kurui dėl ATLPS2 pagal išlaidų decilius, Eur

Įgyvendinus ATLPS2 išlaidų dalis būsto šildymui bendrosiose namų ūkio išlaidose vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, gali padidėti 0,1–0,4 proc. punktais per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 0,2–0,8 proc. punktais per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Didžiausią sąlyginę papildomų išlaidų padidėjimą patirs 1–4 išlaidų deciliams priklausantys namų ūkiai (žr. 24 pav.).

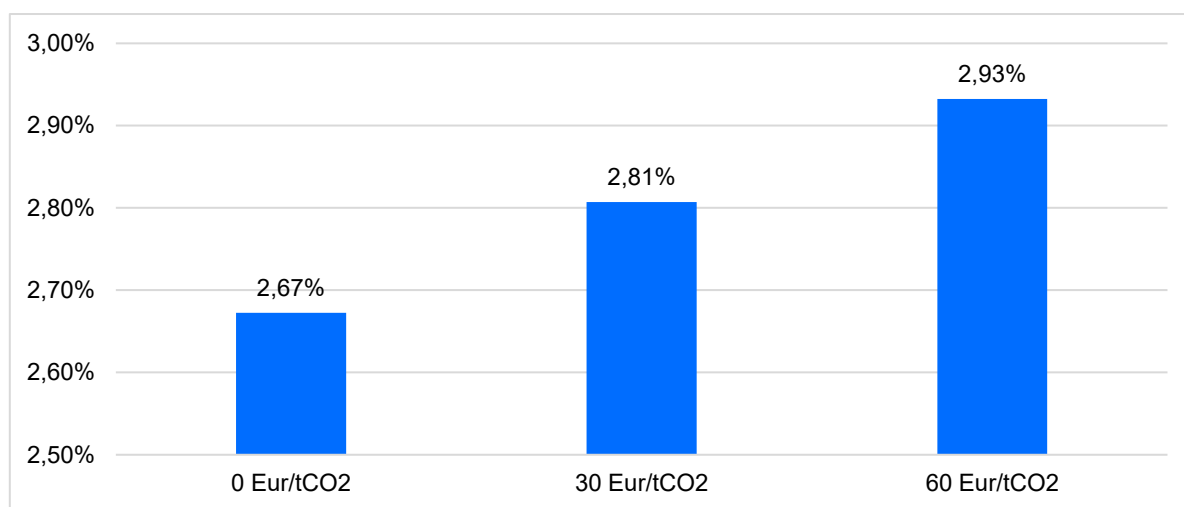


24 pav. Papildomų išlaidų iškastiniam šildymo kurui dalis bendrose išlaidose pagal išlaidų decilius, proc.

Aplinkos ministerijos tyrimas, pastatų sektorius

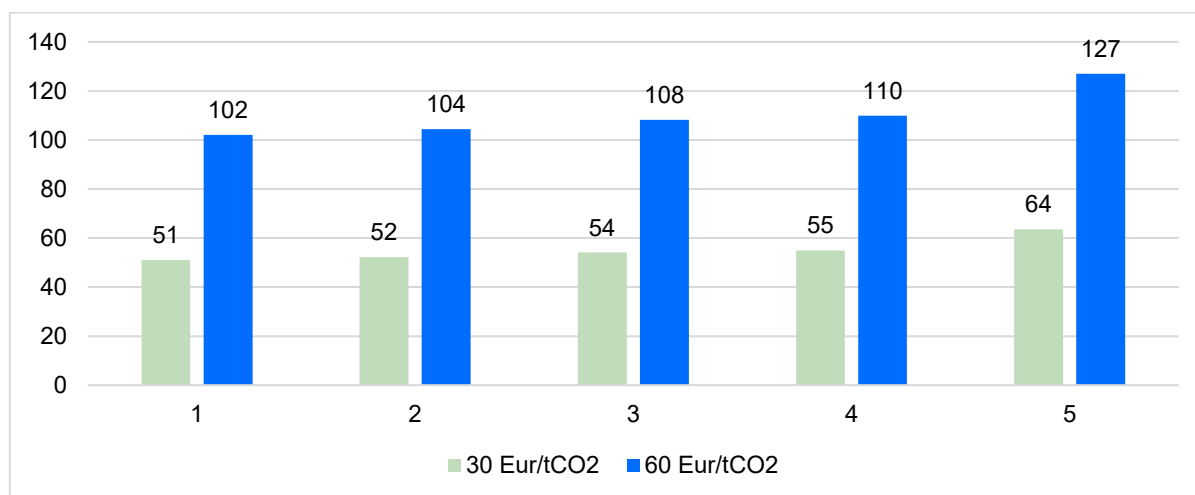
Aplinkos ministerijos statiniu modeliavimu buvo siekiama įvertinti ATLPS2 poveikį namų ūkiams, kurių išlaidų būsto šildymui naudojamoms gamtinėms dujoms dalis disponuojamose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą ir kurių disponuojamos pajamos yra mažesnės nei šalies disponuojamų pajamų vidurkis. 25 pav. pateikiama namų ūkių dalis, kuriuos gali ypač paveikti

ATLPS2 esant skirtingoms ATL kainoms (0 Eur/tCO₂ kaina suprantama kaip situacija be ATLPS2). Prieš įgyvendinant ATLPS2, tokių namų ūkių Lietuvoje 2024 m. buvo 2,7 proc. Įgyvendinus ATLPS2, tokių namų ūkių dalis Lietuvoje sudarys 2,8–2,9 proc.



25 pav. Namų ūkių dalis, kuriuos ypač veikia ATLPS2

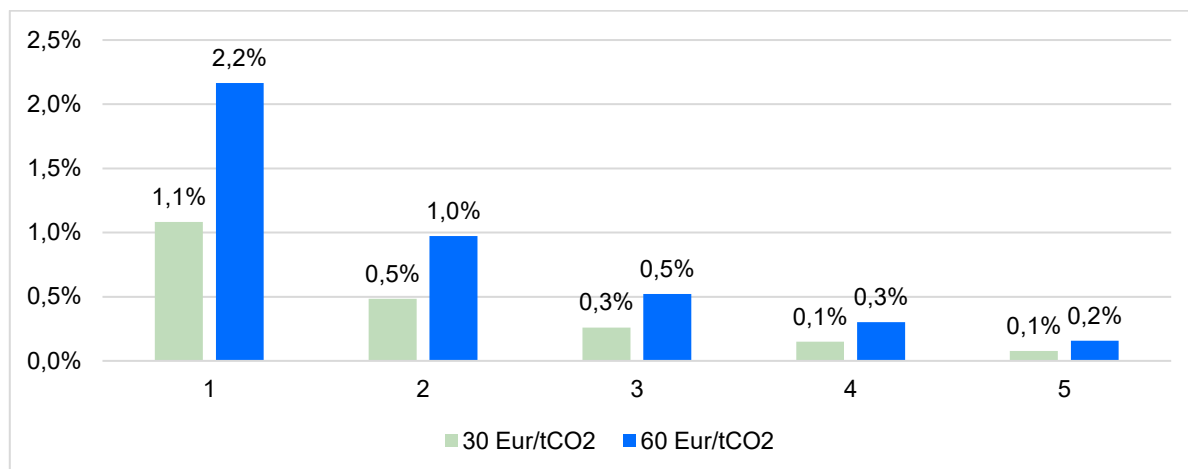
Įgyvendinus ATLPS2 išlaidos būsto šildymui vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, gali padidėti 51–64 eurų per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 102–127 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Didesnes papildomas absoliučias išlaidas patirs 5-ajam pajamų kvintiliui² priklausantys (didžiausias pajamas gaunantys) namų ūkiai, tuo tarpu kituose kvintiliuose papildomos išlaidos yra sąlyginai panašios (žr. 26 pav.).



26 pav. Papildomos išlaidos iškastiniam šildymo kurui dėl ATLPS2 pagal pajamų kvintilius, Eur

Įgyvendinus ATLPS2 išlaidų dalis būsto šildymui bendrosiose namų ūkio išlaidose vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam iškastinį kurą, gali padidėti 0,1–1 proc. punktais per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 0,2–2 proc. punktais per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Didžiausią

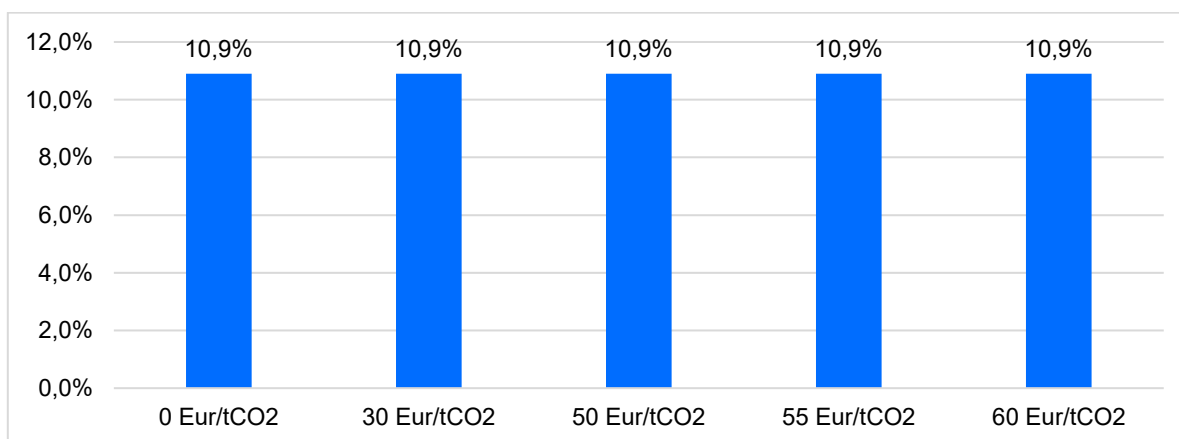
sąlyginį papildomų išlaidų padidėjimą patirs 1-ajam pajamų kvintiliui priklausantys (mažiausias pajamas gaunantys) namų ūkiai (žr. 27 pav.).



27 pav. Papildomų išlaidų gamtinėms dujoms dalis bendrose išlaidose pagal pajamų kvintilius, proc.

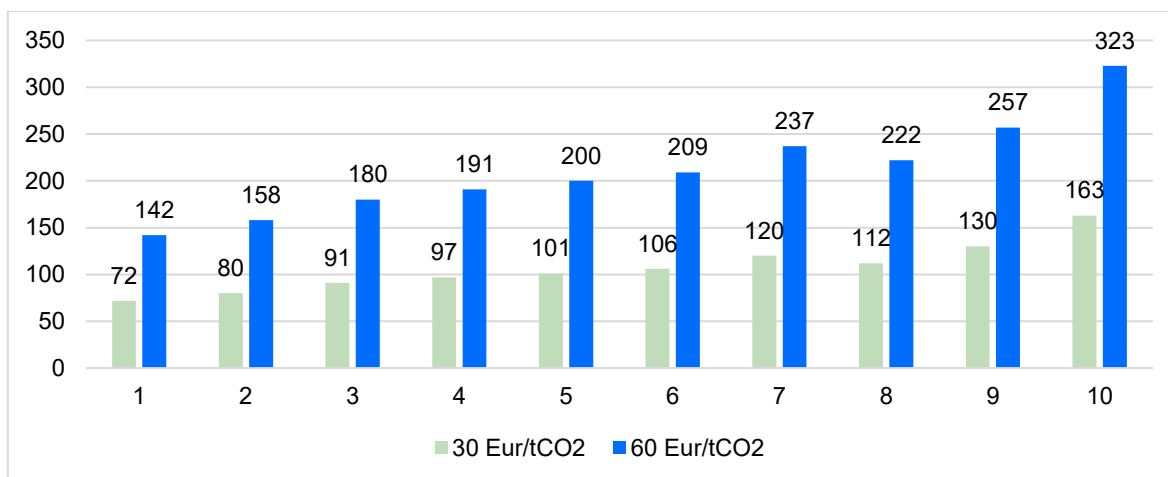
Europos Komisijos techninės pagalbos ekspertų tyrimas, transporto sektorius

Oeko instituto dinaminio modeliavimo buvo siekiama įvertinti ATLPS2 poveikį namų ūkiams, kurių išlaidų transporto degalams dalis bendrosiose išlaidose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą ir kurių bendrosios išlaidos yra mažesnės nei bendrųjų išlaidų medianą. 28 pav. pateikiama namų ūkių dalis, kuriuos gali ypač paveikti ATLPS2 esant skirtingoms ATL kainoms (0 Eur/tCO₂ kaina suprantama kaip situacija be ATLPS2). Įgyvendinus ATLPS2, tokių namų ūkių dalis Lietuvoje sudarys 10,9 proc. Visi namų ūkiai, kurie buvo nustatyti kaip pažeidžiami dėl ATLPS2, šį statusą turi dar prieš įgyvendinant ATLPS2. Tai rodo, kad pagrindinis pažeidžiamumo veiksnys yra ne degalų kaina, o negalėjimas atsisakyti degalų vartojimo.



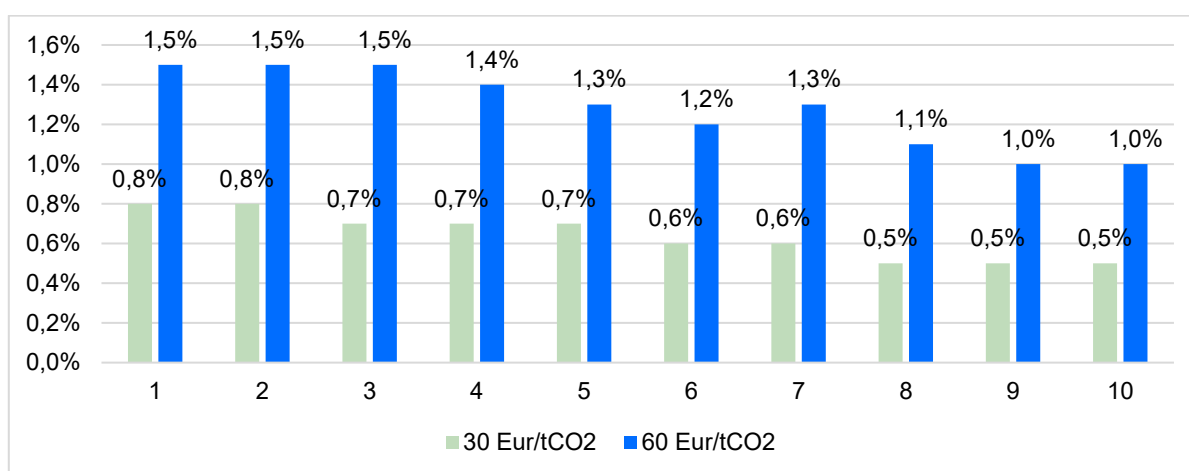
28 pav. Namų ūkių dalis, kuriuos ypač veikia ATLPS2

Įgyvendinus ATLPS2 išlaidos transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, gali padidėti 72–163 eurų per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 142–323 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Papildomas absoliučios išlaidos didėja kartu su bendromis namų ūkio išlaidomis ir didžiausias papildomas išlaidas patirs 10-ajam išlaidų deciliui priklausantys (turintys didžiausias bendrąsias išlaidas) namų ūkiai (žr. 29 pav.).



29 pav. Papildomos išlaidos transporto degalams dėl ATLPS2 pagal išlaidų decilius, Eur

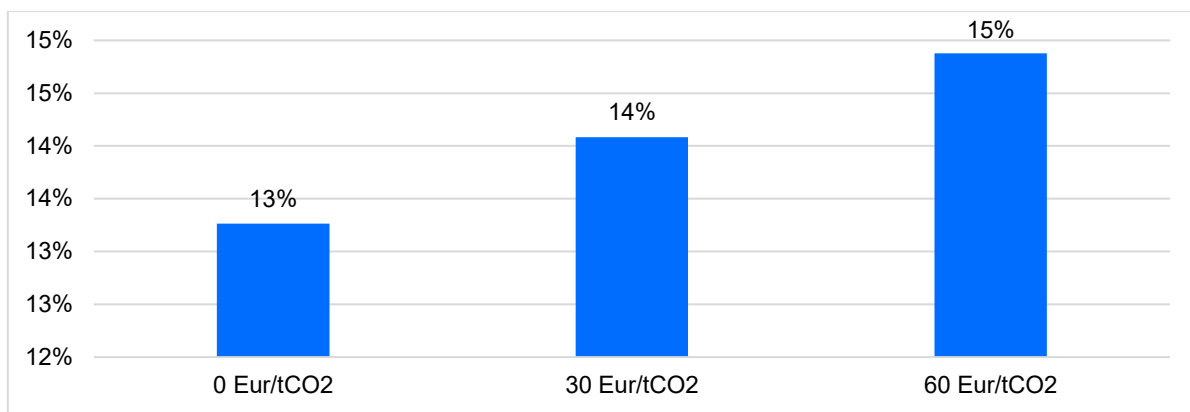
Igyvendinus ATLPS2 išlaidų dalis transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, gali padidėti 0,5–0,8 proc. punktais per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 1–1,5 proc. punktais per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Sąlyginės papildomos išlaidos mažėja, kai bendrosios namų ūkių išlaidos mažėja, o didžiausią sąlyginę išlaidų padidėjimą patirs 1–2 išlaidų deciliams priklausantys (turintys mažiausias bendrąsias išlaidas) namų ūkiai (žr. 30 pav.).



30 pav. Papildomų išlaidų transporto degalams dalis bendrose išlaidose pagal išlaidų decilius

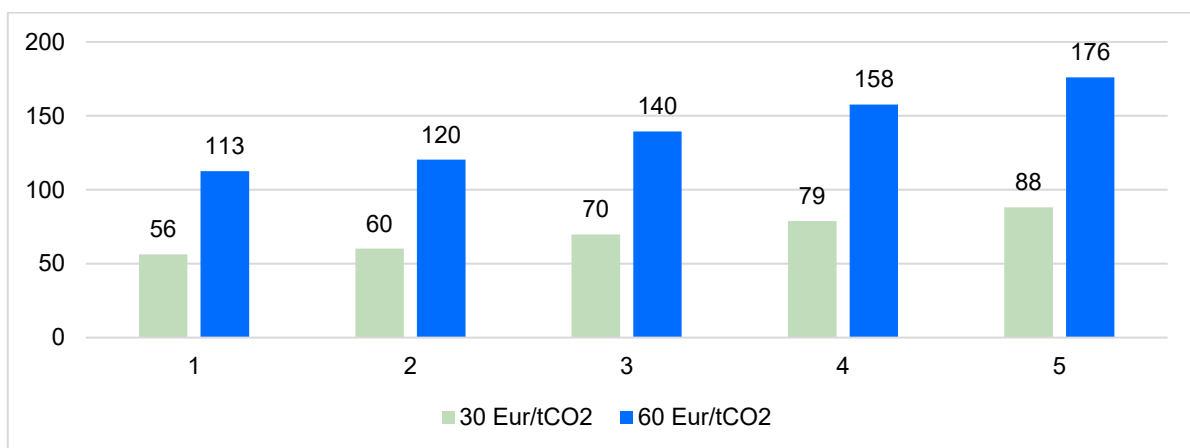
Aplinkos ministerijos tyrimas, transporto sektorius

Aplinkos ministerijos statiniu modeliavimu buvo siekiama įvertinti ATLPS2 poveikį namų ūkiams, kurių išlaidų transporto degalams dalis disponuojamose pajamose daugiau kaip 2 kartus viršija šios dalies medianą ir kurių disponuojamos pajamos yra mažesnės nei šalies disponuojamų pajamų vidurkis. 31 pav. pateikiama namų ūkių dalis, kuriuos gali ypač paveikti ATLPS2 esant skirtingoms ATL kainoms (0 Eur/tCO₂ kaina suprantama kaip situacija be ATLPS2). Prieš įgyvendinant ATLPS2, tokių namų ūkių Lietuvoje 2024 m. buvo 13 proc. Įgyvendinus ATLPS2, tokių namų ūkių dalis Lietuvoje sudarys 14–15 proc.



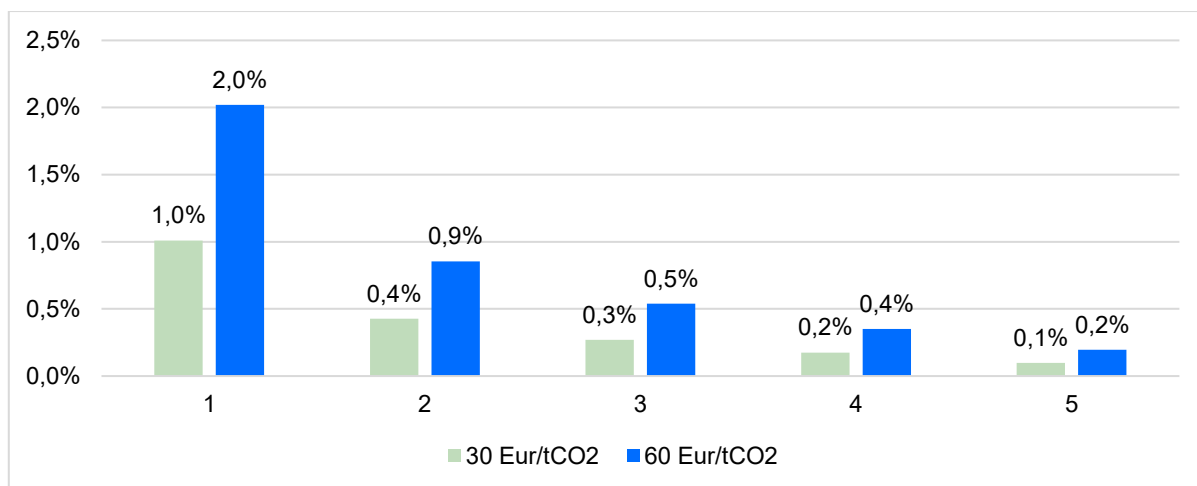
31 pav. Namų ūkių dalis, kuriuos ypač veikia ATLPS2

Igyvendinus ATLPS2 išlaidos transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, gali padidėti 56–88 eurų per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 113–176 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Papildomos absoliučios išlaidos didėja kartu su bendromis namų ūkio išlaidomis ir didžiausias papildomas išlaidas patirs 5-ajam pajamų deciliui priklausantys (turintys didžiausias disponuojamas pajamas) namų ūkiai (žr. 32 pav.).



32 pav. Papildomos išlaidos transporto degalams dėl ATLPS2 pagal pajamų kvintilius, Eur

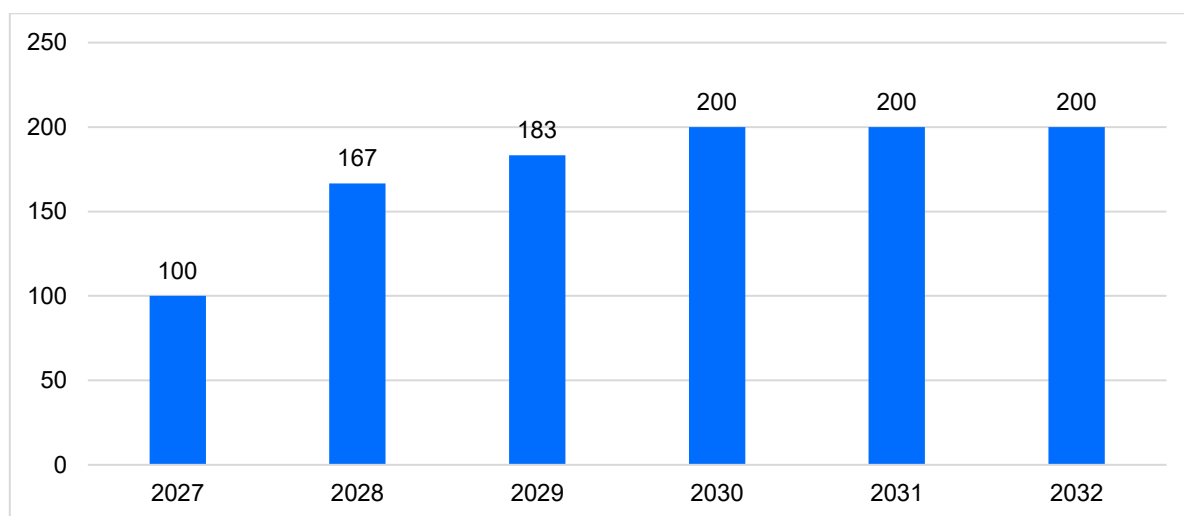
Igyvendinus ATLPS2 išlaidų dalis transporto degalams vidutiniam Lietuvos namų ūkiui naudojančiam transporto degalus, gali padidėti 0,1–1 proc. punktais per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 0,2–2 proc. punktais per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai. Sąlyginės papildomos išlaidos mažėja, kai disponuojamos namų ūkių pajamos mažėja, o didžiausią sąlyginę išlaidų padidėjimą patirs 1 pajamų kvintiliui priklausantys (turintys mažiausias disponuojamas pajamas) namų ūkiai (žr. 33 pav.).



33 pav. Papildomų išlaidų transporto degalams dalis bendrose išlaidose pagal pajamų kvintilius

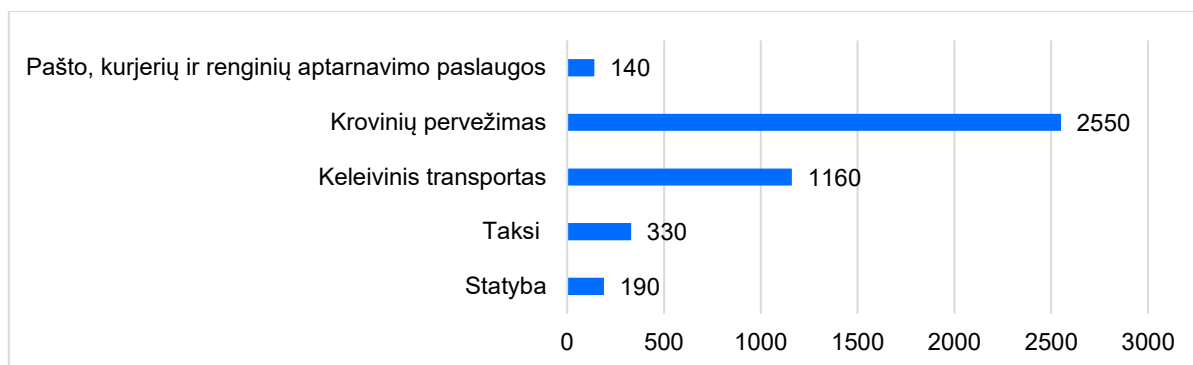
ATLPS2 poveikis labai mažoms įmonėms

Europos energetikos ir klimato politikos instituto modeliavimu buvo siekiama įvertinti ATLPS2 poveikį labai mažoms įmonėms. Įgyvendinus ATLPS2 sąnaudos iškastiniam kurui vidutinei labai mažai įmonei Lietuvoje, gali padidėti 50–100 Eur per metus esant 30 Eur/tCO₂ ATL kainai ir 100–200 eurų per metus esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai (žr. 34 pav.).



34 pav. Vidutinės papildomos išlaidos vienai labai mažai įmonei, Eur

IEECP išskyrė sektorius, kuriuose iškastinis kuras naudojamas intensyviausiai ir kuriems ATLPS2 gali turėti didžiausią poveikį. Įgyvendinus ATLPS2 ir esant 60 Eur/tCO₂ ATL kainai, sąnaudos iškastiniam kurui vidutinei labai mažai krovinių pervežimo įmonei Lietuvoje, gali padidėti 2550 eurų per metus, vidutinei keleivių pervežimo įmonei – 1160 eurų per metus, vidutinei taksi įmonei – 330 eurų per metus, vidutinei statybos įmonei – 190 eurų per metus, vidutinei pašto, kurjerių įmonei – 140 eurų per metus (žr. 35 pav.). Tai rodo, kad iš sektorių, kuriuose, kuriuose iškastinis kuras naudojamas intensyviausiai, krovinių ir keleivių pervežimo veiklą užsiimančios įmonės yra labiausiai pažeidžiamos.



35 pav. Vidutinės papildomos išlaidos vienai labai mažai įmonei 2030 m. pagal sektorius, Eur

2. PRIEMONIŲ IR INVESTICIJŲ, TARPINIŲ IR SIEKŲ REIKŠMIŲ APRAŠYMAS

2.1. KOMPONENTAS C1 – Pastatų sektorius

2.1.1. Komponento santrauka

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

Komponento priemonės ir investicijos. Investicijos C1.A.I1 „Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas“ ir C1.A.I2 „Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas“ sudaro komponento pagrindą. Jomis numatomas lanksčios finansinės paramos teikimas pažeidžiamiesiems namų ūkiams, gyvenantiems prasčiausios būklės (D ar žemesnės klasės) pastatuose. Numatomas tiek pilnos, tiek dalinės renovacijos rėmimas, sudarant sąlygas gyventojams pasirinkti tinkamiausią atnaujinimo apimtį pagal savo galimybes. Kartu skatinamas perėjimas prie atsinaujinančių energijos išteklių, remiant šilumos siurblių ir saulės elektrinių įrengimą. Šiomis investicijomis siekiama esminio šildymo sąskaitų sumažinimo ir pažeidžiamiausių gyventojų gyvenimo kokybės pagerinimo.

Investicija C1.B.I3 „Socialinio būsto fondo plėtra“ yra skirta kokybinei socialinio būsto fondo pertvarkai. Vietoje netinkamų gyventi ir energetiškai neefektyvių socialinių būstų numatoma naujų, aukščiausios A++ energinio naudingumo klasės pastatų su integruotomis atsinaujinančios energijos sistemomis statyba. Tokiu būdu bus prisidedama prie socialinio būsto pasiūlos didinimo ir užtikrinama, kad labiausiai pažeidžiami namų ūkiai gautų prieigą prie kokybiško, šilto ir ekonomišką būsto.

Priemonė C1.D.M1 „Energijos konsultacijų centrų steigimas“ veiks kaip priemonių ir investicijų įgalinantis mechanizmas. Bus įsteigta 10 regioninių „vieno langelio“ principu veikiančių centrų, kurių paskirtis – teikti nemokamas, individualias konsultacijas ir praktinę pagalbą pažeidžiamiesiems namų ūkiams. Šie centrai padės įveikti informacijos trūkumą ir administracines kliūtis, susijusias su

energijos vartojimo efektyvumu, AEI diegimu ir paramos gavimu, tokiu būdu užtikrinant, kad finansinė pagalba pasiektų tikslines grupes.

