

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
VIEŠOJO SAUGUMO AKADEMIJOS
TEISĖS IR TEISĖSAUGOS INSTITUTAS

KAROLINA ALIUKEVIČIŪTĖ
(APLINKOSAUGOS TEISĖ)

**TEISINIS REGULIAVIMAS LENGVOJO TRANSPORTO SRITYJE NACIONALINIŲ
ĮSIPAREIGOJIMŲ KLIMATO KAITOS KONTEKSTE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
lektorė,
Agnė Margevičiūtė

Kaunas

2023

TURINYS

ĮVADAS	3
SANTRUMPŲ SĄRAŠAS	8
1. LENGVASIS TRANSPORTAS KLIMATO KAITOS KONTEKSTE.....	9
1. 1. Lengvojo transporto samprata	9
1. 2. Lengvojo transporto istorinė raida.....	13
1. 3. Lengvojo transporto įtaka klimato kaitai.....	15
2. LENGVOJO TRANSPORTO TARŠOS MAŽINIMO REGULIAVIMAS.....	20
2. 1. Lengvojo transporto reglamentavimas tarptautiniu lygmeniu.....	20
2. 2. Lengvojo transporto reglamentavimas Europos Sąjungos lygmeniu	35
3. LENGVOJO TRANSPORTO TARŠOS MAŽINIMO ĮGYVENDINIMAS LIETUVOS RESPUBLIKOJE	48
3. 1. Lengvojo transporto teisinių įsipareigojimų įgyvendinimas klimato kaitos kontekste	48
3. 2. Taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės ir jų taikymo praktikoje probleminiai aspektai	52
3. 3. Taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės	58
IŠVADOS.....	62
PASIŪLYMAI	64
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	66
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	77
SUMMARY	78
PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ.....	79
1. Priedas Nr. 1 Darbo autorės dalyvavimą XII - oje MRU Viešojo saugumo akademijoje įvykusioje tarptautinėje mokslinėje konferencijoje „Visuomenės saugumo užtikrinimo problemos: teoriniai ir praktiniai aspektai“, patvirtinantis sertifikatas	80
2. Priedas Nr. 2 Darbo autorės dalyvavimą XIV- oje MRU Viešojo saugumo akademijoje įvykusioje tarptautinėje mokslinėje konferencijoje „Šiuolaikinės viešojo saugumo paradigmos“, patvirtinantis sertifikatas	81

ĮVADAS

Baigiamojo darbo aktualumas ir mokslinis naujumas.

Šiais laikais pasaulyje pilna lengvųjų automobilių ir kitų transporto priemonių, be kurių jau retas įsivaizduoja savo kasdieninį gyvenimą. Automobiliai yra kone svarbiausias judumo šaltinis, kuriuo vidutiniškai europiečiai nuvažiuoja beveik 12 000 kilometrų per metus¹. Nuosavas automobilis padeda pasiekti kelionės tikslą greitai ir patogiai, kiekvieną dieną, tačiau šis malonumas yra labai taršus aplinkai ir gamtai. Automobilių parko skaičius vis auga, todėl daugėja ir išmetamo kuro kiekis, kuris yra kenksmingas visiems žmonėms ir juos supančiai aplinkai.

Visame pasaulyje yra fiksuojamas vis didesnis išmetamųjų teršalų kiekis, o būtent: bendra išmetamo anglies dioksido tarša yra pagrindinis klimato kaitos veiksnys. Išmetamo anglies dioksido kiekis pradėjo kilti pramonės revoliucijos metu, nes turtingosios šalys (pvz.: JAV), labai anksti perėjo prie iškastiniu kuru pagrįstos ekonominės sistemos. Šios šalys atlieka didelį vaidmenį prisidedamos prie klimato kaitos poveikio, kuris šią dieną yra juntamas visame pasaulyje².

Pagal Tarpvyriausybines klimato kaitos komisijos pateiktą specialiąją ataskaitą, norint apriboti visuotinį atšilimą yra labai svarbu visuose sektoriuose (ypatingai transporto), sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį³. Pagal naujausius duomenis 2020 metais visų Europoje registruotų naujų lengvųjų automobilių tipo patvirtinimo metu išmatuotas išmetamųjų teršalų kiekis sumažėjo 12 procentų. Pažymėtina, kad tai didžiausias metinis išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas nuo 2010 metų⁴. Tačiau, šiuo metu, *transporto sektoriuje* išmetamas teršalų kiekis vis dar sudaro net ketvirtadalį Europos Sąjungos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio⁵.

Siekiant prisidėti prie Paryžiaus susitarimo metu išsikeltų tikslų, svarbu paspartinti viso transporto sektoriaus pertvarkymą, tam, kad išmetamųjų teršalų kiekis būtų lygus nuliui⁶, o pagal Europos žaliąjį kursą iki 2050 m. sumažinti transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 90 procentų. Dar vienas reikšmingas dokumentas – COP26 švaraus transporto deklaracija (2021 m.), kuri skirta paspartinti perėjimą prie nulinės emisijos automobilių ir

¹ „Lengvieji automobiliai: kas jie yra ir kodėl jie tokie yra svarbūs?“, *acea driving mobility for Europe*, žiūrėta 2023 m. kovo 28 d., <https://www.acea.auto/fact/passenger-cars-what-they-are-and-why-they-are-so-important/>.

² „Kiekvienos šalies išmetamo CO kiekio dalis“, *Union of Concerned Scientists*, žiūrėta 2023 m. kovo 28 d., <https://www.ucsusa.org/resources/each-country-share-co2-emissions>.

³ „Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/361, kuriuo nustatomas naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011“, *Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė*, žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>.

⁴ „Naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis Europoje“, *European Environmental Agency*, žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d., <https://www.eea.europa.eu/ims/co2-performance-of-new-passenger>.

⁵ *Ibid.*

⁶ „Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/361, kuriuo nustatomas naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011“, *op. cit.*

lengvųjų komercinių transporto priemonių, taip pat, deklaracija nurodo, kad nuo 2040 m. būtų parduodami tik visiškai netaršūs nauji automobiliai bei lengvieji krovininiai automobiliai, o didžiausiose rinkose siektina ne vėliau kaip 2035 metais⁷. Šią svarbią deklaraciją pasirašė ir Lietuvos Respublika. Akcentuotina, kad norint pasiekti visus prisiimtus tikslus, labai svarbu visoms valstybės narėms bendradarbiauti, dalintis patirtimis bei patarimais.

Pasak, ekonomisto Žygimanto Maurico, per praėjusius metus Lietuvos Respublikoje rekordiška augo gyventojų skaičius (pagal 2022 m. duomenis), Lietuvos gyventojų skaičius padidėjo 54 tūkstančiais⁸. Pažymėtina, kad tai visų Lietuvos laikų rekordas⁹. Atitinkamai su gyventojų skaičiaus augimu ir toliau auga automobilių ir jų naudojamu kuro kiekis, tačiau automobilių parkas išlieka senas, nes didžioji dalis gyventojų važinėja netvarkingais automobiliais, kurie teršia aplinką anglies dvideginio dujomis¹⁰. Remiantis naujausia Lietuvos nacionaline Jungtinių Tautų Bendrosios Klimato kaitos konvencijos įgyvendinimo pranešimu (2022 m.), daugiau nei dvidešimties metų kauptais duomenis, didžiausią kelių dalį užima lengvieji automobiliai ir 2021 m. jie sudarė net 84 procentus visų kelių transporto priemonių¹¹.

Teisės mokslininkų darbai šio baigiamojo darbo tema yra itin fragmentiški: mažai analizuotas teisinis reguliavimas lengvojo transporto srityje nacionalinių įsipareigojimų klimato kaitos kontekste, o būtent: tarptautiniu, regioniniu bei nacionaliniu lygmeniu. Pažymėtina, kad vienu ar kitu aspektu apie transporto sritį yra pavienių darbų, tačiau išsamesnių nepavyko rasti. Atlikti išsamią įvairių teisės aktų analizę šio baigiamojo darbo kontekste yra labai svarbu, nes tema yra aktuali ir svarbi visiems gyventojams, o teisės aktų analizės pagalba galima sužinoti: ar teisinis reguliavimas lengvojo transporto taršos mažinimo kontekste Lietuvos Respublikoje yra pakankamai efektyvus? Ar kyla praktinių problemų įgyvendinant prisiimtus įsipareigojimus, jeigu taip, kokios jos? Teisės aktai, kurie reglamentuoja baigiamojo darbo temos esminius aspektus, taip pat kelia tam tikrų klausimų.

⁷ „Švaraus transporto deklaracija: kuo ji naudinga Lietuvai?“, 15min.lt, žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d., <https://www.15min.lt/naujiena/aktualu/lietuva/svaraus-transporto-deklaracija-kuo-ji-naudinga-lietuvai-56-1595370>.

⁸ „Lietuvoje – rekordinis gyventojų skaičiaus augimas: žmonės rinkosi ne tik didmiesčius, bet ir Palangą“, lrt.lt, žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d., <https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1869773/lietuvoje-rekordinis-gyventoju-skaiciaus-augimas-zmones-rinkosi-netik-didmiescius-bet-ir-palanga>.

⁹ *Akcentuotina, kad didžioji dauguma žmonių, imigrantai, kurie buvo priversti bėgti į Lietuvą nuo Rusijos pradėto karo Ukrainoje. Šaltinis.: *Ibid*.

¹⁰ „Lietuvos keliuose – seniausi automobiliai Baltijos šalyse“, draudimas.lt, žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d., <https://www.draudimas.lt/naujienos/lietuvos-keliuose-seniausi-automobiliai-baltijos-salyse>.

¹¹ „Lithuania’s eighth national communication and fifth biennial report under the United Nations Framework Convention on Climate Change“, Mano Vyriausybė, žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d., https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20atas%20kaitos/8th%20NC%20and%205th%20BR_20230105%20final.pdf.

Bendrus bei specifinius transporto sistemos teorijos aspektus bei atskirų transporto rūšių infrastruktūros teorines ir praktines problemas nagrinėjo Adolfas Baublys ir Aidas Vasilis¹². Apie atsinaujinančius energijos išteklių darnų vystymąsi stiprinant energetinį saugumą bei klimato atšilimo priežastis tyrinėjo dr. Erika Matulionytė-Jarašiūnė¹³. Leidinyje nagrinėjamos kompleksas klausimų, kurie atskleidžia geomokslų indėlį į klimato raidos tyrimus ir ateities visuomenės kūrimą, autoriai: John Dodson, Keith Aiverson, Yuan Daoxian, Jens Wiegand, Wyss Yim ir Ted Nield¹⁴. 100 kone svarbiausių ir šiai dienai aktualiausių klausimų apie klimato kaitą, tame tarpe ir transporto sektoriaus esminius aspektus nagrinėjo Arūnas Bukantis, Justas Kažys, Egidijus Rimkus ir Mečislovas Žalakevičius¹⁵. Aktualius Lietuvos aplinkos apsaugos politikos ir aplinkos apsaugos teisės klausimus, tokius kaip: aplinkos apsaugos politikos raida, pagrindiniai principai, įgyvendinimo priemonės, taip pat, tarptautinės, Europos Sąjungos ir Lietuvos aplinkos apsaugos teisės aktus bei kt. tyrinėjo Zenonas Venckus¹⁶. Įvairius aspektus apie klimato kaitą, faktus, prognozes bei keletą niuansų apie transporto sritį nagrinėjo Egidijus Rimkus, Arūnas Bukantis ir Gintautas Stankūnavičius¹⁷. Apie Europos Sąjungos plėtrą, jos integracijos aspektus ir įvairias Europos Sąjungos sutartis tyrinėjo Saulius Spurga¹⁸. Lietuvos aplinkos politikos įgyvendinimo sistemos aspektus nagrinėjo Alfonsas Vaišnoras¹⁹. Aplinkosauginio principo „teršėjas moka“ aptarimas ir nagrinėjama, ar jis yra įgyvendinamas LR teisės sistemoje, ar yra priimti reikiami teisės aktai įgyvendinti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/35/ET dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą, siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti) ir kt.²⁰ Aplinkos apsaugą globaliniu, Europos Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu nagrinėjo Pranas Mieriauskas²¹.

¹² Adolfas Baublys ir Aidas Vasilis Vasiliauskas, *Transporto infrastruktūra* (Vilnius: Technika, 2005).

¹³ Erika Matulionytė-Jarašiūnė, „Atsinaujinančių energijos išteklių darnus vystymas stiprinant energetinį saugumą“ (daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2011), žiūrėta 2023 m. sausio 13 d., <https://vb.mruni.eu/object/elaba:1905039/>.

¹⁴ Rimantė Guobytė, *Klimatas - „akmens metraštis“ žemės mokslai – visuomenei*, (Geologijos ir geografijos institutas, 2008), žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., <https://smsm.lrv.lt/uploads/smsm/documents/files/darnus-vystymas/zemes-planetos-temos/Klimatas.pdf>.

¹⁵ Arūnas Bukantis ir kt., *100 klausimų apie klimato kaitą*, (Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, 2017), žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.

https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/Studijos%2C%20metodin%C4%97%20med%C5%BEiaga/2019%20m_%20100%20kl_apie%20klimato.pdf.

¹⁶ Zenonas Venckus, *APLINKOS APSAUGOS POLITIKA IR TEISĖ* (Vilnius: „Technika“, 2008).

¹⁷ Egidijus Rimkus, Arūnas Bukantis ir Gintautas Stankūnavičius, *Klimato kaita: faktai ir prognozės*, Vilniaus universitetas, 2006, žiūrėta 2023 m. sausio 27 d., http://www.lgeos.lt/images/stories/geologijos_akiraciai/2006_1/10-20.pdf.

¹⁸ Saulius Spurga, *Europos Sąjungos plėtra ir integracija*, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, žiūrėta 2023 m. vasario 20 d.,

<https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/16748/9789955192534.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

¹⁹ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *Aplinkos politika ir valdymas* (Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008).

²⁰ Linas Meškauskas, „Europos Sąjungos aplinkosaugos principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas Lietuvos Respublikos teisės sistemoje“, *Jurisprudencija*, Mokslo darbai, 3(81) (2006): 56-63, žiūrėta 2023 m. kovo 1 d., [file:///C:/Users/Asus/Downloads/%23%23common.file.namingPattern%23%23%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Asus/Downloads/%23%23common.file.namingPattern%23%23%20(1).pdf).

²¹ Pranas Mieriauskas, *APLINKOSAUGA: šiuolaikinio valdymo iššūkiai* (Vilnius: Registrų centras, 2017).

