



**LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO
PETICIJŲ KOMISIJA**

IŠVADA

DĖL PETICIJOJE PATEIKTO SIŪLYMO NETENKINIMO

2024 m. birželio 19 d. Nr. 250-I-18

Vilnius

Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisija (toliau – Komisija) 2024 m. birželio 19 d. posėdyje išnagrinėjo pareiškėjo peticiją, kurioje pateiktas siūlymas panaikinti Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 12 straipsnio 1 dalies 4 punktą, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 12¹ dalį ir 25 straipsnio 7 dalies 4 punktą ir priėmė sprendimą teikti Seimui išvadą netenkinti šio siūlymo. Komisija sprendimą priėmė atsižvelgusi į Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos nuomonę dėl peticijoje pateikto siūlymo.

Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 12 straipsnio 1 dalies 4 punkto, Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – SEAKĮ) 10 straipsnio 12¹ dalies ir 25 straipsnio 7 dalies 4 punkto nuostatos priimtose siekiant stiprinti transporto priemonių taršos kontrolę kelyje, mažinti jų neigiamą poveikį aplinkai ir eismo saugumui. Nurodytos įstatymų nuostatos įsigaliojo 2024 m. sausio 1 d. įsigaliojus Lietuvos Respublikos Seimo 2023 m. spalio 31 d. priimtiems Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10, 25 straipsnių pakeitimo įstatymui Nr. XIV-2211 ir Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo Nr. IX-1005 6¹ ir 12 straipsnių pakeitimo įstatymui Nr. XIV-2212 (toliau kartu – Įstatymai). Įstatymų priėmimą lėmusios priežastys:

1) aplinkos oro tarša Pasaulio sveikatos organizacijos (toliau – PSO) Tarptautinės vėžio tyrimų agentūros paskelbta kancerogenine žmogui, t. y. sukeliančia vėžį. Kelių transportas yra oro taršos kietosiomis dalelėmis, azoto oksidais (toliau – NO_x), kitais teršalais ir šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis šaltinis. Tarptautinių vertinimų duomenimis, kelių transporto išmetami NO_x dėl greito patekimo į žmogaus organizmą yra daug pavojingesni nei išmetami iš aukštų kaminų; dyzelinu varomi lengvieji automobiliai realiomis važiavimo sąlygomis (keliuose) išmeta 4–7 kartus daugiau NO_x nei išmetamųjų teršalų standartuose (EURO standartai) patvirtintas kiekis. Techniškai netvarkingų kelių transporto priemonių (toliau – TP) eksploatavimą rodo ir 2021 m. Vilniaus mieste atlikto transporto taršos nuotolinio matavimo rezultatai, šio projekto vykdytojų nurodytos galimos

taršą lemiančios priežastys (labiausiai aplinkos orą teršia autobusai, sunkieji krovininiai automobiliai ir senesni dyzelinu varomi lengvieji automobiliai; rekomenduota stiprinti senų automobilių techninę priežiūrą, identifikuoti pačias taršiausias TP ir atlikti jų pakartotinę techninę apžiūrą; šviesti visuomenę kaip išlaikyti gerą TP būklę; užtikrinti tinkamą TP techninę priežiūrą).

2) Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis kelių transporto sektorius išmeta daugiau kaip 50 proc. viso Lietuvoje išmesto NO_x kiekio (Rekomenduota stiprinti senų automobilių techninę priežiūrą, identifikuoti pačias taršiausias transporto priemones ir atlikti jų pakartotinę techninę apžiūrą; šviesti visuomenę kaip išlaikyti gerą transporto priemonių būklę; užtikrinti tinkamą techninę priežiūrą¹. 2024 m. balandžio mėn. Europos Parlamentas pritarė ES oro kokybės direktyvos² pakeitimui, numatančiam 2030 m. reikšmingai sugriežtinti ES oro kokybės normas jas priartinant prie PSO rekomenduojamų lygių. Pažymėtina, kad 2022–2023 m. vidutinė metinė azoto dioksido (NO₂) ir kietųjų dalelių (KD_{2,5} ir KD₁₀) koncentracija aplinkos ore daugelyje Lietuvos valstybinio oro monitoringo sistemoje veikiančių oro kokybės tyrimo stočių neatitiko ne tik 2021 m. paskelbtų PSO rekomenduojamų lygių, bet ir mažiau griežtų 2005 m. PSO rekomenduotų lygių;