2.1.2. Komponento priemonių ir investicijų aprašymas

2.1.2.1. *Investicija C1.A.II. Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas*

2.1.2.1.1. Investicijos aprašymas

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

Esamą padėtį komplikuoja ir tai, jog reikšminga dalis namų ūkių šildymui vis dar naudoja iškastinį kurą, kurio dalis bendroje būsto šildymui suvartojamų energijos produktų struktūroje sudaro apie 15 proc. Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas taps papildoma finansine našta nurodytiems gyventojams, kadangi metinės šildymo išlaidos gali padidėti nuo 51 iki 127 eurų.

Atsižvelgiant į tai, šia investicija yra reaguojama į identifikuotus kompleksinius iššūkius. Teikiant papildomą finansinę paramą pažeidžiamiausiems namų ūkiams, numatomas pastatų atnaujinimo procesų paspartinimas. Skatinant kompleksinės renovacijos, kuri apima pastatų atitvarų apšiltinimo ir perėjimo prie efektyvių, atsinaujinančių energijos išteklių naudojančių šildymo sistemų, įgyvendinimą, siekiama esminio energijos sąnaudų sumažinimo (vidutiniškai 50–70 proc.), būsimo ATLPS2 poveikio sušvelninimo ir pažeidžiamų gyventojų grupių gyvenimo kokybės pagerinimo.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicija yra papildomas paramos mechanizmas, skirtas praplėsti ir papildyti esamas nacionalines programas, tokias kaip Daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programa bei Klimato kaitos programos priemonės, skirtos kompensacinių išmokų teikimui individualių namų savininkams. Investicija suteikia tikslinę papildomą paramą pažeidžiamiesiems namų ūkiams iš SKF lėšų, tokiu būdu prisidedant prie bendro renovacijos prieinamumo ir apimčių didinimo.

Investicija yra skirta remti įvairių tipų gyvenamųjų pastatų, tokių kaip daugiabučiai, individualūs namai ir socialinis būstas, renovacijos veiklas. Paramos teikimas numatomas tik tų pastatų renovacijai, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras arba centralizuotai tiekiamą šilumą, pagamintą naudojant iškastinį kurą katilinėse, kurių įrenginiai neturi technologinės galimybės naudoti ne iškastinį kurą ir kurių galia yra mažesnė nei 20 MW. Remiamų veiklų įgyvendinimas galimas pasirenkant įvairius priemonių paketus: pilnos būsto renovacijos; pilnos renovacijos ir šilumos siurblio įrengimo; pilnos renovacijos, šilumos siurblio ir saulės elektrinės įrengimo. Daugiabučių namų atveju paramos skyrimas numatomas konkretaus pažeidžiamo namų ūkio būsto renovacijos išlaidų padengimui.

Planuojama, kad bus įgyvendinta 13 380 pažeidžiamiems namų ūkiams priklausančių būstų ir socialinių būstų renovacija, atliktas 3 160 taršių šildymo įrenginių pakeitimas į efektyvius, AEI naudojančius šilumos siurblius, bei užtikrintas 15,8 MW galios saulės elektrinių įrengimas.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 straipsnyje nustatytų tikslų pasiekimo. Specifiniai tikslai, prie kurių prisidedama ši investicija, apima paramą pažeidžiamiems namų ūkiams per investicijas, kurių paskirtis yra pastatų energinio efektyvumo didinimas, šildymo ir vėsinimo dekarbonizacijos skatinimas integruojant atsinaujinančios energijos gamybą, ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.

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

Investicija yra skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gyvena žemo energinio naudingumo (D klasės ar žemesnės) pastatuose ir šildymui naudoja iškastinį kurą. Paramos gavėjų atitikties vertinimas bus atliekamas naudojantis nacionalinių registrų ir duomenų bazių duomenimis. Siekiant didžiausio poveikio, projektų atrankos procese pirmenybė bus teikiama žemiausios energinio naudingumo klasės pastatams, laikantis kitose nacionalinėse paramos programose taikomų principų.

Papildomai, šios investicijos įgyvendinimas prisidės prie bendro Daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programos įgyvendinimo paspartinimo. Numatoma, kad papildoma finansinė parama, skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, veiks kaip reikšminga paskata visiems daugiabučio namo gyventojams priimti sprendimą dėl renovacijos. Tokiu būdu bus kuriamas sinerginis poveikis, pasireiškiantis ne tik tiesiogine parama labiausiai pažeidžiamiems namų ūkiams, bet ir palankesnių sąlygų spartesniai visos nacionalinės renovacijos programos įgyvendinimui sudarymu.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas pasitelkiant esamas, veikiančias ir patikrintas nacionalines paramos administravimo sistemas. Visą paramos teikimo ciklą, apimančią kvietimų teikti paraiškas skelbimą, projektų priežiūrą ir atsiskaitymą, koordinuos APVA, kuri vykdo administruojančiosios institucijos funkcijas ir naudoja specializuotą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS). Individualių namų renovacijos atveju bus taikomi lankstūs paramos teikimo modeliai. Namų ūkiams, patiriantiems energijos nepriteklių ir stokojantiems finansinių bei administracinių gebėjimų, paramos teikimas galės būti vykdomas netiesiogiai, per rangos paslaugas

teikiančias įmones pagal nustatytus fiksuotus įkainius. Kitiems pažeidžiamiesiems namų ūkiams parama bus teikiama tiesiogiai, pareiškėjams teikiant individualias paraiškas per APVIS sistemą.

Daugiabučių namų atnaujinimo procesas bus vykdomas per esamus Daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programos mechanizmus. Esamų struktūrų ir procesų panaudojimas sudarys sąlygas efektyviam ir laiku fondo lėšų paskirstymui visoje Lietuvos teritorijoje, užtikrinant tikslinių grupių pasiekiamumą.

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

Poveikis lyčių lygybei. Vieniškų motinų namų ūkiai sudaro 96,5 proc. visų vieniškų tėvų namų ūkių ir dažnai susiduria su padidinta būsto išlaikymo našta. Analizės duomenimis, 23,7 procento vieniškų tėvų neturi galimybės pakankamai apšildyti savo būsto, kai šalies vidurkis siekia 18 proc. Pastatų renovacija, kuria didinamas energinis efektyvumas, tiesiogiai lemia šildymo sąnaudų mažėjimą. Tokiu būdu yra sudaromos prielaidos finansinės naštos, tenkančios moterims ir jų šeimoms, palengvinimui, jų finansinės padėties gerinimui ir šiltesnių bei sveikesnių gyvenimo sąlygų užtikrinimui, kas prisideda prie didesnės socialinės lygybės skatinimo.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 m. pirmojo ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas nuosekliai visame 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.1.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Investicijos tikslas yra didinti pastatų energinį naudingumą, pereinant iš D ar žemesnės klasės į B klasę, taip mažinant energijos suvartojimą ir ŠESD išmetimus. Numatomas iškastinį kurą naudojančių šildymo įrenginių keitimas į atsinaujinančių išteklių energijos sistemas (šilumos siurblius) ir saulės elektrinių įrengimas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Atliekant esminius atnaujinimo darbus pastatuose, kurių naudingasis plotas viršija 2000 m ² , bus atliekama vasaros perkaitimo analizė. Atnaujinant pastatus, didesnius nei 5000 m ² , esančius potvynių rizikos teritorijose, bus integruojamos potvynių rizikos mažinimo priemonės. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos reikalavimus.
Tvarus vandens ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Priemonė orientuota į pastatų renovaciją ir neturi tiesioginio reikšmingo poveikio vandens telkiniams. Laikantis taikomų nacionalinių ir ES aplinkosaugos teisės aktų, užtikrinama, kad reikšminga žala nebus padaryta.

Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Prieš pradėdant esminius atnaujinimo darbus pastatuose, kurių plotas viršija 2000 m², bus atliekamas statybinių atliekų auditas. Bus užtikrinta, kad ne mažiau kaip 70 proc. (pagal masę) nepavojingų statybinių ir griovimo atliekų būtų paruošta pakartotiniam naudojimui arba perdirbta, o užpylimas nebus laikomas perdirbimu. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos kriterijus.
Taršos prevencija ir kontrolė	Numatomas iškastinių kurą naudojančių šildymo įrenginių keitimas atsinaujinančios energijos įrenginiais, kas prisidės prie oro taršos mažinimo. Kitais aspektais laikomasi bendrųjų teisės aktų reikalavimų.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija susijusi su esamų pastatų atnaujinimu, todėl neturi tiesioginio poveikio biologinei įvairovei ar naujų žemės plotų užėmimui. Atitiktis užtikrinama laikantis galiojančių teisės aktų.

2.1.2.1.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C1.A.II			
Tarpinė reikšmė/Siekti na reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Būstų, kuriuose atlikta pilna energinė renovacija ir pasiekta B energinio naudingumo klasė skaičius	Iškastiniu kuru kūrenamų šildymo įrenginių pakeitimas atsinaujinančiųjų išteklių energija	Įdiegti papildomi atsinaujinančiosios energijos veikimo pajėgumai megavatais
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.

Kas matuojama tarpine ir siektina reikšmė	Investicijos administracinio parengimo faktas	Būstų, kuriuose atlikta pilna energinė renovacija ir pasiekta B energinio naudingumo klasė skaičius	Iškastiniu kuru kūrenamų šildymo įrenginių pakeitimas atsinaujinančiųjų išteklių energija grindžiamais įrenginiais ir (arba) itin efektyviai energiją vartojančiais įrenginiais pagal energijos vartojimo efektyvumo etiketės klasę, kaip nustatyta atitinkamame teisės akte.	Įdiegti papildomi atsinaujinančiosios energijos veikimo pajėgumai megavatais
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – AM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	AM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Renovuoti būstai (butas arba individualus pastatas), vnt.	Pakeisti katilai, vnt.	MW (Megavatai)
	Įgyvendinimo grafikas			
2026 I ketv.	Atlikta	0	0	0
2026 IV ketv.	-	1911	451	2,26

2027 IV ketv.	-	1911	451	2,26
2028 IV ketv.	-	1911	451	2,26
2029 IV ketv.	-	1911	451	2,26
2030 IV ketv.	-	1911	451	2,26
2031 IV ketv.	-	1911	451	2,26
2032 IV ketv.	-	1911	451	2,26

2.1.2.1.4. Finansavimas ir kaštai

Renovacijos įkainiai

Veiklų kaštams apskaičiuoti naudojami LIRS nustatyti renovacijos įkainiai (Eur/m²). Šie įkainiai padauginami iš pabrangimo koeficiento, kuris išvedamas remiantis faktiniais 2024-2025 m. įgyvendintais renovacijos projektais (Duomenys APVA – nacionalinis renovacijos projektų administratorius). Daroma prielaida, kad pastatai, kuriuose bus atliekama renovacija yra D arba žemesnės naudingumo klasės ir po pilnos renovacijos, pastatai pasieks B energinio naudingumo klasę. Vidutinis daugiabučio, kuriame naudojamas iškastinis kuras yra 475 m² (Nekilnojamojo turto registro duomenys).

LIRS numatytas daugiabučio (iki 1000 m²) pilnos renovacijos iki B klasės įkainis – 331 Eur/m².

Aplinkos projektų valdymo agentūros (nacionalinis pastatų renovacijos projektų administratorius) apskaičiuotas faktinis vidutinis daugiabučio (iki 1000 m²) pilnos renovacijos iki B klasės įkainis 2025 m. – 595 Eur/m².

Pabrangimo koeficientas – 1,8 (595/331). Naujai apskaičiuoti renovacijos veiklų įkainiai (Eur/m²):

Daugiabučiai iki	Individualūs pastatai
595	579

Vidutinis būsto plotas

Vidutinis vieno būsto (buto) plotas daugiabučiame pastate 55,2 m². (Nekilnojamojo turto registro duomenys).

Vidutinis būsto plotas individualiame pastate 131 m². (LIRS).

AEI diegimo kaštai

Daroma prielaida, kad įgyvendinant investicijos veiklas, kuriose numatomas AEI diegimas, bus įrengiamas vidutiniškai 10 kW galingumo šilumos siurblys oras-vanduo ir 10 kW galingumo saulės elektrinė. Šilumos siurblio 1 kW įrengimo įkainis 610,47 Eur, o bendra 10 kW galingumo šilumos siurblio kaina 6104,7 Eur. Saulės elektrinės 1 kW įrengimo įkainis 1400,43 Eur, o bendra 10 kW galios saulės elektrinės įrengimo kaina 14004,3 Eur. Siekiant įvertinti investicijos veiklų, kuriose numatomas AEI diegimas kaštus, šios kainos pridedamos prie bendros renovacijos kainos. Kaštai nustatyti remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose (nuoroda).

Vidutinės renovacijos išlaidos vienam būstui

Sudauginant vidutinius butų ir pastatų plotus su vidutinėmis renovacijos kainomis, gaunama vidutinė kiekvienos veiklos kaina:

Veikla	Eur
Pilna daugiabutyje esančio būsto renovacija	32844
Pilna daugiabutyje esančio būsto renovacija ir šilumos siurblio įrengimas	38949
Pilna daugiabutyje esančio būsto renovacija, šilumos siurblio ir saulės elektrinės įrengimas	52953
Pilna individualiame pastate esančio būsto renovacija	75826
Pilna individualiame pastate esančio būsto renovacija ir šilumos siurblio įrengimas	81930
Pilna individualiame pastate esančio būsto renovacija, šilumos siurblio ir saulės elektrinės įrengimas	95935

Veiklų apimtys

Planuojama, kad parama renovacijai pasinaudos 11 700 daugiabučiuose pastatuose gyvenančių namų ūkių ir 1680 individualiuose pastatuose gyvenančių namų ūkių.

Daroma prielaida, kad daugiabučių atveju 78 proc. namų ūkių rinksis pilną renovaciją, 11 proc. atliks pilną renovaciją su šilumos siurblio įrengimu, 11 proc. atliks pilną renovaciją su šilumos siurblio ir saulės elektrinės įrengimu. Individualių pastatų atveju 66,7 proc. namų ūkių rinksis pilną renovaciją, 16,7 proc. atliks pilną renovaciją su šilumos siurblio įrengimu, 16,6 proc. atliks pilną renovaciją su šilumos siurblio ir saulės elektrinės įrengimu.

Lėšų poreikis investicijai

Daroma prielaida, kad SKF lėšomis vidutiniškai bus padengta 60 proc. visų reikalingų renovacijos išlaidų ir lėšų poreikis investicijai sudarys 331 847 722 Eur.

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C1.A.II
Pavadinimas	Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas
2026	47406817
2027	47406817
2028	47406817
2029	47406817
2030	47406817
2031	47406817

2032	47406817
Iš viso	331847722

Nacionalinis prisidėjimas. Iš viso planuojama, kad 25 proc. (nesusijęs su esamu finansavimu) investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Šiuo metu esančios renovacijos priemonės finansuojamos iš Europos sąjungos fondų, nacionalinio biudžeto lėšų, Klimato kaitos programos lėšų ir EGADP lėšų. Ši parama vidutiniškai sudaro 30 proc. galutinės renovacijos kainos.

Privatus prisidėjimas. Pareiškėjai vidutiniškai padengs 10 proc. renovacijos išlaidų.

Planuojamų išlaidų pagrindumas. Išlaidų sąmatos grindžiamos ankstesnėmis renovacijos programomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis, įtrauktomis į NEKSVP, LIRS, oficialiosios statistikos duomenimis, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose, bei pirminiais duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

2.1.2.1.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

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

2.1.2.1.6. Finansavimo papildomumas

Investicija nėra nauja investicija ir papildo jau esančias NEKSVP priemones (EE2-P „Daugiabučių pastatų atnaujinimas (modernizavimas)“, EE10-P „Fizinių asmenų vieno ar dviejų butų gyvenamųjų namų atnaujinimas (modernizavimas)“) padidindama finansavimo intensyvumą pažeidžiamiesiems namų ūkiams.

Parama būtų skiriama tik konkrečiam pažeidžiamam namų ūkiui renovacijos išlaidoms padengti. Namų ūkiams parama iš SKF lėšų bus teikiama kaip papildoma parama prie esamos nacionalinės paramos pagal įvairias renovacijos programas. Tai yra, esama parama nebus dubliuojama, o tik papildoma. Tai yra, jeigu namų ūkis, atitinkantis šios investicijos atrankos kriterijus kreipiasi dėl paramos renovacijai pagal esamą programą, jam, prie esamos paramos renovacijai gali būti teikiama papildoma parama pagal šią investiciją. Tai užtikrins lėšų administratorius (APVA), prieš skirdamas paramą patikrindamas namų ūkio atitikimą atrankos kriterijams nacionalinėse duomenų bazėse.

2.1.2.1.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

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

2.1.2.2. Investicija C1.A.I2. Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas

2.1.2.2.1. Investicijos aprašymas

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

Esamą padėtį komplikuoja ir aplinkybė, jog reikšminga dalis namų ūkių šildymui vis dar naudoja iškastinį kurą, kurio dalis bendroje būsto šildymui suvartojamų energijos produktų struktūroje sudaro beveik 15 procentų. Prognozuojama, kad nuo 2027 metų įsigaliosiančios Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS2) taikymas taps papildoma finansine našta nurodytiems gyventojams, kadangi metinės šildymo išlaidos gali padidėti nuo 51 iki 127 eurų.

Šia investicija yra siūlomas alternatyvus ir finansiškai prieinamesnis sprendimo būdas pažeidžiamiausiems namų ūkiams, kurie dėl finansinių ar kitų priežasčių neturi galimybių įsipareigoti kompleksinės renovacijos įgyvendinimui. Teikiant paramą dalinės renovacijos priemonėms, bus sudaromos sąlygos įgyvendinti atskiras, didžiausią energinį ir ekonominį efektą užtikrinančias priemones, tokiu būdu prisidedant prie energijos sąnaudų sumažinimo, būsimo ATLPS2 poveikio sušvelninimo ir pažeidžiamų gyventojų grupių gyvenimo kokybės pagerinimo.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicija yra papildomas paramos mechanizmas, kuriuo praplečiamos ir papildomos esamos nacionalinės programos, suteikiant galimybę atlikti mažesnės apimties atnaujinimo darbus. Investicija suteikia tikslinę paramą pažeidžiamiesiems namų ūkiams iš SKF lėšų, tokiu būdu prisidedant prie bendro renovacijos prieinamumo ir apimčių didinimo.

Investicija yra skirta remti dalinę daugiabučiuose arba individualiuose pastatuose esančių būstų renovaciją. Paramos teikimas numatomas tik tų pastatų renovacijai, kuriuose šildymui naudojamas iškastinis kuras arba centralizuotai tiekiamas šiluma, pagaminta naudojant iškastinį kurą katilinėse, kurių įrenginiai neturi technologinės galimybės naudoti ne iškastinį kurą ir kurių galia yra mažesnė nei 20 MW. Remiamos veiklos apima atskirų, didžiausią efektą užtikrinančių priemonių įgyvendinimą, pavyzdžiui, stogo ar sienų šiltinimą, senų langų ir durų keitimą.

Numatomas 2 420 būstų dalinės renovacijos įgyvendinimas.

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

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

Investicija yra skirta pažeidžiamiems namų ūkiams, kurie gyvena žemo energinio naudingumo (D klasės ar žemesnės) pastatuose ir šildymui naudoja iškastinį kurą. Paramos gavėjų atitikties vertinimas bus atliekamas naudojantis nacionalinių registrų ir duomenų bazių duomenimis. Ši investicija suteikia alternatyvą tiems namų ūkiams, kuriems pilnos renovacijos įgyvendinimas yra per didelė finansinė ar organizacinė našta.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas pasitelkiant esamas, veikiančias ir patikrintas nacionalines paramos administravimo sistemas. Visą paramos teikimo ciklą, apimančią kvietimų teikti paraiškas skelbimą, projektų priežiūrą ir atsiskaitymą, koordinuos APVA, kuri vykdo administruojančiosios institucijos funkcijas ir naudoja specializuotą Aplinkos projektų valdymo informacinę sistemą (APVIS). Individualių namų renovacijos atveju bus taikomi lankstūs paramos teikimo modeliai. Namų ūkiams, patiriantiems energijos nepriteklių ir stokojantiems finansinių bei administracinių gebėjimų, paramos teikimas galės būti vykdomas netiesiogiai, per rangos paslaugas teikiančias įmones pagal nustatytus fiksuotus įkainius. Kitiems pažeidžiamiems namų ūkiams parama bus teikiama tiesiogiai, pareiškėjams teikiant individualias paraiškas per APVIS sistemą.

Daugiabučių namų atnaujinimo procesas bus vykdomas per esamus Daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programos mechanizmus. Esamų struktūrų ir procesų panaudojimas sudarys sąlygas efektyviam ir laiku fondo lėšų paskirstymui visoje Lietuvos teritorijoje, užtikrinant tikslinių grupių pasiekiamumą.

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

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 metų pirmojo ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas nuosekliai visame 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.2.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Investicijos tikslas yra didinti pastatų energinį naudingumą, taip mažinant energijos suvartojimą ir ŠESD išmetimus.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Atliekant esminius atnaujinimo darbus pastatuose, kurių naudingasis plotas viršija 2000 m ² , bus atliekama vasaros perkaitimo analizė. Atnaujinant pastatus, didesnius nei 5000 m ² , esančius potvynių rizikos teritorijose, bus integruojamos potvynių rizikos mažinimo priemonės. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos reikalavimus.
Tvarus vandenių ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Priemonė orientuota į pastatų renovaciją ir neturi tiesioginio reikšmingo poveikio vandens telkiniams. Laikantis taikomų nacionalinių ir ES aplinkosaugos teisės aktų, užtikrinama, kad reikšminga žala nebus padaryta.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Prieš pradėdant esminius atnaujinimo darbus pastatuose, kurių plotas viršija 2000 m ² , bus atliekamas statybinių atliekų auditas. Bus užtikrinta, kad ne mažiau kaip 70 proc. (pagal masę) nepavojingų statybinių ir griovimo atliekų būtų paruošta pakartotiniam naudojimui arba perdirbta, o užpylimas nebus laikomas perdirbimu. Tai atitinka DNSH gairių B3.1 kategorijos kriterijus.
Taršos prevencija ir kontrolė	Investicija susijusi su esamų pastatų atnaujinimu, todėl neturi tiesioginio poveikio taršos atsiradimui. Atitiktis užtikrinama laikantis galiojančių teisės aktų.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija susijusi su esamų pastatų atnaujinimu, todėl neturi tiesioginio poveikio biologinei įvairovei ar naujų žemės plotų užėmimui. Atitiktis užtikrinama laikantis galiojančių teisės aktų.

2.1.2.2.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C1.A.I2	
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Būstų, kuriuose atlikta kita energinė renovacija, skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.

Kas matuojama tarpine ir siektina reikšmė	Investicijos administracinio parengimo faktas	Būstų, kuriuose atlikta kita energinė renovacija, skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – AM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	AM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Renovuoti būstai (butas arba individualus pastatas), vnt.
	Įgyvendinimo grafikas	
2026 I ketv.	Atlikta	0
2026 IV ketv.	-	346
2027 IV ketv.	-	346
2028 IV ketv.	-	346
2029 IV ketv.	-	346
2030 IV ketv.	-	346
2031 IV ketv.	-	346
2032 IV ketv.	-	346

2.1.2.2.4. Finansavimas ir kaštai

Renovacijos įkainiai

Veiklų kaštams apskaičiuoti naudojama analogiška skaičiavimo metodika kaip C1.A.II investicijoje, remiantis LIRS, nustatyti renovacijos įkainiai (Eur/m²). Šie įkainiai padauginami iš pabrangimo koeficiento – 1,8.

Naujai apskaičiuoti renovacijos veiklų įkainiai (Eur/m²):

Veikla	Daugiabučiai	Individualūs pastatai
Fasado šiltinimas	226	178
Perdangos šiltinimas	101	45
Langų keitimas	114	95

Dalinės būsto renovacijos vidutinio įkainio apskaičiavimas.

Fasado šiltinimo, perdangos šiltinimo ir langų keitimo vidurkis padauginamas iš 2 (daroma prielaida, kad bus atliekama ne vieno tipo darbai, o tam tikra darbų kombinacija):

	Daugiabučiai	Individualūs pastatai
Fasado šiltinimas	226	178
Perdangos šiltinimas	101	45
Langų keitimas	114	95
Vidurkis	147	106
Vidutinis dalinės renovacijos įkainis	294	212

Vidutinis būsto plotas

Vidutinis vienos būsto (buto) plotas daugiabučiame pastate 55,2 m². (Nekilnojamojo turto registro duomenis).

Vidutinis būsto plotas individualiame pastate 131 m². (LIRS).

Vidutinės renovacijos išlaidos vienam būstui

Sudauginant vidutinius butų ir pastatų plotus su vidutinėmis renovacijos kainomis, gaunama vidutinė kiekvienos veiklos kaina:

	Eur
Dalinė daugiabutyje esančio būsto renovacija	16248
Dalinė individualiame pastate esančio būsto renovacija	27787

Veiklų apimtys

Planuojama, kad parama renovacijai pasinaudos 1300 daugiabučiuose pastatuose gyvenančių namų ūkių ir 1120 individualiuose pastatuose gyvenančių namų ūkių.

Lėšų poreikis investicijai

Daroma prielaida, kad SKF lėšomis vidutiniškai bus padengta 60 proc. visų reikalingų renovacijos išlaidų ir lėšų poreikis investicijai sudarys 52 243 453 Eur.

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C1.A.I2
Pavadinimas	Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas
2026	7463350
2027	7463350
2028	7463350
2029	7463350
2030	7463350
2031	7463350
2032	7463350
Iš viso	52243453

Nacionalinis prisidėjimas. Iš viso planuojama, kad 25 proc. (nesusijęs su esamu finansavimu) investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Šiuo metu esančios renovacijos priemonės finansuojamos iš Europos sąjungos fondų, nacionalinio biudžeto lėšų ir Klimato kaitos programos lėšų, EGADP lėšų. Parama vidutiniškai sudaro 30 proc. galutinės renovacijos kainos.

Privatus prisidėjimas. Pareiškėjai vidutiniškai padengs 10 proc. renovacijos išlaidų.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos ankstesnėmis renovacijos programomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis, įtrauktomis į NEKSVP, LIRS, oficialiosios statistikos duomenimis, bei pirminiais duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

2.1.2.2.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Įgyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.1.2.2.6. Finansavimo papildomumas

Tai yra naujo pobūdžio (dalinė pastatų renovacija šiuo metu nėra remiama nacionalinėmis priemonėmis) investicija, kurią bus siekiama įgyvendinti derinant su kitomis nacionalinėmis priemonėmis. Parama būtų skiriama tik konkrečiam pažeidžiamam namų ūkio renovacijos išlaidoms padengti. Namų ūkiams parama iš SKF lėšų bus teikiama kaip papildoma parama prie esamos nacionalinės paramos pagal įvairias renovacijos programas. Tai yra, esama parama nebus dubliuojama, o tik papildoma. Tai yra, jeigu namų ūkis, atitinkantis šios investicijos atrankos kriterijus kreipiasi dėl paramos renovacijai pagal esamą programą, jam, prie esamos paramos renovacijai gali būti teikiama papildoma parama pagal šią investiciją. Tai užtikrins lėšų administratorius (APVA), prieš skirdamas paramą patikrindamas namų ūkio atitikimą atrankos kriterijams nacionalinėse duomenų bazėse.

2.1.2.2.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

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

2.1.2.3. Investicija C1.B.13 Socialinio būsto fondo plėtra

2.1.2.3.1. Investicijos aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Lietuvoje vis dar susiduriama su socialinio būsto trūkumo ir prastos jo kokybės iššūkiais. 2024 m. pradžios duomenimis, socialinio būsto laukiančių asmenų ir šeimų skaičius siekė 10 376, o vidutinė laukimo trukmė – 5,63 metų. Esamas socialinio būsto fondas yra senas, daliai pastatų (apie 260) būdinga labai bloga arba avarinė būklė. Dėl žemo energinio naudingumo šiuose būstuose gyvenantys pažeidžiami namų ūkiai patiria dideles šildymo išlaidas ir susiduria su energijos nepritekliaus problema. Tokia padėtis ne tik blogina jų gyvenimo sąlygas, bet ir lemia didesnes ŠESD emisijas, tokiu būdu apsunkinant Lietuvos pažangą siekiant LIRS įtvirtinto tikslo iki 2050 m. sukurti klimatui neutralų pastatų fondą.

Šia investicija yra siekiama įgyvendinti kokybinį problemos sprendimą. Teikiant paramą savivaldybėms, bus įgyvendinamas netinkamų gyventi, energetiškai neefektyvių socialinių būstų griovimas ir naujų, aukščiausios A++ energinio naudingumo klasės pastatų statyba. Tokiu būdu bus prisidedama ne tik prie socialinio būsto pasiūlos didinimo ir užtikrinama, kad pažeidžiami namų ūkiai gautų prieigą prie kokybiško, šilto ir ekonomiško būsto, kas iš esmės prisidėtų prie energijos nepritekliaus problemos sprendimo.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicinė priemonė yra skirta kokybinei ir kiekybinei savivaldybių socialinio būsto fondo plėtrai. Priemone yra remiamas neremontuotinių, netinkamų gyventi ir energetiškai neefektyvių socialinių būstų griovimas ir naujų, A++ energinio naudingumo klasės socialinių būstų statybos įgyvendinimas. Naujiems pastatams keliamas reikalavimas atitikti visus galiojančius statybos techninių reglamentų reikalavimus, įskaitant reikalavimus, susijusius su AEI naudojimu energijos poreikiams tenkinti.

Remiamos veiklos apima neremontuotinių socialinių būstų griovimą, naujų A++ energinio naudingumo klasės socialinių būstų statybą ir AEI sistemų (šilumos siurblių, saulės kolektorių ar elektrinių) diegimą naujai statomuose pastatuose.