Tačiau apibendrinto tyrimo bei išsamios teisinio reguliavimo lengvojo transporto srityje nacionalinių įsipareigojimų klimato kaitos kontekste analizės moksliniu lygmeniu iki šiol nėra, todėl šis darbas yra reikšmingas teoriniu ir praktiniu požiūriu. Tai suponuoja šio darbo aktualumą.

Pažymėtina, kad šio darbo autorė *tarpinis* rezultatus pristatė XII – oje MRU Viešojo saugumo akademijoje įvykusioje tarptautinėje mokslinėje konferencijoje „Visuomenės saugumo užtikrinimo problemos: teoriniai ir praktiniai aspektai“, tema „*Lengvasis automobilis – viešojo intereso užtikrinimas saugios aplinkos kontekste*“²². Taip pat, darbo autorė *galutinius* tiriamojo darbo rezultatus pristatė XIV – oje MRU Viešojo saugumo akademijoje įvykusioje tarptautinėje mokslinėje konferencijoje „Šiuolaikinės viešojo saugumo paradigmos“, tema „*Lengvasis transportas – taršos mažinimo teisinis reguliavimas ir praktinės problemos*“²³.

Tiriama problema. Ar teisinių priemonių panaudojimas lengvojo transporto taršos mažinimo srityje yra pakankamai efektyvus? Kokie praktiniai probleminiai aspektai įtakoja lengvojo transporto taršos mažinimo įsipareigojimų teisinio reguliavimo įgyvendinimą?

Darbo tiriamasis objektas. Lengvojo transporto taršos mažinimo teisinis reguliavimas ir praktinės problemos.

Baigiamojo darbo tyrimo tikslas. Atskleisti lengvojo transporto taršos mažinimo teisinio reguliavimo taikymo probleminius aspektus.

Darbo uždaviniai:

1. Atskleisti lengvojo transporto sampratą ir įtaką klimato kaitai.
2. Išanalizuoti lengvojo transporto taršos mažinimo reguliavimą tarptautiniu ir regioniniu lygmeniu.
3. Atskleisti lengvojo transporto taršos mažinimo teisinio reguliavimo ir jo taikymo probleminius aspektus Lietuvos Respublikoje.

Baigiamojo darbe taikyti šie tyrimo metodai: *Lyginamojo istorinio metodo* pagalba išsiaiškinama, kas yra bendra ir ypatinga istoriniuose reiškiniuose. Metodas naudojamas gretinant ir lyginant kelis visuomeninius reiškinius skirtinguose istorinio vystymosi etapuose, nagrinėjama lengvojo transporto samprata ir jos įtakos raida klimato kaitai. *Dokumentų turinio analizės metodas* buvo naudojamas tiriant rašytinius duomenis, analizuojant Lietuvos Respublikos ir užsienio teisės aktus, aktualią teismų praktiką. Metodo pagalba analizuojama teisės doktrina, aktuali įvertinant baigiamajame darbe plėtojamus teorinius samprotavimus. *Analitinis – kritinis metodas* naudojamas vertinant lengvojo transporto taršos mažinimo įgyvendinimo ir reguliavimo probleminius aspektus Lietuvoje, ieškoma galimų problemų sprendimo būdų bei teisinio reguliavimo alternatyvų. Šis metodas bus naudojamas apibendrinimam, išvadoms ir/ar rekomendacijos formuoti. *Sisteminės*

²² Žiūrėti priedą Nr. 1.

²³ Žiūrėti priedą Nr. 2.

analizės metodo pagalba sisteminami mokslinio tyrimo metu gauti duomenys, tai padės pateikti sisteminių požiūrį į mokslinio tyrimo objektą siekiant jį matyti platesniame kontekste.

Darbo struktūra: Magistro darbą sudaro įvadas, keturios dėstomosios-tiriamosios dalys, bei jų poskyriai. *Pirmoje dėstomoje dalyje* siekiama atskleisti lengvojo transporto sampratą ir įtaką klimato kaitai, suformuluotą teisės aktuose ir teisės doktrinoje, siekiant nustatyti charakterizuotus bruožus. *Antroje*, siekiama išanalizuoti lengvojo transporto taršos mažinimo reguliavimą tarptautiniu ir regioniniu lygmeniu. *Trečioje*, siekiama atskleisti lengvojo transporto taršos mažinimo teisinio reguliavimo ir jo taikymo probleminius aspektus Lietuvos Respublikoje. Darbo pabaigoje pateikiamos išvados, naudotos literatūros sąrašas, lietuvių ir anglų kalbomis pateikiama santrauka.

Ginamasis teiginys. Ar teisės aktų siūlomas reguliavimas efektyviai sprendžia CO2 pėdsako mažinimą Lietuvos Respublikoje?

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS

LR – Lietuvos Respublika

ES - Europos Sąjunga (angl. European Union)

JTO – Jungtinių Tautų Organizacija (angl. United Nations)

NDC – nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus

UNESCO - JT Švietimo, mokslo ir kultūros organizacija

FAO - Maisto ir žemės ūkio organizacija

UNEP - JT aplinkos apsaugos programa

IUCN - Pasaulio gamtos apsaugos sąjunga

ŠESD - šiltnamio efektą sukeliančios dujos

CO₂ - anglies dioksidas arba anglies dvideginis (angl. carbon dioxide)

IPCC - Tarpyvyriausybė klimato kaitos komisija (angl. Intergovernmental Panel on Climate Change)

JTBKKK - Jungtinių Tautų Bendroji Klimato kaitos konvencija (angl. United Nations Framework Convention on Climate Change)

1. LENGVASIS TRANSPORTAS KLIMATO KAITOS KONTEKSTE

Šioje darbo dalyje pateikiamos lengvojo transporto sampratos raidos bei istoriniai aspektai, turėję įtakos šiuolaikiniam teisiniam reguliavimui. Siekiama atskleisti transporto įtaką klimato kaitai bei visuomenei, pagal tai reguliuojančių teisės aktų normas ir teisės doktriną.

1. 1. Lengvojo transporto samprata

Visų pirma, *transportas* yra be galo svarbus visai visuomenei ir ekonomikai visame pasaulyje. Mūsų gyvenimo kokybė priklauso nuo efektyvios ir prieinamos transporto priemonės²⁴. Viso pasaulio bei Lietuvos transporto kompleksą sudaro: kelių, geležinkelių, vandens, oro ir vamzdinių transportas. Įvairios transporto rūšys ne konkuruoja, o papildo viena kitą ir padeda spręsti bendrą uždavinį – kuo geriau tenkinti ūkio subjektų ir gyventojų transporto poreikius²⁵. Ypatingai šiame XXI amžiuje, keliavimas viešuoju transportu, lengvaisiais automobiliais, lėktuvais ir kt. padidino kiekvieno asmens mobilumą. O būtent dėl šio aspekto, gyventojai gali lengviau, efektyviau ir greičiau keliauti po visą pasaulį, į darbą, komandiruotes, parduotuves bei patekti pagal asmeninius poreikius į reikiamą vietą, reikiamu laiku. Šie dalykai, šiais laikais yra itin svarbūs, nes visuose sektoriuose yra vertinamas ir netgi reikalaujamas – asmenų punktualumas. Žodis *punktualus* yra kilęs iš lotynų kalbos (lot. *punctualis* < *punctum* - taškas, kuris reiškia – viską darantis numatytu laiku²⁶. Taigi, punktualumas tai tarsi įprotis atlikti užduotis, susitikimus per nustatytą laiką. Šis įprotis laikomas atsakomybės bei profesionalumo ženklu²⁷.

Transportas - vienas kone pagrindinių, patogių bei pakankamai greitų susisiekimo būdų, tačiau šis sektorius išmeta didelę dalį Europos Sąjungos (toliau – ir ES) *šiltnamio efektą sukeliančių dujų* (toliau – ir ŠESD), kurios turi įtakos *klimato kaitai*. ŠESD kiekis transporto sektoriuje nuolatos auga, nes Pasaulyje, o taip pat ir Lietuvos Respublikoje įregistruotų transporto priemonių skaičius vis didėja. Pažymėtina, kad remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis (žr. pav. Nr. 1). 2014–2019 m. laikotarpiu transporto priemonių parkas padidėjo 26,3 proc. arba 367,3 tūkst. transporto priemonių. Pažymėtina, kad įregistruotų transporto priemonių skaičiaus augimas nebūtinai reiškia, kad tiesiogiai auga ir ŠESD emisijų kiekis, viskas priklauso nuo įregistruojamų transporto priemonių naudojamų degalų rūšies, transporto priemonių techninių parametrų bei degalų sunaudojamo kiekio šalyje. Net 88 proc. kelių transporto parko sudaro M1 klasės transporto

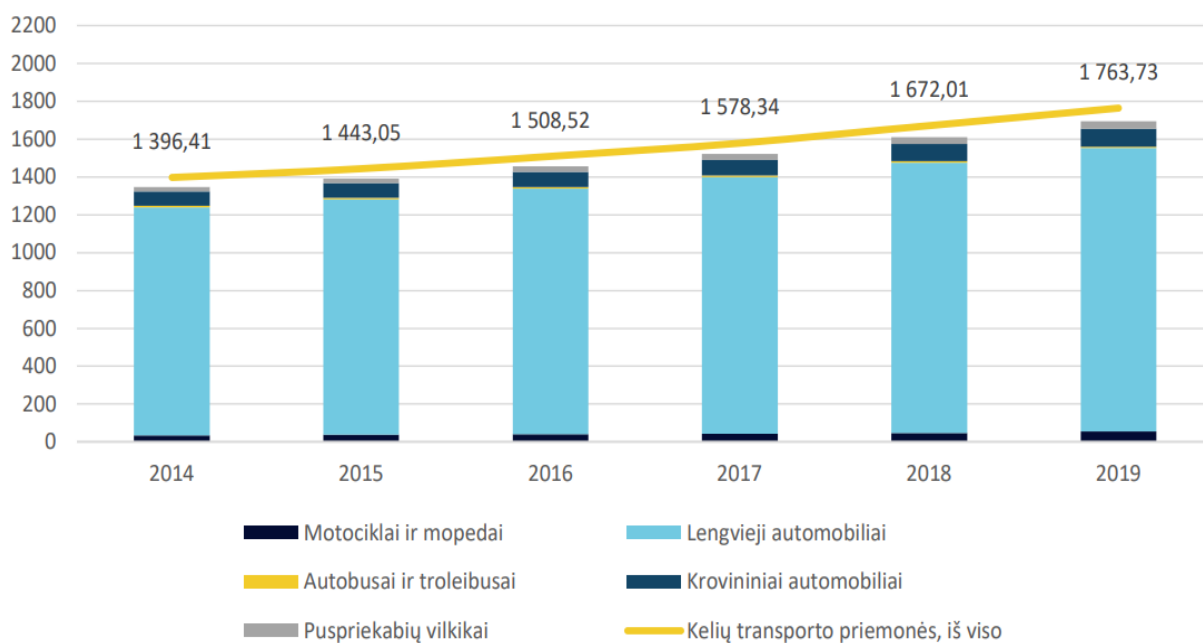
²⁴ „Transportas“, European Environment Agency, žiūrėta 2023 m. sausio 2 d., <https://www.eea.europa.eu/lt/themes/transport/intro>.

²⁵ Baublys, *supra note*, 12: 11.

²⁶ „Punktualus“, lietuviuzodynas.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 3 d., <https://www.lietuviuzodynas.lt/terminai/Punktualus>.

²⁷ „Punktualumas“, terminu-zodynas.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 3 d., <https://terminu-zodynas.lt/punktualumas/>.

priemonės, t. y. *lengvieji automobiliai*. Daugiau nei 8 proc. parko sudaro kroviniai automobiliai, iš kurių lengvasis krovininis transportas (N1 klasė) sudaro 3,7 proc., o krovininis ir sunkusis krovininis transportas (N2 ir N3 klasės) – 4,6 proc.²⁸



I paveikslas. Transporto priemonių parko augimas tendencijos pagal transporto priemonės tipą 2014-2019 m. Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis.

Svarbu paminėti, kad *šiltnamio efektas* susidaro dėl įvairių Žemės atmosferoje esančių dujų, tokių kaip vandens garai, *anglies dioksidas (toliau – ir CO₂, anglies dvideginis)*, metanas bei diazoto oksidas. Dėl *šiltnamio efekto* mūsų planeta paprastai išlieka tinkamos temperatūros, tačiau dėl žmogaus daromos antropogeninės veiklos šis procesas intensyvėja. Šis procesas intensyvėja, nes dujos kaupiasi atmosferoje ir vis labiau stiprina patį šiltnamio efektą, o būtent dėl to ir kyla Žemėje temperatūra²⁹. Viena pagrindinių priežasčių dėl ko vyksta klimato atšilimas, tai – *anglies dvideginio koncentracijos* didėjimas. Atkreiptinas dėmesys, kad *anglies dvideginis* yra tarsi šiltnamio stiklas arba plėvelė, kuri praleidžia iš Saulės sklindančią radiaciją, tačiau sugeria infraraudonuosius spindulius, kuriuos atgal į erdvę spinduliuoja išilęs Žemės paviršius. Būtent dėl šių aspektų, *klimato atšilimas* ir vadinamas „šiltnamio efektu“. Padidėjus „šiltnamio efektą“ sukeliančių dujų emisijai, suyra nusistovėjęs šilumos balansas ir temperatūra Žemėje pradeda kilti. Žinoma, svarbu suprasti, kad tam tikras dujų kiekis ore, kuris sukelia „šiltnamio efektą“ yra būtinas, nes priešingu atveju

²⁸ „Transporto sektoriaus išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio mažinimo priemonių efektyvumo vertinimas ir prognozių modeliavimas“, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, žiūrėta 2023 m. vasario 6 d., <https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Transporto%20priemoniu%20SESD%20vertinimas%2020210610.pdf>

²⁹ „Kas sukelia klimato kaitą? PRIEŽASTYS“, Europos Komisija, žiūrėta 2023 m. sausio 2 d., https://ec.europa.eu/clima/sites/youth/causes_lt.

Žemės paviršiaus temperatūra būtų apie 30 °C žemesnė, o tai reiškia, kad gyvybė, nemaža jos dalies dabartinių formų, negalėtų net egzistuoti³⁰.