3) Lietuvoje iš antropogeninių taršos šaltinių išmetamas teršalų, tarp jų NO_x, kiekis mažėja lėtai ir dėl nepasiektų Lietuvai ES ir tarptautiniuose teisės aktuose (*Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2016/2284/ES dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama direktyva 2003/35/EB ir panaikinama direktyva 2001/81/EB (toliau – NEL direktyva) ir JT Tolimųjų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos 1999 m. Protokole dėl rūgštėjimo, eutrofikacijos ir pažemio ozono mažinimo*) nustatyto sumažinimo, palyginus su 2005 m. išmestu kiekiu, tikslų (NO_x 2020–2029 m. sumažinimo tikslas – 48 proc.; vėliausiais duomenimis iki 2021 m. buvo sumažinta 23,1 proc., iki 2023 m. – 28,8 proc.), 2023 m. sausio 26 d. Lietuvai pradėta ES teisės pažeidimo dėl NEL direktyvos neįgyvendinimo Lietuvos nacionalinėje teisėje procedūra, 2023 m. lapkričio 26 d. gauta EK pagrįsta nuomonė³, todėl kelių transporto keliamo tarša turi būti mažinama kuo skubiau;

4) Lietuvos TP parkas „sensta“ – 2024 m. sausio 1 d. VĮ „Regitra“ duomenimis, lengvųjų keleivinių ir lengvųjų krovininių TP (M₁ ir N₁ klasės), kurios sudaro daugiau kaip 80 proc. TP parko, vidutinis amžius atitinkamai siekė – 16,5 ir 13 metų (2023 m. sausio 1 d. buvo „jaunesnis“ – 16,2 ir

¹ <https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/tarsos-prevencija/aplankos-oras/studijos/transporto-priemoniu-tarsos-realiomis-vaziavimo-salygomis-nuotoliniu-matavimu-projektas/>.

² Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir dėl švaresnio oro Europoje ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/107/EB dėl arseno, kadmio, gyvsidabrio, nikelio ir policiklinių aromatinių angliavandenilių aplinkos ore.

³ Pagrįsta nuomonė Nr. INFR(2022)2074C(2023)7289 final, skirta Lietuvos Respublikai remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsniu dėl to, kad nuo 2020 m. nesilaikoma pagal Direktyvą (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo tenkančių įsipareigojimų sumažinti išmetamųjų teršalų amoniako (NH₃), azoto oksidų (NO_x) ir nemetaninių lakiųjų organinių junginių (NMLOJ) kiekį ir priimti bei įgyvendinti nacionalinę oro teršalų valdymo programą, kuria ribojamas metinis antropogeninės kilmės teršalų išmetimas.

12,7 metų);

5) Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos „Transeksa“ duomenimis, maždaug pusė TP į privalomąją techninę apžiūrą (toliau – techninė apžiūra) atvyksta netvarkingos techninės būklės ir galimai kurį laiką iki apžiūros būdamos tokios būklės dalyvauja eisme. Iš pirmo karto praėjusių techninę apžiūrą TP kiekis pagal klases (proc.) 2022 m. / 2023 m.: $M_1 - 49,9 / 53,42$; $M_2 - 43,8 / 45,37$; $M_3 - 56,9 / 56,35$; $N_1 - 52,9 / 55,3$; $N_2 - 47,3 / 46,64$; $N_3 - 57,1 / 57,39$. Pažymėtina, kad 2023 m. net 25,81 proc. TP vėlavo atvykti į techninę apžiūrą ir galimai dalyvavo viešajame eisme neturėdamos galiojančių techninės apžiūros dokumentų;