Planuojama užtikrinti 200 netinkamų socialinių būstų nugriovimą ir 200 naujų A++ klasės socialinio būsto vienetų (butų ar individualių namų) pastatymą.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 straipsnyje nustatytų tikslų įgyvendinimo, remiant pažeidžiamus namų ūkius per investicijas į energijos vartojimo efektyvumą ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą.

Pagrindinis investicijos tikslas yra energijos sąnaudų ir išlaidų mažinimas pažeidžiamiems namų ūkiams, didinant jų atsparumą energijos kainų augimui ir mažinant energijos nepriteklį. Taip pat siekiama kokybinės ir kiekybinės savivaldybių socialinio būsto fondo plėtros, pažeidžiamų grupių gyvenimo sąlygų gerinimo ir socialinės įtraukties didinimo. Ši investicija yra visiškai suderinta su NEKSVP, LIRS ir EGADP plano tikslais.

Šios investicijos pareiškėjai ir vykdytojai yra savivaldybių administracijos, veikiančios kaip socialinio būsto valdytojos. Galutiniai naudos gavėjai yra pažeidžiami namų ūkiai, turintys teisę į socialinio būsto nuomą pagal Lietuvos Respublikos paramos būstui įsigyti ar išsinuomoti įstatymą.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Investicijos įgyvendinimas bus užtikrinamas per APVA, kuri atliks kvietimų skelbimą, paraiškų vertinimą, lėšų skyrimą ir projektų įgyvendinimo priežiūrą. Paraiškų teikimą ir projektų įgyvendinimą vykdys savivaldybių administracijos arba jų įgaliotos institucijos, atsakingos už socialinio būsto fondo administravimą ir turinčios reikiamą patirtį bei kompetencijas.

Poveikis lyčių lygybei. Vienių tėvų namų ūkiuose dažniausiai vaikus augina moterys. Ši grupė yra viena iš pažeidžiamiausių, susiduriančių su būsto problemomis ir energijos nepritekliaus reiškiniu. Prieigos prie naujo, energetiškai efektyvaus ir įperkamo socialinio būsto užtikrinimas sudarys prielaidas jų gyvenimo sąlygų pagerinimui, finansinės naštos sumažinimui ir galimybių skirti daugiau išteklių vaikų gerovei didinimui.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 metų pirmojo ketvirčio pabaigos. Investicijų įgyvendinimas bus vykdomas nuosekliai visame 2026-2032 m. laikotarpyje.

2.1.2.3.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Naujai statomi socialiniai būstai privalės atitikti A++ energinio naudingumo klasę, o jų pirminės energijos sąnaudos bus bent 20 proc. mažesnės nei nacionaliniai NZEB reikalavimai. Šildymui bus naudojami tik AEI, atsisakant iškastinio kuro.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Bus atliekamas klimato rizikos vertinimas (potvynių, perkaitimo). Pastatai nebus statomi reikšmingos potvynių rizikos teritorijose be adekvačių apsaugos priemonių. Tai atitinka DNSH gairių B4.1 kategorijos reikalavimus.
Tvarus vandens ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Statybos vyks laikantis teisės aktų, užtikrinant, kad nebus daromas neigiamas poveikis vandens telkinių būklei. Pirmenybė bus teikiama apleistų teritorijų naudojimui.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Jeigu griunamų pastatų plotas viršys 2000 m ² , bus atliekamas atliekų auditas. Bus užtikrinta, kad ne mažiau kaip 70 proc. nepavojingų statybinių ir griovimo atliekų būtų paruošta pakartotiniam naudojimui ar perdirbta. Tai atitinka DNSH gairių B4.1 kategorijos reikalavimus.
Taršos prevencija ir kontrolė	Bus užtikrintas tinkamas pavojingų atliekų (pvz., asbesto) tvarkymas. Naujuose pastatuose bus naudojamos mažai lakiųjų organinių junginių išskiriančios medžiagos.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Pastatai nebus statomi saugomose teritorijose (įskaitant "Natura 2000"). Bus taikoma poveikio švelninimo hierarchija, prioritetą

	teikiant apleistoms teritorijoms. Tai atitinka DNSH gairių B4.1 kategorijos reikalavimus.
--	---

2.1.2.3.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C1.B.I3	
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Pastatytų naujų socialinių būstų skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšme	Investicijos administracinio parengimo faktas	Pastatytų naujų socialinių būstų skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – AM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	AM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Nauji socialiniai būstai, vnt.
	Įgyvendinimo grafikas	
2026 I ketv.	Atlikta	0
2026 IV ketv.	-	29
2027 IV ketv.	-	29
2028 IV ketv.	-	29
2029 IV ketv.	-	29
2030 IV ketv.	-	29
2031 IV ketv.	-	29
2032 IV ketv.	-	29

2.1.2.3.4. Finansavimas ir kaštai

Lėšų poreikis investicijai. Planuojama, kad bus nugriauti 200 vnt. neremontuotinių socialinių būstų ir pastatyta 200 vnt. naujų socialinių būstų. Vieno būsto vidutinis plotas sudaro 93 m² (LIRS, Nekilnojamojo turto registras). Griovimo kaina – 50 Eur/m² (tiekėjų apklausos informacija). A++ energinio naudingumo klasės naujos statybos kaina – 1400 Eur/m² (tiekėjų apklausos informacija). Bendra veiklos (griovimo ir statybos) kaina – 1450 Eur/m². Bendras būstų plotas 18 600 m². Fondo lėšomis finansuojama 85 proc. tinkamų finansuoti išlaidų. Bendras lėšų poreikis sudarys 22 924 500 Eur (18600 m² * 1450 Eur/m² * 85 proc.).

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C1.B.I3
Pavadinimas	Socialinio būsto fondo plėtra
2026	3274929
2027	3274929
2028	3274929
2029	3274929
2030	3274929
2031	3274929
2032	3274929
Iš viso	22924500

Nacionalinis prisidėjimas. 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių. Prie bendrų fondo skiriamų lėšų (kartu su nacionaliniu įnašu), savivaldybės papildomai prisidės 15 proc. nuo bendros projekto išlaidų vertės.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Nenumatoma.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos oficialiosios statistikos duomenimis, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos pateiktais duomenimis ir ekspertiniais skaičiavimais.

2.1.2.3.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Šios investicijos paramą gaus savivaldybių administracijos, kurios įgyvendins finansuojamas veiklas, o jų naudą (pagerėjusias gyvenimo sąlygas, sumažėjusias išlaidas energijai) perduos pažeidžiamiems namų ūkiams (gyvenantiems socialiniuose būstuose).

2.1.2.3.6. Finansavimo papildomumas

Tai yra nauja investicija.

2.1.2.3.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

Netaikoma.

2.1.2.4 Priemonė C1.D.M1 Energijos konsultacijų centrų steigimas

2.1.2.4.1. Investicijos aprašymas

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

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

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

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Priemonė yra skirta finansuoti informavimo, švietimo ir konsultavimo veiklas energijos efektyvumo, AEI, darnaus judumo ir paramos gavimo klausimais.

Remiamų veiklų sąrašas:

- Energijos konsultacijų centrų, veikiančių vieno langelio principu, steigimo ir jų veiklos užtikrinimo apskrityse organizavimas.
- Mobilų komandų, kurių paskirtis teikti konsultacijų paslaugas visose apskrities savivaldybėse, veiklos užtikrinimas.
- Individualių konsultacijų pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir transporto naudotojams teikimas (įskaitant energijos vartojimo auditus, rekomendacijas dėl taupymo, AEI, transporto alternatyvų, finansų planavimo ir paramos schemų).
- Praktinės pagalbos teikimas pildant paraiškas visoms SKP numatytoms priemonėms ir kitoms nacionalinėms priemonėms, kurios skirtos energijos naudojimo efektyvumo didinimui arba energijos dekarbonizacijai.
- Tikslinės, lengvai suprantamos informacinės ir edukacinės medžiagos rengimo ir sklaidos prieinamais formatais organizavimas.
- Mokymų pažeidžiamiesiems namų ūkiams (energijos taupymo, finansinio raštingumo temomis) ir specialistams, dirbantiems su jais (konsultantams, socialiniams darbuotojams, bendruomenių lyderiams), organizavimas.

Numatomas 10 konsultacijų centrų, po vieną kiekvienoje apskrityje, įsteigimas.

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

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

Tikslinė grupė yra pažeidžiami namų ūkiai ir pažeidžiami transporto naudotojai, stokojantys žinių ir gebėjimų efektyvaus energijos vartojimo, darnaus judumo ir paramos gavimo klausimais. Bus taikomos specialios strategijos sunkiau prieinamoms grupėms pasiekti, įtraukiant vietos bendruomenes, socialinių paslaugų teikėjus, savivaldos institucijas ir seniūnijas.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už priemonės politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga AM. Priemonės įgyvendinimas bus užtikrinamas APVA, kuriai bus pavesta atsakomybė už kvietimų skelbimą, paraiškų vertinimą, lėšų paskirstymą ir projektų įgyvendinimo priežiūrą.

Konsultacijų centrų steigimo ir veiklos įgyvendinimą vykdys viešojo valdymo institucija, turinti kompetencijų energijos naudojimo efektyvumo didinimo ir energijos dekarbonizacijos projektų įgyvendinimo srityse. Tokiu būdu bus užtikrinama konsultacijų kokybė, nešališkumas ir paslaugų prieinamumas regionuose, tikslingai nukreipiant pagalbą į pažeidžiamus namų ūkius ir transporto naudotojus.

Poveikis lyčių lygybei. Vieniųjų tėvų namų ūkiuose dažniausiai vaikus augina moterys. Ši grupė yra viena iš pažeidžiamiausių, susiduriančių su būsto problemomis ir energijos nepritekliaus reiškiniu. Prieigos prie aiškos ir prieinamos informacijos bei konsultacijų užtikrinimas sudarys prielaidas joms priimti sprendimus, kurie pagerins jų gyvenimo sąlygas, sumažins finansinę naštą ir leis skirti daugiau išteklių vaikų gerovei.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Numatoma, kad parengiamųjų darbų, apimančių finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių teisinių dokumentų parengimą, atlikimas bus užtikrintas iki 2026 metų pirmojo ketvirčio pabaigos. Planuojama, kad visų 10 konsultacijų centrų įsteigimas ir veiklos pradžia bus užtikrinti 2026 metais. Jų veikla bus užtikrinama visu SKP įgyvendinimo laikotarpiu iki 2032 metų.

2.1.2.4.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
--------------------------------	---

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

2.1.2.4.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C1.D.M1		
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Priemonės administracinis parengimas	Apskričių, kuriose veikia energijos konsultavimo taškai, skaičius	Energijos konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama priemonės įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus priemonės įgyvendinimo sekimas.	Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšme	Priemonės administracinio parengimo faktas	Apskričių, kuriose veikia energijos konsultavimo taškai, skaičius	Energijos konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma priemonės įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – AM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	AM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto

		lygio įgyvendinimo stebėseną.	lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Apskričių skaičius	Pažeidžiamų namų ūkų ir pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius
	Įgyvendinimo grafikas		
2026 I ketv.	Atlikta	0	0
2026 IV ketv.	-	10	18250
2027 IV ketv.	-	10	18250
2028 IV ketv.	-	10	18250
2029 IV ketv.	-	10	18250
2030 IV ketv.	-	10	18250
2031 IV ketv.	-	10	18250
2032 IV ketv.	-	10	18250

2.1.2.4.4. Finansavimas ir kaštai

Lėšų poreikis investicijai. Konsultacijų centrai bus įsteigti visose apskrityse (10). Vidutiniškai vieno centro metiniai kaštai sudarys 255240 Eur, iš kurių 170160 Eur sudarys darbo užmokestis centro darbuotojams (vidutiniškai 6 darbuotojai viename centre) ir 85080 Eur sudarys kitos išlaidos reikalingos centro veikimo užtikrinimui ir paslaugų teikimui (patalpų nuoma, paslaugos, mokymai, kelionės pas pažeidžiamus namų ūkius, kt.). Bendras priemonės lėšų poreikis sudarys 17 866 800 Eur.

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C1.D.M1
Pavadinimas	Energijos konsultacijų centrų steigimas
2026	2552400
2027	2552400
2028	2552400
2029	2552400
2030	2552400
2031	2552400
2032	2552400
Iš viso	17866800

Nacionalinis prisidėjimas. 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Nenumatoma.

Planuojamų išlaidų pagrindumas. Išlaidų sąmatos grindžiamos oficialiosios statistikos duomenimis, kitų šalių patirtimi įgyvendinant panašius projektus ir ekspertiniais skaičiavimais.

2.1.2.4.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Parama įsteigti konsultacijų centrus ir vykdyti veiklą gaus viešojo valdymo institucija, kuri teikdama paslaugas gyventojams perduos priemonės naudą pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir transporto naudotojams.

Konsultacijų centrų tikslinės konsultacijos (pagalba pildant paraiškas, atvykimas į vietą, energijos sertifikatų išdavimas) bus teikiamos pažeidžiamiesiems namų ūkiams ir transporto naudotojams. Tačiau nėra tikslinga apriboti prieigą kitiems gyventojams prie konsultacijų centrų turimos informacijos, tad kiti namų ūkiai galės gauti bendro pobūdžio informaciją ir konsultacijas (ne tikslines).

2.1.2.4.6. Finansavimo papildomumas

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

2.1.2.4.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

Netaikoma.

2.1.3. Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės

Priemonė/ investicija	Tarpinė reikšmė/ Siektina reikšmė	Pavadinimas	Mato vienetai	2026 I ketv.	2026 IV ketv.	2027 IV ketv.	2028 IV ketv.	2029 IV ketv.	2030 IV ketv.	2031 IV ketv.	2032 IV ketv.
C1.A.11	Tarpinė reikšmė	Investicijos administracinis parengimas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Būstų, kuriuose atlikta pilna energinė renovacija	Renovuoti būstai (butas arba individas)	0	1911	1911	1911	1911	1911	1911	1911

		ir pasiekta B energinio naudingumo klasė skaičius	uolus pastatas), vnt.								
	Siektina reikšmė	Iškastinių kuro kūrenamųjų šildymo įrenginių pakeitimas atnaujinančiųjų išteklių energija	Pakeisti katilai, vnt.	0	451	451	451	451	451	451	451
	Siektina reikšmė	Įdiegti papildomi atnaujinančiosios energijos veikimo pajėgumai megavatais	MW (Megavatai)	0	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26
C1.A.I2	Tarpinė reikšmė	Investicijos administracinis parengimas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Būstų, kuriuose atlikta kita energinė renovacija, skaičius	Renovuoti būstai (butas arba individualus pastatas), vnt.	0	346	346	346	346	346	346	346
C1.B.I3	Tarpinė reikšmė	Investicijos administracinis parengimas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Pastatytų naujų socialinių būstų skaičius	Nauji socialiniai būstai, vnt.	0	29	29	29	29	29	29	29
C1.D.M1	Tarpinė reikšmė	Priemonės administracinis parengimas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-

	Siektina reikšmė	Apskričių, kuriose veikia energijos konsultavimo taškai, skaičius	Apskričių skaičius	0	10	10	10	10	10	10	10
	Siektina reikšmė	Energijos konsultacijų centrų paslaugomis pasinaudojusių gyventojų skaičius	Pažeidžiamųjų ir pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	0	18250	18250	18250	18250	18250	18250	18250

2.1.4. Komponento bendros numatomos išlaidos

Priemonė/investicija	C1.A.I1	C1.A.I2	C1.B.I3	C1.D.M1	Iš viso
Pavadinimas	Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas	Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas	Socialinio būsto fondo plėtra	Energijos konsultacijų centrų steigimas	
2026	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
2027	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
2028	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
2029	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
2030	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
2031	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
2032	47 406 817	7 463 350	3 274 929	2 552 400	60 697 497
Iš viso	331 847 722	52 243 453	22 924 500	17 866 800	424 882 476

2.1.5. Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau

Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos atidėjimo atveju komponento priemonės ir investicijos numatomos įgyvendinti nuo 2027 m. Taip pat, numatomos 6 proc. mažesnės C1.A.I1 ir C1.A.I2 investicijų apimtys. Investicija C1.B.I3 nebus įgyvendinama, o dėmesys skiriamas socialinių būsto renovacijai. Priemonė C1.D.M1 bus įgyvendinama be pakeitimų.

Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės

Priemonė/Investicija	Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Pavadinimas	Mato vienetas	2027 I ketv.	2027 IV ketv.	2028 IV ketv.	2029 IV ketv.	2030 IV ketv.	2031 IV ketv.	2032 IV ketv.
C1.A.I1	Tarpinė reikšmė	Investicijos administrac	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-

		inis parengimas								
	Siektina reikšmė	Būstų, kuriuose atlikta pilna energinė renovacija ir pasiekta B energinio naudingumo klasė skaičius	Renovuoti būstai (butas arba individualūs pastatai), vnt.	0	1797	1797	1797	1797	1797	1797
	Siektina reikšmė	Iškastinių kuro kūrenamųjų šildymo įrenginių pakeitimas atsinaujina nčiųjų išteklių energija	Pakeisti katilai, vnt.	0	424	424	424	424	424	424
	Siektina reikšmė	Įdiegti papildomi atsinaujina nčiosios energijos veikimo pajėgumai megavatai	MW (Megavatai)	0	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12
C1.A.I2	Tarpinė reikšmė	Investicijos administracinis parengimas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Būstų, kuriuose atlikta kita energinė renovacija, skaičius	Renovuoti būstai (butas arba individualūs pastatai), vnt.	0	325	325	325	325	325	325
C1.D.M1	Tarpinė reikšmė	Priemonės administracinis parengimas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Apskričių, kuriose veikia energijos konsultavimo taškai, skaičius	Apskričių skaičius	0	10	10	10	10	10	10
	Siektina reikšmė	Energijos konsultacijų centrų paslaugomis	Pažeidžiamųjų namų ūkių ir pažeidž	0	18250	18250	18250	18250	18250	18250

		pasinaudojusių gyventojų skaičius	iamų transporto naudotojų skaičius							
--	--	-----------------------------------	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Komponento bendros numatomos išlaidos

Priemonė/investicija	C1.A.I1	C1.A.I2	C1.D.M1	Iš viso
Pavadinimas	Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas	Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas	Energijos konsultacijų centrų steigimas	
2027	44 562 408	7 015 549	2 552 400	54 130 358
2028	44 562 408	7 015 549	2 552 400	54 130 358
2029	44 562 408	7 015 549	2 552 400	54 130 358
2030	44 562 408	7 015 549	2 552 400	54 130 358
2031	44 562 408	7 015 549	2 552 400	54 130 358
2032	44 562 408	7 015 549	2 552 400	54 130 358
Iš viso	267 374 451	42 093 297	15 314 400	324 782 147

2.2. KOMPONENTAS C2 – Kelių transporto sektorius

2.2.1. Komponento santrauka

Komponento tikslai. Pagrindinis šio komponento tikslas yra transporto išlaidų keliamos finansinės naštos mažinimas ir judumo galimybių didinimas pažeidžiamiesiems namų ūkiams bei labai mažoms įmonėms, tokiu būdu sušvelninant ATLPS2 poveikį. Numatomas perėjimo nuo taršių transporto priemonių prie netaršių ir mažiau taršių alternatyvų skatinimas, įperkamo ir prieinamo viešojo transporto plėtra, ypač regionuose, ir būtinos įkrovimo infrastruktūros plėtros užtikrinimas, taip prisidedant prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos ir transporto nepritekliaus mažinimo.

Komponento priemonės ir investicijos. Kelių transporto sektoriaus komponentu yra sprendžiamos didelės priklausomybės nuo senų, taršių automobilių ir nepakankamo viešojo transporto išvystymo problemos, kurias numatoma paaštrins dėl ATLPS2 išaugusiančios degalų kainos. Komponento priemonės yra sutelktos į dvi pagrindines sritis: paramos teikimą perėjimui prie švaresnio individualaus transporto ir tvarių viešojo transporto alternatyvų kūrimą.

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

- Investicijomis C2.F.I4 ir C2.F.I5 numatomas finansinės pagalbos teikimas pažeidžiamiesiems transporto naudotojams (ypač su vaikais) ir pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms įsigyjant ar lizinguojant naujus arba naudotus elektromobilius bei mažiau taršias transporto priemones.
- Investicija C2.F.I6 yra skirta mikrojūdumo skatinimui, remiant dviračių ir elektrinių dviračių įsigijimą namų ūkiams kaip įperkama alternatyvą.

- Siekiant užtikrinti šio perėjimo įgyvendinimą, investicija C2.F.I7 remiama viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra savivaldybėse, ypač tose teritorijose, kuriose gyvena daug pažeidžiamų naudotojų ir konstatuojamas privačių investicijų trūkumas.

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

- Priemonės C2.G.M2 „Užsakomojo transporto paslaugų plėtra“ paskirtis – susisiekimo problemų sprendimas atokiose ir retai apgyvendintose vietovėse. Numatomas lanksčių, pagal poreikį veikiančių transporto paslaugų diegimas, siekiant užtikrinti „pirmojo ir paskutinio kilometro“ susisiekimą.
- Priemone C2.G.M3 „Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra“ bus gerinamas reguliaraus viešojo transporto paslaugų prieinamumas ir kokybė tankiau apgyvendintose periferinėse teritorijose, remiant naujų netauršų autobusų įsigijimą ir maršrutų plėtrą.
- Priemonės C2.G.M4 „Viešojo transporto naudojimo skatinimas“ pagalba bus didinamas viešojo transporto įperkamumas, teikiant kelionių lengvatas pažeidžiamiesiems transporto naudotojams regioniniuose ir priemiestiniuose maršrutuose.

2.2.2. Komponento priemonių ir investicijų aprašymas

2.2.2.1. *Investicija C2.F.I4 Netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto naudojimo skatinimas*

2.2.2.1.1. Investicijos aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, ypač šeimoms su vaikais ir asmenims, kurių pajamos yra mažesnės už vidutines, perėjimo nuo senų, taršių automobilių prie mažiau taršių transporto alternatyvų procesas yra itin sudėtingas. Lietuvos lengvųjų automobilių parkas yra vienas seniausių ES, kurio vidutinis amžius viršija 16 metų, o kaimiškose vietovėse šis rodiklis siekia 18,6 metų. Dėl nepakankamai išvystyto viešojo transporto tinklo, ypač kaimiškose vietovėse, konstatuojama priverstinė priklausomybė nuo asmeninių transporto priemonių. Atliktos analizės duomenimis, 91 proc. pažeidžiamų transporto naudotojų, auginančių du vaikus, turi automobilį, kas rodo, kad transporto priemonė tokiai šeimai yra būtinybė.

Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas padidins nurodytų grupių finansinę naštą. Pažeidžiamų transporto naudotojų metinės išlaidos degalams gali padidėti 113–176 eurai (esant 60 Eur/tCO₂ kainai). Šiems transporto naudotojams yra būdingas finansinių išteklių, reikalingų investicijoms į netaršias ar mažiau taršias transporto priemones, trūkumas, kas apsunkina jų galimybes mažinti priklausomybę nuo brangstančio iškastinio kuro. Šia investicija yra reaguojama į identifikuotas problemas, numatant tikslinės finansinės pagalbos teikimą, kuris sudarytų sąlygas pažeidžiamiausiems transporto naudotojams atlikti savo transporto priemonių atnaujinimą į ekonomiškesnes ir mažiau taršias alternatyvas.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicija yra skirta remti netaršaus ir mažiau taršaus transporto priemonių naudojimą. Paramos teikimas numatomas pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, nustatant maksimalią įsigyjamos transporto priemonės vertę iki 50 000 Eur.

Remiamų veiklų sąrašas:

- **Nulinės emisijos transporto priemonės:** Naujų arba naudotų M1, M2 ir N1 kategorijos elektromobilių įsigijimo arba lizingo rėmimas. Įgyvendinant šią veiklą, gali būti taikoma papildoma išmoka už taršaus automobilio atsisakymą ir sunaikinimą.
- **Mažiau taršios (iki 50 gCO₂/km emisijos) transporto priemonės:** Naujų arba naudotų M1, M2 ir N1 kategorijos transporto priemonių įsigijimo arba lizingo rėmimas.
- **Privati įkrovimo infrastruktūra:** Įkrovimo infrastruktūros įrengimo rėmimas namų ūkyje, kai tai yra susiję su netaršios transporto priemonės įsigijimu pagal šią investiciją.

Planuojama, kad įgyvendinant investiciją bus įsigyta 2 800 netaršių ir 2 800 mažiau taršių transporto priemonių bei įrengta 2 800 privačių įkrovimo stotelių.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindinis šios investicijos tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos, susijusios su transportu, mažinimas ir jų judumo galimybių didinimas. Taip pat siekiama spręsti šių grupių finansinių išteklių trūkumo problemą, susijusią su investicijomis į netaršias ar mažiau taršias transporto priemones. Ilgalaikėje perspektyvoje investicija prisideda prie platesnių politikos tikslų, tokių kaip transporto sektoriaus dekarbonizacija, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas bei ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimas, įgyvendinimo.

Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 straipsnyje įtvirtintų tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms ir sudarant sąlygas joms pereiti prie netaršaus bei įperkamo transporto, tokiu būdu sušvelninant ATLPS2 socialinį poveikį. Investicija reikšmingai prisideda prie NEKSVP tikslų: skatinant elektromobilių ir kitų AEI varomų priemonių naudojimą (siekiant 15,8 proc. AEI dalies transporte iki 2030 m.); tiesiogiai mažinant naftos produktų vartojimą kelių transporte ir taip didinant energetinę nepriklausomybę; prisidedant prie nacionalinių klimato kaitos švelninimo įsipareigojimų (siekiant transporto sektoriaus ŠESD emisijų sumažinimo 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.).

Investicijos tikslinė grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai, kurie augina 2 ir daugiau vaikų ir (arba) namų ūkiai, kurių sudėtyje yra asmenys su negalia ar riboto judumo asmenys. Siekiama, kad asmeninio transporto įsigijimo rėmimas būtų taikomas tik išskirtiniais atvejais, o pagrindinis dėmesys būtų nukreipiamas į kolektyvinių ir alternatyvaus susisiekimo sprendimų plėtoją.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri parengs projektų finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir paramos gavimo tvarką. Administravimo funkcijas vykdys APVA, kuri skelbs kvietimus, priims ir vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras.

Galimi pareiškėjai bus pažeidžiami transporto naudotojai. Paramos teikimas numatomas keliomis formomis:

- **Tiesioginė subsidija/kompensacinė išmoka.** Pareiškėjui padengiama dalis transporto priemonės įsigijimo kainos.

- **Lizingo subsidijavimas (socialinis lizingas).** Šis modelis bus įgyvendinamas kaip ilgalaikės transporto priemonės nuomos paslauga. APVA centralizuotai sudarys veiklos nuomos sutartis su finansų ar lizingo bendrovėmis dėl tam tikro automobilių parko. Naudodama SKF lėšas, APVA padengs didžiąją dalį nuomos kaštų. Pareiškėjas (pažeidžiamas transporto naudotojas) mokės tik nedidelę, fiksuotą mėnesinę naudojimosi įmoką (pvz., 100-150 EUR). Šis mechanizmas pašalina administracinę ir finansinę naštą, susijusią su lizingo sutarties sudarymu, pradiniu įnašu ir mokumo vertinimu.

Poveikis lyčių lygybei. Moterys sudaro didžiąją dalį vienišų tėvų namų ūkių Lietuvoje (96,48 proc. 2021 m. duomenimis) ir patiria didesnę skurdo bei socialinės atskirties riziką. Statistika rodo, kad 8,7 proc. vienišų tėvų neturi automobilio dėl lėšų stokos, palyginti su 5,6 proc. šalies vidurkiu. Šios investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie šios problemos sprendimo, palengvinant moterų finansinę naštą išsigyjant ir eksploatuojant transporto priemonę. Mažesnės kasdienės kelionės išlaidos ir pagerintas judumas sudarys sąlygas motinoms bei jų šeimoms lengviau pasiekti darbo rinką, gauti kokybiškesnes paslaugas ir aktyviau dalyvauti visuomenės gyvenime, tokiu būdu prisidedant prie socialinės įtraukties ir lyčių lygybės didinimo.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus atlikti reikalingi administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašų parengimą.

Paramos teikimas vyks etapais:

- **2027–2030 m.:** Bus finansuojamas tiek nulinės emisijos, tiek mažiau taršių (iki 50 g CO₂/km) transporto priemonių įsigijimas. Parama mažiau taršioms transporto priemonėms yra numatyta kaip tarpinis žingsnis, sudarantis sąlygas pažeidžiamoms grupėms laipsniškai pereiti prie netaršaus transporto, kadangi elektromobiliai dažnai išlieka neįperkami net su parama.
- **2031–2032 m.:** Paramos teikimas bus vykdomas tik nulinės emisijos transporto priemonių įsigijimui.
- Naujų ir naudotų elektromobilių bei privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimo rėmimas vyks nuosekliai nuo 2027 m. iki 2032 m.

2.2.2.1.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Priemonės tikslas yra skatinti perėjimą nuo taršių transporto priemonių prie netaršių (elektromobilių) ir mažiau taršių (iki 50 g CO ₂ /km), taip tiesiogiai mažinant ŠESD emisijas. Nuo 2031 m. bus remiamas tik netaršių transporto priemonių įsigijimas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių ir įkrovimo infrastruktūros įsigijimu, kurie neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.

Tvarus vandenių ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Priemonė susijusi su transporto priemonių įsigijimu, kuris neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato vandens ir jūrų išteklių naudojimui.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Skatinamas perėjimas prie ilgaamžiškesnių ir mažiau aplinką veikiančių transporto technologijų. Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų, susijusių su transporto priemonių ir baterijų gyvavimo ciklu.
Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigyjamų transporto priemonių padangos privalės atitikti A klasės išorinio riedėjimo triukšmo ir A arba B klasės riedėjimo pasipriešinimo koeficiento reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių reikalavimus transporto priemonėms (T3, T4, T9, T10 kategorijos).
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su naujų kelių ar didelės infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.

2.2.2.1.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.F.I4			
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Įsigytų visai netaršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įrengtų įkrovimo stotelių skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.