Kitas svarbus aspektas, kad dauguma kitų ekonomikos sektorių, o būtent elektros energijos gamybos ir pramonės, nuo 1990 metų sumažino savo išmetamų teršalų kiekį, tačiau *transporto sektoriaus* išmetamų teršalų kiekis padidėjo. Šiuo metu jis sudaro daugiau kaip ketvirtadalį viso ES išmetamo *šiltnamio efektą* sukeliančių dujų kiekio ir pokyčių kol kas nėra pastebima. O būtent dėl to, *transporto sektorius* yra didelė problema įgyvendinant Europos Sąjungos klimato apsaugos tikslus. *Lengvasis transportas*, furgonai, sunkvežimiai ir autobusai išmeta daugiau nei 70 procentų visų transporto priemonių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, o likusioji dalis atitenka laivybai ir aviacijai³¹.

Visų pirma, kiekvieną rytą, visame pasaulyje, žmonės, keliauja į darbą, veža vaikus į darželius ar mokyklas ir tai dažniausiai daro nuosavu automobiliu arba viešuoju transportu. Lengvasis transportas yra kone labiausiai paplitusi priemonė keliauti, tačiau dažnas nevertina ir pamiršta šios transporto priemonės susikūrimo istorijos raidą ir svarbą. Automobilio istorijos pradžia gali būti laikoma prieš daugelį tūkstančių metų išrastas – *ratas*. Pagal lietuvių kalbos žodyną terminas *ratas*, reiškia: „skritulys su stipiniais ar be jų, užmaunamas ant ašies ir besisukantis, vežimui ar kokiam mechanizmui judant“³², pvz.: automobilis, dviratis, keturratis, traktorius, sunkvežimiai bei kt. Iš tiesų yra manoma, kad ratas yra tikriausiai vienas svarbiausias žmogaus išradimas, nes žmonijos kultūros istorija be rato, tikėtina būtų buvusi visiškai kitokia. Kiekvieną dieną naudodami, pvz.: vairuojant automobilius, keturračius, sunkvežimius, stumiant vaikelio vežimėlį, važiuodami dviračiu, riedučiais ar riedlente ir kt. priemonėmis, žmonės nesusimasto arba per daug nesureikšmina, kad tai yra itin reikšmingas išradimas, kuris atrodo iš pirmojo žvilgsnio paprastas bei savaime suprantamas – *ratas*. Nuo pat seno yra šaltiniuose fiksuoti faktai, kad vienokia ar kitokia forma, žmonės „sunkius krovinius gabendavo stumiant po jais pakištus apvalius rąstus, tačiau pats *ratas* su ašimi atsirado maždaug 3500 metais prieš Kristų, Mesopotamijoje, dabartinėje Irako teritorijoje“³³.

Visų antra, tobulėjant ratų technologijai, lygiagrečiai visame pasaulyje buvo vis bandoma sukurti transporto priemonę, kuri, žmogui, būtų patogi. Automobilio istorija atspindi tarsi evoliuciją, kuri iš tiesų vyko visame pasaulyje. Ši minėta transporto priemonė nebuvo išrasta per vieną dieną ir vieno išradėjo. Yra pateikiami apskaičiavimai, kad modernų automobilį sukūrė daugiau nei 10 000

³⁰ Matulionytė-Jarašūnė, *supra note*, 13: 31-32.

³¹ „Transportas“, *supra note*, 24.

³² „Ratas“, *lietuviuzodynas.lt*, žiūrėta 2023 m. sausio 5 d., <https://www.lietuviuzodynas.lt/zodynas/Ratas>.

³³ „1. Didysis išradimas“, *knyguklubas.lt*, žiūrėta 2023 m. sausio 6 d., https://www.knyguklubas.lt/media/samples/00000000004143300/puslapiai_pavartymui/knyguklubas/9786094700606-compressed.pdf.

patentų³⁴. Paanalizavus apibrėžimus matoma, kad tarptautiniame žodžių žodyne *automobilis* (gr. *autos* – pats + lot. *mobilis* – judamas), „nepriklausoma variklio varoma ratinė, nebėginė transporto priemonė su kėbulu“³⁵. Kitame šaltinyje *automobilis* - „ratinė transporto priemonė, kuri veža savo variklį ir veža keleivius“³⁶. Pagal Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 2 str. 6 d. *lengvasis automobilis* - „motorinė kelių transporto priemonė, turinti ne daugiau kaip 9 sėdimas vietas, įskaitant vairuotojo vietą, skirta keleiviams bei bagažui vežti“³⁷. Pagal visuotinę lietuvių enciklopediją *lengvasis automobilis* „4 ratų transporto priemonė žmonėms, jų daiktams ir (arba) kroviniams vežti. Turi iki 8 sėdimų vietų (įskaitant vairuotojo). Savoji masė ne didesnė kaip 3500 kg“³⁸. Pagal Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme yra pateikiama *automobilis* sąvoka, tai „motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti keliu, kroviniams ir (ar) keleiviams vežti arba kitoms transporto priemonėms vilkti, išskyrus motociklus, lengvuosius keturračius, keturračius, galinguosius keturračius, mopedus, triračius, traktorius ir savaeigės mašinas. Prie automobilių priskiriami ir troleibusai, tai yra nebėginės transporto priemonės, kurioms energija tiekama elektros laidais“ (2 straipsnio 3 dalis)³⁹.

Estijos oficialiame Valstybinio leidinio puslapyje yra pateikti teisės aktai, tame tarpe ir Estijos kelių eismo įstatymas. Šiame teisės akte yra išskirta sąvoka *automobilis* tai „motorinė transporto priemonė su ne mažiau kaip keturiais ratais, skirta keleiviams ar kroviniams vežti arba vilkti kartu su transporto priemonėmis arba specialiai darbo paskirčiai, kurios projektinis greitis viršija 25 km/h. Prie elektros laidininko prijungtos bekelės transporto priemonės taip pat laikomos automobiliais. Mopedai, motociklai, traktoriai ir mobilieji mechanizmai nelaikomi automobiliais“ (2 straipsnio 3 dalis)⁴⁰. Pagal terminų žodyną *bekelė* tai „kelio nebuvimas“⁴¹, tai galima suprasti, kad nėra specialiai pritaikytas kelias važiuoti transportui, pvz.: miško kelias, kuris yra per daugelį metų išvažinėtas ir juo važiuoja galingas keturratis, kuris gali būti pakraunamas elektra. Iš pirmo žvilgsnio, Estijos kelių eismo įstatyme pateikiama *automobilis* sąvoka panaši į Lietuvos Respublikos teisės

³⁴ „Automobilių istorija“, sdautomuseum.org, žiūrėta 2023 m. sausio 6 d., <https://www.sdautomuseum.org/automotive-history>.

³⁵ „Automobilis“, zodynas.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 6 d., <https://www.zodynas.lt/tarptautinis-zodziu-zodynas/a/automobilis>.

³⁶ „Automobilių istorija“, sdautomuseum.org, žiūrėta 2023 m. sausio 7 d., <https://www.sdautomuseum.org/automotive-history>.

³⁷ „LR kelių transporto kodeksas“, LRS, žiūrėta 2023 m. sausio 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.33417/asr>.

³⁸ „Lengvasis automobilis“, visuotinė lietuvių enciklopedija, žiūrėta 2023 m. sausio 6 d., <https://www.vle.lt/straipsnis/lengvasis-automobilis/>.

³⁹ „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“, LRS, žiūrėta 2023 m. sausio 6 d., <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5DC1759E42CB/asr>.

⁴⁰ „Estijos kelių eismo įstatymas“, Parlamentas, žiūrėta 2023 m. sausio 8 d., <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/520102014003/consolide/current>.

⁴¹ „Bekelė“, zodynas.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 8 d., <https://www.zodynas.lt/terminu-zodynas/b/bekele>

aktuose apibrėžta, tačiau pradėjus analizuoti detaliau, pastebima, kad Estijos teisėje pateikiama platesnės ir sudėtingesnės konstrukcijos apibūdinimas.

Pagal Lenkijos Kelių eismo įstatymą lengvasis automobilis „motorinė transporto priemonė, suprojektuota vežti ne daugiau kaip 9 žmones, įskaitant vairuotoją ir jų bagažą“ (3 straipsnio 40 dalis)⁴². Lenkijos nacionalinės kelių eismo įstatyme taip pat, kaip ir Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse pabrėžiama, kad *lengvasis automobilis* arba *automobilis* yra motorinė transporto priemonė, turinti ne daugiau kaip 9 sėdimas vietas, įskaitant vairuotojo vietą, tačiau Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse pateiktame apibrėžime atkreiptinas dėmesys į tai, kad automobilio paskirtis vežti keleivius bei bagažą. Lenkijos teisės akte lengvasis automobilis apibrėžtas labai siaurai ir palikta daug interpretacijos lyginant su kitų šalių apibrėžimais.

Taigi, *lengvojo automobilio apibrėžimų yra nemažai, tačiau tai* – ratinė transporto priemonė, kuri turi keturis ratus, motorą, turinti ne daugiau kaip 9 sėdimas vietas, įskaitant vairuotojo vietą, skirta važiuoti keliu, kroviniams ir (ar) keleiviams vežti arba kitoms transporto priemonėms vilkti, keleiviams bei bagažui vežti, kurio masė ne didesnė nei 3500 kg. Darbo autorės nuomone, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme pateikiamas *lengvojo automobilio* apibrėžimas yra pakankamai tikslus, apimantis svarbiausius požymius, todėl praktikoje dėl šios sąvokos naudojimo problemų neturėtų kilti.

1. 2. Lengvojo transporto istorinė raida

Žiūrint į istorinę raidą, nuo medinių ratų, pereita prie guminių, pripučiamų. O savadarbės medinės konstrukcijos, tokios kaip pvz.: (angl. *a chariot* - atvira, dviratė ar keturratė senovės transporto priemonė, tikriausiai pirmą kartą buvo naudojama karališkose laidotuvių procesijose, o vėliau karyboje, lenktynėse ir medžioklėje))⁴³. Po to, pereita prie elektra varomų automobilių bei vidaus degimo variklio. Visas šis tobulėjimo kelias truko labai daug metų ir vis dar iki šių dienų yra kuriamos ir tobulinamos naujos transporto priemonės.

1886 m. oficialiai yra skelbiama, kad išrastas pirmasis tikrasis, praktiškas, užpatentuotas ir komerciškai parduodamas automobilis, kurio kūrėjas - austras Karlas Frydrikas Benz⁴⁴. Šis automobilis buvo varomas benzinu, vidaus degimo varikliu ir turėjo tris ratus⁴⁵, o bet kokie ankstesni bandymai išrasti automobilius naudojant garo energiją nesulaukė didelės sėkmės ir dėmesio. 1892 m.

⁴² „Lenkijos kelių eismo įstatymas“, Wolters Kluwer, žiūrėta 2023 m. sausio 8 d.,

<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-o-ruchu-drogowym-16798732>.

⁴³ „Chariot“, Britannica, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <https://www.britannica.com/technology/chariot>.

⁴⁴ „Biography of Karl Benz“, ThoughtCo, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <https://www.thoughtco.com/karl-benz-and-automobile-4077066>.

⁴⁵ „Car Technology. Though the Ages“, Jardine Motors Group, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <https://news.jardinemotors.co.uk/lifestyle/the-history-of-car-technology>.

vokiečių dyzelino išradėjas Rudolfas Dyzelis gavo pirmąjį patentą savaiminio užsiliepsnojimo varikliui, o po penkerių metų 1897 m. pagamintas pirmasis tinkamas dyzelinis variklis⁴⁶.

Henris'as Ford siekė sukurti ne tik pasiturintiems, bet ir prasčiau gyvenantiems žmonėms automobilį, kuris būtų tvirtas, pigus ir prieinamas visiems. Tam tikslui pasiekti Fordas įkūrė ir oficialiai atidarė „Henry Ford Company“ (vėliau - Cadillac Motor Car Company), tačiau greitai paliko šią įmonę ir 1903 m. sukūrė „Ford Motor Company“. O neilgai trukus, vos po penkerių metų išleido savo pirmąjį automobilį „T“, kuris buvo surinkimo linijos⁴⁷. Šis metodas buvo plėtojamas ir tobulinamas ir galiausiai sukėlė revoliuciją automobilių pramonėje ir visame pasaulyje gaminamos gamybos koncepcijoje.⁴⁸

Toliau analizuojant istorinės raidos automobilių sferoje informaciją, pastebima, kad ir koks būtų svarbus Karlo Benzo išradimas, tačiau elektromobiliais buvo naudojamosi dar prieš jo išradimą.

Šiais laikais elektra varomi automobiliai nieko nestebina, nes vis daugiau modelių yra paleidžiama į rinką. Retas susimąsto, kad šio tipo automobiliams jau beveik 140 metų. 1837 m. pasirodė pirmieji elektriniai lokomotyvai, tačiau reikėjo geresnių akumuliatorių. Šaltiniuose teigiama, kad „tikroju elektromobiliu galime laikyti tik tą, kuris naudoja baterijas“⁴⁹. Svarbus žingsnis istorijoje, kaip 1881 m. prancūzas Camille 'as Alphonse'as Faure pagerino akumuliatorių technologiją, leisdamas komerciškai pardavinėti šiuos elektros energijos kaupimo įrenginius ir taip atverdamas duris elektromobiliams.

Pirmąjį praktišką elektromobilį sukūrė britas Thomas Parkeris⁵⁰. Šis automobilis buvo gana mažas, tačiau tikras automobilis. Iš pat pradžių, komercinės sėkmės išradimas nesulaukė, tačiau išradėjas ir toliau gamino elektrinius automobilius, kurie naudojo pažangias jo baterijas. 1888 m. pasaulyje pasirodė pirmasis vokiškas keturratis elektromobilis Flocken Elektrowagen. Tai buvo vos 400 kg sverianti mašina su 0,9 kW varikliu, pasiekianti 15 km/h greitį⁵¹.

Nuo to laiko ėmė rinkoje rodytis elektromobiliai. Pagrindinė šio transporto lokacija buvo miestuose, tačiau pasitaikydavo ir nuošalesnėse vietose, pvz.: elektriniai transporteriai buvo naudojami anglies kasyklose, nes, priešingai nei vidaus degimo ar garo variklius naudojančios transporto priemonės, jie nenaudojo labai brangaus kalnakasiams reikalingo deguonies. Pažymėtina,

⁴⁶ „Dyzelis – istorinė asmenybė ir automobilis“, spalvota istorija, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <http://www.spalvotaiistorija.lt/asmenybes/dyzelis-istorine-asmenybe-ir-automobilis/>.

⁴⁷ „Car Technology. Though the Ages“, *supra note*, 45.