6) techninių apžiūrų metu nustatyta, kad 2022 m. 6–10 proc. M_1 ir N_1 klasių TP (t. y. 77 731 iš 777 316 2022 m. pateiktų techninei apžiūrai TP) neatitiko į aplinką išmetamų teršalų reikalavimų (pvz., nustatytas per didelis išmetamųjų dujų dūmingumas ar anglies monoksido kiekis, aptiktas eksploatacinių skysčių (degalų, tepalų ir kt.) nuotėkis)⁴. 2023 m. aplinkos taršos reikalavimų neatitiko jau 14,6 proc. M_1 ir N_1 klasių TP (6,8 proc. TP neatitiko dūmingumo ar anglies monoksido kiekio reikalavimų; 7,8 proc. TP nustatytas eksploatacinių skysčių nuotėkis; iš viso 125 538 M_1 ir N_1 klasių TP iš 882 275 2023 m. pateiktų techninei apžiūrai TP);

7) TP taršos kontrolė vykdoma pagal ES reikalavimus atitinkančią TP kontrolės sistemą – TP techninės būklės atitiktis techniniams, kurie apima ir reikalavimus aplinkos taršai riboti, tikrinama *techninės apžiūros metu*⁵ ir *techninių patikrinimų kelyje metu*⁶. TP techninės būklės patikrinimus kelyje atliekantys policijos pareigūnai ir Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) pareigūnai turi teisę atlikti SEAKĮ įstatyme ir jo įgyvendinamuosiuose teisės aktuose numatytus veiksmus dėl draudimo ar laikino ribojimo techninių reikalavimų neatitinkančioms TP dalyvauti eisme. ES reikalavimai TP kontrolei keliuose netaikomi M_1 ir N_1 klasių TP.

Pažymėtina, kad ir iki Įstatymų įsigaliojimo Aplinkos apsaugos departamentas prie Aplinkos ministerijos (toliau – AAD), vykdydamas aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę, tikrino TP į aplinkos orą išmetamų teršalų kiekio ar išmetamųjų dujų dūmingumo atitiktį reikalavimams (toliau – taršos reikalavimai)⁷ ir nustatęs pažeidimus taikė Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų

⁴ Reikalavimai patvirtinti LTSA direktoriaus 2022 m. spalio 20 d. įsakymu Nr. 2BE-260 „Dėl Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų patvirtinimo“.

⁵ Privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros atlikimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. spalio 24 d. įsakymu Nr. 3-406.

⁶ M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 , O_4 klasių kelių transporto priemonių ir T_{1b} , T_{2b} , T_{3b} , $T_{4.1b}$, $T_{4.2b}$, $T_{4.3b}$, T_5 kategorijų ratinių traktorių techninių patikrinimų organizavimo Lietuvos Respublikos keliuose taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 13 d. nutarimu Nr. 403.

⁷ ES reikalavimus atitinkantys TP taršos reikalavimai nustatyti šiuose teisės aktuose: LTSA direktoriaus 2022 m. spalio 20 d. įsakymu Nr. 2BE-260 patvirtintuose – Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų apraše; Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų sąraše, Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tikrinimo pozicijų ir trūkumų vertinimo kriterijų sąraše (taikomi techninių apžiūrų ir techninių patikrinimų kelyje metu; nuo 2024-01-01 – ir AAD vykdomos TP taršos kontrolės metu) ir Aplinkos apsaugos normatyviniuose dokumentuose – „Automobiliai su benzininiais (kibirkštinio uždegimo) varikliais. Anglies monoksidas išmetamosiose dujose. Normos ir matavimo metodai. LAND 14–2015 ir „Automobiliai su dyzeliniais (uždegimo suspaudimu) varikliais. Išmetamųjų dujų dūmingumas. Normos ir matavimo metodai. LAND 15-2015“, patvirtintuose Lietuvos Respublikos