Kas matuojama tarpine ir siektina reikšme	Investicijos administracinio parengimo faktas	Įsigytų visai netaisytų transporto priemonių skaičius	Įsigytų mažiau netaisytų transporto priemonių skaičius	Įrengtų įkrovimo stotelių skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.
	Įgyvendinimo grafikas			
2026 I ketv.	-	0	0	0
2026 IV ketv.	Atlikta	0	0	0
2027 IV ketv.	-	467	700	467
2028 IV ketv.	-	467	700	467
2029 IV ketv.	-	467	700	467
2030 IV ketv.	-	467	700	467
2031 IV ketv.	-	467	0	467
2032 IV ketv.	-	467	0	467

2.2.2.1.4. Finansavimas ir kaštai

Automobilių įsigijimo kaštai

Parama automobilio įsigijimui teikiama šeimoms turinčioms 2 ir daugiau vaikų (iki 18 m.). Daroma prielaida, kad tokioms šeimoms reikalingas vidutinio dydžio automobilis, turintis nemažiau kaip 5 sėdimas vietas, 4/5 duris, pakankamo dydžio krovinių skyrių. Naudoti automobiliai turi būti ne senesni nei 4 metų amžiaus. Atlikus rinkos analizę ir siekiant nustatyti vidutinę netaršios arba mažiau taršios transporto priemonės kainą daromos tokios prielaidos:

Vidutinė naujo elektromobilio kaina, Eur	50000
Vidutinė naudoto elektromobilio kaina, Eur	30000
Vidutinė naujo mažiau taršaus automobilio kaina, Eur	40000
Vidutinė naudoto mažiau taršaus automobilio kaina, Eur	24000
Bus įsigyta naujų elektromobilių, Eur	25 proc.
Bus įsigyta naudotų elektromobilių, Eur	25 proc.
Bus įsigyta naujų mažiau taršių automobilių, Eur	25 proc.
Bus įsigyta naudotų mažiau taršių automobilių, Eur	25 proc.
Vidutinė įsigijamos transporto priemonės kaina, Eur	36000

Vidutinis finansavimo intensyvumas sudarys 50 proc. ir parama padengs vidutiniškai 18000 Eur vienos transporto priemonės įsigijimo kaštų namų ūkiui. Planuojama, kad 5600 namų ūkių pasinaudos parama, o bendra paramos automobilių įsigijimui suma sudarys 100 800 000 Eur (18000 Eur * 5600 vnt.).

Įkrovimo stotelių įsigijimo kaštai

Planuojama, kad įkrovimo stotelių bus įsigyta 2800 vnt. Įkrovimo stotelės įrengimo kaina sudarys 1712 Eur (remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose), kurios 50 proc. bus padengiama investicijos lėšomis, kas sudarys 861 Eur. Bendrai namų ūkių įkrovimo infrastruktūrai parama sudarys 2 396 800 Eur (2800 vnt. * 861 Eur * 50 proc.).

Bendras lėšų investicijai poreikis. Bendros investicijos suma visoms veikloms sudarys 103 196 800 Eur.

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C2.F.I4
Pavadinimas	Netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto naudojimo skatinimas
2026	0

2027	20932800
2028	20932800
2029	20932800
2030	20932800
2031	9732800
2032	9732800
Iš viso	103196800

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

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Privačiomis namų ūkių lėšomis bus padengiama vidutiniškai 50 proc. automobilių įsigijimo ir įkrovimo stotelių įrengimo tinkamų finansuoti išlaidų.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose, bei atliktos pažeidžiamumo analizės duomenimis naudojant pirminius duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

2.2.2.1.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Įgyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.2.2.1.6. Finansavimo papildomumas

Investicijos veikla „Nulinės emisijos transporto priemonės“ yra iš dalies sujusi su NEKSVP priemone T1-E „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kuriai suplanuotas finansavimas iki 2026 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Nulinės emisijos transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tad esamas finansavimas nebus pakeičiamas. Veikla taip pat susijusi su priemone T1-P „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kuriai šiuo metu nėra suplanuotas finansavimas.

Investicijos veikla „Mažiau taršių (iki 50 gCO₂/km emisijos) transporto priemonės“ yra iš dalies (turi esminių skirtumų) susijusi su NEKSVP priemonėmis T2-E „Alternatyvių degalų infrastruktūros ir TP plėtros skatinimas“ T5-E „Mažiau taršių judumo priemonių skatinimas“, kurioms suplanuotas finansavimas iki 2026 m. pabaigos ir 2025 m. pabaigos atitinkamai. Investicijos veikla „Mažiau taršių (iki 50 gCO₂/km emisijos) transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tad esamas finansavimas nebus pakeičiamas.

Investicijos veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ yra sujusi su NEKSVP priemone T13-E „Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra“, kurios veiklai „Privačios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra“ suplanuotas finansavimas iki 2027 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Privati įkrovimo infrastruktūra“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tačiau nenumatoma pakeisti esamo finansavimo, o numatoma praplėsti finansavimo apimtį įkrovimo stotelių įrengimui. Taip pat veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ yra susieta su elektromobilio įsigijimu pagal šios investicijos veiklą

„Nulinės emisijos transporto priemonės“, kuri yra nukreipta į pažeidžiamus transporto naudotojus (o ne visiems norintiems, kaip yra T13-E priemonės atveju).

2.2.2.1.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

Netaikoma.

2.2.2.2. *Investicija C2.F15 Netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto naudojimo skatinimas*

2.2.2.2.1. Investicijos aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Labai mažoms įmonėms, ypač toms, kurių veikla yra susijusi su kelių transportu (krovinių pervežimas, keleivių pervežimas), perėjimo nuo senų, taršių transporto priemonių prie mažiau taršių alternatyvų procesas yra finansiškai sudėtingas. Lietuvos lengvųjų automobilių parko vidutinis amžius viršija 16 metų, kas rodo didelį senų transporto priemonių paplitimą. Šią priklausomybę nuo asmeninių transporto priemonių gilina ir alternatyvų trūkumas, ypač kaimiškose vietovėse, kuriose konstatuojamas nepakankamas viešojo transporto tinklo išvystymas. Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas padidins nurodytų įmonių finansinę naštą. Esant 60 Eur/tCO₂ ATLPS2 kainai, papildomos metinės išlaidos krovinių pervežimo įmonėms gali siekti iki 2 550 eurų. Šioms įmonėms yra būdingas finansinių išteklių, reikalingų investicijoms į netaršias ar mažiau taršias transporto priemones, trūkumas, kas apsunkina jų galimybes mažinti priklausomybę nuo brangstančio iškastinio kuro.

Atsižvelgiant į tai, šia investicija yra siekiama spręsti identifikuotas problemas, numatant finansinės paramos teikimą pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms naujų arba naudotų nulinės ir mažos emisijos transporto priemonių įsigijimui ar lizingui. Taip pat numatomas paramos teikimas privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimui. Tokiu būdu bus mažinama pažeidžiamų įmonių priklausomybė nuo brangstančio iškastinio kuro ir sušvelninamas būsimas ATLPS2 poveikis.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicija yra skirta netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto priemonių naudojimo rėmimui. Paramos teikimas numatomas labai mažoms įmonėms padengiant įsigijimo kainos skirtumą tarp taršios ir netaršios ar mažiau taršios transporto priemonės.

Remiamų veiklų sąrašas:

- **Nulinės emisijos transporto priemonės:** Naujų arba naudotų M1, M2 ir N1 kategorijos elektromobilių įsigijimo arba lizingo rėmimas. Įgyvendinant šią veiklą, gali būti taikoma papildoma išmoka už taršaus automobilio atsisakymą ir sunaikinimą.
- **Mažiau taršios (iki 50 gCO₂/km emisijos) transporto priemonės:** Naujų arba naudotų M1, M2 ir N1 kategorijos transporto priemonių įsigijimo arba lizingo rėmimas.
- **Privati įkrovimo infrastruktūra:** Įkrovimo infrastruktūros įrengimo įmonės teritorijoje rėmimas, kai tai yra susiję su transporto priemonės įsigijimu pagal šią investiciją.

Investicijos apimtis – numatoma, kad bus įsigyta 3 850 netaršių ir 3 850 mažiau taršių transporto priemonių bei įrengta 3 850 privačių įkrovimo stotelių.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindiniu šios investicijos tikslu laikomas pažeidžiamų labai mažų įmonių finansinės naštos, susijusios su transportu, sumažinimas ir jų judumo galimybių padidinimas. Investicija taip pat siekiama prisidėti prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo bei ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimo. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms ir sudarant sąlygas joms pereiti prie mažiau taršaus bei įperkamo transporto, tokiu būdu sušvelninant ATLPS2 ekonominį poveikį. Ji taip pat reikšmingai prisideda prie NENS ir NEKSVP tikslų, skatinant elektromobilių naudojimą (NEKSVP tikslas – pasiekti 15,8 proc. AEI dalį transporte iki 2030 m.) ir mažinant transporto sektoriaus ŠESD emisijas 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.

Investicijos tikslinė grupė yra pažeidžiamos labai mažos įmonės. Pažeidžiamomis laikomos tos labai mažos įmonės, kurias ypač veikia ATLPS2 poveikis kainoms ir kurios neturi išteklių įsigyti visai netaišias ar mažiau taršias transporto priemones (žr. 1.4. dalį).

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri parengs projektų finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir paramos gavimo tvarką. Administravimo funkcijas vykdys APVA, kuri skelbs kvietimus, priims ir vertins paraiškas, skirstys lėšas bei vykdys projektų patikras. Galimi pareiškėjai bus labai mažos įmonės.

Paramos teikimas numatomas šiomis formomis:

- **Tiesioginė subsidija/kompensacinė išmoka:** Pareiškėjui padengiama dalis transporto priemonės įsigijimo kainos.
- **Lizingo subsidijavimas:** Šis modelis bus įgyvendinamas kaip ilgalaikės transporto priemonės nuomos paslauga. APVA centralizuotai sudarys veiklos nuomos sutartis su finansų ar lizingo bendrovėmis ir, pasitelkdama SKF lėšas, padengs didžiąją dalį nuomos kaštų. Pareiškėjas sudarys naudojimosi sutartį tiesiogiai su APVA ir mokės tik nedidelę, fiksuotą mėnesinę naudojimosi įmoką.

Poveikis lyčių lygybei. Netaikoma.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus parengti finansavimo sąlygų aprašai ir kiti susiję dokumentai.

Paramos teikimas vyks etapais:

- **2027–2030 m.:** Bus finansuojamas mažiau taršių (iki 50 g CO₂/km) transporto priemonių įsigijimas, kadangi elektromobiliai dėl aukštesnės kainos gali būti neįperkami pažeidžiamoms įmonėms. Šis laipsniškas perėjimas užtikrins socialiai teisingą transformaciją.
- **2027–2032 m.:** Bus nuosekliai įgyvendinamos veiklos, susijusios su naujų ir naudotų nulinės emisijos elektromobilių įsigijimu bei privačios įkrovimo infrastruktūros įrengimu.
- **2031–2032 m.:** Paramos teikimas bus vykdomas tik visai netaišių transporto priemonių įsigijimui.

2.2.2.2.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Priemonės tikslas yra skatinti perėjimą nuo taršių transporto priemonių prie netaršių (elektromobilių) ir mažiau taršių (iki 50 g CO ₂ /km), taip tiesiogiai mažinant ŠESD emisijas. Nuo 2031 m. bus remiamas tik netaršių transporto priemonių įsigijimas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių ir įkrovimo infrastruktūros įsigijimu, kurie neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenų ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Įkrovimo stotelių įrengimas bus vykdomas laikantis statybos ir aplinkosaugos reikalavimų, siekiant išvengti neigiamo poveikio vandens telkiniams.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Skatinamas perėjimas prie ilgaamžiškesnių ir mažiau aplinką veikiančių transporto technologijų. Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų, susijusių su transporto priemonių ir baterijų gyvavimo ciklu.
Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigyjamų transporto priemonių padangos privalės atitikti A klasės išorinio riedėjimo triukšmo ir A arba B klasės riedėjimo pasipriešinimo koeficiento reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių reikalavimus transporto priemonėms (T3, T4, T9, T10 kategorijos).
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su naujų kelių ar didelės infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.

2.2.2.2.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.F.I5			
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Įsigytų visai netaršių transporto priemonių skaičius	Įsigytų mažiau taršių transporto priemonių skaičius	Įrengtų įkrovimo stotelių skaičius

Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšme	Investicijos administracinio parengimo faktas	Įsigytų visai netaisytų transporto priemonių skaičius	Įsigytų mažiau taisytių transporto priemonių skaičius	Įrengtų įkrovimo stotelių skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.
	Įgyvendinimo grafikas			
2026 I ketv.	-	0	0	0
2026 IV ketv.	Atlikta	0	0	0
2027 IV ketv.	-	642	963	642
2028 IV ketv.	-	642	963	642
2029 IV ketv.	-	642	963	642

2030 IV ketv.	-	642	963	642
2031 IV ketv.	-	642	0	642
2032 IV ketv.	-	642	0	642

2.2.2.2.4. Finansavimas ir kaštai

Netaršių ir mažiau taršių transporto priemonių įsigijimo veiklos kaštai

Planuojama, kad parama pasinaudos 7700 pažeidžiamos labai mažos įmonės. Naujo ir naudoto elektromobilių kainų skirtumai nustatyti remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose. Mažiau taršių transporto priemonių kainų skirtumas skaičiuojamas 50 proc. elektromobiliams nustatyto kainų skirtumo. Siekiant nustatyti vidutinį kainų skirtumą daromos tokios prielaidos:

Skirtumas tarp naujo elektromobilio ir įprasto automobilio kainos, Eur	17996
Skirtumas tarp naudoto elektromobilio ir įprasto automobilio kainos, Eur	16129
Skirtumas tarp naujo mažiau taršaus ir įprasto automobilio kainos, Eur	8998
Skirtumas tarp naudoto mažiau taršaus ir įprasto automobilio kainos, Eur	8065
Bus įsigyta naujų elektromobilių	25 proc.
Bus įsigyta naudotų elektromobilių	25 proc.
Bus įsigyta naujų mažiau taršių automobilių	25 proc.
Bus įsigyta naudotų mažiau taršių automobilių	25 proc.
Vidutinis skirtumas tarp elektromobilio/mažiau taršaus ir įprasto automobilio kainos, Eur	12797

Investicija subsidijuoja 100 proc. kainos skirtumo tarp netaršios arba mažiau taršios transporto priemonės ir transporto priemonės su vidaus degimo varikliu. Vidutinė parama vienai transporto priemonei sudarys 12797 Eur., o bendras fondo lėšų poreikis sudarys 98 537 237 Eur (7700 vnt. * 12797 Eur.).

Įkrovimo stotelių įsigijimo kaštai

Planuojama, kad įkrovimo stotelių bus įsigyta 3850 vnt. Įkrovimo stotelės įrengimo kaina sudarys 4 850 Eur (remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose), kurios 50 proc. bus padengiama investicijos lėšomis, kas sudarys 2 425 Eur. Bendrai labai mažų įmonių įkrovimo infrastruktūrai parama sudarys 9 336 250 Eur.

Bendras lėšų investicijai poreikis. Bendros investicijos suma visoms veikloms sudarys 107 873 487 Eur.

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C2.F.I5
Pavadinimas	Netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto naudojimo skatinimas
2026	0
2027	20716060
2028	20716060
2029	20716060
2030	20716060
2031	12504624
2032	12504624
Iš viso	107873487

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

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Privačiomis įmonių lėšomis bus padengiama visa transporto priemonės kaina iki skirtumo tarp netaršaus/mažiau taršaus ir įprasto automobilio kainos ir 50 proc. įkrovimo stotelių įrengimo tinkamų finansuoti išlaidų.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP, patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose, bei atliktos pažeidžiamumo analizės duomenimis naudojant pirminius duomenimis iš įvairių nacionalinių registrų ir duomenų bazių.

2.2.2.2.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Įgyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.2.2.2.6. Finansavimo papildomumas

Investicijos veikla „Nulinės emisijos transporto priemonės“ yra iš dalies sujusi su NEKSVP priemone T1-E „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kuriai suplanuotas finansavimas iki 2026 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Nulinės emisijos transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tad esamas finansavimas nebus pakeičiamas. Veikla taip pat susijusi su priemone T1-P „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“, kuriai šiuo metu nėra suplanuotas finansavimas.

Investicijos veikla „Mažiau taršių (iki 50 gCO₂/km emisijos) transporto priemonės (automobiliai ir komercinis transportas)“ yra iš dalies (turi esminių skirtumų) susijusi su NEKSVP priemonėmis T2-E „Alternatyvių degalų infrastruktūros ir TP plėtros skatinimas“ T5-E „Mažiau taršių judumo priemonių skatinimas“, kurioms suplanuotas finansavimas iki 2026 m. pabaigos ir 2025 m. pabaigos atitinkamai. Investicijos veikla „Mažiau taršių (iki 50 gCO₂/km emisijos) transporto priemonės“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tad esamas finansavimas nebus pakeičiamas.

Investicijos veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ yra sujusi su NEKSVP priemone T13-E „Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra“, kurios veiklai „Privačios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra“ suplanuotas finansavimas iki 2027 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Privati įkrovimo infrastruktūra“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tačiau nenumatoma pakeisti esamo finansavimo, o numatoma praplėsti finansavimo apimtį įkrovimo stotelių įrengimui. Taip pat veikla „Privati įkrovimo infrastruktūra“ yra susieta su elektromobilio įsigijimu pagal šios investicijos veiklą „Nulinės emisijos transporto priemonės“ norintiems, kaip yra T13-E priemonės atveju).

2.2.2.2.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

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

2.2.2.3. *Investicija C2.F16 Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas*

2.2.2.3.1. Investicijos aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Lietuvoje pažeidžiamiesiems transporto naudotojams, ypač šeimoms su vaikais ir asmenims, kurių pajamos yra mažesnės už vidutines, kyla didelių iššūkių pereinant nuo senų, taršių automobilių prie tvaresnių alternatyvų. Šalies automobilių parkas yra vienas seniausių ES, kurio vidutinis amžius viršija 16 metų, kas lemia ne tik didesnę taršą, bet ir padidintas degalų bei priežiūros sąnaudas. Analizės duomenimis, konstatuojama itin didelė priklausomybė nuo asmeninio automobilio, kadangi 91 proc. pažeidžiamų transporto naudotojų, auginančių du vaikus, turi automobilį, nes tai dažnai yra būtinybė. Šią priklausomybę gilina nepakankamas viešojo transporto tinklo išvystymas, ypač kaimiškose vietovėse, kuriose gyventojai susiduria su didžiausiais judumo sunkumais.

Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 taikymas padidins finansinę naštą. Metinės namų ūkių išlaidos degalams gali išaugti 113–176 eurai. Finansinių išteklių trūkumas yra esminė kliūtis nurodytoms grupėms investuoti į netaršias transporto priemones. Šia investicija yra reaguojama į identifikuotas problemas, pasiūlant pažeidžiamiesiems transporto naudotojams prieinamą, netaršią ir ekonomišką judumo alternatyvą – dviračius ir elektrinius dviračius. Tokiu būdu siekiama sumažinti jų finansinę naštą ir didinti judumo galimybes bei skatinti perėjimą prie tvaresnio transporto.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Šia investicija yra remiamas netaršaus mikrojudumo transporto priemonių naudojimas. Paramos teikimas numatomas namų ūkiams, įsigyjantiems naujus paprastus dviračius arba elektrinius dviračius. Planuojama, kad priemonės įgyvendinimo metu bus įsigyta 5 000 dviračių arba elektrinių dviračių.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindinis šios investicijos tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos mažinimas ir jų judumo galimybių didinimas, ypač tose vietovėse, kuriose pastebimas viešojo transporto alternatyvų trūkumas. Investicija siekiama prisidėti prie transporto sektoriaus dekarbonizacijos, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, ŠESD ir oro teršalų emisijų mažinimo. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento 3 ir 8 straipsniuose numatytų tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms pereinant prie

švaraus transporto, ir atliepia NEKSVP tikslus: AEI naudojimo transporte skatinimą (siekiama 15,8 proc. iki 2030 m.), naftos produktų vartojimo mažinimą ir transporto sektoriaus ŠESD emisijų mažinimą (siekiama sumažinti 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.). Tikslinė investicijos grupė – pažeidžiami transporto naudotojai.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri parengs projektų finansavimo sąlygų aprašus, nustatančius konkrečius reikalavimus ir paramos teikimo tvarką. Administravimo funkcijas vykdys APVA, kuriai bus priskirta atsakomybė už kvietimų teikti paraiškas skelbimą, paraiškų vertinimą, lėšų paskirstymą ir projektų patikras. Galimi pareiškėjai bus fiziniai asmenys (priskiriami pažeidžiamiems transporto naudotojams), o paramos teikimas numatomas tiesioginės subsidijos arba kompensacinės išmokos forma, padengiant dalį transporto priemonės įsigijimo kainos.

Poveikis lyčių lygybei. Investicijos įgyvendinimas turės teigiamą poveikį lyčių lygybės didinimui. 2021 m. duomenimis, didžiąją dalį (96,5 proc.) vienišų tėvų namų ūkių Lietuvoje sudarė vienišos motinos. Nustatyta, kad šios šeimos dažnai susiduria su didesniais finansiniais sunkumais ir judumo apribojimais – 8,7 proc. vienišų tėvų nurodė neturintys automobilio dėl lėšų stokos. Suteikiant galimybę įsigyti įperkama transporto priemonę, šia investicija busi pagerinta moterų, ypač vienišų motinų, prieiga prie darbo rinkos, švietimo ir sveikatos priežiūros paslaugų, tokiu būdu prisidedant prie socialinės atskirties mažinimo.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. pirmojo ketvirčio pabaigos bus atlikti visi reikalingi parengiamieji veiksmai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą. Investicijos veiklos bus vykdomos nuosekliai nuo 2026 m. iki 2032 m.

2.2.2.3.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Visi 6 tikslai	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.

2.2.2.3.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.F.I6	
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Įsigytų dviračių ir mikromobilumui skirtų transporto priemonių skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas

		paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšmė	Investicijos administracinio parengimo faktas	Įsigytų dviračių ir mikromobilumui skirtų transporto priemonių skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Transporto priemonės, vnt.
	Įgyvendinimo grafikas	
2026 I ketv.	Atlikta	0
2026 IV ketv.	-	714
2027 IV ketv.	-	714
2028 IV ketv.	-	714
2029 IV ketv.	-	714
2030 IV ketv.	-	714
2031 IV ketv.	-	714
2032 IV ketv.	-	714

2.2.2.3.4. Finansavimas ir kaštai

Atlikus rinkos analizę ir siekiant nustatyti vidutinę dviračio kainą daromos tokios prielaidos:

Vidutinė dviračio kaina, Eur	700
Vidutinė el. dviračio kaina, Eur	2250
Bus įsigyta dviračių	70 proc.
Bus įsigyta el. dviračių	30 proc.
Vidutinė įsigijamos TP kaina, Eur	1165

Vidutinis finansavimo intensyvumas sudarys 50 proc. ir parama padengs vidutiniškai 583 Eur vienos transporto priemonės įsigijimo kaštų namų ūkiui. Planuojama, kad 5000 gyventojai pasinaudos parama, paramos suma sudarys 2 912 500 Eur (5000 vnt. * 583 Eur * 50 proc.).

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C2.F.I6
Pavadinimas	Netaršių mikrojudumo transporto priemonių naudojimo skatinimas
2026	416071
2027	416071
2028	416071
2029	416071
2030	416071
2031	416071
2032	416071
Iš viso	2912500

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

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Privačiomis namų ūkių lėšomis bus padengiama 50 proc. dviračių įsigijimo tinkamų finansuoti išlaidų.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP.

2.2.2.3.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Įgyvendinant investiciją, nauda tiesiogiai perduodama tikslinėms grupėms.

2.2.2.3.6. Finansavimo papildomumas

Investicija yra susijusi su NEKSVP priemone T22-P, kuriai šiuo metu nėra suplanuotas finansavimas.

2.2.2.3.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

Netaikoma.

2.2.2.4. *Investicija C2.F.I7 Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra*

2.2.2.4.1. Investicijos aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Lietuvoje didelė dalis pažeidžiamų transporto naudotojų ir labai mažų įmonių yra priklausomi nuo seno, taršaus transporto priemonių parko, kurio vidutinis amžius viršija 16 metų. Perėjimą prie netaršių alternatyvų, tokių kaip elektromobiliai, apsunkina ne tik finansiniai barjerai, bet ir nepakankamai išvystyta viešojo įkrovimo infrastruktūra. Ši problema yra

ypač aktuali pažeidžiamoms grupėms, kadangi didelė jų dalis gyvena daugiabučiuose namuose, kuriuose privačios įkrovimo stotelės įrengimas yra techniškai sudėtingas arba neįmanomas. Pažymėtina, kad rečiau apgyvendintose ar ekonomiškai mažiau patraukliose teritorijose, kuriose dažnai fiksuojama didesnė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija, privatus sektorius nėra suinteresuotas plėtoti įkrovimo tinklo, kas lemia vadinamųjų „įkrovimo dykumų“ susidarymą. Dėl nurodytų priežasčių net ir įperkamesni naudoti elektromobiliai išlieka neprieinama alternatyva. Prognozuojama, kad nuo 2027 m. įsigaliosiančios ATLPS2 sistemos taikymas dar labiau padidins finansinę naštą dėl išaugusių iškastinio kuro kainų.

Atsižvelgiant į tai, šia investicija yra tiesiogiai reaguojama į identifikuotus infrastruktūros trūkumus, numatant viešai prieinamų įkrovimo stotelių įrengimą tose vietovėse, kuriose jų poreikis pažeidžiamiesiems transporto naudotojams yra didžiausias. Tokiu būdu siekiama pašalinti vieną iš esminių kliūčių, apsunkinančių nurodytų grupių galimybes įsigyti ir naudoti elektromobilius, ir taip prisidėti prie jų transporto išlaidų mažinimo ateityje.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Investicija yra skirta viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros rėmimui. Paramos teikimas numatomas savivaldybėms, kurios užtikrins viešųjų įkrovimo stotelių įrengimą. Pagrindinė remiama veikla – viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros įrengimas. Planuojama apimtis – 500 naujų viešųjų įkrovimo stotelių įrengimas visoje Lietuvos teritorijoje.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindinis investicijos tikslas yra pažeidžiamų transporto naudotojų finansinės naštos mažinimas ir jų judumo galimybių didinimas, skatinant perėjimą prie netaršių transporto priemonių. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF reglamento tikslų, teikiant struktūrinę paramą pažeidžiamoms grupėms ir švelninant ATLPS2 socialinį poveikį (SKF reglamento 3 straipsnis). Investicija taip pat atliepia atnaujinto NEKSVP tikslus: skatina elektromobilių naudojimą (NEKSVP tikslas – pasiekti 15,8 proc. AEI dalį transporte iki 2030 m.), mažina priklausomybę nuo iškastinio kuro ir prisideda prie transporto sektoriaus ŠESD emisijų mažinimo (NEKSVP tikslas – sumažinti 14 proc. iki 2030 m., palyginti su 2005 m.). Tiesioginė tikslinė grupė yra savivaldybių administracijos. Galutiniai naudos gavėjai – pažeidžiami transporto naudotojai, ypač daugiabučių gyventojai, neturintys galimybės įsirengti privačių įkrovimo stotelių. Atrankos kriterijuose bus teikiamas prioritetas savivaldybėms, kuriose yra didesnė nei vidutinė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija arba kuriose privatiems investuotojams trūksta ekonominių paskatų plėtoti tokią infrastruktūrą.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už investicijos politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri bus atsakinga už projektų finansavimo sąlygų aprašų parengimą. APVA bus atsakinga už investicijos administravimą ir skelbs kvietimus, vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras. Paramos teikimas savivaldybėms bus organizuojamas projektų konkurso būdu. Paraiškose savivaldybės turės pagrįsti siūlomų įkrovimo stotelių vietas ir poreikį, remdamosi strateginio planavimo dokumentais, tokiais kaip Darnaus judumo mieste planai. Taip pat turės būti pateikta analizė, pagrindžianti vietų parinkimą atsižvelgiant į pažeidžiamų transporto naudotojų koncentraciją, ir planas, kaip infrastruktūra bus integruota į bendrą judumo sistemą (pvz., prie viešojo transporto mazgų, „Parkuok ir važiuok“ aikštelių, socialinių paslaugų objektų).

Poveikis lyčių lygybei. Analizės duomenimis, moterys susiduria su didesne transporto nepritekliaus rizika. 2021 metais 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišos motinos, o 40,6 proc. jų gyveno skurdo rizikoje. Be to, 8,7 proc. vienišų tėvų nurodė neturintys automobilio dėl lėšų stokos (palyginti su 5,6 proc. šalies vidurkiu). Šios investicijos įgyvendinimas, didinant viešai prieinamų įkrovimo stotelių tinklą, gerina sąlygas naudotis elektromobiliais, kurie pasižymi mažesnėmis eksploatacinėmis sąnaudomis. Tai gali sumažinti transporto išlaidų našta ir pagerinti judumo galimybes vienišoms motinoms ir kitoms moterims, patiriančioms finansinių sunkumų, sudarant joms geresnes sąlygas pasiekti darbo vietas, švietimo ir sveikatos priežiūros paslaugas.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Investicijos įgyvendinimo pradžia numatoma 2026 metais. Iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos bus parengti visi reikalingi teisiniai ir administraciniai dokumentai, įskaitant finansavimo sąlygų aprašus. Pati investicijos veikla – viešųjų įkrovimo stotelių įrengimas – bus nuosekliai vykdoma nuo 2027 m. iki 2032 m.

2.2.2.4.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su įkrovimo infrastruktūros įsigijimu, kurie neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenų ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Įkrovimo stotelių įrengimas bus vykdomas laikantis statybos ir aplinkosaugos reikalavimų, siekiant išvengti neigiamo poveikio vandens telkiniams.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Taršos prevencija ir kontrolė	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su naujų kelių ar didelės infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.

2.2.2.4.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.F.I7	
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Investicijos administracinis parengimas	Įrengtų įkrovimo stotelių skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama investicijos įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus investicijos įgyvendinimo sekimas.