⁴⁸ „Henris Fordas ir „Auto Assembly line““, Eferrit, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <https://lt.eferrit.com/henris-fordas-ir-auto-assembly-line/>.

⁴⁹ „Daug kas tuo netiki, bet pirmieji elektromobiliai pasirodė dar prieš Karlo Benzo mašiną su vidaus degimo varikliu“, NODUM.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <https://nodum.lt/pirmasis-elektromobilis/>.

⁵⁰ „Elektromobilis“, Visuotinė lietuvių enciklopedija, žiūrėta 2023 m. sausio 10 d., <https://www.vle.lt/straipsnis/elektromobilis/>.

⁵¹ „Daug kas tuo netiki, bet elektromobiliai pasirodė prieš 130 metų“, 15min.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 9 d., <https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autorinka/daug-kas-tuo-netiki-bet-pirmieji-elektromobiliai-pasirode-pries-daugiau-nei-130-metu-220-1153316>.

kad elektra varomiems automobiliams pradžioje buvo sunki įsigalėti – infrastruktūra. Tais laikais ne visi namai turėjo elektros įvadus⁵².

Atkreiptinas dėmesys, kad elektra varomi automobiliai nekonkuravo su benziniais automobiliais, nes automobiliai su vidaus degimo varikliais buvo nepraktiški dėl jų sunkaus užvedimo. O garo varikliams reikėdavo laiko įkaisti. Per naktį įkrautas elektromobilis galėjo dirbti iš karto, o ir pastačius jį mieste buvo galima jį palikti, pasivaikščioti, o tada sugrįžus iš karto važiuoti namo⁵³. XX a. pradžioje 40 % JAV automobilių buvo varomi garo varikliais, 22 % – benzinu, o 38 % – elektra. Matoma, kad garo varikliai buvo populiariausi, po to elektra varomi, o mažiausiai populiarūs benzininiai automobiliai. Visame šitame konkurencijos kelyje, atsiradęs elektrinis *starteris*⁵⁴ ir pagerėjusi kelių infrastruktūra išstūmė elektromobilius iš rinkos. Ėmė dominuoti vidaus varikliai.

Taigi, automobilių pradžia yra siejama su rato atsiradimu. Per daugelį metų, tūkstančiai žmonių, specialistų mėgino išrasti patogų žmogui automobilį, todėl variklių tipų (garo, benzino, dyzelinio, elektra varomų) konkurencija stebima iki šių dienų. Elektra varomi automobiliai nekonkuravo su benziniais automobiliais, nes automobiliai su vidaus degimo varikliais buvo nepraktiški dėl jų sunkaus užvedimo, tačiau išradus elektrinį starterį ir pagerinus sąlygas transporto judumui, rinkoje pradėjo dominuoti vidaus varikliai, o elektromobiliai buvo išstumti iš rinkos. Darbo autorės nuomone, būtent, *transporto priemonės*, skatina atsakingus subjektus, ieškoti būdų bei priemonių kaip jas gerinti ir tobulinti, analogiškai skiria dėmesio jų infrastruktūrai, kad būtų patogų naudotis vienokiu ar kitokiu transportu.

1. 3. Lengvojo transporto įtaka klimato kaitai

Visų pirma, svarbu suprasti, kad ilgalaikė klimato kaitos istorija leidžia įvertinti nesenus įvykius bendrame pokyčių kontekste ir prognozuoti tolesnę jų raidą, o svarbiausia suvokti galimas šio proceso priežastis. Literatūroje teigiama, kad Holocento pradžioje (prieš 10 tūkstančių metų) žmogus *klimatui* įtakos neturėjo. O prieš 5-6 tūkstančius metų įvairios žemdirbystės sistemos paplito tiek vakarinėje, tiek rytinėje Eurazijos žemyno dalyse. Dar po kelių tūkstančių metų laipsniškai didėjantys žemdirbystės plotai fiksuojami beveik visur, o plėtra šlapiose dirvose tikėtina, kad galėjo daryti įtaką *metano* išskyrimui. *Metanas* yra vienas iš svarbiausių gyventojų poveikio atmosferos cheminiai sudėčiai veiksnių. Pažymėtina, kad gausios nesenus praeities etapus apibūdinančios informacijos gaunama tiriant: 1. Ilgaamžių medžių rieves ir 2. Ledo pjūvius. Šie dalykai sudaryti iš

⁵² „Daug kas tuo netiki, bet elektromobiliai pasirodė prieš 130 metų“, *supra note*, 51.

⁵³ „Daug kas tuo netiki, bet pirmieji elektromobiliai pasirodė dar prieš Karlo Benzo mašiną su vidaus degimo varikliu“, *supra note*, 49.

⁵⁴ „**Starteris** (angl. *starter*) – įtaisas vidaus degimo varikliui, mašinai ar elektriniam įrenginiui paleisti“, *lietuviuzodynas.lt*, žiūrėta 2023 m. sausio 10 d., <https://www.lietuviuzodynas.lt/terminai/Starteris>.

kasmetinių sniego sluoksnių, varvines ežerų nuosėdas⁵⁵. Visi archyvai, kurie yra daromi, tiriami ir analizuojami daugelį metų, rodo kasmečius klimato sąlygų svyravimus. Atkreiptinas dėmesys, kad istorija yra kuriama kiekvieną dieną ir kiekvienas žmogaus veiksmas paliks žymę aplinkai.

Toliau analizuojant baigiamojo darbo temą, tikslinga išsiaiškinti: *Kas gi yra klimatas? Kada minėtas terminas pradėtas vartoti?* Terminas *klimatas* yra kilęs iš graikų kalbos (gr. klima – polinkis)⁵⁶. Terminą „*klimatas*“ pirmasis pasiūlė senovės graikų astronomas Hiparchas (190-150 m. pr. Kr.). Hiparcho laikais klimato skirtumai Žemėje buvo siejami su Saulės spindulių *polinkio kampu* į Žemės paviršių⁵⁷. *Klimatas* yra traktuojamas kaip ilgalaikis orų modelis tam tikroje vietovėje. Orai gali keistis nuo valandos iki valandos, nuo dienos iki dienos, nuo mėnesio iki mėnesio ar net metų. Pažymėtina, kad regionų orų modeliai įprastai stebimi apie 30 metų ir tai laikomi jo klimatu. Svarbus suprasti, kad *klimatas* nesikeičia kiekvieną dieną kaip oras, tačiau laikui bėgant jis irgi keičiasi. Pati *klimato kaita* vyksta po truputį per šimtus ar net tūkstančius metų, pvz.: kai kurie paleoklimatologijos įrodymai rodo, kad Sacharos dykuma kadaise buvo padengta augalais ir ežerais šiltame „šlapiame amžiuje“⁵⁸. Toliau nagrinėjant *klimato kaitos* istorinius aspektus ir klimato sąlygų pokyčius, randama informacijos, kad užsienio šalių mokslininkai įvardija šį procesą kaip „*akmens metraščiu*“, kitaip tariant, visas pokyčių procesas atsispindi nuosėdų sekose⁵⁹.

Literatūroje dažnai randama *netiesioginės informacijos* apie *klimato* šaltinius – tai:

1. nuosėdinių uolienu kompleksai ir dūlėjimo produktai;
2. vandenyno lygio svyravimo pėdsakai krantuose, ežerų lygis ir nuosėdos;
3. upių tinklo pėdsakai;
4. pustomo smėlio kopos;
5. iškastinių augalų ir gyvūnų liekanos (pvz.: medžių rievės, žiedadulkės, koralai ir kt.);
6. ledynai;
7. magnetinių ašigalių vietos pokyčiai;
8. archeologiniai duomenys, istorinės kronikos, metraščiai ir netgi literatūros kūriniai⁶⁰.

Taigi, remiantis netiesioginiais informacijos šaltiniais, manoma, kad klimato ir kitų gamtos procesų ryšiai buvo tokio pat pobūdžio, kaip šiais laikais. O tai reiškia, kad norint atkurti buvusį klimatą, mokslininkai turi atidžiai analizuoti visus randamus duomenis, nes pvz.: Lietuvos

⁵⁵ Guobytė, *supra note*, 14.

⁵⁶ „Klimatas“, Žodynas.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., <https://www.zodynas.lt/tarptautinis-zodziu-zodynas/K/klimatas>

⁵⁷ A. Bukantis. Klimatologija_1, žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., http://www.hkk.gf.vu.lt/a/studentams/klimatologija/K_1.pdf.

⁵⁸ „Viskas apie klimatą“, National Geographic, žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., <https://education.nationalgeographic.org/resource/all-about-climate/>.

⁵⁹ Guobytė, *op. cit.*, 3.

⁶⁰ Bukantis ir kt., *supra note*, 15: 14.

Respublikos teritorijoje esančiose nuosėdinėse uolienose, kurių amžius 12 000 metų, randamos tundros augalų žiedadulkės, leidžia manyti, kad klimatas tada buvo vėsesnis nei šiuo metu, panašus į šiandieninės tundros klimatą⁶¹.

Kone kiekvienas mokslininkas ar specialistas, vienu ar kitu aspektu pasisako ir mano, kad *klimato kaita* yra didžiausias pasaulio iššūkis ir vienas didžiausių mūsų visų aplinkosauginių, socialinių ir ekonominių grėsmių⁶². Šis nagrinėjamas procesas veikia visus pasaulio regionus ir yra prognozuojama, kad taps vis akivaizdesnis. Dėl to, kad sparčiai keičiasi *klimatas*, šis poveikis juntamas jau ir šiuo metu, nes pvz.: šyla oro ir vandenynų temperatūra, dažnėjančios karščio bangos, sausros, potvyniai, kylantis vandens lygis, taip pat, siaurėjantys pajūrio paplūdimiai, tirpsta kalnų sniegas ir abiejų žemės polių ledynai, itin stiprios liūtys bei skęstantys miestai, išdžiūvę šuliniai ir kt. Iš tiesų, nei vienas karas, konfliktas ar masinė epidemija neprilygsta tam, kas gali nutikti, jeigu nebus sustabdyti klimato kaitos padariniai.⁶³

Pastebima tendencija, kad plečiantis didmiesčiams namai yra statomi priemiesčiuose, todėl labai tolsta žmonės nuo savo darbo vietų. Vadinasi kiekvieną dieną yra nuvažiuojamas ilgesnis atstumas bei išmetama daugiau taršos į aplinką. Iš vienos pusės, transportas teikia didžiulę naudą, tačiau pažymėtina, kad už šį patogumą, jog galime patys keliauti ir gabenti krovinius mokame – didžiulę kainą. *Transporto sektorius* yra viena didžiausių *aplinkos teršėjų* visame pasaulyje, nes didžioji dauguma *transporto priemonių* yra varomi naftos produktais. Tuo metu, kaip šie produktai dega, į aplinką išskiria teršalus ir šiltnamio efektą sukeliančias dujas, kurios kaip jau minėta aukščiau tekste ir spartina *klimato kaitą*⁶⁴.

Tarpyvyriausybė klimato kaitos komisija (toliau ir - IPCC) 2023 m. kovo 20 dieną, paskelbė šeštąją vertinimo ataskaitą, kurioje patvirtinta, kad vidutinė globali oro temperatūra nuo priešindustrinio laikotarpio padidėjo 1,1 °C⁶⁵. *Priešindustrinis laikotarpis* – tai laikotarpis iki pramonės revoliucijos, kai gamyba daugiausia buvo vykdoma rankomis, o dauguma žmonių dirbo žemės ūkyje. Istoriniuose šaltiniuose yra įvairių nuomonių kada prasidėjo minėtas laikotarpis, tačiau dažniausiai tai laikoma XVIII a. pabaiga ir XIX a. pradžia, iki kol nebuvo plačiai paplitusių pramoninių technologijų ir procesų diegimo⁶⁶. Pažymėtina, kad mokslininkai prognozuoja jog iki 2030 m. temperatūra viršys 1,5 °C. Taip pat, šimtai specialistų mokslo srityje, ataskaitoje teigia,

⁶¹ Bukantis, *supra note*, 57.

⁶² „Apie klimato kaitą“, European Environment Agency, žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., <https://www.eea.europa.eu/lt/themes/climate/about-climate-change>.

⁶³ „Žaliojo verslo galimybės klimato kaitos iššūkių kontekste“, Žaliosios politikos institutas, žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., <http://zaliuojipolitika.lt/zaliojo-verslo-galimybes-klimato-kaitos-issukiu-kontekste/>.

⁶⁴ „Transporto įtaka klimato kaitai: kokie veiksmai padės ją sušvelninti?“, Klimatokaita.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 11 d., <https://klimatokaita.lt/klimato-kaitos-svelninimas/transporto-itaka-klimato-kaitai-kokie-veiksmai-pades-ja-susvelninti/>.

⁶⁵ „Skelbiama Tarpyvyriausybės klimato kaitos komisijos (IPCC) ataskaita: oro temperatūra jau pakilo 1,1 °C“, Infolex, žiūrėta 2023 m. sausio 12 d., <https://www.infolex.lt/portal/start.asp?act=news&Tema=1&Str=110572>.

⁶⁶ „Priešindustrinis“, Terminu-zodynas.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 12 d., <https://terminu-zodynas.lt/prieindustrinis/>.

kad *klimato kaita* vis spartėja ir tai vyksta vienareikšmiškai dėl žmogaus įtakos, o daugiausiai dėl *iškastinio kuro deginimo*. Tačiau dar yra pozityvių minčių, kad jeigu norima pasiekti *klimato kaitos* švelninimo ir prisitaikymo prie jos rezultatų labai svarbu greitai įgyvendinti esmines permainas visuose sektoriuose. Pvz.: energetikoje mažinti iškastinio kuro suvartojimą, naudoti alternatyvius energijos šaltinius, pramonėje efektyviai vartoti energiją ir medžiagas, skatinti žiedinę ekonomiką ir kt.⁶⁷ Kaip ir kiekviena šalis, taip ir Lietuvos Respublika atsižvelgdama į tarptautinės mokslininkų bendruomenės išvadas, taip pat, atlieka namų darbus: 2021 m. patvirtino Nacionalinės klimato kaitos valdymo dienotvarkę⁶⁸ ir 2023 m. atnaujinamas ir Nacionalinės energetikos klimato srities veiksmų planas (toliau ir – NEKSVP)⁶⁹. Atkreiptinas dėmesys, kad Aplinkos ministerijos parengto 2022 m. – 2025 m. Klimato kaitos programos investicijų plane⁷⁰, daugiausiai lėšų yra skiriama ne tik gyventojams, bet ir viešosioms įstaigoms atsinaujinantiems energijos ištekliams diegti bei energetinio efektyvumo didinimui modernizuojant pastatus ir mažiau taršiam transportui įsigyti.