kodekso (toliau – ANK) 307 straipsnyje ir Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymo 75 straipsnyje numatytas poveikio priemonės fiziniams ir juridiniams asmenims, tačiau neturėjo įgaliojimų apriboti aplinkos taršos reikalavimus pažeidusių, t. y. neatitinkančių techninių reikalavimų, TP dalyvavimą eisme, panaikinti tokių TP techninės apžiūros dokumentų galiojimą. Tokiu būdu nebuvo mechanizmo, užtikrinančio, kad taršos reikalavimų neatitinkanti TP dalyvautų eisme tik pašalinusi neleistiną taršą sukėlusius techninius trūkumus ir (ar) gedimus. Svarbu ir tai, kad iki Įstatymų įsigaliojimo, su AAD pareigūnais patikrinimuose turėdavo dalyvauti policijos pareigūnai (stabdydavo TP) ir Aplinkos apsaugos agentūros pareigūnai (atlikdavo taršos matavimus) ir tai sukėlė papildomą administracinę naštą šioms institucijoms.

Priėmus Įstatymus, sudarytos teisinės sąlygos stiprinti TP taršos kontrolę keliuose, suteikti papildomi įgaliojimai: AAD – savarankiškai stabdyti TP, atlikti TP į aplinką išmetamų teršalų patikrinimus ir, nustatčius aplinkos taršos reikalavimų pažeidimus, panaikinti techninės apžiūros dokumentų galiojimą; LTSA⁸ – stabdyti lengvasias keleivines ir lengvasias krovinines (M₁ ir N₁ klasių) TP, atlikti šių TP į aplinką išmetamų teršalų patikrinimus ir, nustatčius aplinkos taršos reikalavimų pažeidimus, panaikinti techninės apžiūros dokumentų galiojimą. Planuojama per metus patikrinti iki 15000 TP (iki Įstatymų įsigaliojimo AAD patikrindavo iki 500 TP per metus), bus vykdoma pažeidimų pokyčio stebėseną. Tikimasi ir visuomenės požiūrio pokyčių, nes didesnė tikimybė būti patikrintam kelyje ir galimos sankcijos turėtų paskatinti labiau rūpintis automobilių technine būkle, nelaukiant ir juo labiau nevēluojant kas dvejus metus atlikti privalomą techninę apžiūrą.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad peticijoje pateikti siūlymai nepagrįsti.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos peticijų konstitucinio įstatymo 18 straipsnio 4 dalies 2 punktu ir Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisijos nuostatų, patvirtintų Seimo 2023 m. birželio 27 d. nutarimu Nr. XIV-2101 „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisijos nuostatų patvirtinimo“, 8.7 punktu, Seimo Peticijų komisijos išvada dėl pareiškėjo peticijoje pateikto siūlymo netenkinimo teikiama Seimui, taip pat siūloma įtraukti į Seimo VIII (pavasario) sesijos darbotvarkę Seimo nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisijos 2024 m. birželio 19 d. išvados Nr. 250-I-18“ projektą.

Komisijos pirmininkas

Edmundas Pupinis

aplinkos ministro 2000 m. kovo 8 d. įsakymu Nr. 89 (buvo taikomi iki 2023-12-31 aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės metu).

⁸ TP taršos atitikties reikalavimams patikrinimai nėra nauja LTSA funkcija – vykdydama TP pradinis techninius patikrinimus kelyje LTSA tikrina M₂, M₃, N₂, N₃ klasių, t. y. komercinei veiklai naudojamų autobusų, sunkiųjų krovininių TP keliamos aplinkos taršos atitiktį reikalavimams. TP pradiniai techniniai patikrinimai kelyje neapima M₁ ir N₁ klasių (lengvųjų keleivinių ir lengvųjų krovininių) TP patikrinimų.

R. Kniukštienė, tel. (0 5) 209 6591, el. p. rimante.kniukstiene@lrs.lt