Kas matuojama tarpine ir siektina reikšme	Investicijos administracinio parengimo faktas	Įrengtų įkrovimo stotelių skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma investicijos įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Įkrovimo stotelės, vnt.
	Įgyvendinimo grafikas	
2026 I ketv.	-	0
2026 IV ketv.	Atlikta	0
2027 IV ketv.	-	83
2028 IV ketv.	-	83
2029 IV ketv.	-	83
2030 IV ketv.	-	83
2031 IV ketv.	-	83
2032 IV ketv.	-	83

2.2.2.4.4. Finansavimas ir kaštai

Daroma prielaida, kad savivaldybės įrengs 500 (nustatyta ekspertiniu vertinimu pagal preliminarą trūkstamos infrastruktūros apimtį regionuose) viešų didelės galios įkrovimo stotelių, kurios vieneto kaina sudarys 91 070 Eur (remiantis patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose). Ši investicijos dalis bus 50 proc. finansuojama SKF lėšomis ir sudarys 22 767 500 Eur ($500 * 91\,070 * 50 \text{ proc.}$).

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C2.F.I7
Pavadinimas	Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra
2026	0
2027	3794583
2028	3794583
2029	3794583
2030	3794583

2031	3794583
2032	3794583
Iš viso	22767500

Nacionalinis prisidėjimas. Iš viso planuojama, kad 25 proc. investicijos finansavimo bus gaunama iš nacionalinių šaltinių. Papildomai, prie bendrų fondo skiriamų lėšų įkrovimo stotelių įrengimui savivaldybėse, savivaldybės prisidės 50 proc. įkrovimo stotelių įrengimo išlaidų.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai investicijai nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Nenumatoma.

Planuojamų išlaidų pagrįstumas. Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis investicijomis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, taip pat skaičiavimais ir prielaidomis įtrauktomis į NEKSVP ir patvirtintais fiksuotais dydžiais naudojamais 2021-2027 m. ES fondų projektuose.

2.2.2.4.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Paramą įrengti viešąsias įkrovimo stoteles gaus savivaldybių administracijos, kurios investicijos naudą perduos tikslinėms grupėms sudarant sąlygas šioms grupėms pasinaudoti viešąją įkrovimo infrastruktūra. Investicijos naudą iš viešojo įkrovimo infrastruktūros įrengimo veiklos gaus ne tik apibrėžtos tikslinės grupės. Atsižvelgiant į investicijos pobūdį, nėra įmanoma (ir netikslinga) apriboti investicijos sukurtos naudos gavimą kitoms visuomenės grupėms. Investicija siekiama pagerinti įkrovimo infrastruktūros prieinamumą tose teritorijose, kuriose pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija didesnė nei vidutinė šalyje arba kuriose tokia infrastruktūra nėra įrengiama privačiomis lėšomis dėl nepakankamo ekonominio patrauklumo.

2.2.2.4.6. Finansavimo papildomumas

Investicijos veikla „Viešojo įkrovimo infrastruktūra“ yra sujusi su NEKSVP priemone T13-E „Elektromobilių įkrovimo infrastruktūra“, kurios veiklai „Viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra“ suplanuotas finansavimas iki 2029 m. pabaigos. Investicijos veiklą „Viešojo įkrovimo infrastruktūra“ planuojama finansuoti nuo 2027 metų, tačiau nenumatoma pakeisti esamo finansavimo, o numatoma praplėsti finansavimo apimtį viešųjų įkrovimo stotelių įrengimui. Taip pat veikla „Viešojo įkrovimo infrastruktūra“ yra nukreipta į teritorijas, kuriose yra didesnė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija, kai tuo tarpu priemonė T13-E yra nukreipta į viešųjų įkrovimo stotelių įrengimą prie magistralinių kelių, oro uostų, jūrų uostų, šalia TEN-T tinklo kelių.

2.2.2.4.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

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

2.2.2.5. *Priemonė C2.G.M2 Užsakomojo transporto paslaugų plėtra*

2.2.2.5.1. Priemonės aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Lietuvoje viešojo transporto paslaugų prieinamumas ir kokybė, ypač kaimiškose, rečiau apgyvendintose ir nuo centrų nutolusiose vietovėse, yra nepakankami, dėl ko gyventojai tampa itin priklausomi nuo asmeninių automobilių. Analizės duomenimis, 2025 m. pradžioje automobilių turėjo 72 proc. kaimiškų vietovių namų ūkių, palyginti su 63 proc. didmiesčiuose, kas atspindi didesnę priklausomybę nuo asmeninio transporto regionuose. Be to, transporto parkas yra senas ir taršus – kaimiškose vietovėse vidutinis automobilio amžius siekia 18,6 metų. Pažymėtina, kad pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija yra didžiausia būtent kaimiškose savivaldybėse, kuriose gyvena 43 proc. visų šalies pažeidžiamų transporto naudotojų. Viešojo transporto infrastruktūros trūkumus patvirtina ir statistika: vidutinis atstumas iki artimiausios stotelės kaimo vietovėse yra 491 metras lyginant su 171 metru didžiuosiuose miestuose, o pats viešasis transportas ten kursuoja daugiau nei 10 kartų rečiau nei didžiuosiuose miestuose. 2022 m. net 92,9 proc. visų keleivių nuvažiuotų kilometrų Lietuvoje teko lengviesiems automobiliams ir tik 7,1 proc. viešajam transportui.

Toks ribotas judumas ne tik didina socialinę atskirtį, bet ir apsunkina galimybes pasiekti darbą, švietimo, sveikatos priežiūros ir kitas būtinas paslaugas. Šia investicija yra siekiama spręsti identifikuotą problemą, sukuriant ir įdiegiant lanksčias, pagal poreikį veikiančias užsakomojo transporto paslaugas, kurios papildytų esamą viešojo transporto sistemą ir suteiktų tvarią alternatyvą asmeniniam automobiliui.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicija yra skirta remti užsakomojo transporto plėtros veiklas, kuriomis papildomos bendrosios viešojo transporto plėtros investicijos, specifinį dėmesį skiriant susisiekimo gerinimui atokiai gyvenantiems pažeidžiamiems transporto naudotojams. Pagal šią priemonę remiamas užsakomasis transportas veiks kaip lanksti, į keleivio poreikius orientuota paslauga. Bus siekiama užtikrinti integruotą „pirmojo ir paskutinio kilometro“ susisiekimą, suteikiant gyventojams galimybę iš anksto užsisakyti kelionę iš savo gyvenamosios vietos į artimiausią administracinį centrą, svarbius traukos objektus (pvz., gydymo, švietimo, socialinių paslaugų įstaigas) arba iki reguliaraus viešojo transporto stotelės. Užsakomojo transporto maršrutų planavimas bus vykdomas dinamiškai, optimizuojant transporto priemonių panaudojimą ir apjungiant panašia kryptimi keliaujančių keleivių užsakymus. Ši paslauga veiks kaip esamos viešojo transporto sistemos papildymas, nedubliuojant reguliarių maršrutų, o juos sustiprinant.

Remiamos veiklos apima užsakomojo transporto sistemų kūrimą ir diegimą, naujų netaršių transporto priemonių (M1, M2, M3 klasės) įsigijimą arba nuomą, reikiamos įkrovimo infrastruktūros įrengimą bei veiklos sąnaudų padengimą. Investicijos įgyvendinimas planuojamas 60 Lietuvos savivaldybių.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindinis investicijos tikslas yra susisiekimo pagerinimas retai apgyvendintose teritorijose gyvenantiems pažeidžiamiems transporto naudotojams, tokiu būdu mažinant jų priklausomybę nuo privataus automobilio ir sprendžiant transporto nepritekliaus problemą. Taip pat siekiama mažinti transporto kaštus vartotojams ir prisidėti prie ŠESD bei oro teršalų emisijų mažinimo, pereinant prie netaršių transporto priemonių.

Šios investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF tikslų, nurodytų SKF Reglamento 3 ir 8 straipsniuose, kadangi ji yra skirta spręsti transporto nepritekliaus problemą pažeidžiamoms grupėms ir gerinti prieigą prie netaršaus judumo alternatyvų. Ji taip pat atitinka NENS ir NEKSVP tikslus, kuriais siekiama mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, skatinti viešojo transporto naudojimą ir gerinti paslaugų prieinamumą atokesnėse vietovėse. Ši investicija sukuria sinerginį poveikį, nes ne tik padeda tiesioginei tikslinei grupei, bet ir spartina nacionalinių dekarbonizacijos programų įgyvendinimą transporto sektoriuje.

Paramos gavėjai yra savivaldybės arba jų įgalioti viešojo transporto organizatoriai. Galutiniai naudos gavėjai ir investicijos tikslinė grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai. Paramos gavėjai turės užtikrinti, kad nauda būtų perduota šiems naudotojams, organizuojant užsakomojo transporto paslaugą pirmiausia tose teritorijose, kuriose pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija yra didesnė nei šalies vidurkis.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už priemonės politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri bus atsakinga už projektų finansavimo sąlygų aprašų parengimą. APVA bus atsakinga už investicijos administravimą ir skelbs kvietimus, vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras.

SM ar jos įgaliota institucija užtikrins vieningos, centralizuotos užsakomojo transporto sistemos sukūrimą ir veikimą. Ši sistema apims modernią skaitmeninę platformą (mobiliąją programėlę), kuri leis patogiai užsisakyti kelionę, stebėti transporto priemonės atvykimą ir atlikti mokėjimus, bei skambučių centrą, skirtą užtikrinti paslaugos prieinamumą asmenims, neturintiems skaitmeninių įgūdžių. Savivaldybės jungsis prie šio nacionalinio sprendimo. Pagrindiniai pareiškėjai ir įgyvendintojai bus savivaldybių administracijos arba jų įgalioti viešojo transporto organizatoriai, kurie, atsižvelgdami į vietos poreikius, galės pasirinkti efektyviausią paslaugos teikimo modelį.

Poveikis lyčių lygybei. Priemonės įgyvendinimas daro teigiamą poveikį lyčių lygybei. Statistikos duomenimis, 8 proc. Lietuvos moterų patiria priverstinį automobilio trūkumą. Be to, 2021 m. 96,48 proc. vienišų tėvų namų ūkių sudarė vienišos motinos, o 8,7 proc. vienišų tėvų teigė neturintys automobilio dėl lėšų stokos (šalies vidurkis – 5,6 proc.). Šis judumo trūkumas riboja vienišų motinų galimybes pasiekti darbo vietas ir būtinas paslaugas. Sukuriant prieinamą ir lanksčią viešojo transporto alternatyvą, šia investicija tiesiogiai mažinami judumo barjerai, su kuriais neproporcingai dažnai susiduria moterys, ir didinamos jų ekonominės bei socialinės galimybės.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Priemonės įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 metų. Visi reikalingi administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant finansavimo aprašų parengimą, bus atlikti iki 2026 m. pirmojo ketvirčio pabaigos. Centralizuota užsakomojo transporto užsakymų ir valdymo sistema bus sukurta iki 2026 m. ketvirtojo ketvirčio pabaigos. Priemonės įgyvendinimas bus vykdomas palaipsniui: 2026 m. planuojama užtikrinti sistemos veikimą 18-oje savivaldybių, o 2027–2032 m. laikotarpiu ją išplėsti į visas 60 Lietuvos apskričių.

2.2.2.5.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
--------------------------------	---

Klimato kaitos švelninimas	Priemonė skatins naudoti elektrinius automobilius užsakomosioms pervežimo paslaugoms teikti, taip mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro ir ŠESD emisijas.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių ir valdymo sistemos diegimu, kurie neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai.
Tvarus vandenių ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Įkrovimo stotelių įrengimas bus vykdomas laikantis statybos ir aplinkosaugos reikalavimų.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigyjamų transporto priemonių padangos privalės atitikti A klasės išorinio riedėjimo triukšmo ir A arba B klasės riedėjimo pasipriešinimo koeficiento reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių reikalavimus (T3 kategorija).
Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Priemonė nesusijusi su naujų kelių ar infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.

2.2.2.5.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.G.M2			
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Priemonės administracinis parengimas	Centralizuotos užsakymų sistemos sukūrimas	Savivaldybių, kuriose veikia užsakomojo transporto sistema skaičius	Užsakomojo transporto paslaugomis pasinaudojusių gyventojų skaičius

Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama priemonės įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas esminės priemonės įgyvendinimo sąlygos įgyvendinimo sekimas.	Užtikrinamas nuoseklus priemonės įgyvendinimo sekimas.	Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšmė	Priemonės administracinio parengimo faktas	Sukuriama centralizuota užsakymų sistema	Savivaldybių, kuriose veikia užsakomojo transporto sistema skaičius	Užsakomojo transporto paslaugomis pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma priemonės įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Savivaldybių skaičius	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius
	Įgyvendinimo grafikas			
2026 I ketv.	Atlikta	-	0	0

2026 IV ketv.	-	Atlikta	18	32858
2027 IV ketv.	-		60	109526
2028 IV ketv.	-		60	109526
2029 IV ketv.	-		60	109526
2030 IV ketv.	-		60	109526
2031 IV ketv.	-		60	109526
2032 IV ketv.	-		60	109526

2.2.2.5.4. Finansavimas ir kaštai

Pilotinio projekto informacija

Bazinis lėšų poreikis priemonei apskaičiuotas remiantis pilotinio projekto informacija:

Savivaldybė: Lazdijų rajono savivaldybė

Kaimiškųjų gyvenviečių gyventojų skaičius 2025 m. pradžioje: 12165

Įsigyta elektrinių automobilių: 3

Įrengta įkrovimo stotelių: 2

Užsakomojo transporto paslaugos valdymo sistema: 50 000 Eur.

Materialinės investicijos: 450 000 Eur.

Projekto mėnesinės veiklos sąnaudos (atlyginimai, elektra, administravimas): 6000 Eur.

Lėšų poreikio apskaičiavimo metodika

Daroma prielaida, kad reikalingos materialinės investicijos ir veiklos sąnaudos yra susijęs su savivaldybės kaimiškųjų gyvenviečių gyventojų skaičiumi. Siekiant apskaičiuoti investicijų poreikį kitose savivaldybėse, buvo apskaičiuoti šių gyventojų skaičiaus skirtumų koeficientai tarp Lazdijų rajono savivaldybės ir kitų savivaldybių. Pavyzdžiui, Elektrėnų rajono savivaldybės kaimiškųjų gyvenviečių gyventojų skaičius yra 8100. Skirtumo koeficientas tarp Lazdijų ir Alytaus rajono savivaldybių:

Gyventojų skaičiaus koeficientas - 0,67 (8100/12165).

Koeficientas sudauginamas su pilotinio projekto materialinėmis investicijomis ir veiklos sąnaudomis. Materialinių investicijų ir veiklos sąnaudoms įvedamas 1,25 pataisos koeficientas remiantis pilotinio patirtimi ir nustatytu papildomo finansavimo poreikiu.

Pavyzdinis skaičiavimas: Materialinių investicijų Elektrėnų rajono savivaldybėje poreikis 376 875 Eur (0,67*450 000 Eur*1,25) ir vienų metų veiklos sąnaudos – 60 300 Eur. (6000 Eur*12 mėn.*1,25*0,67).

Materialinių investicijų poreikis

Naudojant aukščiau pateiktą metodiką, apskaičiuotas materialinių investicijų poreikis priemonės įgyvendinimui 60 savivaldybių – 42 052 990 Eur.

Materialinės investicijos bus įgyvendinamos 2026 ir 2027 m.

Veiklos sąnaudos

Užsakomojo transporto paslaugą numatoma plėsti tokiu grafiku:

2026 m. – 18 savivaldybių (veikiančios paslaugos);
2027 m. – 60 savivaldybių;
2028 m. – 60 savivaldybių;
2029 m. – 60 savivaldybių;
2030 m. – 60 savivaldybių;
2031 m. – 60 savivaldybių;
2032 m. – 60 savivaldybių;

Vidutinės veiklos sąnaudos kasmet sudarys:

2026 m. 2 018 544 Eur;
2027 m. – 6 728 478 Eur;
2028 m. – 6 728 478 Eur;
2029 m. – 6 728 478 Eur;
2030 m. – 6 728 478 Eur;
2031 m. – 6 728 478 Eur;
2032 m. – 6 728 478 Eur.

Valdymo sistema

Įgyvendinant priemonę, užsakomojo transporto paslaugos valdymo sistema (užsakymų ir skambučių centras, programėlė, tinklapis, serverių paslaugos, techninė priežiūra ir kt.) veiks centralizuotai šalies mastu ir nebus kuriama atskirai kiekvienai savivaldybei.

Numatoma, kad centralizuotos užsakomojo transporto paslaugos valdymo sistemos sukūrimas kainuos 1000 000 Eur, o sistemos palaikymas - 100 000 Eur per metus (iš viso per 7 metus – 700 000 Eur).

Bendras lėšų investicijai poreikis. Iš viso lėšų poreikis priemonės įgyvendinimui sudarys 98 758 301 Eur.

Lėšų panaudojimo grafikas

Priemonė/investicija	C2.G.M2
Pavadinimas	Užsakomojo transporto paslaugų plėtra
2026	15734441
2027	48881469
2028	6828478

2029	6828478
2030	6828478
2031	6828478
2032	6828478
Iš viso	98758301

Nacionalinis prisidėjimas. 25 proc. priemonės finansavimo bus skirta iš nacionalinių šaltinių.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai priemonei nenumatoma

Privatus prisidėjimas. Privačių finansavimo šaltinių šiai priemonei nenumatyta.

Planuojamų išlaidų pagrįstumas. Išlaidų sąmatos grindžiamos anksčiau įgyvendintomis priemonėmis, kitose šalyse įgyvendintomis priemonėmis, ekspertiniais skaičiavimais ir prielaidomis, oficialiosios statistikos duomenimis.

2.2.2.5.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Paramą vykdyti užsakomojo transporto veiklą, gaus šių paslaugų teikėjai, kurie priemonės naudą perduos tikslinėms grupėms teikdami viešojo transporto paslaugas. Priemonės naudą gaus ne tik apibrėžtos tikslinės grupės. Atsižvelgiant į priemonės pobūdį, nėra įmanoma (ir netikslinga) apriboti priemonės sukurtos naudos gavimą kitoms visuomenės grupėms. Priemone siekiama pagerinti susisiekimą retai apgyvendintose teritorijose, kuriose yra didesnė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija.

2.2.2.5.6. Finansavimo papildomumas

Priemonė siejasi su NEKSVP priemonės T1-E „Elektromobilių įsigijimo skatinimas“ įgyvendinta (nereikalauja finansavimo) veikla „Taršaus viešojo transporto pakeitimas elektromobiliais pagal poreikį nutolusiose kaimiškojo rajono teritorijose“. Ši NEKSVP veikla yra pilotinis užsakomojo transporto projektas „Lazdijai veža“, kurio patirtimi remiantis yra suformuluota ši investicija.

2.2.2.5.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

Netaikoma.

2.2.2.6. Priemonė C2.G.M3 Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra

2.2.2.6.1. Priemonės aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Lietuvoje pastebimas viešojo transporto paslaugų prieinamumo mažėjimas, ypač tarp savivaldybių. Ši problema yra didžiausia atokesniuose, rečiau apgyvendintuose regionuose, kuriuose prastėjantis susisiekimas didina gyventojų priklausomybę nuo privataus automobilio. Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2022 m. kelionės automobiliais sudarė 93 proc. visų keleivių nuvažiuotų kilometrų. Ši tendencija ne tik didina transporto sektoriaus išmetamų šesd kiekį, bet ir gilina socialinę atskirtį, kadangi apie 23,2 proc. Lietuvos gyventojų yra priskiriami pažeidžiamų transporto naudotojų grupei, kuriems dėl ribotų galimybių naudotis įperkamu transportu yra apsunkinamas darbo vietų, sveikatos, švietimo ir kitų būtinų paslaugų pasiekiamumas.

Problema yra ypač aktuali mažiau gyventojų turinčioms savivaldybėms. Nors 2023 m. įvykusi tolimojo susisiekimo rinkos liberalizacija sustiprino konkurenciją pelningiausiuose maršrutuose tarp didžiųjų miestų, mažesnės savivaldybės susidūrė su prastėjančiu susisiekimu. Palyginti su 2019 m., bendra keleivių apyvarta 2023 m. sumažėjo apie 7 proc., o nuosmukis ypač ryškus Utenos, Marijampolės ir Alytaus regionuose, kur siekė atitinkamai 18 proc., 23 proc. ir 37 proc. Reaguojant į šiuos iššūkius, planuojamais Kelių transporto kodekso (toliau - KTK) [pakeitimais](#) bus sukurtas teisinis pagrindas socialiai būtinų, bet komerciškai nenaudingų tarpsavivaldybinių maršrutų organizavimui viešosios paslaugos forma. Šia investicija yra siekiama suteikti finansinį pagrindą sėkmingam KTK reformos įgyvendinimui ir sistemingam transporto nepritekliaus mažinimui.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši investicija yra skirta remti viešojo transporto plėtros veiklas, kurių tikslas – susisiekimo tarp tankiau apgyvendintų periferijos teritorijų gerinimas. Paramos teikimas numatomas savivaldybėms arba jų įgaliotiems viešojo transporto organizatoriams. Paramos teikimas numatomas tik suplanavus naujus reguliarius maršrutus, pratęsus esamus arba padidinus maršrutų ar sustojimų dažnį.

Remiamos veiklos:

- Naujų netaršių transporto priemonių (M2, M3 klasių) įsigijimas arba nuoma (lizingas).
- Naujų tarpsavivaldybinių maršrutų veiklos sąnaudų subsidijavimas.

Investicijos apimtis – 198 netaršios viešojo transporto priemonės.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindinis investicijos tikslas yra sistemingas transporto nepritekliaus ir su juo susijusios socialinės atskirties, kuri riboja gyventojų galimybes visaverčiai dalyvauti ekonominiame ir visuomeniniame gyvenime, mažinimas. Šios investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF tikslų, nustatytų SKF reglamente, pasiūlant įperkamą ir prieinamą alternatyvą individualiam transportui, kurio naudojimą paveiks ATLPS2 sukeltas degalų kainų augimas. Ji taip pat atitinka NEKSVP tikslus, skatindama darnų judumą, mažindama priklausomybę nuo iškastinio kuro ir gerindama paslaugų prieinamumą visoje šalyje. Bus siekiama sukurti patikimą, reguliarią ir kokybišką tarpsavivaldybinį susisiekimą, orientuotą į pažeidžiamų transporto naudotojų poreikius.

Paramos gavėjai bus savivaldybės arba jų įgaliojti viešojo transporto organizatoriai. Galutiniai naudos gavėjai ir investicijos tikslinė grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai. Paramos gavėjai turės užtikrinti galutinės naudos perdavimą pažeidžiamiems transporto naudotojams, organizuojant naujus reguliarius maršrutus, pratęsiant esamus arba didinant maršrutų ar sustojimų dažnį tarpsavivaldybiniuose maršrutuose.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už priemonės politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri bus atsakinga ir už projektų finansavimo sąlygų aprašų parengimą. APVA bus atsakinga už investicijos administravimą ir skelbs kvietimus, vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras.

Priemonės pareiškėjai bus savivaldybių administracijos arba jų įgalioti viešojo transporto organizatoriai. Kadangi savivaldybės yra atsakingos už vietinio susisiekimo organizavimą, jos turi reikiamos patirties ir kompetencijų sėkmingam viešojo transporto plėtros projektų įgyvendinimui.

Poveikis lyčių lygybei. Priemonės įgyvendinimas turės teigiamą poveikį lyčių lygybei, kadangi transporto nepriteklius neproporcingai paveikia moteris. Gyvenimo sąlygų tyrimo duomenimis, 8 proc. Lietuvos moterų patiria priverstinį automobilio trūkumą. Be to, 2024 m. duomenys rodo, kad vienišos motinos dažniau susiduria su skurdo rizika (40,6 proc.) ir dažniau neturi automobilio dėl lėšų stokos (8,7 proc., palyginti su 5,6 proc. šalies vidurkiu). Pagerinus viešojo transporto paslaugų prieinamumą, bus sudarytos palankesnės sąlygos moterims, ypač vienišoms motinoms, pasiekti darbovietes, mokymo ir sveikatos priežiūros įstaigas, tokiu būdu prisidedant prie jų socialinės atskirties mažinimo.

Įgyvendinimo tvarkaraštis. Priemonės įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2026 m. Iki 2026 m. pirmojo ketvirčio pabaigos bus atlikti reikalingi administraciniai ir teisiniai veiksmai, įskaitant finansavimo aprašų ir kitų susijusių dokumentų parengimą. Planuojama, kad investicijos apimtys bus didinamos nuosekliai nuo 2026 m., o pilną apimtį pasieks 2028 m.

2.2.2.6.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Klimato kaitos švelninimas	Investicija tiesiogiai prisideda prie klimato kaitos švelninimo, nes bus subsidijuojamas skirtumas tarp elektrinio autobuso ir dyzelinio autobuso kainos, taip skatinant viešojo transporto parko elektrifikavimą.
Prisitaikymas prie klimato kaitos	Priemonė susijusi su transporto priemonių įsigijimu, kurios neturi tiesioginio reikšmingo poveikio klimato kaitos adaptacijai. Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Tvarus vandenių ir jūrų išteklių naudojimas ir apsauga	Investicija nesusijusi su veiklomis, galinčiomis daryti reikšmingą neigiamą poveikį vandens telkiniams. Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.
Perėjimas prie žiedinės ekonomikos	Skatinamas perėjimas prie tvaresnių ir ilgaamžiškesnių viešojo transporto technologijų.
Taršos prevencija ir kontrolė	Įsigyjamų autobusų padangos privalės atitikti A klasės išorinio riedėjimo triukšmo ir A arba B klasės riedėjimo pasipriešinimo koeficiento reikalavimus. Tai atitinka DNSH gairių reikalavimus M3 kategorijos transporto priemonėms (T4 kategorija).

Biologinės įvairovės ir ekosistemų apsauga ir atkūrimas	Investicija nesusijusi su naujų kelių ar infrastruktūros statyba, todėl tiesioginio reikšmingo poveikio biologinei įvairovei nedaro.
--	--

2.2.2.6.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.G.M3		
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Priemonės administracinis parengimas	Įsigytų visai netaršių transporto priemonių skaičius	Naujais viešojo transporto maršrutais pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama priemonės įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus priemonės įgyvendinimo sekimas.	Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšme	Priemonės administracinio parengimo faktas	Įsigytų visai netaršių transporto priemonių skaičius	Naujais viešojo transporto maršrutais pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma priemonės įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Transporto priemonės, vnt.	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius
	Įgyvendinimo grafikas		
2026 I ketv.	Atlikta	0	0

2026 IV ketv.	-	66	56452
2027 IV ketv.	-	66	112904
2028 IV ketv.	-	66	171066
2029 IV ketv.	-	0	171066
2030 IV ketv.	-	0	171066
2031 IV ketv.	-	0	171066
2032 IV ketv.	-	0	171066

2.2.2.6.4. Finansavimas ir kaštai

Autobusų įsigijimo kaštai. Naujų autobusų įsigijimo poreikio apskaičiavimui naudojami KTK pakeitimo aiškinamajame rašte pateikiami duomenys ir skaičiavimai. Planuojama, kad vidutiniškai nauji maršrutai sudarys 13850000 km ridos. Vidutiniškai vienas autobusas gali aptarnauti 70000 km per metus. Bendram naujų maršrutų atstumui aptarnauti bus reikalingi 198 autobusai. Priemonė subsidijuoja 100 proc. kainos skirtumo tarp elektrinio autobuso ir autobuso su vidaus degimo varikliu. Skaičiuojama, kad šis skirtumas sudaro vidutiniškai 200 000 Eur (remiantis įgyvendintomis EGAPD priemonėmis). SKF parama autobusų įsigijimui sudarys 39 600 000 (198 vnt.*200 000 Eur).

Maršrutų aptarnavimo kaštai. Naujų maršrutų aptarnavimo kaštų apskaičiavimui naudojami KTK pakeitimo aiškinamajame rašte pateikiami duomenys ir skaičiavimai. Pirmiausia apskaičiuojami pilnai veikiančių naujų maršrutų aptarnavimo kaštai, kurie bus naudojami kaip baziniai kaštai siekiant apskaičiuoti pirmųjų dviejų metų kaštus kol priemonė bus įgyvendinama ne pilna apimtimi.

1 km maršruto aptarnavimo savikaina sudarys 1,44 Eur/km. Planuojama, kad vidutiniškai nauji maršrutai sudarys 13850000 km ridos. Bendra maršrutų aptarnavimo savikaina sudarys 19 944 000 Eur (13 850 000*1,44 Eur).

Dalis savikainos bus padengta bilietų pardavimo pajamomis. Pajamos apskaičiuojamos sudauginant keleivių kilometrus su vidutine 1 km bilieto kaina – 0,1 Eur/km. Keleivių kilometrai gaunami sudauginant bendrą maršrutų ridą (13850000 km) su autobusų užpildymo rodikliu – 8,6 (keleiviai). Nauji maršrutai sudarys 119110000 keleivių kilometrų (13850000 km*8,6 keleiviai) iš kurių bus gauta 11911000 Eur pajamų (119110000 keleivių kilometrai*0,1 Eur/km).

Iš naujų maršrutų pajamų atėmus savikainą, gaunamas 8 033 000 Eur nuostolis per metus, tai yra reikalingas papildomas finansavimas maršrutų aptarnavimui.

Taip pat, sukūrus naujus maršrutus bus privaloma padengti vežėjų negautas pajamas dėl suteiktų transporto lengvatų keleiviams, kurie turi teisę gauti transporto lengvatas pagal transporto lengvatų įstatymą. Skaičiuojama, kad vidutiniškai negautos pajamos dėl transporto lengvatų sudaro 29 proc. nuo bendrų pajamų - 3 454 190 Eur per metus (11 911 000 Eur*29 proc.).

Bendrai naujų maršrutų aptarnavimui per metus bus reikalinga 11 487 190 Eur (8 033 000 Eur+3 454 190 Eur), iš kurių 50 proc. bus padengiama SKF lėšomis, kas sudarys 5 743 595 Eur per metus priemonei veikiant pilna apimtimi.