Europos aplinkos agentūros duomenimis, 2019 metais transporto sektoriuje buvo išskirta beveik ketvirtadalis viso Europos Sąjungos išskiriamo *anglies dvideginio* kiekio. Pažymėtina, kad net 71, 1 proc. šio kiekio sudarė išmetamas CO₂. *Transporto sektorius* yra vienintelis, kuriame išmetamųjų dujų kiekis per paskutinius tris dešimtmečius išaugo net 33, 5 proc. (nuo 1990 m. iki 2019 m.). Paskutiniu metu transporto emisijų kiekio mažėjimo tempas, lyginant su kitais sektoriais, sulėtėjo. Pagal dabartines prognozes transporto priemonių teršalų kiekis iki 2050 m. sumažėtų tik iki 22 proc. Šis skaičius atsilieka nuo siekiamų ambicijų. *Lengvieji automobiliai* yra didžiausi teršėjai, kurie atsakingi už 60, 6 % kelių transporto išskiriamą CO₂ kiekį, antroje vietoje - vilkikai 27, 1 %, trečioje - lengvieji krovininiai automobiliai 11, 0 % ir paskutinėje vietoje – motociklai 1, 3 %⁷¹. Pažymėtina, kad keleivinio transporto priemonių išmetamo anglies dvideginio kiekis skiriasi priklausomai nuo transporto rūšies. Tuo tarpu pagal Aplinkos ministerijos kartu su Aplinkos apsaugos agentūra ir Valstybine miškų tarnyba parengta 2022 m. Nacionaline išmetamųjų ŠESD kiekio apskaitos ataskaita, LR daugiausiai 2020 m. ŠESD išmetė transporto (30, 45 proc.),

⁶⁷ „Skelbiama Tarpvyriausybinių klimato kaitos komisijos (IPCC) ataskaita: oro temperatūra jau pakilo 1, 1 °C, Mano Vyriausybė, žiūrėta 2023 m. kovo 20 d., <https://am.lrv.lt/lt/naujienos/skelbiama-tarpvyriausybinės-klimato-kaitos-komisijos-ipcc-ataskaita-oro-temperatura-jau-pakilo-1-1-degc>.

⁶⁸ „Nacionalinė klimato kaitos valdymo dienotvarkė“, Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija, žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.,

<https://lrv.lt/uploads/main/documents/files/NKKV%20darbotvark%C4%97%20LRV%2006%2002.pdf>.

⁶⁹ „Lietuvos Respublikos Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2023 m.“, Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija, žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.,

<https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/Integruotas%20planas/Final%20NECP.pdf>.

⁷⁰ „Klimato kaitos programa: 2022-2025 m. investicijų plano projektas“, Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija, žiūrėta 2023 m. sausio 13 d.,

https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/2_%20Klimato%20kaitos%20programos%20investicij%C5%B3%20plana_s_LRV%20pos%C4%97dis%20AM.pdf.

⁷¹ „Automobilių išmetamas CO₂: faktai ir skaičiai (infografikas)“, Europos Parlamentas, žiūrėta 2023 m. sausio 13 d., <https://www.europarl.europa.eu/news/lt/headlines/society/20190313STO31218/automobiliu-ismetamas-co2-faktai-ir-skaiciai-infografikas>.

energetikos (28, 1 proc.) bei žemės ūkis (22, 05 proc.), kiek mažiau pramonės (15, 33 proc.) ir atliekų (4 proc.) sektoriai⁷². Lietuvoje transporto sektorius, pagal į aplinką išleidžiamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį yra pats taršiausias iš visų kitų sektorių. Tačiau, vadovaujantis Aplinkos apsaugos agentūros pateiktais duomenimis, 2020 m. fiksuojama, kad nuo 2019 m. į LR atmosferą pateko 1 proc. mažiau ŠESD⁷³.

Klimato kaitą galima sušvelninti mažinant išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Darbo autorės nuomone, labai svarbu daugiau skirti laiko šviečiant piliečius, klimato kaitos klausimais ir pateikiant priemones, kaip galima tai suvaldyti. Svarbu akcentuoti, kokių realiai veiksmy vartotojas turi imtis, kad prisidėtų prie CO2 mažinimo. Žvelgiant istoriškai, pastebima, kad žmonėms tokie aspektai padeda labiau suprasti situaciją ir priverčia vienaip ar kita keisti savo vartojimo elgseną, pvz.: didinant senesnės įrangos energijos vartojimo efektyvumą, investicijos į naujas technologijas, labiau pasikliaujant atsinaujinančiais energijos šaltiniais, rūšiuojant ir kt.⁷⁴

Apibendrinant, orai keičiasi labai dažnai ir greitai, tačiau klimatas nesikeičia taip greitai, tačiau laikui bėgant pokyčiai pradeda matytis ir jaustis. *Klimato kaita* vis spartėja ir tai vyksta vienareikšmiškai dėl žmogaus įtakos, o daugiausiai dėl *iškastinio kuro deginimo*. Vis dar, didžioji dauguma *transporto priemonių* yra varomi naftos produktais. *Transporto sektorius* yra viena didžiausių *aplinkos teršėjų* tiek Lietuvoje, visame Pasaulyje dėl jame susidarancio šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekio, kuri daro neigiamą poveikį aplinkai. Transportas teikia didžiulę naudą visiems vartotojams, tačiau dėl jų vartojimo elgsenos įpročių juntama didžiulė žala gamtai, sveikatai bei aplinkai.

⁷² „ŠESD mažinimas Lietuvoje“, Klimato kaita, žiūrėta 2023 m. sausio 13 d., <https://klimatokaita.lt/klimato-kaitos-svelninimas/sesd-mazinimas-lietuvoje/>.

⁷³ „ŠESD apskaitos ir prognozių ataskaitos“, Aplinkos apsaugos agentūra, žiūrėta 2023 m. sausio 13 d., <https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/sesd-apskaitos-ir-prognoziu-ataskaitos>.

⁷⁴ „Viskas apie klimatą“, *supra note*, 58.

2. LENGVOJO TRANSPORTO TARŠOS MAŽINIMO REGULIAVIMAS

Šioje darbo dalyje, remiantis lengvojo transporto taršos mažinimo klimato kaitos kontekste, reglamentuojančiais tarptautiniais ir regioniniais teisės aktais, siekiama aptarti iškeltus tikslus, siekius, uždavinius ir kokiomis priemonėmis planuojama sumažinti transporto žalą, kuri yra daroma aplinkai. Pirmiausia, bus atliekama tarptautinių dokumentų apžvalga ir jų turinio analizė, po to, regioninių. Tokiu būdu, išryškės tarptautinių ir regioninių dokumentų privalumai bei trūkumai.

2. 1. Lengvojo transporto reglamentavimas tarptautiniu lygmeniu

Tūkstančius metų gyventojų pasaulyje gausėjo labai lėtai, nes gimdavo ir mirdavo panašus žmonių skaičius. Pažymėtina, kad pirmojo milijardo riba buvo pasiekta XIX a. pradžioje. Didžiausias lūžis, lėmęs gyventojų gausėjimą Žemėje, tai – pramonės raida, daug mokslo ir technikos atradimų, medicinos laimėjimai, geresnės higienos sąlygos paveikė teigiamai žmonių gyvenimą⁷⁵. Šiuo metu, pasaulio gyventojų skaičius perkopė 8 milijardus⁷⁶. Žmonių skaičiaus augimas visame pasaulyje proporcingai lemia vis intensyvesnę *gamtos išteklių* naudojimą ir *aplinkos taršą*. Gyventojų poreikiai vis auga ir jų vykdoma veikla daro vis didesnę poveikį aplinkai, kuris dažnai būna neigiamas ir ne visados įmanoma nuspėti jo padarinius ir įtaką ateičiai. Sėkmingai spręsti šiuo metu jau egzistuosiančių ateityje būsimų problemų, nelabai yra realu, nes pirmiausia svarbu sureguliuoti žmonių skaičiaus augimą⁷⁷.

Augant pasaulio gyventojų skaičiui, proporcingai didėjo ir gamtos išteklių naudojimas, jų poreikiams tenkinti. Intensyviai imta plėtoti *energetiką, pramonę, žemės ūkį, transporto sektorių bei didinti statybų apimtis*. Pažymėtina, kad per praėjusį šimtmetį *aplinkos problemų* tik daugėjo, o būtent – per pastaruosius 50 metų, pvz.: intensyvus išteklių naudojimas, netobulos ir itin taršios technologijos, biologinės įvairovės mažėjimas, klimato kaita bei stratosferos ozono sluoksnio plonėjimas ir kt.⁷⁸ Svarbu tai, kad daugelis išvardintų *aplinkos apsaugos problemų* jau labai seniai peržengė valstybių ribas ir tapo globalinėmis. Minėtoms problemoms spręsti, reikėjo ir vis labiau reikia tinkamų ir efektyvių sprendimų, priemonių bei veiksmų, kaip sustabdyti *klimato kaitą, aplinkos taršą* ir kt. Taigi, reikia kuo skubiau sumažinti *anglies dioksido taršą* ir pasirengti visuotinio atšilimo padariniams, kurie jau yra juntami visame pasaulyje⁷⁹.

⁷⁵ „Pasaulio gyventojų skaičiaus kaita“, smp2014ge.ugdome.lt, žiūrėta 2023 m. sausio 20 d., https://smp2014ge.ugdome.lt/mo/9kl_visuomenine_geografija/GE_DE_33/teorine_medziaga_1.html.

⁷⁶ „Pasaulinė populiacija“, Worldometers, žiūrėta 2023 m. sausio 20 d., <https://www.worldometers.info/lt/>. 8

⁷⁷ Venckus, *supra note*, 16: 11-12.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ „Klimato kaitos poveikis“, Worldwildlife.org, žiūrėta 2023 m. sausio 20 d., <https://www.worldwildlife.org/threats/effects-of-climate-change>.

Tarptautinės aplinkos problemos negali būti išspręstos pavienių valstybių jėgomis, nes tai yra viso pasaulio atsakomybė ir pareiga. Vadinasi visos valstybės turi įsijungti į šį procesą ir globalinėms problemoms spręsti turi būti sutelktos daugelio tarptautinių organizacijų bei valstybių pastangos ir atitinkamai priimami susitarimai įvairiuose sektoriuose. Sprendimo būdų, materialinių bei finansinių išteklių paieškoms, moksliniams tyrimams atlikti reikalinga tarptautinio masto veiksmų darna. Analizuojant informaciją, baigiamojo darbo tema, pastebima, kad sprendžiant klimato kaitos problemas, visuomet dalyvauja *Jungtinės Tautos* (toliau ir – JT), *Europos Sąjunga*, *valstybių Vyriausybės*, *įvairios valstybinės institucijos* ir kt. Visų šių išvardintų ir kitų subjektų svarba, norint tinkamai įveikti šią pasaulinę krizę yra labai svarbi⁸⁰.

1945 m. baigėsi Antrasis pasaulinis karas, visi žmonės buvo išsvarginti karo veiksmų, tautos buvo griuvėsiuose, bet svarbiausia, kad visi norėjo taikos. Tais pačiais metais, 1945 m. balandžio 25 – birželio 26 vyko *Jungtinių Tautų steigiamoji konferencija* (literatūroje dažnai įvardinama – San Fransisko konferencija) dėl tarptautinės organizacijos San Franciske, Kalifornijoje, įkūrimo⁸¹. Šioje konferencijoje dalyvavo 50 valstybių atstovai. Šio susitikimo metu buvo sprendžiami pagrindiniai šie klausimai: JT tikslai, veiklos principai, struktūra, institucijų įgaliojimai⁸². Po kelių mėnesių, šalys pasirašė dokumentą, kuriuo buvo įkurtos – *Jungtinės Tautos. Jungtinių Tautų Chartija* (toliau ir - Chartija), kurios yra Jungtinių Tautų *steigimo dokumentas*⁸³. Nuo pat JT įkūrimo, organizacijos pagrindinė misija ir darbas buvo ir yra grindžiamas tikslais ir principais, kurie atsispindi *Chartijoje*. Pažymėtina, kad šis dokumentas buvo tris kartus iš dalies pakeistas, atitinkamai 1963 m., 1965 m., 1973 m⁸⁴.

Pagrindiniai keturi JT veiklos *tikslai* yra įtvirtinti Chartijos 1 str.:

1. „Palaikyti tarptautinę taiką ir saugumą ir tuo tikslu: imtis veiksmingų kolektyvinių priemonių siekiant užkirsti kelią grėsmei taikai ir ją pašalinti, taip pat sustabdyti agresijos veiksmus ar kitus taikos pažeidimus ir įgyvendinti taikiomis priemonėmis, laikantis teisingumo ir tarptautinės teisės principų, tarptautinių ginčų ar situacijų, dėl kurių gali būti pažeista taika, sureguliuojimą ar sprendimą;

2. plėtoti draugiškus tautų santykius, grindžiamus pagarba tautų lygių teisių ir laisvo apsisprendimo principui, ir imtis kitų reikiamų priemonių visuotinei taikai stiprinti;

⁸⁰ Venckus, *supra note*, 16: 38.

⁸¹ „Jungtinių Tautų istorija“, United Nations, žiūrėta 2023 m. sausio 21 d., <https://www.un.org/en/about-us/un-charter>.

⁸² „San Francisco konferencija“, Visuotinė lietuvių enciklopedija, žiūrėta 2023 m. sausio 21 d., <https://www.vle.lt/straipsnis/san-francisco-konferencija/>.

⁸³ „Jungtinių Tautų chartija“, United Nations, žiūrėta 2023 m. sausio 21 d., <https://www.un.org/en/about-us/un-charter>.

⁸⁴ *Ibid.*

3. siekti tarptautinio bendradarbiavimo sprendžiant ekonominio, socialinio, kultūrinio ar humanitarinio pobūdžio tarptautines problemas ir remiant bei skatinant *pagarbą žmogaus teisėms ir pagrindinėms laisvėms visiems*, nepriklausomai nuo rasės, lyties, kalbos ar religijos;

4. būti centru, kuris harmonizuotų tautų veiksmus siekiant šių bendrų tikslų⁸⁵.