Priemonės įgyvendinimo grafikas ir kaštai. Planuojama, kad priemonės apimtys bus didinamos nuosekliai 2026 ir 2027 metais ir pilną apimtį pasieks 2028 metais:

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Iš viso
Įsigyti autobusai	66	66	66	0	0	0	0	
Aptarnaujami maršrutai	66	132	198	198	198	198	198	
Lėšos skirtos autobusų įsigijimui	13200000	13200000	13200000	0	0	0	0	39600000
Lėšos skirtos maršrutų aptarnavimui	1914532	3829063	5743595	5743595	5743595	5743595	5743595	34461570
SKF lėšos, iš viso	15114532	17029063	18943595	5743595	5743595	5743595	5743595	74061570

Bendras priemonės finansavimas SKF lėšomis sudarys 74 061 570 Eur.

Nacionalinis prisidėjimas. 25 proc. priemonės finansavimo bus skirta iš nacionalinių šaltinių.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai priemonei nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Privačiomis lėšomis bus padengiama visa transporto priemonės kaina iki kainos skirtumo tarp elektrinės transporto priemonės ir transporto priemonės su vidaus degimo varikliu.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos KTK pakeitimo aiškinamajame rašte pateikiamais duomenimis ir skaičiavimais, bei remiantis įgyvendintomis EGADP priemonėmis.

2.2.2.6.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Parama įsigyti netaršias transporto priemones gaus viešojo transporto paslaugų teikėjai, kurie priemonės naudą perduos tikslinėms grupėms teikdami viešojo transporto paslaugas. Priemonės naudą gaus ne tik apibrėžtos tikslinės grupės. Atsižvelgiant į priemonės pobūdį, nėra įmanoma (ir netikslinga) apriboti priemonės sukurtos naudos gavimą kitoms visuomenės grupėms, nes viešojo transporto paslaugos yra viešos.

2.2.2.6.6. Papildomumas

Priemonė susijusi su NEKSVP priemonės T2-E “ Alternatyvių degalų infrastruktūros ir TP plėtros skatinimas“ Visai netaršių miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių naudojimo ir reikalingos įkrovimo/papildymo infrastruktūros plėtra”, kurios apimtyje numatoma finansuoti viešojo transporto priemonių įsigijimą. Šiai veiklai yra suplanuotas finansavimas, tačiau šios priemonės lėšomis numatoma papildomai finansuoti viešojo transporto priemonių, skirtų tarpsavivaldybiniam viešajam transportui, įsigijimą.

Priemonė taip pat susijusi su NEKSVP priemonės T2-P “Alternatyvių degalų infrastruktūros ir TP plėtros skatinimas” veikla “Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti alternatyviais degalais (elektra ir vandeniliu) varomas transporto priemones”. Šiai veiklai finansavimas nėra patvirtintas, tad finansavimas iš SKF nėra dubliuojamas.

Maršrutų sąnaudų padengimo veiklai šiuo metu nėra patvirtinto finansavimo, nes tai yra nauji maršrutai, tad finansavimas iš SKF nėra dubliuojamas.

2.2.2.6.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

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

2.2.2.7. Priemonė C2.G.M4 Viešojo transporto naudojimo skatinimas

2.2.2.7.1. Priemonės aprašymas

Esama situacija ir sprendimas. Lietuvoje pastebimas viešojo transporto paslaugų prieinamumo mažėjimas, ypač tarp savivaldybių. Ši problema yra didžiausia atokesniuose, rečiau apgyvendintuose regionuose. Palyginti su 2019 m., bendra keleivių apyvarta 2023 m. sumažėjo apie 7 proc., o nuosmukis ypač ryškus Utenos, Marijampolės ir Alytaus regionuose, kur siekė atitinkamai 18 proc., 23 proc. ir 37 proc. 2023 m. įvykusi tolimojo susisiekimo rinkos liberalizacija sustiprino konkurenciją pelningiausiuose maršrutuose, tačiau mažiau gyventojų turinčios savivaldybės susidūrė su prastėjančiu susisiekimu. Dėl šios priežasties didėja gyventojų priklausomybė nuo privataus automobilio – 2022 m. kelionės automobiliais sudarė net 93 proc. visų keleivių nuvažiuotų kilometrų. Tokia padėtis ypač paveikia pažeidžiamus transporto naudotojus atokesnėse vietovėse, kuriems apsunkinamas darbo vietų, sveikatos, švietimo ir kitų būtinų paslaugų pasiekiamumas, tokiu būdu didinant transporto nepriteklių. Remiantis analize, 23,2 proc. Lietuvos gyventojų gali būti priskiriami pažeidžiamų transporto naudotojų grupei, o transporto galimybių nepriteklių patiria 14,4 proc. namų ūkių. Problema ypač aktuali kaimiškose vietovėse, kur pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija yra didžiausia.

Atsižvelgiant į tai, šiuo sprendimu, numatančiu lengvatų teikimą, taip pat siekiama paskatinti daugiau gyventojų rinktis viešąjį transportą vietoje asmeninio automobilio, taip prisidedant prie tvaresnio judumo skatinimo.

Priemonės/investicijos pobūdis, tipas ir apimtis. Ši priemonė yra nauja, jos tikslas – viešojo transporto paslaugų įperkamumo didinimas. Priemonė skirta finansinių lengvatų teikimui pažeidžiamiems transporto naudotojams kelionėms priemiestiniais ir regioniniais maršrutais. Šia priemone yra išplečiamas asmenų, galinčių gauti transporto lengvatas, ratas ir numatomas subsidijų teikimas kelionėms tiek esamais, tiek naujai sukurtais ar atnaujintais maršrutais. Priemonės apimtis – planuojama, kad lengvatomis kasmet pasinaudos 259 158 pažeidžiami transporto naudotojai.

Priemonės/investicijos tikslai ir tikslinė grupė. Pagrindiniu investicijos tikslu laikomas sistemingas transporto nepritekliaus ir su juo susijusios socialinės atskirties, kuri riboja gyventojų galimybes visaverčiai dalyvauti ekonominiame ir visuomeniniame gyvenime, mažinimas. Šio tikslo bus siekiama užtikrinant galimybę pažeidžiamiems transporto naudotojams įpirkti reguliarių ir kokybišką susisiekimą viešuoju transportu. Investicijos įgyvendinimas tiesiogiai prisideda prie SKF tikslų, kaip numatyta SKF reglamente, pasiūlant įperkamą ir prieinamą alternatyvą individualiam transportui ir

tokiu būdu mažinant transporto nepritekliaus riziką pažeidžiamoms grupėms. Ji taip pat atitinka NENS ir atnaujinto NEKSVP tikslus, skatinant darnų judumą ir socialinę bei regioninę įtrauktį.

Paramos gavėjai bus savivaldybės arba jų įgalioti viešojo transporto organizatoriai, kurie suteiks viešojo transporto lengvatas tikslinei grupei. Galutiniai naudos gavėjai ir investicijos tikslinė grupė yra pažeidžiami transporto naudotojai, gyvenantys ne penkiuose didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir šiuo metu neturintys teisės į lengvatą pagal galiojantį Transporto lengvatų įstatymą.

Priemonės/investicijos įgyvendinimas. Už priemonės politikos formavimą ir bendrą jos koordinavimą bus atsakinga SM, kuri bus atsakinga ir už projektų finansavimo sąlygų aprašų parengimą. APVA bus atsakinga už investicijos administravimą ir skelbs kvietimus, vertins paraiškas, skirstys lėšas ir vykdys projektų patikras.

Poveikis lyčių lygybei. Investicijos įgyvendinimas turės teigiamą poveikį sprendžiant lyčių nelygybės problemą. Gyvenimo sąlygų tyrimo duomenimis, 8 proc. Lietuvos moterų patiria priverstinį automobilio trūkumą. Analitinė medžiaga rodo, kad vienišų tėvų namų ūkių, kurių 96,48 proc. (2021 m.) sudaro vienišos motinos, transporto nepriteklius paveikia ypač stipriai: 8,7 proc. jų teigia neturintys automobilio dėl lėšų stokos, palyginti su 5,6 proc. šalies vidurkiu. Pagerintas viešojo transporto prieinamumas suteiks šioms moterims daugiau galimybių pasiekti darbovietes, sveikatos priežiūros įstaigas ir kitas paslaugas, tokiu būdu prisidedant prie socialinės atskirties mažinimo.

Įgyvendinimo tvarkaraštis.

- **2026 m. I ketv.:** Priemonės administracinio parengimo užtikrinimas (patvirtintas projektų finansavimo sąlygų aprašas).
- **2026 m. IV ketv. – 2032 m. IV ketv.:** Nuoseklus paramos teikimas ir naujomis viešojo transporto lengvatomis pasinaudojusių gyventojų skaičiaus stebėseną. Planuojama, kad kasmet priemone pasinaudos 259 158 pažeidžiami transporto naudotojai. Paramos intensyvumo nuoseklus mažinimas numatomas nuo 2029 m.

2.2.2.7.2. Atitiktis reikšmingos žalos nedarymo principui

Aplinkosauginis tikslas	Atitiktis „Reikšmingos žalos nedarymo“ principui
Visi 6 tikslai	Atitiktis užtikrinama laikantis bendrųjų teisės aktų.

2.2.2.7.3. Tarpinės reikšmės, siektinos reikšmės ir įgyvendinimo tvarkaraštis

Priemonė/Investicija	C2.G.M4	
Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Tarpinė reikšmė	Siektina reikšmė
Pavadinimas	Priemonės administracinis parengimas	Naujomis viešojo transporto lengvatomis

		pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kodėl buvo pasirinkta ši konkreti tarpinė ir siektina reikšmė	Užtikrinama priemonės įgyvendinimo pradžia.	Užtikrinamas nuoseklus priemonės įgyvendinimo sekimas. Užtikrinamas paramos suteikimas tikslinės grupės atstovams.
Kas matuojama tarpine ir siektina reikšmė	Priemonės administracinio parengimo faktas	Naujomis viešojo transporto lengvatomis pasinaudojusių gyventojų skaičius
Kaip tai bus matuojama, kokia metodika ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai tikrinama, ar tinkamai pasiekta tarpinė ir siektina reikšmė	Tarpinės reikšmės pasiekimas bus patikrintas pateikiant įsigaliojusį teisinį dokumentą, kuriame nustatoma priemonės įgyvendinimo taisyklės (projektų finansavimo sąlygų aprašas). Šaltinis – SM.	Siektinos reikšmių pasiekimas bus patikrintas pateikiant įgyvendintų projektų ataskaitų suvestines. Šaltinis – APVA.
Kas ir kuri institucija bus atsakinga už įgyvendinimą, vertinimą ir ataskaitų teikimą	SM atsakinga už finansavimo aprašų parengimą ir patvirtinimą.	APVA bus atsakinga už investicijos įgyvendinimą, duomenų rinkimą ir ataskaitų rengimą. AM atliks aukšto lygio įgyvendinimo stebėseną.
Mato vienetas	Atlikimo faktas	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius
	Įgyvendinimo grafikas	
2026 I ketv.	Atlikta	0
2026 IV ketv.	-	259158
2027 IV ketv.	-	259158
2028 IV ketv.	-	259158
2029 IV ketv.	-	259158
2030 IV ketv.	-	259158
2031 IV ketv.	-	259158
2032 IV ketv.	-	259158

2.2.2.7.4. Finansavimas ir kaštai

Naujomis transporto lengvatomis galės pasinaudoti pažeidžiamieji transporto naudotojai gyvenantys ne 5 didžiuosiuose miestuose (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevėžys) ir kurie neturi teisės gauti transporto lengvatų pagal galiojančius teisės aktus (Transporto lengvatų įstatymą). Preliminariu vertinimu tokių pažeidžiamų transporto naudotojų yra 259 158.

Naujos transporto lengvatos bus suteikiamos kelionėms priemiestiniu ir tarpsavivaldybiniu viešuoju transportu. Vidutiniškai vienam gyventojui tenka kelionių viešuoju transportu ne didžiuosiuose

miestuose – 26 kelionės per metus (Oficialiosios statistikos duomenimis). 12 proc. viešojo transporto kelionių apyvartos ne didžiuosiuose miestuose sudaro miesto viešasis transportas, dėl to vienam gyventojui tenkantis kelionių viešuoju transportu ne didžiuosiuose miestuose skaičius mažinamas 12 proc., gaunamas vidutinis vienam gyventojui tenkančių kelionių viešuoju priemiestiniu transportu ne didžiuosiuose miestuose skaičius per metus - 23,584. Vidutinis vienos kelionės atstumas viešuoju priemiestiniu transportu - 19,37 km (KTK pakeitimo informacija). Per metus vidutiniškai vienas ne didžiųjų miestų gyventojas viešuoju priemiestiniu transportu nuvažiuoja 456,82 km.

Bendras naujas transporto lengvatas galinčių gauti pažeidžiamų transporto naudotojų nuvažiuojamas atstumas per metus sudarys 118 388 558 km ($259158 \times 456,82$ km).

Vidutinė 1 km bilieto kaina – 0,1 Eur/km. (KTK pakeitimo informacija)

Bendros naujas transporto lengvatas galinčių gauti pažeidžiamų transporto naudotojų išlaidos bilietams priemiestiniam viešajam transportui sudarys 11 838 856 Eur per metus. Planuojama SKF lėšomis sudaryti galimybę pažeidžiamiems transporto naudotojams padengti vidutiniškai 50 proc. priemiestinio viešojo transporto kelionės išlaidų. SKF lėšų poreikis šiai priemonei 2026 metais vidutiniškai sudarys 5 919 428 Eur. Planuojama, kad SKF lėšomis naujos transporto lengvatos bus finansuojamos pilna apimtimi iki 2028 m., o vėlesniais metais parama bus nuosekliai mažinama:

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Iš viso
Suteiktos naujos transporto lengvatos, Eur	5 919 428	5919428	5919428	4735542	3551657	2367771	1183886	29 597 140
Paramos dalis	100 proc.	100 proc.	100 proc.	80 proc.	60 proc.	40 proc.	20 proc.	

Bendras priemonės finansavimas SKF lėšomis sudarys 29 597 140 Eur.

Nacionalinis prisidėjimas. 25 proc. priemonės finansavimo bus skirta iš nacionalinių šaltinių.

Galimas susijęs finansavimas iš kitų Sąjungos instrumentų. Papildomo ES finansavimo šiai priemonei nenumatoma.

Privatus prisidėjimas. Nenumatoma.

Planuojamų išlaidų pagrindimas. Išlaidų sąmatos grindžiamos KTK pakeitimo aiškinamajame rašte pateikiamais duomenimis ir skaičiavimais, bei oficialiosios statistikos duomenimis.

2.2.2.7.5. Naudos perdavimas tikslinėms grupėms

Priemonės nauda tiesiogiai bus perduodama pažeidžiamiems transporto naudotojams, suteikiant jiems transporto lengvatas.

2.2.2.7.6. Papildomumas

Finansavimas nėra dubliuojamas, nes išplečiama transporto lengvatas galinčių gauti grupės apimtis ir finansuojamos tik papildomai suteiktos lengvatos nepakeičiant esamo finansavimo transporto lengvatoms.

2.2.2.7.7. ES valstybės pagalbos taisyklių laikymasis

Netaikoma.

2.2.3. Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės

Priemonė /Investicija	Tarpinė reikšmė/ Siektina reikšmė	Pavadinimas	Mato vienetai	2026 I ketv.	2026 IV ketv.	2027 IV ketv.	2028 IV ketv.	2029 IV ketv.	2030 IV ketv.	2031 IV ketv.	2032 IV ketv.
C2.F.I4	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	-	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	0	467	467	467	467	467	467
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	0	700	700	700	700	0	0
	Siektina reikšmė	Įkrovimo stotelės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.	0	0	467	467	467	467	467	467
C2.F.I5	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	-	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	0	642	642	642	642	642	642
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	0	963	963	963	963	0	0
	Siektina reikšmė	Įkrovimo stotelės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.	0	0	642	642	642	642	642	642
C2.F.I6	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	714	714	714	714	714	714	714
C2.F.I7	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	-	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Įkrovimo stotelės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.	0	0	83	83	83	83	83	83

		stotelės , vnt.	stotelės , vnt.								
C2.G.M2	Tarpinė reikšmė	Atlikim o faktas	Atlikim o faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Tarpinė reikšmė	Atlikim o faktas	Atlikim o faktas	-	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Apskričių skaičiai	Apskričių skaičiai	0	3	10	10	10	10	10	10
	Siektina reikšmė	Pažeidimų transporto naudotojų skaičiai	Pažeidimų transporto naudotojų skaičiai	0	32858	109 525, 5	109526	109526	109526	109526	109526
C2.G.M3	Tarpinė reikšmė	Atlikim o faktas	Atlikim o faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	66	66	66	0	0	0	0
	Siektina reikšmė	Pažeidimų transporto naudotojų skaičiai	Pažeidimų transporto naudotojų skaičiai	0	56452	112 904	171066	171066	171066	171066	171066
C2.G.M4	Tarpinė reikšmė	Atlikim o faktas	Atlikim o faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Pažeidimų transporto naudotojų skaičiai	Pažeidimų transporto naudotojų skaičiai	0	259158	259 158	259158	259158	259158	259158	259158

2.2.4. Komponento bendros numatomos išlaidos

Priemonė/in vesticija	C2.F.I4	C2.F.I5	C2.F.I6	C2.F.I7	C2.G.M2	C2.G.M3	C2.G.M4	
Pavadinimas	Netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto naudojimo skatinimas	Netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto naudojimo skatinimas	Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	Viešųjų įkrovimo priegų plėtra	Užsakomojo transporto paslaugų plėtra	Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra	Viešojo transporto naudojimo skatinimas (transporto lengvatos)	Iš viso

2026	0	0	416 071	0	15 734 441	15 114 532	5 919 428	37 184 472
2027	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	48 881 469	17 029 063	5 919 428	117 689 474
2028	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	6 828 478	18 943 595	5 919 428	77 551 016
2029	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	4 735 542	63 167 130
2030	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	3 551 657	61 983 245
2031	9 732 800	12 504 624	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	2 367 771	41 387 923
2032	9 732 800	12 504 624	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	1 183 886	40 204 038
Iš viso	103 196 800	107 873 487	2 912 500	22 767 500	98 758 301	74 061 570	29 597 140	439 167 298

2.2.5. Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau

Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos atidėjimo atveju komponento priemonės ir investicijos numatomos įgyvendinti nuo 2027 m, nepakeičiant jų galutinių apimčių. Dėl vėlesnės priemonių ir investicijų įgyvendinimo pradžios, numatomos mažesnės išlaidos veiklos sąnaudoms padengti.

Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės

Priemonė/Investicija	Tarpinė reikšmė/Siektina reikšmė	Pavadinimas	Mato vienetas	2027 I ketv.	2027 IV ketv.	2028 IV ketv.	2029 IV ketv.	2030 IV ketv.	2031 IV ketv.	2032 IV ketv.
C2.F.I4	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	467	467	467	467	467	467
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	700	700	700	700	0	0
	Siektina reikšmė	Įkrovimo stotelės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.	0	467	467	467	467	467	467
C2.F.I5	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	642	642	642	642	642	642
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	963	963	963	963	0	0
	Siektina reikšmė	Įkrovimo stotelės, vnt.	Įkrovimo stotelės, vnt.	0	642	642	642	642	642	642
C2.F.I6	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto	Transporto	0	714	714	714	714	714	714

		priemonės, vnt.	priemonės, vnt.							
C2.F.I7	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Iškrovimo stotelės, vnt.	Iškrovimo stotelės, vnt.	0	83	83	83	83	83	83
C2.G.M2	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Apskričių skaičius	Apskričių skaičius	0	3	10	10	10	10	10
	Siektina reikšmė	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	0	109526	109526	109526	109526	109526	109526
C2.G.M3	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Transporto priemonės, vnt.	Transporto priemonės, vnt.	0	66	66	66	0	0	0
	Siektina reikšmė	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	0	56452	112904	171066	171066	171066	171066
C2.G.M4	Tarpinė reikšmė	Atlikimo faktas	Atlikimo faktas	Atlikta	-	-	-	-	-	-
	Siektina reikšmė	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	Pažeidžiamų transporto naudotojų skaičius	0	259158	259158	259158	259158	259158	259158

Komponento bendros numatomos išlaidos

Priemonė/investicija	C2.F.I3	C2.F.I4	C2.F.I5	C2.F.I6	C2.G.M2	C2.G.M3	C2.G.M4	Iš viso
Pavadinimas	Netaršaus ir mažiau taršaus asmeninio transporto naudojimo skatinimas	Netaršaus ir mažiau taršaus komercinio transporto naudojimo skatinimas	Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas	Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra	Užsakomojo transporto paslaugų plėtra	Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra	Viešojo transporto naudojimo skatinimas (transporto lengvatos)	
2027	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	48 881 469	17 029 063	5 919 428	117 689 474
2028	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	6 828 478	18 943 595	5 919 428	77 551 016

2029	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	4 735 542	63 167 130
2030	20 932 800	20 716 060	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	3 551 657	61 983 245
2031	9 732 800	12 504 624	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	2 367 771	41 387 923
2032	9 732 800	12 504 624	416 071	3 794 583	6 828 478	5 743 595	1 183 886	40 204 038
Iš viso	103 196 800	107 873 487	2 496 429	22 767 500	83 023 861	58 947 038	23 677 712	401 982 826

2.3. KOMPONENTAS C4 – Techninė pagalba

2.3.1. Komponento aprašymas

Tikslas. Sistemingai pasirengti ir užtikrinti veiksmingą Socialinio klimato kaitos fondo priemonių įgyvendinimą Lietuvoje, siekiant socialiai teisingos perėjimo prie klimatui neutralios ekonomikos, mažinti energetinį skurdą ir švelninti iškastinio kuro kainų poveikį pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Taip pat siekiama stiprinti nacionalinių institucijų gebėjimus, ugdyti jų kompetencijas bei užtikrinti efektyvų pasirengimą Socialinio klimato fondo priemonėms.

Numatomos veiklos:

1. Atlikti Socialinio klimato plano pasirengimo veiklas – atlikti reikalingas analizes, surasti duomenis, paruošti priemonių aprašymus ir pan.;
2. Atlikti Socialinio klimato fondo Valdymo ir kontrolės sistemos kūrimo darbus – atlikti reikalingas analizes, parengti susijusius teisės aktus, sukurti reikalingas IT sistemas, surasti žmogiškuosius išteklius.
3. Įgyvendinti Socialinio klimato fondo valdymo ir kontrolės sistemą, kuri užtikrintų socialinio klimato plano priemonių įgyvendinimą ir numatytų tarpinių bei galutinių rodiklių pasiekimą.

Reikalingos lėšos:

Numatoma bendra suma, reikalinga įgyvendinimui: 21 512 049 EUR, iš kurių:

Lėšos, prašomos padengti iš Fondo: 16 134 036,75 EUR

Lėšos, padengiamos iš bendrojo valdymo programų (pvz., ESF+, ERPF ir kt.) pervedimų: 0 EUR

Lėšos, padengiamos iš nacionalinio prisidėjimo: 5 378 012,25 (25 %)

2.3.2. Komponento priemonių ir investicijų aprašymas

1. Socialinio klimato plano pasirengimo darbai:

- 1.1. Socialinio klimato plano rengimas – reikalingų duomenų analizė, situacijos ir priemonių aprašymas;
- 1.2. Viešos konsultacijos su suinteresuotomis šalimis;
- 1.3. SKP peržiūra ir patikslinimas pagal gautas pastabas ir pasiūlymus;

1.4. SKP susiderinimas su LRV;

1.5. SKP teikimas EK.

2. Socialinio klimato fondo Valdymo ir kontrolės sistemos kūrimo darbai:

2.1. LR Vyriausybės nutarimo dėl atsakomybių ir funkcijų paskyrimo tarp institucijų įgyvendinant reglamentą tvirtinimas;

2.2. Nacionalinių teisės aktų, reikalingų sėkmingai įgyvendinti SKP priemones Lietuvoje rengimas ir tvirtinimas (finansavimo ir administravimo taisyklių rengimas ir tvirtinimas, Plėtos programų ir pažangos priemonių rengimas, derinimas ir tvirtinimas);

2.3. IT įrankio, reikalingo projektų administravimui, kūrimas ir tobulinimas;

2.4. Reikalingų įgyvendinti SKP priemones žmogiškųjų išteklių paieška ir apmokymas.

Už Socialinio klimato plano rengimo koordinavimą ir rašymą yra atsakinga Aplinkos ministerija – (paskirtas 1 atsakingasis asmuo, kitas prisideda prie šio plano rengimo koordinavimo). Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Energetikos ministerija, Lietuvos Respublikos finansų ministerija, Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija pagal kompetenciją dalyvauja rengiant ir tikslinant socialinį klimato planą, pagal kompetenciją rengia socialinio klimato plano dalis, teikia išvadas ir pasiūlymus dėl priemonių, dalyvauja įgyvendinant šį planą. Iš minėtų susijusių ministerijų į SKP rengimą yra įsitraukę tarpinstitucinės darbo grupės nariai.

Už valdymo ir kontrolės sistemos (VKS) sukūrimą atsakinga Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA) ir Aplinkos ministerija. Aplinkos ministerija taip pat bus vadovaujančioji institucija ir atliks audito funkcijas, tuo tarpu APVA bus administruojanti institucija.

Kuriant valdymo ir kontrolės sistemą yra atliekami šie darbai:

1. Nacionalinių teisės aktų sukūrimas: LR Vyriausybės nutarimo dėl atsakomybių ir funkcijų tarp institucijų pasiskirstymo suderinimas ir patvirtinimas, Aplinkos ministro įsakymo dėl socialinio klimato plano įgyvendinimo tvarkos parengimas;
2. Valdymo ir kontrolės sistemos aprašymas;
3. Procesų (procedūrų) APVA ir Aplinkos ministerijoje parengimas;
4. IT sistemos sukūrimas/arba pritaikymas esamos sistemos Fondo;
5. Interneto svetainės atnaujinimas;
6. APVA ir Aplinkos ministerijos struktūrų atnaujinimas reikiamų naujų žmonių priėmimas.

Šiuo metu VKS sukūrimui APVA paskyrus 3 darbuotojus.

Administruojančios institucijos funkcijas vykdys APVA

SKP priemonės įgyvendins ir administruojančios institucijos funkcijas atliks APVA. APVA bus atsakinga už socialinio klimato plano priemonių kvietimų skelbimą, paraiškų vertinimą, projektų

priežiūrą ir lėšų išmokėjimą pareiškėjams. Planuojama, kad APVA prisidės vykdant mokėjimo prašymų Europos Komisijai pildymą ir teikimą

Planuojama įgyvendinti SKP numatytas 6 priemones, skelbiant 24 kvietimus nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2032 m. liepos 31 d. Lietuvos valstybės viešųjų investicijų suma sudarys apie 885 mln. Eur kartu su Lietuvos nuosavio indėlio dalimi.

Planuojamas priemonių įgyvendinimas metais:

Metai	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Naujai inicijuojamos priemonės (veiklos)		3	3	3	2	1		
Vykdomos priemonės (veiklos)		3	6	9	10	10	6	5
Planuojamos investicijos MLN EUR		8378546	145573228	15376 458	136159130	136159130	11506165	11506165

Planuojamas Administruojančios institucijos darbuotojų darbo užmokesčio, Informacinės sistemos, kitų administracinių kaštų poreikis metais:

Metai	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Etatų poreikis pasiruošimui ir įgyvendinimui	3	35,5	78,1	85,2	78,1	56,8	21,3	5
I grupės projektų etatai		10,5	23,1	25,2	23,1	16,8	6,3	
II grupės projektų etatai		25	55	60	55	40	15	
Etatai Deklaravimo funkcijai atlikti		2	2	2	2	2	2	2
DU kaštai, EUR	117 850	1401 105	3 068 027	3346 939	3 068 027	2 231 293	836 735	196 417
IS sistemos kūrimas ir palaikymas		70 055	153 401	167 347	153 401	111 565	41 837	
Bendrosios administracinės išlaidos (paslaugos, viešinimas, mokymai ir kt. paslaugos), EUR	35 355	420 332	920 408	1 004 082	920 408	669 388	251 020	58 925
VISO, EUR	153 205	1891 492	4 141 837	4 518 367	4 141 837	3 012 245	1 129 592	255 342

Skaičiavimų prielaidos:

- Vidutinis priemonės įgyvendinimo laikotarpis – 24 mėn.
- Vidutinė priemonės vertė - 36,8 mln. Eur;
- Vidutinis pareiškėjų skaičius - 3000;

- 60 proc. priemonių bus įgyvendinama pagal labai supaprastintas sąlygas (I grupė), 40 proc. pagal supaprastintas sąlygas; (II grupė)
- I grupės administravimui reikalinga 14 tūkstančių valandų (7000 per metus);
- II grupės administravimui reikalinga 50 tūkstančių valandų (25 tūkstančiai per metus);
- Darbo valandų skaičius per metus ~2000;
- I grupės priemonei ~ 3,5 etato per metus;
- II grupės priemonei ~ 12,5 etato per metus;
- Į Bendrųjų administracinių išlaidų skaičiavimus įtraukiami visi reikalingi administravimo resursai, t.y. bendrosios išlaidos (paslaugos, turto kaštai), mokymai darbuotojams, viešinimo išlaidos
- IT sistemos plėtros ir palaikymo išlaidos skirtos turimos informacinės sistemos pritaikymas - plėtra ir palaikymas;
- Vidutinis darbo užmokesčio dydis (su visais mokesčiais), 3273,3 EUR;

Administruojančios institucijos funkcijoms reikalinga suma: 19 243 916,39 EUR,

Vadovaujančios institucijos funkcijas vykdys Aplinkos ministerija

1. SKF plano rengimas, tikslinimas, derinimas su EK;
2. Priemonių įgyvendinimo koordinavimas su kitomis institucijomis;
3. Komunikacija su EK (kaip NCP);
4. Stebėseną ir ataskaitų rengimas, derinimas ir teikimas pagal 24 str. (kartu su NEKS);
5. Bendrų nac. teisės aktų rengimas ir tikslinimas.

Šioms funkcijoms vykdyti reikės 3 darbuotojų. Vidutinis darbo užmokesčio dydis – 3702 Eur/mėnesiui, taip pat skaičiuojama, kad metams bus dar reikalingi apie 2000 Eur darbo vietos išlaikymo kaštai. Viso šiai funkcijai atlikti reikia 1,115 mln. Eur.