Pažymėtina, kad *JT organizacija ir jos nariai*, siekdami įgyvendinti visus išsikeltus *tikslus* yra nusistatę *principus*, kuriais sėkmingai ir vadovaujasi (JT Chartijos 2 str.):

1. Organizacija remiasi visų jos narių suverenios lygybės principu;

2. visi nariai, siekdami visiems užtikrinti iš narystės kylančias teises ir naudą, sąžiningai vykdo įsipareigojimus, kuriuos jie prisiėmė pagal šią Chartiją;

3. *visos valstybės narės* savo tarptautinius ginčus sprendžia taikiomis priemonėmis taip, kad nekiltų pavojus tarptautinei taikai, saugumui ir teisingumui;

4. visos valstybės narės savo tarptautiniuose santykiuose susilaiko nuo grasinimų jėga ar jėgos panaudojimo prieš bet kurios valstybės teritorinį vientisumą ar politinę nepriklausomybę ar bet kokių kitu būdu, nesuderinamu su Jungtinių Tautų tikslais;

5. visos narės teikia Jungtinėms Tautoms visokeriopą pagalbą vykdant bet kokius veiksmus, kurių jos imasi pagal šią Chartiją, ir neteikia pagalbos jokiai valstybei, prieš kurią Jungtinės Tautos imasi prevencinių ar vykdymo užtikrinimo veiksmų;

6. organizacija užtikrina, kad valstybės, kurios *nėra* Jungtinių Tautų narės, pagal šiuos Principus veiktų tiek, kiek to reikia tarptautinei taikai ir saugumui palaikyti;

7. Nė viena šios Chartijos nuostata *neleidžia* Jungtinėms Tautoms kištis į klausimus, kurie iš esmės priklauso kurios nors valstybės vidaus jurisdikcijai, arba nereikalauja, kad valstybės narės perduotų tokius klausimus spręsti pagal šią Chartiją⁸⁶.

Atkreiptinas dėmesys, kad JT steigimo dokumente vis yra minima: valstybės narės, visi nariai ir kt. Tai yra *valstybės*, kurios dalyvavo JT konferencijoje, steigiant tarptautinę organizaciją, arba anksčiau 1942 m. sausio 1 d. – pasirašė Jungtinių Tautų deklaraciją, ir kurios pagal 110 straipsnį pasirašė šią Chartiją ir ją ratifikavo (JT Chartijos 3 str.⁸⁷). Taip pat, Jungtinių Tautų narės gali būti visos kitos taikingos valstybės, kurios prisiima šioje Chartijoje įtvirtintus įsipareigojimus ir kurios Organizacijos sprendimu gali ir nori šiuos įsipareigojimus vykdyti (JT Chartijos 4 str.)⁸⁸. Šiuo metu yra 193 valstybės narės, kurios priklauso JTO⁸⁹.

⁸⁵ „Jungtinių Tautų Chartija (visas tekstas)“, United Nations, žiūrėta 2023 m. sausio 21 d., <https://www.un.org/en/about-us/un-charter>.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ „Jungtinių Tautų chartija“, *supra note*, 83.

⁸⁹ „JTO“, Mano Vyriausybė, žiūrėta 2023 m. vasario 3, <https://www.un.org/en/about-us/un-charter>.

Jungtinių Tautų Organizacijos *reikšmė* tarptautinei aplinkos apsaugos politikos raidai ir pasaulio gamtos apsaugai yra didžiulė.⁹⁰ 1945 m. ir vėliau buvo įsteigti įvairūs JTO (toliau ir - JTO) komitetai, agentūros ir kiti padaliniai. Vieni labiausiai susiję su aplinkos apsauga: UNESCO (JT Švietimo, mokslo ir kultūros organizacija), FAO (Maisto ir žemės ūkio organizacija), UNEP (JT aplinkos apsaugos programa), IUCN (Pasaulio gamtos apsaugos sąjunga), IPCC (Tarpvyriausybinių klimato kaitos komisija - toliau ir – IPCC) ir kt.⁹¹

Išskirtinos yra kelios institucijos, kurias darbo autorė pasirinko aptarti. Pirmoji - *JT aplinkos apsaugos programa* (įkurta 1972 m., Nairobyje), nes tai padalinys, koordinuojantis organizacijos veiksmus *aplinkos apsaugos srityje*. Taip pat, tai svarbi pasaulinė aplinkos apsaugos institucija, kuri nustato globaliniu mastu aplinkos apsaugos darbotvarkę, skatinanti nuoseklų aplinkai draugišką darnaus vystymosi įgyvendinimą JT sistemoje ir veikianti kaip autoritetinga pasaulinė aplinkos gynėja. Šios programos *misija* – vadovauti ir skatinti partnerystę rūpinantis aplinka, įkvepiant, informuojant ir suteikiant tautoms ir žmonėms galimybę pagerinti savo gyvenimo kokybę nepakenkiant ateities kartoms (pvz.: finansuoja ir įgyvendina aplinkos apsaugos vieną iš daugelio projektų – tarpvalstybinė oro tarša ir tarptautinių vandens kelių užteršimas). Šio padalinio veikla apima 7 svarbias sritis visame pasaulyje: klimato kaitą, nelaimės ir konfliktus, ekosistemų ir aplinkos apsaugos valdymą, chemikalus ir atliekas, išteklių naudojimo efektyvumą ir nuolatinę aplinkos stebėjimą⁹².

Kita institucija yra Tarpvyriausybinių klimato kaitos komisija, kuri yra Jungtinių Tautų organas. IPCC reguliariai vertina mokslinį klimato kaitos pagrindą, jos poveikį ir būsimą riziką, taip pat prisitaikymo prie klimato kaitos ir jos švelninimo galimybes. Šią instituciją, 1988 m. įsteigė Jungtinių Tautų aplinkos apsaugos programa kartu su Pasaulio meteorologijos organizacija. Pažymėtina, kad ši institucija susideda iš Vyriausybių, kurios yra Jungtinių Tautų arba Pasaulio meteorologijos organizacijos⁹³ narės. *IPCC pagrindinis tikslas* – teikti visų lygių vyriausybėms mokslinę informaciją, kurią jos galėtų panaudoti kurdamos klimato politiką. Šiuo metu IPCC turi 195 narius. Tūkstančiai žmonių iš viso pasaulio prisideda prie šios institucijos darbo, o būtent: ekspertai, savanoriškai skiria savo laiką kaip IPCC autoriai, tai daro, jog įvertintų tūkstančius kasmet skelbiamų mokslinių straipsnių, kad pateiktų išsamią santrauką apie klimato kaitą, jos poveikį ir būsimas rizikas ir kt. Pažymėtina, kad IPCC neatlieka savo tyrimų, o savo vertinimuose nustato mokslinio susitarimo įvairiose srityse stiprumą bei nurodo kur reikia tolesnių mokslinių tyrimų. Pagrindinė šios institucijos proceso dalis, atvirkštas ir skaidrus ekspertų bei vyriausybių visame pasaulyje atliekamas vertinimas,

⁹⁰ Zenonas Venckus, APLINKOS POLITIKA (Šiaulių universitetas: VšĮ Šiaulių universiteto leidykla, 2012), 80.

⁹¹ Venckus, *supra note*, 16: 34.

⁹² „Jungtinių Tautų aplinkos apsaugos programa“, Visuotinė lietuvių enciklopedija, žiūrėta 2023 m. sausio 22 d., <https://www.vle.lt/straipsnis/jungtiniu-tautu-aplinkos-apsaugos-programa/>.

⁹³ „Apie mus“, Pasaulinė meteorologijos organizacija, žiūrėta 2023 m. sausio 22 d., <https://public.wmo.int/en/about-us>.

norint užtikrinti objektyvų ir išsamų vertinimą, tam, kad atspindėti įvairius požiūrius ir patirtį⁹⁴. Apibendrinant, IPCC buvo įsteigta kaip mokslo įstaiga, teikianti ataskaitas apie pažangą įvairiose klimato kaitos mokslo srityje.

Iki 2005 m. ir toliau vyko daug tarptautinių konferencijų, simpoziumų, kuriuose svarstyta įvairių, bet aktualių klausimų ir šią dieną, pvz.: klimato kaita, aplinkos apsauga, atmosferos, vandenynų ir jūrų tarša, miškų ploto bei biologinės įvairovės mažėjimas, gamtinių išteklių intensyvus naudojimas ir kt.⁹⁵

Atkreiptinas dėmesys, kad aplinkos apsauga tapo aktuali visame Pasaulyje tik apie 1960-1970 m., nes tada intensyviai plėtojosi pramonė. O apie 1960 m. *pasaulinė aplinkos būklė* dėl taršos itin pablogėjo⁹⁶. Šioje vietoje, svarbų vaidmenį atliko JT Generalinė Asamblėja, nes ėmėsi iniciatyvos sukviesti *pirmąją pasaulinę konferenciją* (vykusią 1972 m. birželio 5-16 dienomis), kurioje daugiausiai dėmesio buvo skiriama aplinkosaugos klausimams, o būtent *aplinkos poveikį žmogaus sveikatai*⁹⁷.

Stengtasi rasti būdą, kaip kovoti su *žemės, vandens bei oro tarša*, bendradarbiaujant bei siekiant apsaugoti žmonių aplinką ateities kartoms. Stokholmo konferencijoje dalyvavo 114 vyriausybinių delegacijų, kurios pasirašė: *Stokholmo deklaraciją*⁹⁸ bei *veiksmų planą* dėl žmogaus aplinkos. Šie dokumentai tapo tarsi aplinkos apsaugos tarptautiniu mastu - *pamatas*. Žvelgiant istoriniame kontekste, tai buvo pirmas kartas kaip aplinkos problemos buvo atvirai pripažintos visame pasaulyje. Šio dokumento *tikslas* - plėtoti aplinkos apsaugos įstatymus visame pasaulyje⁹⁹.

Minėtą *deklaraciją* sudaro du svarbūs skyriai. Pirmasis skyrius apima *septynis principus apie žmogų ir jo santykį su gamta*. Konferencijoje buvo raginama Vyriausybes ir žmones dėti bendras pastangas, kad būtų išsaugota ir gerinama dabartinė žmonių aplinka, kuri būtų užtikrinta ateities kartoms. Antrame skirsnyje, pateikiami dvidešimt šeši principai, kuriais grindžiamas pasaulinis aplinkos apsaugos ir išsaugojimo politikos režimas. Šie principai kaip gairės valstybėms ir jų piliečiams, siekiant apsaugoti aplinką nuo bet kokios tolesnės žalos, įskaitant ir aplinkos taršos bei lengvojo transporto keliamos žalos¹⁰⁰. Taip pat, Deklaracijoje įtvirtinti principai apibrėžia kone svarbiausias žmonių teises bei pareigas, o būtent:

⁹⁴ „Apie IPCC“, The Intergovernmental Panel on Climate Change, žiūrėta 2023 m. sausio 22 d., <https://www.ipcc.ch/>.

⁹⁵ Venckus, *supra note*, 16: 34.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ „Jungtinių Tautų konferencija žmogaus aplinkos klausimais“, Britannica, žiūrėta 2023 m. sausio 22 d., <https://www.britannica.com/topic/United-Nations-Conference-on-the-Human-Environment>.

⁹⁸ „Declaration „Report of the United Nations conference on the Human environment, Stockholm, 5-6 June 1972“, United Nations, žiūrėta 2023 m. sausio 22 d., <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/NL7/300/05/IMG/NL730005.pdf?OpenElement>.

⁹⁹ „Stokholmo aplinkos teisės konferencija įžvalga“, Law Insider, , žiūrėta 2023 m. sausio 23 d., <https://www.lawinsider.in/columns/stockholm-conference-in-environmental-law-an-insight>.

¹⁰⁰ *Ibid.*

1. *Kiekvienas turi pagrindinę teisę į gyvybę, laisvę, lygybę bei palankias gyvenimo sąlygas*¹⁰¹. Labai svarbu paminėti, kad teisė į gyvybę apima teisę gyventi švarioje ir sveikoje aplinkoje. Lietuvos Respublikos Konstitucijos II skirsnio 19 str. įtvirtinta žmogaus teisė į gyvybę ir jog šią vertybę saugo įstatymai¹⁰². Vadinasi, lengvojo transporto daroma tarša turi būti itin kontroliuojama ir prižiūrima, nes tai yra sektorius, kuris vienas didžiausių aplinkos teršėjų.

2. *Žemės gamtos ištekliai, tokie kaip: oras, vanduo, žemės augalų ir gyvūnų ekosistema, turi būti saugomi*. Šių išteklių nauda turi mėgautis dabartinės kartos atstovai ir užtikrinama jos kokybė ateities žmonėms¹⁰³. Kiekvienas iš mūsų privalo tausoti minėtus išteklius ir savo įpročius transporto srityje prižiūrėti ir kontroliuoti, o būtent: rinktis vietoje automobilio – viešąjį transportą, dviratį, paspirtuką arba rinktis sveikiausią variantą judėti, esant galimybėms – pėsčiomis.

3. Daug dėmesio skiriama grynai *taršos valdymui*, kad ši neturi viršyti aplinkos gebėjimo išsivalyti, taip pat, pabrėžtina, kad valstybių narių Vyriausybės turėtų įgyvendinti aplinkosaugos priemone, tam jog būtų sumažinta tarša ir tuo pačiu skatintų šalies vystymąsi.

Bėgant metams – aplinkos būklė ir toliau blogėjo, todėl JT Generalinės Asamblėjos dėka, 1992 m. Rio de Žaneire buvo sukviesta tarptautinė Jungtinių Tautų Aplinkos ir plėtros konferencija. Jos *tikslas* – stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, kuris prisideda prie klimato kaitos¹⁰⁴. Svarbu, kad konferencijos dalyviai, suvokdami, kad ekonomikos plėtros sustabdyti neįmanoma, skyrė laiko, kad surasti būdus, kaip toliau plėtoti žmonių veiklą jog Žemė būtų išsaugota ateities kartoms. Šis 172 šalių sprendimų priėmėjų susitikimas buvo lemtingas – aplinkos ir vystymosi problemos buvo ryžtingai iškeltos į viešąją erdvę¹⁰⁵. Taigi, galima teigti, kad tarptautinis politinis atsakas į klimato pokyčius prasidėjo šio nagrinėjamo susitikimo metu.

Konferencijoje buvo priimti *net penki* tarptautinės svarbos *dokumentai*:

1. *Deklaracija apie aplinką ir plėtrą*¹⁰⁶. Šis dokumentas reglamentuoja tarptautinės *aplinkos teisės principus*, kuriais yra pagrįsta daugumos pasaulio valstybių aplinkos teisė. Vienas svarbiausių minėtos deklaracijos principų, kad *valstybė privalo siekti subalansuotos plėtros*, kurios tikslas – suderinti ekonominį augimą ir socialinę pažangą, taupiai naudoti gamtos išteklius, palaikyti ekologinę pusiausvyrą, garantuoti palankias gyvenimo sąlygas visiems dabar ir ateityje. Taip pat, akcentuojama, kad siekiant plėtros šioje srityje, privalu atkreipti dėmesį į žmogų, kuris turi teisę į sveiką ir

¹⁰¹ „Stokholmo aplinkos teisės konferencija įžvalga“, *supra note*, 99.

¹⁰² „Lietuvos Respublikos Konstitucija“, TAR, žiūrėta 2023 m. sausio 24 d., <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.47BB952431DA/asr>.

¹⁰³ „Stokholmo aplinkos teisės konferencija įžvalga“, *op. cit.*, 20.

¹⁰⁴ „Kuriant tvarų pasaulį“, European Environment Agency, žiūrėta 2023 m. sausio 25 d.,

¹⁰⁵ „Kuriant tvarų pasaulį“, European Environment Agency, žiūrėta 2023 m. sausio 25 d., <https://www.eea.europa.eu/lt/signalai/signali-2012/straipsniai/kuriant-tvaru-pasauli>.

¹⁰⁶ „Rio Declaration on Environment and Development“, The United Nations Conference on Environment and Development, žiūrėta 2023 m. sausio 24 d., https://culturalrights.net/descargas/drets_culturals411.pdf.

harmoningą gyvenimą su gamta¹⁰⁷. Tai apima ir švarią aplinką. Šiame susitarime buvo įtvirtintas ir kitas itin svarbus principas transporto srityje ir ne tik, tai - *teršėjas moka*. Analizuojamos deklaracijos 16 principu yra nurodoma, kad „Šalies valdžia turi skatinti tarptautinių aplinkosaugos mokesčių ir ekonomikos metodų panaudojimą bei požiūrį, kad teršėjas privalėtų sumokėti už taršą, gerbtų visuomenės interesus ir netrikdytų tarptautinės prekybos ir investicijų“ (detaliau šis principas lengvojo transporto srityje bus analizuojamas 2 d. 2 skyriuje ir 3 d. 2 skyriuje)¹⁰⁸. Apibendrinant, nagrinėjant deklaracijoje pateiktą principo „*teršėjas moka*“ turinį, darytina išvada, kad valstybės narės yra skatinamos nustatyti įvairius aplinkos apsaugos mokesčius už aplinkos teršimą ir įtvirtinti priemones, kuriomis vadovaujantis asmenys ar institucijos, kurie yra *aplinkos teršėjai* – atlygintų nuostolius ir žalą padarytą visuomenei ir valstybei. Darbo autorės nuomone, tokia nuostata yra sąžininga, teisinga bei proporcinga, nes jeigu asmuo padarė žalą, vadinasi jis ir turi už ją atsakyti, tai neturi būti valstybės „kančia“ ekonomine bei kt. prasme.

2. *Ilgalaikių veiksmų programa (Darbotvarkė – XXI amžiuje)*. Šioje darbotvarkėje yra nagrinėjamos šių dienų problemos, kurios jau buvo aptartos tekste aukščiau. Jos tikslas – parengti pasaulį kito šimtmečio išbandymams. Programa atspindi pasaulio sutarimą ir aukščiausio lygio politinį įsipareigojimą bendradarbiauti plėtros ir aplinkosaugos srityje. Atkreiptinas dėmesys, kad aptariamasis dokumentas yra prioritetingas ir svarbiausias Vyriausybės pareiga. O valstybių strategijos, planai, politikos kryptys bei procesai sąlygos šio tikslo sėkmingą įgyvendinimą¹⁰⁹.

3. *Biologinės įvairovės*.

4. *Miškų apsaugos principai*.

5. *Jungtinių Tautų Bendroji Klimato kaitos konvencija* (toliau ir – Klimato kaitos konvencija). Tai vienas iš 1992 m. Rio Žemės susitikimo pasiekimų. Šią konvenciją pasirašė 155 šalių ir ši įsigaliojo 1994 m. kovo 21 d. Šiuo metu *Klimato kaitos konvencija* turi galima sakyti visuotinį pripažinimą, nes ją yra ratifikavusios 197 šalys¹¹⁰. Pažymėtina, kad *JT Bendroji Klimato kaitos konvencija* yra kone pagrindinis tarptautinis dokumentas, klimato kaitos srityje, kuriame visos konvencijos šalys *pripažino* jog „dėl pasaulinio klimato pasikeitimo reikia, kad visos šalys kuo plačiau bendradarbiautų ir dalyvautų, imantis reikiamų veiksmingų tarptautinio masto priemonių, pagal jų bendrą bet diferencijuotą atsakomybę ir atitinkamas galimybes bei atsižvelgiant į jų

¹⁰⁷ „Rio deklaracija“, Visuotinė lietuvių enciklopedija, žiūrėta 2023 m. sausio 24 d.,

<https://www.vle.lt/straipsnis/rio-deklaracija/>.

¹⁰⁸ „Rio de Žaneiro deklaracija apie aplinką ir plėtrą“, LR Aplinkos ministerijos vertimas, Vilnius, 2001, žiūrėta 2023 m. sausio 25 d.,

<https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/Agenda21.pdf>.

¹⁰⁹ „Darbotvarkė 21: Subalansuotos plėtros veiksmų programa“, Galutinis sutarčių tekstas, Vyriausybės svarstytas Jungtinių Tautų aplinkos ir plėtros konferencijoje (JT APK) Rio de Žaneire, Brazilijoje, 1992 m. birželio 3-14 d., Vilnius, 2001, žiūrėta 2023 m. sausio 25 d.,

<https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/Agenda21.pdf>.

¹¹⁰ „Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija“, Tarptautinius dokumentus pasirašiusios šalys, Valstybės žinios, žiūrėta 2023 m. sausio 25 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.19849>.

socialines ir ekonomines sąlygas“¹¹¹. Šio susitarimo pagrindinis *tikslas* - „pasiiekti, kaip numatyta atitinkamuose šios Konvencijos nutarimuose, kad šiltnamio efektu pasižyminčių dujų koncentracijos atmosferoje stabilizuotųsi tokia lygyje, kuriame pavojingas antropogeninis poveikis nesutrikdo klimato sistemos. Šis lygis turi būti pasiektas per tokį laikotarpį, kuris leistų ekosistemoms natūraliai prisitaikyti prie klimato pasikeitimo, kad nekiltų pavojaus maisto produktų gamybai, ir ekonominis vystymasis vyktų stabiliai“ (JTBKKK 2 str.). Nagrinėjant nuosekliai išsikeltą tikslą, pastebima, kad yra nustatomas kokybinis ŠESD koncentracijos stabilizavimo reikalavimas, tačiau kiekybinio koncentracijos lygio siekiant išvengti antropogeninio poveikio klimatui – nėra nurodyta¹¹². Taigi, šis aspektas lieka derybiniu dalyku tarp šalių.

JTBKKK 1 str. 2 d. yra nurodoma, kad *klimato pasikeitimai*, tai tarsi klimato pokyčiai, kurie tiesiogiai ar netiesiogiai kyla dėl žmogaus veiklos, kuri keičia Žemės atmosferos sudėtį ir kuri netelpa į natūralių klimato svyravimų, kurie yra stebimi reguliariais laiko tarpais, ribas¹¹³. Labai svarbus aspektas, kurį išskyrė konvencijos šalys, kad klimato pasikeitimo prognozėse vis dar yra daug netikrumo, o būtent kalbant apie jo laiką, stiprumą ir geografinį pasiskirstymą, todėl šalys turi kuo plačiau bendradarbiauti ir dalyvauti, imantis reikiamų bei veiksmingų tarptautinio masto priemonių. Tai turi būti daroma pagal bendrą, tačiau diferencijuotą atsakomybę, atsižvelgiant į valstybių narių galimybes, socialines bei ekonomines sąlygas¹¹⁴.

Konvencijoje yra išskiriami *bendri* ir *konkretūs* įsipareigojimai. *Bendrieji* yra skirti visoms šalims, o *konkretūs* įsipareigojimai tik išsivysčiusioms, kurios yra nurodytos JTKKK II priede¹¹⁵. Pažymėtina, kad šalims, kurios yra išskirtos I priede (tame sąraše yra ir Lietuvos Respublika), kaip yra įvardinta dokumente, pereinančioms prie rinkos ekonomikos, įsipareigojimų įgyvendinimui yra palikta šiek tiek lankstumo. Nuosekliai analizuojant JTKKK, pastebima, kad pilnai išsivysčiusios šalys „įsipareigoja padėti besivystančioms valstybėms“¹¹⁶. Tai reiškia, kad stipresniosios šalys turėtų imtis pagrindinio vaidmens, kovodamos su klimato kaita ir neigiamomis pasekmėmis. Pasinaudodamos savo galimybėmis, žiniomis ir pranašumu. Taip pat, išsivysčiusios šalys turėtų imtis išankstinių priemonių, siekdamos numatyti į ateitį grėsmes, užkirsti joms kelią arba bent sumažinti iki minimumo klimato pasikeitimo priežastis ir sušvelninti jo neigiamas pasekmes¹¹⁷.

¹¹¹ „Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija“, *supra note*, 110.

¹¹² Kristina Grigaitytė, „Klimato kaitos teisinis reglamentavimas ir praktiniai aspektai“ (magistro baigiamasis darbas, Mykolo Romerio universitetas, 2020), 19, žiūrėta 2023 m. sausio 26 d., <https://vb.mruni.eu/object/elaba:64365631>.

¹¹³ „Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija“, *op. cit.*

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ Laurence Boisson de Chazournes, United Nations framework Convention on climate change (Geneva, 2008), žiūrėta 2023 m. sausio 26 d., https://legal.un.org/avl/pdf/ha/ccc/ccc_e.pdf.

¹¹⁶ „Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija“, *op. cit.*

¹¹⁷ Rimkus, Bukantis ir Stankūnavičius, *supra note*, 17: 2.

Klimato kaitos konferencijos šalys reguliariai, rengia eilinius posėdžius, kas metus. *Konvencijoje* yra numatyta išimtis, kad šalys gali dėl susitikimų susitarti ir kitaip, nėra imperatyvu¹¹⁸. Paskutinią JT klimato kaitos konferenciją (COP27), vyko 2022 m. lapkričio 7-8 dienomis. Šarm aš Šeiche, Egipte. ES atstovavo du atstovai: *Europos Vadovų Tarybos pirmininkas Charles'is Michelis* ir *Europos Komisijos pirmininkė Ursula von der Leyen*. C. Michelis plenariniame posėdyje pabrėžė, kad privalu skubiai imtis veiksmų dėl klimato kaitos, tačiau pripažino, kad visą šį procesą apsunkina, Rusijos karas prieš Ukrainą. Taip pat, pirmininkas pabrėžė, kad Europos Sąjungos (toliau ir - ES) įsipareigojimas užtikrinti poveikio klimatui neutralumą tebėra tvirtas, net ir nepaisant energetinės krizės keliamų iššūkių, kuriuos itin paaštrino tai, kad Rusija energijos tiekimu naudojami it ginklu. Pabrėžtina, kad buvo akcentuojama ir tai - ES privalo prisiiinti savo dalį naštos pereinamajame procese siekiant nulinio grynojo išmetamo ŠESD kiekio. Taip pat, kad ES veiksmai klimato politikos srityje yra neatsiejami nuo įsipareigojimų: *besivystančioms šalims, būsimajai kartai bei mūsų piliečiams dabar*. C. Michelis plėtodamas savo mintis apie naują geopolitinį kontekstą, vis kartojo, kad ES tikslas yra tas pats – poveikio klimatui neutralumas iki 2050 m. bei nulinis grynas išmetamas ŠESD kiekis. Griežtai buvo pabrėžta, kad privalu iš naujo apmąstyti pertvarkos strategiją, pasikliauti visais pertvarkos energijos šaltiniais ir kuo labiau juos įvairinti, kad tiekimo saugumas būtų apsaugotas¹¹⁹. Taigi, pagrindinis siekis išsaugoti galimybę pasiekti visuotinio atšilimo ne daugiau kaip 1,5 laipsniais, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, tiksłą.

Grįžtant, prie JTKKK nagrinėjimo, darbo autorė nori akcentuoti, kad šioje Konvencijoje yra nustatyti pagrindiniai kovos su klimato kaita principai tarptautiniu lygiu, tačiau nėra priemonių, kuriomis galėtų būti įgyvendinamas JTBKKK tikslas. Šiuo pagrindu vėliau buvo pasirašytas *Jungtinių Tautų Bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas*. Šio protokolo antrajame straipsnyje buvo nustatytos priemonės, kurios padės JTBKKK tikslą paversti realybe.

Kioto protokolas – priimtas vieningai 1997 m. Kiote, Japonijoje, tačiau dokumento įsigaliojimas užtruko – tik 2005 m. vasario 16 d.¹²⁰. Kioto protokolo pasirašymas buvo svarbus žingsnis link pasaulinio režimo, kuriuo siekiama sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų: anglies dioksido (CO₂), metano (CH₄), nitrito oksido (N₂O) ir vadinamųjų F-dujų (hidrofluoroangliavandenilio, perfluoroangliavandenilio, azoto trifluorido (NF₃) ir sieros heksafluorido (SF₆) išmetimą į atmosferą¹²¹. Išvardintos dujos buvo įtrauktos į Kioto protokolą. Taip

¹¹⁸ „Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija“, *op cit*.

¹¹⁹ „Tarptautinis aukščiausio lygio susitikimas, JT klimato kaitos konferencija (COP27), Klimato tikslų įgyvendinimo aukščiausio lygio susitikimas, Šarm aš Šeichas (Egiptas)“, Europos Vadovų Taryba, Europos Sąjungos Taryba, 2022 m. lapkričio 7-8 d., žiūrėta 2023 m. sausio 27 d., <https://www.consilium.europa.eu/lt/meetings/international-summit/2022/11/07-08/>.

¹²⁰ „Kioto protokolas“, EUR-Lex, žiūrėta 2023 m. sausio 27 d.,

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=LEGISSUM:kyoto_protocol.