Mokėjimo prašymų ir valdymo deklaracijų pildymo funkcijas vykdys Aplinkos ministerija

1. Mokėjimo prašymų (MP) IT sistemoje pildymas (lėšų poreikis kompensacijoms, rodiklių pasiekimas ir pan. pagal pateiktas formas);
2. Valdymo deklaracijos rengimas;
3. MP klaidų tikslinimas pagal audito rekomendacijas;
4. Komunikacija su APVA dėl rodiklių, reikalingų lėšų ir pan.
5. Rodiklių stebėseną (su APVA).

Šioms funkcijoms vykdyti reikės 2 darbuotojų. Planuojama, kad jas atliks Aplinkos ministerijos Strateginio valdymo ir investicijų departamentas. Vidutinis darbo užmokesčio dydis (su visais

mokesčiais) 3702 Eur/mėnesiui, taip pat skaičiuojama, kad metams bus dar reikalingi apie 2000 Eur darbo vietos išlaikymo kaštai. Viso šiai funkcijai atlikti reikia 650 tūkst. Eur.

Audito institucijos funkcijas vykdys Aplinkos ministerija

1. Audituoti SKF plano priemones;
2. Audituoti paruoštus MP ir jų atiktį;
3. Tikrinti priemonių rezultatų atitiktį nustatytiems rodikliams;
4. Rengti audito išvadą su kiekvienu MP.

Šioms funkcijoms vykdyti reikės 3 darbuotojų (nuo 2026 iki 2032 metų). Jas atliks Centralizuoto vidaus audito skyrius.

Vidutinis darbo užmokesčio dydis – 3702 Eur/mėnesiui, taip pat skaičiuojama, kad metams bus dar reikalingi apie 2000 Eur darbo vietos išlaikymo kaštai. Viso šiai funkcijai atlikti reikia 1,115 mln. Eur

Aplinkos ministerijos darbo užmokesčio ir administracinių išlaidų poreikis metais:

Metai	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vadovaujančios institucijos etatų poreikis	1	3	3	3	3	3	3	3
Darbo užmokesčio ir kiti administravimo kaštai	44242	139,272	139,272	139,272	139,272	139,272	139,272	139,272
Audito institucijos etatų poreikis	1	3	3	3	3	3	3	3
Darbo užmokesčio ir kiti administravimo kaštai	44,424	139,272	139,272	139,272	139,272	139,272	139,272	139,272
Mokėjimo prašymų pildymo institucijos etatų poreikis	0	2	2	2	2	2	2	2
Darbo užmokesčio ir kiti	0	92,848	92,84	92,848	92,848.	92,848	92,848	92,848

administravimo kaštai								
VISO, EUR	88,848	371,392	371,392	371,392	371,392	371,392	371,392	371,392

Iš viso Aplinkos ministerijai planuojamas 2,68 mln. Eur poreikis.

Bendras Techninės paramos poreikis: 21 512 049 Eur, kas sudaro apie 2,4 % nuo planuojamos fondo sumos 885 mln. EUR;

2.3.3. Komponento tarpinės reikšmės ir siektinos reikšmės

Tarpinės ir siektinos reikšmės bus vertinamos atsižvelgiant į vykdomas SKP priemonės. Pagrindinis tikslas – efektyviai ir laiku įgyvendinti numatytas SKP priemonės. Todėl pasirinkti etapai ir tikslai, susiję su darbuotojų įdarbinimu (SKP) įgyvendinimui, buvo nustatyti siekiant užtikrinti, kad administraciniai pajėgumai būtų kuriami laiku ir nuosekliai, atsižvelgiant į laipsnišką priemonių įgyvendinimą.

Plane numatyta įgyvendinti 11 priemonių ir investicijų pastatų renovacijos, švaraus judumo ir energetinio perėjimo srityse. Joms įgyvendinti reikia specializuotų administracinių išteklių, kad būtų užtikrintas veiksmingas planavimas, kvietimų rengimas, vertinimas, stebėseną ir atskaitomybę. Kadangi priemonių skaičius ir sudėtingumas kasmet didėja, atitinkamai auga ir darbuotojų poreikis. Todėl tikslai buvo suformuoti taip, kad:

- atspindėtų realias darbuotojų įdarbinimo ir mokymo galimybes institucijose;
- užtikrintų laipsnišką institucijų pajėgumų augimą pagal įgyvendinimo grafiką;
- išlaikytų pusiausvyrą tarp administracinių išteklių ir efektyvumo, gaunamo iš IT sistemų ir supaprastintų procedūrų;
- padėtų valdyti rizikas, užtikrintų atitiktį ES reikalavimams ir nuolatinę stebėseną.

Be to, tikslų laikotarpis (2028, 2029, 2032 m.) sutampa su planuojamais įgyvendinimo pikais ir galutinio atsiskaitymo etapais, taip užtikrinant reikiamus pajėgumus iki SKP uždarymo.

Rezultatai ir tarpinės bei siektinos reikšmės. Tarpinės ir siektinos reikšmės šioje veikloje matuoja SKP valdymo ir įgyvendinimo gebėjimų stiprinimo pažangą, atsižvelgiant į faktinį priemonių įgyvendinimą ir būtinybę užtikrinti laiku atliekamą administracinę paramą.

Tarpinės ir siektinos reikšmės atspindi:

- kiek darbuotojų realiai reikalinga kiekvienu plano įgyvendinimo etapu, priklausomai nuo to, kiek priemonių yra inicijuojama, vykdoma ar užbaigiama (pvz., 2028 m. planuojama vykdyti 9 priemonių veiklas, 2032 m. – užbaigti visas 11 priemonių veiklų);
- ar darbuotojų skaičiaus didinimas vyksta proporcingai augančiam investicijų valdymo poreikiui (pvz., iki 2030 m. investicijų apimtys viršys 600 mln. EUR);

- ar institucijos yra pasirengusios valdyti aukščiausio intensyvumo laikotarpius (2028–2030 m.), kai įgyvendinamos daugiausia priemonių, įskaitant skirtingo administracinio sudėtingumo (I ir II grupės) projektus.

Šie rodikliai padeda objektyviai įvertinti institucijų pajėgumą pasiekti SKP tikslus ir užtikrinti, kad nei vienas priemonių etapas nebūtų vėluojamas dėl žmogiškųjų išteklių stokos. Taip pat jie svarbūs vertinant pasirengimą teikti mokėjimo prašymus Europos Komisijai bei pateikti audito ir valdymo ataskaitas plano uždarymo etape (2032 m.).

Kokia metodologija ir šaltinis bus naudojami ir kaip bus objektyviai patikrinamas tinkamas etapo (-ų) ar tikslo (-ų) pasiekimas. Tarpinių ir siektinų reikšmių stebėsenai bei objektyviam jų pasiekimo patvirtinimui bus taikoma integruota metodika, apimanti žmogiškųjų išteklių stebėseną ir jų sąsają su faktiniu priemonių įgyvendinimu.

- **Duomenų šaltinis:** visa informacija apie darbuotojų įdarbinimą, jų paskirtį pagal funkcijas ir darbo laiką bus kaupiama **nacionalinėje projekto valdymo informacinėje sistemoje**, kurią administruoja APVA. Ši sistema bus paleista iki 2025 m. IV ketv. ir bus pagrindinė priemonė realiu laiku stebėti administracinių pajėgumų būklę.
- **Metodika:** darbuotojų skaičius ir jų kaita bus koreliuojami su kiekvienais metais inicijuotų, vykdomų ir užbaigtų priemonių skaičiumi. Pvz.:
 - 2027 m. pradedamos 3 naujos priemonių veiklos ir vykdomos 6 – todėl numatomas personalo augimas iki ~78 etatų;
 - 2029-2030 m. įgyvendinama net po 10 priemonių veiklų – tai vienas iš intensyviausių etapų, kuriam būtina maksimali žmogiškųjų išteklių mobilizacija;
 - 2032 m. planuojama užbaigti visas 12 priemonių veiklų ir pateikti galutinį mokėjimo prašymą – todėl stebima ar užtikrinti minimalūs pajėgumai rezultatų konsolidavimui ir atskaitomybei.

APVA kaip įgyvendinanti institucija surinks ir sistemins visus reikalingus duomenis, o Aplinkos ministerija, kaip vadovaujančioji institucija, įvertins jų atitiktį SKP tikslams. Nepriklausomą tikrinimą vykdys Aplinkos ministerijos Audito padalinys, kuris atliks atrankinius dokumentų ir ataskaitų patikrinimus.

Kokia yra pradinė padėtis (atskaitos taškas) ir koks yra siekiamas lygis ar konkretus rodiklis (taikoma tik rodikliams/tikslams). Pradinis atskaitos taškas – 2025 m. pabaigoje – yra **0 darbuotojų**, paskirtų išskirtinai Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimui, nes planas tuo metu dar nėra įgyvendinamas. Visos funkcijos yra planuojamos ir ruošiamos vykdyti nuo 2026 m. nuo 2025 metų 3 darbuotojai dirba su SKF pasirengimu.

Siektinas lygis nustatytas atsižvelgiant į numatytą **priemonių įgyvendinimo progresiją** ir administracinio darbo apimtį, reikalingas kiekvienu laikotarpiu:

- **2028 m.:** planuojama įgyvendinti 9 priemonių veiklas, bei vykdomas pasirengimas naujoms dviem priemonių veikloms, todėl planuojamas **didžiausias darbuotojų skaičius**, tiesiogiai dirbantys su SKP įgyvendinimu.
- **2029 m.:** tęsiamas didelio intensyvumo priemonių įgyvendinimo laikotarpis (10 įgyvendinama ir 1 rengiamasi).
- **2032 m.:** užbaigiamos visos 12 priemonių veiklų, vykdomas galutinis rezultatų konsolidavimas, paruošiamos ataskaitos, teikiamas galutinis mokėjimo prašymas. Todėl šiuo etapu reikalingas stabilus darbuotojų pajėgumas tam, kad būtų užtikrintas sklandus plano uždarymas.

Šie tikslai taip pat atspindi darbo krūvį pagal priemonių administracinį pobūdį:

- **I grupės priemonės** (supaprastintas administravimas) sudaro apie 60 % visų veiklų;
- **II grupės priemonės** – 40 %, tačiau reikalauja didesnių žmogiškųjų išteklių (apie 12,5 etato priemonei per metus).

Rodikliai yra proporcingi tiek priemonių skaičiui, tiek jų sudėtingumui, o jų pasiekimas leis užtikrinti savalaikį plano įgyvendinimą, finansinių srautų valdymą ir atitiktį teisės aktų reikalavimams.

Kas bus atsakingas už veiklų įgyvendinimą ir tikslų pasiekimą. Šias veiklas įgyvendina ir yra už jį atsakingos šios pagrindinės institucijos:

- **Aplinkos ministerija** – vykdo vadovaujančiosios institucijos funkcijas. Atsakinga už viso Socialinio klimato plano (SKP) koordinavimą, personalo planavimą, administravimo ir valdymo procesų priežiūrą, tarpinstitucinį koordinavimą bei stebėsenos ataskaitų rengimą ir teikimą Europos Komisijai.
- **Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA)** – kaip tarpinė institucija yra pagrindinis vykdytojas. Atsakinga už darbuotojų atranką, įdarbinimą, funkcijų paskirstymą, kompetencijų vystymą, darbo planų įgyvendinimą ir rezultatų stebėseną. APVA taip pat tvarko duomenis apie personalą informacinėje sistemoje ir rengia tarpines ataskaitas vadovaujančiajai institucijai.
- **Audito institucija (Aplinkos ministerijos centrinis vidaus audito padalinys)** – atsakinga už vidaus kontrolės sistemų patikimumą ir nepriklausomą priežiūrą. Vykdo atrankinius vertinimus dėl personalo valdymo atitikties ir efektyvumo.
- **Mokėjimo prašymų ir valdymo deklaracijų pildymo institucija (Aplinkos ministerijos padalinys, atsakingas už finansus)** – atsakingas už mokėjimo prašymų pildymą ir teikimą Europos Komisijai.

Kiekviena institucija vykdo savo funkcijas pagal aiškiai apibrėžtą atsakomybės pasiskirstymą, nurodytą SKP valdymo ir kontrolės sistemos apraše.

2.3.4. Komponento bendros numatomos išlaidos

Naudota metodologijas ir prielaidos:

Institucinių pajėgumų stiprinimo kaštų skaičiavimas atliktas remiantis darbo apimčių, planuojamų priemonių kiekio ir jų administracinio sudėtingumo analize. Buvo taikoma ši metodika ir prielaidos:

- Darbo apimties modeliavimas: remtasi prielaida, kad:
 - o I grupės priemonėms (labai supaprastintos sąlygos) administruoti reikia ~14 000 valandų per visą priemonės įgyvendinimo laikotarpį (~3,5 etato per metus);
 - o II grupės priemonėms (supaprastintos sąlygos) – ~50 000 valandų (~12,5 etato per metus).
 - o Vienam etatui per metus priskirta 2000 darbo valandų.
- Pareigybių poreikis modeliuotas pagal numatomą kiekvienų metų administruojamų priemonių skaičių. Pvz.:
 - o 2028 m. įgyvendinamos 9 priemonių veiklos ir vykdomi pasirengimo darbai kitoms priemonėms, todėl numatyta ~85 etatai;
 - o 2032 m. – uždarymo etapas, kuriam reikalinga ~5 darbuotojų likutinė komanda.
- Vieneto kaštai:
 - o Vidutinis darbo užmokesčio kaštas (įskaitant visus mokesčius) – 3273,3 EUR per mėnesį;
 - o Vadovaujančios institucijos pareigybių kaštai – 3702 EUR per mėnesį, atsižvelgiant į aukštesnę atsakomybę ir kvalifikacijos reikalavimus;
 - o IT sistemos kūrimo, palaikymo, mokymų, viešinimo, bendrųjų paslaugų sąnaudos įtrauktos į bendrąsias administracines išlaidas, paskirstytas proporcingai etatų skaičiui ir jų laikotarpiui.
- Pagrindimas: šios prielaidos grindžiamos APVA patirtimi administruojant ES ir nacionalines programas, ankstesnių programų (pvz., Klimato kaitos programos) sąnaudų duomenimis ir viešai prieinama informacija apie darbo užmokesčio vidurkius valstybės tarnyboje.

Metodika užtikrina proporcingą, pagrįstą ir efektyvų resursų paskirstymą, pritaikytą prie skirtingų metų įgyvendinimo intensyvumo.

Planuojamas lėšų panaudojimo grafikas. Institucinių pajėgumų stiprinimo (darbuotojų samdymo, darbo užmokesčio, bendrųjų administracinių išlaidų) išlaidos bus patiriamos **nuo 2025 m. iki 2032 m.**, atsižvelgiant į pasirengimo ir įgyvendinimo etapus:

- **2025 m.** – pradinė pasirengimo fazė: planuojama suformuoti koordinacinį branduolį (3 etatai), pradėti viešuosius pirkimus ir IT sistemos pritaikymo darbus;
- **2026–2028 m.** – intensyviausias įgyvendinimo augimo etapas, kai bus pradama ir vykdoma daugiausia priemonių. Etatai didėja iki viršūnės (apie 85,2 etato 2028 m.), todėl patiriamos didžiausios darbo užmokesčio ir bendrosios išlaidos;
- **2029–2030 m.** – tęsiamas įgyvendinimo etapas: įgyvendinamos ir užbaigiamos priemonės, mažėja naujų inicijuojamų projektų, todėl etatų poreikis mažėja iki ~56,8 etato;

- **2031–2032 m.** – plano užbaigimo ir rezultatų konsolidavimo laikotarpis: pagrindinės veiklos – ataskaitų rengimas, mokėjimo prašymų pateikimas, audito užtikrinimas. Etatų skaičius sumažėja iki 21,3 (2031 m.) ir 5 (2032 m.);
- Visos išlaidos uždaromos iki **2032 m. liepos 31 d.**, kai baigiasi plano įgyvendinimo laikotarpis.

Šis grafikas sudarytas remiantis planuojamų priemonių įgyvendinimo seka, metinėmis investicijų apimtimis bei administracinio darbo intensyvumu skirtingais metais.

Detalūs skaičiavimai pateikiami lentelėje žemiau:

Metai	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Etatų poreikis pasirušimui ir įgyvendinimui	3	35,5	78,1	85,2	78,1	56,8	21,3	5
I grupės projektų etatai		10,5	23,1	25,2	23,1	16,8	6,3	
II grupės projektų etatai		25	55	60	55	40	15	
Etatai Deklaravimo funkcijai atlikti		2	2	2	2	2	2	2
DU kaštai, EUR	117 850	1 401 105	3 068 027	3 346 939	3 068 027	2 231 293	836 735	196 417
IS sistemos kūrimas ir palaikymas		70 055	153 401	167 347	153 401	111 565	41 837	
Bendrosios administracinės išlaidos (paslaugos, viešinimas, mokymai ir kt. paslaugos), EUR	35 355	420 332	920 408	1 004 082	920 408	669 388	251 020	58 925
VISO, EUR	153 205	1 891 492	4 141 837	4 518 367	4 141 837	3 012 245	1 129 592	255 342

Informacija apie nuosavo indėlio lėšas. Institucinės stiprinimo veiklos (A2) finansavimas yra techninės paramos (technical assistance) dalis pagal Socialinio klimato fondo (SKF) reglamento 8(3) straipsnį. Bendra šios veiklos vertė sudaro Numatoma bendra suma, reikalinga įgyvendinimui: 21 512 049 EUR, iš kurių:

- Lėšos, prašomos padengti iš Fondo: 16 134 036,75 EUR;
- Lėšos, padengiamos iš nacionalinio prisidėjimo: 5 378 012,25 (25 %).

Šis nacionalinis indėlis dengia proporcingą dalį visų su technine pagalba susijusių išlaidų: darbuotojų darbo užmokesčio, informacinių sistemų kūrimo ir palaikymo, mokymų, viešinimo, bendrųjų administracinių paslaugų kaštų. Finansavimas paskirstomas pagal metinį veiklų intensyvumą nuo **2025 iki 2032 m.**, su didžiausia dalimi numatyta 2026–2029 m.

Techninei paramai skirta suma sudaro apie **2,4 % viso planuojamo SKF plano biudžeto (885 mln. EUR)**. Šis santykis yra pagrįstas ir atitinka reglamente leidžiamą maksimalų 2,5 % lygį, užtikrinant, kad administracinė našta būtų valdyta efektyviai ir proporcingai siekiamiems rezultatams.

Šiuo metu **nėra numatyta naudoti kitų Europos Sąjungos finansinių instrumentų** šios techninės paramos veiklos (A2 – institucinių pajėgumų ir personalo stiprinimas) finansavimui.

Veikla yra visiškai finansuojama pagal **Socialinio klimato fondo reglamento 8(3) straipsnį** skiriamas techninės paramos lėšas, kuriose numatytas tiek ES, tiek nacionalinis kofinansavimas. Dėl šios priežasties kitų instrumentų, tokių kaip ESF+, InvestEU ar Techninės paramos instrumentas (TSI), taikymas nėra būtinas ir nebuvo planuojamas.

Pagrindimas dėl sąnaudų tikėtumo ir pagrįstumo, atsižvelgiant į nacionalinius ypatumus.

Administracinės SKF įgyvendinimo sąnaudos buvo apskaičiuotos remiantis realistiškais ir rinkos sąlygas atitinkančiais nacionaliniais duomenimis, o jų pagrįstumas užtikrinamas taikant šiuos principus:

- **Darbo užmokestis** buvo įvertintas remiantis nacionaliniais vidutinio atlyginimo rodikliais valstybės tarnyboje (3273,3 EUR per mėnesį su mokesčiais), vadovaujančių institucijų darbuotojų atveju – 3207 EUR per mėnesį. Šie dydžiai atitinka Lietuvos darbo rinkos kontekstą, ypač viešajame sektoriuje.
- **Pareigybių skaičius** pagrįstas remiantis faktiniu planuojamų priemonių skaičiumi ir jų administraciniu sudėtingumu:
 - I grupės (labai supaprastintos) – mažesnės darbo apimtys;
 - II grupės (supaprastintos) – reikalauja intensyvesnių žmogiškųjų resursų.
- **Etatiniai poreikiai** ir išlaidos buvo apskaičiuoti pagal standartinį darbo valandų skaičių (2000 val./metus) bei orientacinį reikalingų valandų kiekį vienai priemonei (I grupei – ~7000, II grupei – ~25 000 per metus).
- **Administracinės išlaidos**, įskaitant viešinimo, informacinių sistemų palaikymo, mokymų ir paslaugų kaštus, apskaičiuotos remiantis APVA praktine patirtimi administruojant kitas ES programas (pvz., Klimato kaitos programa) bei įprasta agentūrų veiklos struktūra Lietuvoje.
- **Techninės paramos lygis (apie 2,4 % nuo viso plano biudžeto)** yra pagrįstas ir žemesnis nei leistina 2,5 % riba pagal reglamentą, o tai dar labiau pagrindžia racionalų ir taupų planavimą.

Atsižvelgiant į nacionalinį kontekstą – nedidelį šalies mastą, santykinai mažesnius institucinės infrastruktūros išteklius bei poreikį užtikrinti kokybišką įgyvendinimo priežiūrą – šios sąnaudos laikomos pagrįstomis, proporcingomis ir būtinomis veiksmingam Socialinio klimato plano įgyvendinimui.

Administracinė SKF įgyvendinimo veikla (A2), apimanti papildomo personalo samdymą ir administracinių gebėjimų stiprinimą, yra **tiesiogiai susijusi su Socialinio klimato plano (SKP) įgyvendinimu**, kuris yra naujas, laikinas ir iki šiol nacionaliniu biudžetu nefinansuotas mechanizmas.

Šios veiklos **nėra įtrauktos į nuolatinį ar struktūrinį valstybės biudžeto asignavimų planą**, kadangi:

- Socialinis klimato fondas (SKF) ir susijusios priemonės yra **nauja ES finansinė priemonė**, kurios administravimas reikalauja papildomų, tikslingų žmogiškųjų ir techninių resursų;
- Iki 2025 m. tokios priemonės Lietuvoje nebuvo vykdomos, o jų įgyvendinimo modelis (įskaitant supaprastintas projektų grupes, kvietimų valdymą, pažangos stebėseną) yra **specifinis ir neturi tiesioginių sąsajų su ankstesnėmis nacionalinėmis programomis**;
- Su SKF įgyvendinimu susiję kaštai yra **laikino pobūdžio (2025–2032 m.)** ir aiškiai atskirti nuo nuolatinių institucijų funkcijų.

Be to, techninės pagalbos finansavimas buvo apskaičiuotas kaip **proporcinga papildoma išlaidų dalis (apie 2,4 % viso plano biudžeto)**, neviršijanti leistinos ribos (2,5 %) ir nukreipta išimtinai į naujai sukurtas funkcijas bei papildomą darbo krūvį.

Todėl šios veiklos **atlieka papildomą vaidmenį**, padedant įgyvendinti naujas ES politikas, ir **nepakeičia jokių esamų ar pasikartojančių nacionalinių biudžeto įsipareigojimų**.

2.4. Bendros plano išlaidos

2.4.1. Lentelė, kurioje apibendrinamos Fondo išlaidos pagal finansavimo šaltinius

Bendros SKP išlaidos	Bazinė reikšmė	Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau
Asignavimai pagal SKF reglamento II priedą, atskaičius sumas, numatytas pagal 10 straipsnio 3 dalį	664 171 367	557 903 948
(Perkėlimai į pasidalijamojo valdymo programas)	0	0
NUMATOMOS BENDROS PLANO IŠLAIDOS	885 561 823	743 871 931
iš jų:		
Finansuojama fondo lėšomis	664 171 367	557 903 948
Nacionalinis įnašas	221 390 456	185 967 983
Perkėlimai iš pasidalijamojo valdymo programų	0	0
Įnašas techninės paramos priemonei (11 straipsnio 4 dalis)	0	0
Įnašas į valstybės narės "InvestEU" skyrių (11 straipsnio 3 dalis)	0	0

2.4.2. Minimalaus ir didžiausio finansavimo kriterijai, kurių reikia laikytis

Dalis	Bazinė reikšmė	Scenarijus, jei ATLPS2 pradedama taikyti vėliau
Nacionalinis įnašas (ne mažiau kaip 25 proc. visų apskaičiuotų išlaidų)	25 proc.	25 proc.
Tiesioginės pajamų paramos komponentas (ne daugiau kaip 37,5 proc. visų numatomų išlaidų)	0	0
Techninės pagalbos veikla (ne daugiau kaip 2,5 proc. visų numatomų išlaidų)	2,4 proc.	2,3 proc.
Pagal pasidalijamojo valdymo principą skirti išteklių, perkelti į fondą	0	0

Ištekliai, kurie turi būti įgyvendinami pagal techninės paramos priemonę arba programą "InvestEU" (ne daugiau kaip 4 proc. didžiausio finansinio asignavimo)	0	0
SKP skirti ištekliai, perkelti į pasidalijamojo valdymo programas (ne daugiau kaip 15 proc. didžiausio finansinio asignavimo)	0	0

3. Numatomas planuojamų priemonių ir investicijų poveikis

3.1. Poveikio vertinimo metodika

Poveikio vertinime naudojamas iš apačios į viršų skaičiavimas. Energijos ir ŠESD sutaupymai pirmiausia yra suskaičiuojami žemiausio subjekto lygyje (gyventojų, namų ūkio arba labai mažos įmonės) ir padauginami iš priemonės ar investicijos planuojamos apimtys. ŠESD ir energijos sutaupymai skaičiuojami tik plano įgyvendinimo laikotarpiu.

Pastatų sektoriaus investicijų poveikis nustatytas remiantis investicijų planuojamomis apimtis ir LIRS pateikiamais skaičiavimais.

Transporto sektoriaus investicijų poveikis nustatytas remiantis investicijų planuojamomis apimtis ir Aplinkos apsaugos agentūros (institucija, vykdanči nacionalinę ŠESD apskaitą) parengtomis transporto sektoriaus ŠESD skaičiuoklėmis.

Daroma prielaida, kad gyventojas įsigijęs netaršią arba mažiau taršią transporto priemonę, atsisakys taršios transporto priemonės.

Daroma prielaida, įsigijęs dviratį, gyventojas pakeis 5 proc. savo taršaus automobilio kelionių į keliones dviračiu. Skaičiuojami tik tie gyventojai, kurie turi automobilį.

Daroma prielaida, viešojo transporto ir užsakomojo transporto naudotojai pakeis 10 proc. savo taršaus automobilio kelionių į keliones šiuo transportu. Tiesioginis poveikis skaičiuojamas gyventojams, turintiems automobilį.

3.2. Numatomas plano komponentų poveikis

Sektorius	Energijos sutaupymas, GWh	ŠESD emisijų sumažinimas, ktCO _{2e}	Pastatų renovacijos rodikliai		Netaršaus ir mažiau taršaus transporto rodikliai	
Pastatų	141	25,4	Renovuoti būstai	15 800	-	
			Renovuota būstų plotas, m ²	1 084 400		
Transporto	222,42	57,36	-		Įsigytos netaršios transporto priemonės	6848
					Įsigytos mažiau taršios transporto priemonės	6650

					Įsigyti dviračiai	5000
					Įrengtos įkrovimo priemonės	7150
Į viso	364	83	Renovuoti būstai	15 800	Įsigytos netaršios transporto priemonės	6848
					Įsigytos mažiau taršios transporto priemonės	6650
			Renovuota būstų plotas, m ²	1 084 400	Įsigyti dviračiai	5000
					Įrengtos įkrovimo priemonės	7150

4. PLANO PAPILDOMUMAS IR ĮGYVENDINIMAS

4.1. Plano stebėseną ir įgyvendinimą

2025 m. birželio 10 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 405 buvo patvirtintos atsakomybės sritys ir institucijos, atsakingos už SKP įgyvendinimą Lietuvoje. Pagrindinės atsakingos institucijos – AM ir APVA. Taip pat įgyvendinime dalyvauja FM, SM, Energetikos ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija bei Socialinės apsaugos ir darbo ministerija.

Už SKP rengimo koordinavimą, įskaitant plano rašymą, priemonių surinkimą bei derinimą su EK, atsakinga AM. Patvirtinus SKP, ši institucija toliau vykdys plano priemonių įgyvendinimo tarpinstitucinį koordinavimą, stebėseną ir ataskaitų teikimą EK, vykdydama vadovaujančiosios institucijos funkcijas.

AM vadovaujančiosios institucijos funkcijos bus aiškiai atskirtos nuo kitų jos vykdomų funkcijų, įskaitant audito institucijos funkcijas. Detalus atsakomybių pasiskirstymas tarp AM departamentų, skyrių ir grupių bus nustatytas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu patvirtintoje tvarkoje.

Audito institucijos funkcijas vykdys nepriklausomas AM Centralizuoto vidaus audito skyrius, kuris veikia pagal priimtą audito strategiją ir laikosi tarptautinių audito standartų.

Susitarimą pagal Reglamento 19 straipsnio 1 dalį bei valdymo deklaracijas rengs, pasirašys ir teiks Europos Komisijai Aplinkos ministerija.

Lietuvoje kuriama SKF valdymo ir kontrolės sistema užtikrins Reglamento 21 straipsnio 1 dalies, 2 dalies a, b ir c punktų, 22 straipsnio bei III priedo 1–6 dalių nuostatų įgyvendinimą. Sistema užtikrins veiksmingą vidaus kontrolės mechanizmą, įskaitant funkcijų atskyrimą.

Sektorinės ministerijos vykdys joms priskirtas funkcijas:

a) dalyvaus rengiant SKP, siūlydamos priemones pagal savo kompetenciją;

b) rengs su jų valdymo sritimi susijusių SKP priemonių finansavimo sąlygas, integruos jas į nacionalines strategijas, rengs ir tvirtins pažangos priemonių aprašus bei finansavimo sąlygas pagal strateginio valdymo metodiką (patvirtintą LR Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292).

APVA – administruojančioji institucija, atsakinga už:

- projektų stebėseną ir kontrolę (kvietimų rengimas, paraiškų vertinimas, sutarčių sudarymas),
- galutinių naudos gavėjų mokėjimo prašymų tikrinimą,
- išlaidų tinkamumo patikrinimą ir patvirtinimą,
- projektų įgyvendinimo vietų patikras (valdymo patikrinimus),
- duomenų valdymą informacinėje sistemoje,
- rodiklių pasiekimo stebėseną.

Kartu su Aplinkos ministerijos padaliniu APVA bus atsakinga ir už mokėjimo prašymų Europos Komisijai rengimą ir teikimą.

Žmogiškieji ištekliai

SKP įgyvendinimui ir jo stebėsenai reikės papildomų žmogiškųjų išteklių:

- Vadovaujančiajai institucijai reikės 3 papildomų etatų SKP rengimui ir koordinavimui.
- Mokėjimo prašymų rengimui, peržiūrai ir derinimui – 2 etatai.
- Audito funkcijoms – 3 etatai.
- APVA numatoma įdarbinti apie 60 naujų darbuotojų, skirtų priemonių įgyvendinimo ir stebėsenos funkcijoms vykdyti.

Informacinė sistema

Europos Komisijai bus užtikrinta visapusiška prieiga prie pagrindinių duomenų. Duomenys bus koduojami vienoje specialioje informacinėje sistemoje, kurios kūrimą ir vystymą užtikrins APVA, vykdydama administruojančiosios institucijos funkcijas pagal Reglamento 21 straipsnio 2 dalies d ir f punktus.

Sistema bus sukurta esamų sistemų pagrindu ir turi pradėti veikti iki 2025 m. IV ketvirčio. Joje bus kaupiama visa informacija, reikalinga priemonių įgyvendinimo stebėsenai – nuo tarpinių reikšmių iki galutinių rezultatų.

Tėsinis pagrindas

Institucijų funkcijos bus patvirtintos 2025 m. birželio 10 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 405 „Dėl Reglamento (ES) 2023/955 įgyvendinimo“.

Projekto administravimo ir finansavimo taisyklės

Papildomai SKP priemonių įgyvendinimui bus parengtos projekto administravimo ir finansavimo taisyklės, kurios bus tvirtinamos Aplinkos ministro įsakymu iki 2025 m. IV ketvirčio. Taisyklėse bus nustatyta:

- lėšų ir rodiklių planavimas bei jų pasiekimo stebėseną;
- projektų atrankos kriterijų ir kvietimų rengimo bei derinimo tvarka;
- paraiškų vertinimo ir sprendimų priėmimo procedūros;
- fiksuotųjų išlaidų nustatymo principai (jei taikoma);
- su išlaidomis nesusieto finansavimo taikymas (jei taikoma);
- projektų stebėsenos ir pirkimų priežiūros procedūros;

- mokėjimų tvarka, patikros vietose, lėšų naudojimo kontrolė;
- mokėjimo prašymų ir sąskaitų EK rengimas;
- sukčiavimo prevencija;
- pažeidimų administravimas;
- informavimo, komunikacijos ir matomumo priemonės;
- pažangos ataskaitų teikimas Europos Komisijai.

Vidinės procedūros

APVA parengs atskiras procedūras, reglamentuojančias valdymo patikrinimus, atsakomybes bei atskaitomybę. Šios procedūros bus tvirtinamos APVA direktoriaus įsakymu.

4.2. Suderinamumas su kitomis iniciatyvomis

SKP yra integrali nacionalinės klimato ir energetikos politikos sudedamoji dalis, strategiškai suderinta su platesniais ES tikslais, ypač su Europos žaliuoju kursu. Pagrindiniu SKP tikslu laikomas tikslingas socialinio ir ekonominio poveikio, kurį sukels ATLPS2 išplėtimas pastatų šildymui naudojamam kurui ir kelių transporto degalams, švelninimas. Pažymėtina, kad šis poveikis didžiausią įtaką turės pažeidžiamiesiems namų ūkiams, labai mažoms įmonėms ir transporto naudotojams. Rengiant SKP, jo priemonės ir investicijos buvo derinamos su pagrindiniais nacionaliniais strateginiais dokumentais ir ES finansavimo priemonėmis, siekiant nuoseklaus ir suderinto požiūrio į socialiai teisingą žaliąją transformaciją.

Suderinamumas su Europos socialinių teisių ramsčiu ir jo veiksmų planu. SKP priemonėmis ir investicijomis yra tiesiogiai prisidedama prie 19-ojo („Būstas ir parama benamiams“) ir 20-ojo („Galimybė gauti pagrindines paslaugas“) Ramsčio principų įgyvendinimo. Planu yra stiprinama socialinė apsauga ir įtrauktis, užtikrinant geresnę prieigą prie pagrindinių paslaugų pažeidžiamoms grupėms. Parama būstui, teikiama per investicijas į pilną ir dalinę pastatų renovaciją (C1.A.I1, C1.A.I2) bei kokybiško socialinio būsto fondo plėtrą (C1.B.I3), tiesiogiai gerina pažeidžiamų namų ūkių gyvenimo sąlygas, mažina išlaidas būstui ir apsaugo nuo energijos nepritekliaus. Prieigos prie energijos ir transporto gerinimas, pasitelkiant Energijos konsultacijų centrus (C1.D.M1), didina pažeidžiamų asmenų galimybes gauti paramą ir efektyviai valdyti energijos išteklius, o transporto priemonės (C2.F.I4, C2.F.I5, C2.F.I6), užsakomojo transporto paslaugos (C2.G.M2), viešojo transporto plėtra (C2.G.M3) ir lengvatos (C2.G.M4) yra skirtos transporto nepritekliaus problemų, kurios yra esminis barjeras siekiant socialinės ir ekonominės įtraukties, sprendimui.

Suderinamumas su valstybės narės sanglaudos politikos programomis (2021–2027 m. Europos Sąjungos fondų investicijų programa). SKP priemonės yra strategiškai papildančios 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos prioritetus, ypač žaliosios transformacijos ir socialinės įtraukties srityse. Atsižvelgiant į tai, kad Sanglaudos politikos programose yra numatytos plačios investicijos į daugiabučių modernizavimą ir AEI plėtrą, SKP įgyvendinimu yra užtikrinamas tikslinis papildantis mechanizmas, nukreiptas į pažeidžiamiausius gyventojus, kuriems reikalinga intensyvesnė ir labiau pritaikyta parama. Pavyzdžiui, investicijomis į renovaciją (C1.A.I1, C1.A.I2) suteikiama didesnio intensyvumo pagalba būtent toms grupėms, kurios dėl finansinių barjerų negalėtų pasinaudoti standartinėmis Sanglaudos fondo priemonėmis. Taip pat SKP transporto sektoriaus investicijomis (C2.G.M2, C2.G.M3) yra papildomos Sanglaudos politikos veiklos, suteikiant joms socialinę

dimensiją ir platesnę geografinę aprėptį bei orientuojantis į transporto nepritekliaus mažinimą kaimiškose ir periferinėse teritorijose.

Suderinamumas su EGADP. SKP priemonės yra suderintos su EGADP plano strateginiais tikslais ir užtikrina socialinio teisingumo aspekto įgyvendinimą žaliosios transformacijos kontekste. Atsižvelgiant į tai, kad EGADP lėšos yra koncentruojamos į sisteminius pokyčius ir didelės apimties investicijas (pvz., viešųjų pastatų renovacija, magistralinės alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtra), SKP teikiama tikslinė parama individualiame lygmenyje – pažeidžiamiems namų ūkiams ir labai mažoms įmonėms. Pavyzdžiui, SKP parama būsto renovacijai (C1.A.I1, C1.A.I2) veikia kaip tikslinis finansavimas socialiai jautriausiam segmentui. SKP transporto priemonės (C2.F.I4, C2.F.I5, C2.F.I7) papildo EGADP reformas, skirtas viešojo ir verslo transporto parkų atnaujinimui, suteikiant paramą tiems subjektams, kurie negalėtų savarankiškai pereiti prie netaršaus transporto.

Suderinamumas su LIRS. SKP priemonėmis, skirtomis pastatų sektoriui (C1.A.I1, C1.A.I2, C1.B.I3, C1.D.M1), yra tiesiogiai prisidedama prie LIRS tikslų – iki 2050 metų pasiekti energiškai efektyvų ir dekarbonizuotą pastatų ūkį. SKP parama pažeidžiamų namų ūkių būsto renovacijai padės įgyvendinti LIRS numatytus renovacijos tempus ir gylį, ypač sprendžiant prasčiausios energinės būklės pastatų, kuriuose gyvena pažeidžiami asmenys, problemą. Investicijų į socialinio būsto fondo plėtrą, statant A++ klasės pastatus, ir paramos perėjimui prie AEI šildymo sistemų teikimu yra tiesiogiai prisidedama prie LIRS tikslo atsisakyti iškastinio kuro. Energijos konsultacijų centrų (C1.D.M1) veikla bus užtikrinamas būtinos informacijos ir pagalbos teikimas, padedant įveikti kliūtis, su kuriomis susiduria pažeidžiami namų ūkiai, siekiantys renovuoti būstą.

Suderinamumas su NEKSVP. SKP priemonės yra visiškai suderintos su NEKSVP tikslais ir stiprina jo socialinį aspektą. Kiekviena SKP priemonė papildo konkrečias NEKSVP priemones. Pastatų renovacijos parama (C1.A.I1, C1.A.I2) didina finansavimo intensyvumą pažeidžiamiems namų ūkiams, papildydama esamas NEKSVP renovacijos schemas (EE2-P, EE10-P). Energijos konsultacijų centrai (C1.D.M1) teiks tikslinę pagalbą (susijusią su NEKSVP priemonėmis EN4-P, EN5-P), kurios trūko ankstesnėse informavimo priemonėse dėl nesuplanuoto finansavimo. Transporto sektoriaus SKP investicijų (C2.F.I4, C2.F.I5, C2.G.M2, C2.G.M3 ir kt.) įgyvendinimo pradžia ar apimčių plėtra numatoma po 2026 metų, kai baigsis arba sumažės panašių NEKSVP priemonių (T1-E, T2-E, T5-E, T13-E), finansuojamų iš kitų šaltinių, įgyvendinimas. Tokiu būdu bus užtikrinamas priemonių tęstinumas ir veiksmingas lėšų panaudojimas, nuosekliai prisidedant prie nacionalinių energetikos ir klimato tikslų pasiekimo.

4.3. Finansavimo papildomumas

SKF lėšų paskirtis yra papildyti, o ne pakeisti esamas nacionalines ar Europos Sąjungos finansavimo schemas, skirtas socialinių ir klimato tikslų įgyvendinimui. Kiekvienos SKP priemonės ir investicijos struktūra yra suformuota tokiu būdu, kad būtų užtikrinamas šio papildomumo principo laikymasis, veikiant kaip sinerginiam mechanizmui, didinančiam esamų politikų veiksmingumą ir užpildančiam nustatytas spragas. Finansavimo papildomumo užtikrinimas yra vykdomas keliais būdais: didinant paramos intensyvumą pažeidžiamoms grupėms, finansuojant naujas, iki šiol neįgyvendintas iniciatyvas, užtikrinant priemonių tęstinumą ir išplečiant paramos apimtį geografiniu bei socialiniu požiūriu.

Paramos intensyvumo didinimas. Šis principas yra taikomas pastatų sektoriuje, kuriame SKF lėšos atlieka papildomo finansavimo funkciją, skirtą paramos prieinamumo didinimui pažeidžiamiausiems namų ūkiams:

- Investicijomis C1.A.I1 „Gyvenamųjų pastatų energinio naudingumo didinimas“ ir C1.A.I2 „Dalinės gyvenamųjų pastatų renovacijos skatinimas“ yra papildomos esamos NEKSVP priemonės (EE2-P ir EE10-P). SKF parama bus didinamas finansavimo intensyvumas konkrečiai pažeidžiamiesiems namų ūkiams, teikiant ją kaip papildomą pagalbą prie jau egzistuojančių nacionalinių renovacijos programų. Tokiu būdu esamas finansavimas nėra dubliuojamas, o tikslingai sustiprinamas, siekiant padengti konkretaus pažeidžiamo namų ūkio renovacijos išlaidas ir palengvinti jo finansinę naštą.

Naujų priemonių finansavimas ir nustatytų spragų užpildymas. SKF lėšų panaudojimas yra numatomas visiškai naujų arba anksčiau suplanuotų, bet finansavimo neturėjusių priemonių finansavimui:

- Investicija C1.B.I3 „Socialinio būsto fondo plėtra“ yra nauja investicija, kuria siekiama kokybinės ir kiekybinės savivaldybių socialinio būsto fondo plėtros, griaunant netinkamus gyventi pastatus ir statant naujus, A++ energinio naudingumo klasės būstus. Ši priemonė neturi atitikmenų kitose nacionalinėse programose.
- Priemonė C1.D.M1 „Energijos konsultacijų centrų steigimas“ yra susijusi su NEKSVP priemonėmis (EN4-P, EN5-P), tačiau joms finansavimas nebuvo suplanuotas. SKF lėšomis bus įsteigti specializuoti centrai, kurie teiks kompetentingas ir visapusiškas konsultacijas, tokiu būdu užpildant informacijos ir praktinės pagalbos spragą, kurios nepadengė ankstesnės iniciatyvos.
- Investicija C2.F.I6 „Netaršių mikrojūdumo transporto priemonių naudojimo skatinimas“ (dviračių įsigijimas) yra susijusi su NEKSVP priemone T22-P, kuriai šiuo metu finansavimas nėra suplanuotas, todėl SKF lėšomis yra užpildoma ši niša.
- Priemonės C2.G.M2 „Užsakomojo transporto paslaugų plėtra“ įgyvendinimas remiasi sėkmingo pilotinio projekto patirtimi, tačiau NEKSVP nebuvo numatytos lėšos jo plėtrai. SKF lėšomis yra suteikiamas finansavimas šios idėjos išplėtimui nacionaliniu mastu.

Finansavimo tęstinumo ir apimties išplėtimo užtikrinimas. Transporto sektoriuje SKF lėšomis bus užtikrinamas sklandus perėjimas nuo kitų fondų (pvz., EGADP) finansuojamų priemonių ir išplečiamos jų apimtys:

- Investicijų C2.F.I4 ir C2.F.I5 (netaršaus asmeninio ir komercinio transporto įsigijimo skatinimas) įgyvendinimo pradžia numatoma nuo 2027 m., kai baigsis arba sumažės panašių NEKSVP priemonių (T1-E, T2-E, T5-E), finansuojamų iš kitų šaltinių, įgyvendinimas. Tokiu būdu bus užtikrinamas paramos tęstinumas. Parama privačiai įkrovimo infrastruktūrai papildys NEKSVP priemonę T13-E, praplečiant jos apimtį ir nukreipiant pagalbą konkrečiai transporto priemonei įsigyjantiems pažeidžiamiesiems transporto naudotojams ir pažeidžiamoms labai mažoms įmonėms.

- Investicija C2.F.I7 (viešųjų įkrovimo prieigų plėtra) papildys NEKSVP priemonę T13-E, išplečiant jos geografinę aprėptį. SKF lėšos bus nukreiptos į teritorijas su didele pažeidžiamų naudotojų koncentracija, kurios nėra ekonomiškai patrauklios privatiems investuotojams ir nepatenka į T13-E priemonės, orientuotos į magistralinius kelius, aprėpties sritį.
- Priemonė C2.G.M3 (viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra) papildo NEKSVP priemonę T2-E, skiriant papildomą finansavimą netaršių autobusų įsigijimui naujo viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtrai. Maršrutų veiklos sąnaudų subsidijavimas yra naujas finansuojamas elementas.
- Priemonė C2.G.M4 (viešojo transporto naudojimo skatinimas) išplečia galiojančio Transporto lengvatų įstatymo taikymo sritį, įtraukiant naują pažeidžiamų transporto naudotojų grupę. SKF lėšomis bus finansuojamos tik šios papildomai suteiktos lengvatos, nekeičiant esamo nacionalinio finansavimo.

Visais atvejais plano įgyvendinimą administruojančios institucijos užtikrins dvigubo tų pačių išlaidų finansavimo prevenciją ir palaikys glaudų koordinavimą su kitų fondų valdymo organais.

4.4. Geografiniai ypatumai

SKP parengimas buvo vykdomas atsižvelgiant į reikšmingus Lietuvos geografinius ir socialinius-ekonominius skirtumus, ypač tuos, kurie stebimi tarp didžiųjų miestų ir kaimiškų, periferinių bei nuo centrų nutolusių vietovių. Atlikus analizę nustatyta, kad būtent šiose teritorijose pažeidžiamų grupių problemos yra didžiausios, todėl plano priemonės yra geografiškai nutaikytos tokiu būdu, kad būtų užtikrintas specifinių regioninių iššūkių sprendimas tiek pastatų, tiek transporto sektoriuose.

Pastatų sektorius Pastatų sektoriuje yra pastebimas ryškus atotrūkis tarp urbanizuotų ir kaimiškų vietovių. Kaimiškosioms savivaldybėms yra būdinga ženkliai prastesnė pastatų fondo būklė, kadangi jose dominuoja energetiškai neefektyvūs, D ar žemesnės energinio naudingumo klasės pastatai. Ši prasta infrastruktūros būklė sutampa su mažesnėmis gyventojų pajamomis, dėl ko būtent regionuose yra fiksuojama didžiausia pažeidžiamų namų ūkių koncentracija: kituose (mažesniuose) miestuose ji siekia 32 proc., o kaimiškose vietovėse – 31 proc.

SKP į šiuos geografinius iššūkius yra reaguojama tikslinėmis priemonėmis:

- Investicijomis C1.A.I1 ir C1.A.I2 (Gyvenamųjų pastatų renovacija) yra tiesiogiai orientuojamasi į prasčiausios būklės pastatų atnaujinimą, teikiant didesnio intensyvumo paramą pažeidžiamiems namų ūkiams. Nors absoliutus pažeidžiamų namų ūkių skaičius yra didžiausias miestuose, didesnės paramos teikimas sudarys sąlygas renovacijos paspartinimui būtent regionuose, kur senų pastatų problema yra masiškiausia.
- Priemonės C1.D.M1 (Energijos konsultacijų centrai) įgyvendinimas, nors ir numatant centrų steigimą apskričių centruose, yra suplanuotas tokiu būdu, kad būtų pasiekiami atokiausių vietovių gyventojai. Mobilių konsultantų komandų veikla, bendradarbiaujant su vietos bendruomenėmis ir seniūnijomis, užtikrins pagalbos teikimą vietoje, tokiu būdu įveikiant informacinės atskirties barjerus, būdingus periferinėms teritorijoms.

Kelių transporto sektorius Transporto srityje geografiniai skirtumai yra dar ryškesni ir tiesiogiai lemia transporto nepritekliaus mastą. Kaimiškų ir nuo centrų nutolusių vietovių gyventojai yra priverstinai priklausomi nuo asmeninio automobilio dėl nepakankamai išvystyto arba neegzistuojančio viešojo transporto. Šią padėtį atspindi statistika: automobilių turi 72 proc. kaimo vietovių namų ūkių (palyginti su 63 proc. didmiesčiuose), o jų automobilių parkas yra gerokai senesnis (vidutinis amžius – 18,6 metų). Dėl didesnių atstumų ir prastesnių susisiekimo alternatyvų, didžiausia pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija (43 proc. visų pažeidžiamų transporto naudotojų) yra nustatyta būtent kaimiškose savivaldybėse.

SKP siūlomi kompleksiniai, į regionų specifiką orientuoti sprendimai:

- Priemonė C2.G.M2 (Užsakomojo transporto paslaugų plėtra) yra tiesioginis atsakas į viešojo transporto trūkumą kaimiškose ir retai apgyvendintose teritorijose. Lanksčios, pagal poreikį veikiančios transporto sistemos, kurią planuojama įdiegti 60 savivaldybių, įgyvendinimas užtikrins svarbų „pirmojo ir paskutinio kilometro“ susisiekimą, suteikiant alternatyvą asmeniniam automobiliui.
- Priemonės C2.G.M3 (Viešojo tarpsavivaldybinio transporto plėtra) pagalba bus gerinamas susisiekimas tarp savivaldybių, ypač periferiniuose regionuose, remiant naujų netaršių autobusų įsigijimą ir socialiai būtinų, bet komerciškai nenaudingų maršrutų plėtrą.
- Investicijos C2.F.I7 (Viešųjų įkrovimo prieigų plėtra) įgyvendinimas bus vykdomas teikiant prioritetą „įkrovimo dykumoms“ – teritorijoms, kuriose yra didelė pažeidžiamų transporto naudotojų koncentracija ir kurios nėra ekonomiškai patrauklios privatiems investuotojams. Tokiu būdu siekiama užtikrinti, kad perėjimas prie elektromobilumo būtų įmanomas ne tik didžiųjų miestų gyventojams.
- Priemonės C2.G.M4 (Viešojo transporto naudojimo skatinimas) pagalba bus didinamas viešojo transporto patrauklumas per kainodarą. Teikiant subsidijas kelionėms regioniniuose ir priemiestiniuose maršrutuose pažeidžiamoms grupėms, bus ne tik mažinama jų finansinė našta, bet ir kuriama reali ekonominė paskata visiems gyventojams dažniau rinktis viešąjį transportą vietoje asmeninio automobilio. Ši priemonė yra ypač aktuali regionuose, kur didesnės degalų sąnaudos ir mažesnės pajamos skatina ieškoti pigesnių keliavimo alternatyvų, taip tiesiogiai prisidedant prie elgsenos pokyčių ir asmeninių automobilių naudojimo mažinimo.

4.5. Korupcijos, sukčiavimo ir interesų konfliktų prevencija

Interesų konfliktų valdymas Lietuvoje atliekamas vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešųjų ir privačių interesų deklaravimo įstatymo nuostatomis, kurios taikomos valstybės tarnautojams ir kitiems darbuotojams, atsižvelgiant į jų atliekamas funkcijas, deklaruojant viešuosius ir privačius interesus. Viešųjų ir privačių interesų deklaravimo tikslas – sudaryti sąlygas atskleisti valstybės tarnyboje dirbančių asmenų ir kitų asmenų, nurodytų Viešųjų ir privačių interesų deklaravimo įstatyme, (toliau kartu – deklaruojantys asmenys) privačius interesus, užtikrinti, kad priimant sprendimus pirmenybė būtų teikiama viešiesiems interesams, užkirsti kelią interesų konfliktams kilti bei korupcijai plisti.

Deklaruojantys asmenys privalo deklaruoti savo privačius interesus ir pateikti privačių interesų deklaraciją. Viešųjų ir privačių interesų deklaravimo įstatyme nustatyta, kad deklaruojančiam asmeniui

draudžiama dalyvauti rengiant, svarstant ar priimant sprendimus arba kitaip juos paveikti ar bandyti paveikti, arba atlikti kitas tarnybines pareigas, jeigu atliekamos tarnybinės pareigos yra susijusios su jo privačiais interesais. Atsižvelgiant į tai, jeigu deklaruojančiam asmeniui vykdant tam tikras funkcijas kyla interesų konflikto rizika, jis privalo nusišalinti nuo tokio klausimo nagrinėjimo ir apie tai informuoti savo tiesioginį vadovą.

Viešųjų ir privačių interesų deklaravimo įstatymo laikymąsi valstybėje kontroliuoja ir prižiūri Vyriausioji tarnybinės etikos komisija (toliau – VTEK), institucijų ir įstaigų vadovai arba jų įgalioti asmenys, perkančiųjų subjektų vadovai arba jų įgalioti asmenys (dėl pirkimo komisijos narių, asmenų, perkančiojo subjekto vadovo paskirtų atlikti supaprastintus pirkimus, ir pirkimų procedūrose dalyvaujančių ekspertų, pirkimo iniciatorių), kitos institucijos ir įstaigos ar pagal specialius įstatymus ir kitus teisės aktus sudarytos komisijos teisės aktų nustatyta tvarka.

Siekiant sudaryti sąlygas deklaruojantiems asmenims tinkamai įgyvendinti nustatytas pareigas, o atitinkamoms institucijoms ir įstaigoms vertinti ir valdyti interesų konfliktų riziką, užkirsti kelią galimiems pažeidimams, yra įsteigtas privačių interesų registras. Šio registro tikslas – identifikuoti ir į apskaitą įtraukti deklaruojančius asmenis, deklaracijas ir privačius interesus, sudaryti sąlygas deklaruojantiems asmenims tinkamai įgyvendinti Viešųjų ir privačių interesų deklaravimo įstatyme nustatytas pareigas, o VTEK bei kitoms institucijoms ir įstaigoms vertinti ir valdyti interesų konfliktų riziką, užkirsti kelią galimiems pažeidimams.

Detaliai reglamentuojant valdymo ir kontrolės institucijų funkcijas bus nustatyta, kad visi asmenys, kurie atliks vertinimus, priims sprendimus dėl finansavimo skyrimo, taip pat asmenys, atliekantys, patikrinimus ir priimantys kitus su skirtu finansavimu nustatytus sprendimus, privalės deklaruoti galimą interesų konfliktą ir būti supažindinti su savo funkcijomis, pareigomis ir teisėmis.

Atitinkamai, vadovaujančios institucijos ir administruojančios institucijos valstybės tarnautojai ir darbuotojai, dirbantys pagal darbo sutartis (toliau kartu – darbuotojai), taip pat projektų vykdytojai deklaruodami ir valdydami viešuosius ir privačius interesus vadovaujasi Viešųjų ir privačių interesų derinimo įstatymu, kitais VTEK priimtais įgyvendinančiais teisės aktais, vidaus procedūrų aprašais ir kitomis tvarkomis.

Vadovaujančios institucijos darbuotojai ir administruojančios institucijos darbuotojai, deklaruodami ir valdydami viešuosius ir privačius interesus, vadovaujasi Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2022 m. balandžio 5 d. įsakymu Nr. D1-90 patvirtintomis Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijos antikorupcinio elgesio taisyklėmis.(toliau – Antikorupcinio elgesio taisyklės).

Kontrolė, kaip vadovaujančios institucijos darbuotojai vykdo Viešųjų ir privačių interesų deklaravimo įstatymo nuostatas, yra pavesta Aplinkos ministerijos Korupcijos prevencijos ir vidaus tyrimų skyriui.

APVA vadovas yra paskyręs Kokybės ir rizikos skyriaus darbuotoją – atsakingą asmenį už korupcijai atsparios aplinkos kūrimą, koordinavimą ir korupcijos prevencijos priemonių įgyvendinimo kontrolę.

Sukčiavimo prevencija įgyvendinant SKF bus nustatyta ir Projektų administravimo ir finansavimo taisyklėse, tvirtinamose aplinkos ministro įsakymu.

4.6. Informavimas ir komunikacija

APVA, kaip Administruojanti institucija, bus atsakinga už APVA interneto svetainėje viešai skelbiamus ir nuolat atnaujinamus Reglamento 21 straipsnio 2 dalies d punkto i, ii ir iv papunkčiuose nurodytus duomenis. Šie duomenys bus skelbiami atvirais, kompiuterio skaitomais formatais, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/1024 ⁽³⁵⁾ 5 straipsnio 1 dalyje. Skelbiamus duomenis bus galima rūšiuoti, atlikti jų paiešką, juos gauti, palyginti ir pakartotinai naudoti.

SKF paramos gavėjai APVA internetinėje svetainėje, informaciniuose pranešimuose, susitikimuose su potencialiais paramos gavėjais bus informuojami apie tų lėšų kilmę, įskaitant atvejus, kai jie gauna tas lėšas per tarpininkus. Paramos gavėjams skirtuose dokumentuose ir komunikacinėje medžiagoje, susijusiuose su priemonių įgyvendinimu, pateikiama kartu su Europos Sąjungos emblema ir atitinkamu įrašu: „Finansuoja Europos Sąjunga – SKF“.

SKF paramos gavėjai, išskyrus paramą gaunančius fizinius asmenis arba tais atvejais, kai esama rizikos, kad bus viešai paskelbta neskelbtina komercinė informacija, bus įpareigoti užtikrinti SKF finansavimo matomumą (visų pirma viešindami veiksmus ir jų rezultatus), teikdami nuoseklią, veiksmingą ir proporcingą tikslią informaciją įvairiai auditorijai, įskaitant žiniasklaidą ir visuomenę. Siekiant užtikrinti tinkamą viešinimo priemonių taikymą, paramos gavėjams bus parengtos išsamios gairės su viešinimo atributika bei naudojimo instrukcijomis. Gairės bus tvirtinamos APVA direktoriaus įsakymu.

Taip pat siekiant didesnės informacijos sklaidos apie galimą SKF paramą bei jau pasiektus rezultatus planuojamos vykdyti viešinimo kampanijos įtraukiant ir Europos Komisijos atstovus bei organizuojamos kartu su Europos Komisijos atstovybėmis atitinkamoje valstybėje narėje.

Komunikacijos kampanijoms ir veikloms vykdyti bus parengtas Komunikacijos planas. Komunikacijos plano rengimui ir įgyvendinimui vadovaus APVA. Iš sektorinių ministerijų, savivaldybių ir pilietinės visuomenės atstovų bus sudaryta komunikacijos darbo grupė, kuri patars įtraukios informacijos teikimo ir informavimo klausimais. Pagrindinė komunikacijos veikla - visuomenės informavimo kampanija bus vykdoma per nacionalinę televiziją, radiją ir socialinę žiniasklaidą („Facebook“, „YouTube“), savivaldybėse ir bendruomenių centruose bendradarbiaujant su nevyriausybinėmis organizacijomis ir jaunimo organizacijomis. Informacinė medžiaga, įskaitant brošiūras, plakatus ir skaitmeninį turinį, turės viešinimo ES ir SKF logotipus pagal Reglamentą (ES) 2023/955. Paramos matomumas: visi SKF remiami projektai turės pateikti finansavimo ataskaitą, fizinius ženklus (jei taikoma). Komunikacijos rezultatai bus vertinami pagal: komunikacijos veiklos rezultatų ataskaitas; suinteresuotųjų šalių pasitenkinimo apklausos; svetainės analizės ir žiniasklaidos stebėjimo įrankius. SKF komunikacijos kampanijomis bus užtikrinta, kad piliečiai, ypač pažeidžiamos grupės, būtų informuoti, įtraukti ir įgalinti viso SKF įgyvendinimo metu.