¹²¹ „Aplinka, Viskas apie Kioto protokolą“, Renovables Verdes, žiūrėta 2023 m. sausio vasario 1 d.,

pat, minėtų protokolu *norima* sumažinti CO₂ ir kitų teršalų emisijas, kurios, kaip mokslininkai skelbia ir kelių „šiltnamio efektą“. Šiam siekiui pasiekti, išsivysčiusių Pasaulio šalių atstovai, tame tarpe Europos Sąjunga bei JAV, iškėlė konkretų tikslą: nuo 2008 m. iki 2012 m. sumažinti, tam tikrais kiekiais valstybių viduje (kurios ratifikavo sutartį) ir bendrai - 5 proc. į atmosferą išmetamų ŠESD kiekį, palyginti su 1990 m. kiekiu ir 2013 m. iki 2020 m. sumažinti 20 proc. į atmosferą išmetamų ŠESD kiekį, palyginti su 1990 m. kiekiu. Šalys yra išvardintos Kioto protokolo B priede¹²². Šis tikslas iš esmės priklauso nuo ekonominės būklės, kurioje yra šalis. Tai vadinasi, jeigu šalis vystosi, ji galės išleisti daugiau ŠESD, kad pagerintų savo ekonomiką ir gamybą. Tačiau, sutartyje yra nurodyta, kad išsivysčiusi valstybė, kuri turi gerą bendrą vidaus produktą (toliau ir - BVP), privalės sumažinti išmetamų teršalų kiekį, nes už šiltnamio efekto padidėjimą jos atsakingesnės, nei besivystančiose, kur yra išmetama mažesnės tarša.¹²³ Vadinasi, Kioto protokolas įpareigoja tik išsivysčiusias šalis vykdyti įsipareigojimus, o besivystančioms valstybėms nėra imperatyvas. Akcentuotina, kad besivystančios valstybės įsipareigojimų pagal Kioto protokolą prisiimti nenori, pabrėždamos, kad išsivysčiusios šalys yra atsakingos už pasaulinio klimato atšilimą, nes būtent dėl pastarųjų prasidėjo klimato kaita. Taigi, besivystančios šalys naudojami šia protokole esančia išimtimi, nes jiems yra tai naudinga.

Kioto protokolą sudaro 28 straipsniai, taip pat, A ir B priedai¹²⁴. Kioto protokole nurodoma, jog į *B priedą* įrašytos šalys, kiekviena atskirai ir visos drauge, užtikrina, kad bendras jų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, išvardytų *A priede* ir apskaičiuotų remiantis antropogeniniu anglies dvideginio ekvivalentu, kiekis neviršytų joms nustatytų normų (3 str. 1 d.). Taip pat, buvo įtvirtinti teisiškai galiojantys įsipareigojimai, mažinti išmetamus teršalus protokolo B priedo šalims (tame sąraše yra ir Lietuvos Respublika)¹²⁵. Kiekviena į I priedą*¹²⁶ įrašyta šalis, siekdama skatinti tvarią plėtrą ir stengdamasi laikytis kiekiais nustatytų įsipareigojimų riboti ir mažinti išmetamus teršalus, kaip numatyta 3 str., įgyvendina ir (arba) toliau tobulina politiką bei priemones atsižvelgdama į savo šalies aplinkybes, tokias kaip:

1. energijos taupymas atitinkamuose šalies ūkio sektoriuose;

https://www.renovablesverdes.com/lt/Kiotoprotokolas/amp/?fbclid=IwAR2I9wey2l_w3D7xhSX7DXXoqqLIONuxokatSgEMY_Ymb35vdYU_noKFs3I.

¹²² „Protokolas „Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas“, Tarptautinius dokumentus pasirašiusios šalys, Valstybės žinios, 2002-12-31, Nr. 126-5735, žiūrėta 2023 m. sausio vasario 1 d.,

<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.197965>.

¹²³ „Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas“, *op. cit.*.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ „Šalis“, jei kontekstas nenumato kitaip – Kioto protokolo šalis. O „į priedą įrašyta Šalis“ – tai Šalis, kuri yra įrašyta į Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvencijos I priedą, jį papildant, arba šalis, kuri yra padariusi pranešimą pagal Konvencijos 4 straipsnio 2 dalies g punktą (JTBKKK protokolo 1 str. 6 ir 7 dalis).

2. šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurioms Monrealio protokolas netaikomas, absorbentų ir kaupiklių apsauga ir gerinimas, atsižvelgiant į savo įsipareigojimus pagal tarptautinius aplinkos apsaugos susitarimus;

3. tvarios miškininkystės praktikos skatinimas, apželdinimas miškais ir miškų atsodinimas;

4. tvarių žemės ūkio formų skatinimas, atsižvelgiant į klimato kaitą;

5. naujų ir atsinaujinančių energijos formų, anglies dioksido absorbavimo technologijų, pažangių ir naujoviškų ekologiškai saugių technologijų skatinimas, tyrimas, plėtra ir platesnis naudojimas;

6. nuoseklus rinkos disproporcijų, fiskalinių paskatų, mokesčių ir muitų lengvatų bei subsidijų, kurios prieštarauja Konvencijos tikslams ir yra susijusios su rinkos mechanizmais, mažinimas ir visiškas panaikinimas visuose šiltnamio efektą sukeliančias dujas išmetančiuose sektoriuose (šie sektoriai yra išvardinti protokolo A priede);

7. reikiamų reformų skatinimas atitinkamuose sektoriuose siekiant stiprinti politiką ir priemones, ribojančias ir mažinančias išmetamas šiltnamio efektą sukeliančias dujas, kurioms Monrealio protokolas netaikomas;

8. priemonės, ribojančios ir (arba) mažinančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurioms Monrealio protokolas netaikomas, *išmetimus transporto sektoriuje*;

9. metano išmetimo ribojimas ir (arba) mažinimas, jį perdirbant ir panaudojant tvarkant atliekas, gaminant, perduodant ir paskirstant energiją¹²⁷.

Pabrėžtina, kad tai yra tarptautinis susitarimas, kuriuo siekiama išvengti klimato pokyčių, kuriame visos jį ratifikavusios šalys įsipareigojo sumažinti savo pasaulinę dujų emisiją vykdydamos ekonominę veiklą. Šiuo susitarimu, šalys, pirmą kartą susitarė stabilizuoti anglies dioksido išmetimą pasauliniu mastu¹²⁸. Vadinasi tiek išsivysčiusios, tiek besivystančios valstybės narės turi atlikti sutartyje numatytas sąlygas. Tačiau analizuojant toliau informaciją pastebima, kad *didžiausios* kaltininkės dėl ŠESD emisijų kiekio *pasaulyje* – neįeina į valstybių sąrašą, kurios būtų ratifikavusios Kioto protokolą, tai – JAV bei Australija¹²⁹.

JAV pasiūlė visoms šalims protokolo mechanizmą, o būtent: teisišką įsipareigojimą, tuo tikslu naudingas ŠESD emisijų ataskaitas, apyvartinių taršos leidimų prekybą ir bendro įgyvendinimo projektus ir kt. Tačiau, pati JAV nuo pat pradžios klimato politiką vystė kita kryptimi nei yra įprasta užsienio politikoje, kad ši vykdoma pirmiausia iš vidaus politikos. Pažymėtina, kad 2001 m. kovo 28

¹²⁷ „Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas“, *supra note*, 122.

¹²⁸ S. Niggol Seo, “Beyond the Paris Agreement: Climate change policy negotiations and future directions“, Regional Science Policy and Practice, žiūrėta 2023 m. sausio 27 d., <https://rsaconnect.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/rsp3.12090>.

¹²⁹ „Kioto dilema-JTBKKK“, Legalserviceindia.com, žiūrėta 2023 m. vasario 2 d., <https://www.legalserviceindia.com/article/1109-The-Kyoto-Dilemma.html>.

d. George'as W. Bushas savo kalboje, akcentavo, kad JAV yra didžiausia pasaulyje žmogaus sukeltų šiltnamio efektą sukeliančių dujų teršėja, taip pat, išmeta beveik 20 procentų pasaulio žmogaus sukeltos šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio¹³⁰. JAV prezidentas savo kalboje teigė, kad JAV nesutinka su Kioto protokolo reikalavimais, nes šis atleidžia 80 proc. pasaulio šalių, taip pat, Kiniją bei Indiją. Svarbiausias akcentas, kad Kioto protokolas sukeltų rimtą neigiamą ekonominį poveikį, nes darbuotojai būtų atleidžiami iš darbo, o vartotojams padidėtų kainos. Pabrėžtina, kad JAV yra ypač priklausoma nuo iškastinio kuro, kurio kiekio mažinimas, siekiant apriboti CO2 emisijas, galėtų atnešti šiai šaliai didelius nuostolius¹³¹. Taigi, JAV pasirinko savo šalies ekonomikos interesus, o ne bendro siekio – gelbėti pasaulį nuo klimato kaitos.

JAV pasitraukus iš derybų, ES tapo pagrindiniu subjektu Kioto protokolo įgyvendinime. Europos Sąjunga turi nemažai priežasčių skatinti ŠESD emisijų ribojimą, *o būtent*:

1. ES mažai išgauna iškastinio kuro, todėl didžiąją dalį tenka importuoti. Dėl šio aspekto, iškastinio kuro kainos yra aukštos. Tai sąlygoja ateityje mažinti anglies produkcijos bei naftos ir jos produktų naudojimą. Šiuo metu, aktyviai to ir yra siekiama įvairiais būdais (pereinant prie mažiau taršių automobilių, naujinant automobilių parką, skatinant naudotis transporto priemonėmis, kurios yra kaip alternatyva – viešasis transportas, dviratis, paspirtukas, riedučiai ir kt.).

2. Neigiama klimato kaitos priežastis – CO2 emisijos.

Pažymėtina, kad pirmasis Kioto protokolo įsipareigojimų laikotarpis baigėsi 2012 m. ir tais metais - Katarė, vykusioje Šalių konferencijoje, Kioto protokolas buvo iš dalies pakeistas *Dohos* pakeitimu. Šiuo pakeitimu į jį buvo įtrauktas antrasis įsipareigojimų laikotarpis nuo 2013 m. iki 2020 m. Taip pat, buvo susitarta parengti visuotinį teisiškai privalomą susitarimą, įsigaliosiantį 2020 metais, pakeičiant Kioto protokolą¹³². Kioto protokolą ratifikavo visos konvencijos I priedo šalys, tačiau Jungtinės Amerikos Valstijos, Vakarų Sachara ir Pietų Sudanas – ne. Kanada denonsavo susitarimą 2012 m. Pagal 2021 metų duomenis, protokolą yra ratifikavusios - 191 valstybė ir viena regioninė ekonominė integracijos organizacija. ES ratifikavo Kioto protokolą 2002 m. gegužės 31 d., o Lietuva 2002 m. lapkričio 20 d.¹³³

Valstybės nors ir pasirašė Kioto protokolą bei pripažino jo svarbą, įžvelgė šiame susitarime ir trūkumų. O būtent: dokumento kūrėjai rėmėsi ne moksliniais tyrimais, o spėliojimais bei numatydami veiklos sritis nedarė skirtumo tarp žmogaus ir ne žmogaus padarytų pokyčių. Protokolo priešininkai, nurodė jog kūrėjai rėmėsi tyrimais, kurie prognozavo klimato kaitą neatsižvelgdami į

¹³⁰ „Prezidentas. G. W. Bushas aptarė pasaulinę klimato kaitą“, THE WHITE HOUSE, žiūrėta 2023 m. vasario 2 d., <https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2001/06/20010611-2.html>.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² „JT derybos dėl klimato: Kioto protokolas – antrasis įsipareigojimų laikotarpis“, EUR- Lex, žiūrėta 2023 m. vasario 4 d., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=LEGISSUM:2001_15.

¹³³ „Kioto protokolas“, Visuotinė lietuvių enciklopedija, žiūrėta 2023 m. sausio 27 d., <https://www.vle.lt/straipsnis/kioto-protokolas/>.

istorinius ir dabartinius klimato reiškinius. O svarbiausia, kad nediferencijavo klimato kaitos pokyčių pagal tai, ar jie sukelti žmogaus, ar kitokių veiksnių¹³⁴. Nepaisant visų nesklaidumų, ES per visą Kioto protokolo gyvavimo laikotarpį, demonstravo vidinį sutarimą, tačiau žinoma neišvengta ir interesų konfliktų, tačiau daugelis analitikų po JAV išėjimo iš protokolo, deda dideles viltis į ES vaidmenį kovoje su klimato kaita. Pasak mokslininkų, klimato režimas turi neblogų perspektyvų vystymuisi ateityje, bet tam tikslui reikalingos visų pastangos¹³⁵.

Žemės viršūnių susitikimai – pasaulio lyderių susitikimai kas 10 m. yra organizuojami nuo 1972 m., remiami Jungtinių Tautų, siekiant nustatyti būdus, kaip skatinti tvarų vystymąsi pasauliniu lygmeniu. Pirmasis toks susitikimas įvyko 1972 m. Stokholme, antrasis 1982 m. Nairobyje (Kenija), trečiasis – 1992 m. Rio de Žaneire ir penktasis – 2012 m. Rio de Žaneire.

Praėjus 10 metų po Rio de Žaneiro konferencijos, įvyko 2002 m. Johanesburge (Pietų Afrikos Respublikos sostinėje) *ketvirtasis* valstybių atstovų susitikimas¹³⁶. Šiame susitikime buvo daug nuveikta suburiant didelę tautų ir požiūrių įvairovę, konstruktyviai ieškant bendro sprendimo, įgyvendinant darnaus vystymosi viziją. Taip pat, buvo akcentuojama, kad pastebėta reikšminga pažanga per 10 metų po Rio de Žaneiro konferencijos, siekiant pasaulinio sutarimo ir partneryste grindžiamos veiklos tarp visų tautų. Tačiau, buvo nuveikta daug mažiau nei buvo planuota. Valstybių atstovų susitikimo metu buvo priimti *du svarbūs dokumentai*¹³⁷:

1. *Darnaus vystymosi deklaracija*. Būtent dėl to, Johanesburgo susitikimo metu buvo pripažįstama, kad „pasaulinė aplinka ir toliau niokojama. Toliau nyksta bioįvairovė, senka žuvų išteklių atsargos, vis daugiau ir daugiau derlingos žemės virsta dykumomis, pražūtingos klimato pokyčių pasekmės tampa akivaizdžios, stichinės nelaimės vyksta vis dažniau ir sukelia vis sunkesnius padarinius, besivystančios šalys tampa vis labiau pažeidžiamos, o vandens, oro bei jūrų tarša ir toliau pasiglemžia milijonus nekaltų gyvybių“¹³⁸. Taip pat, Deklaracijoje pabrėžiama, kad aplinkos apsauga – vienas iš darnaus vystymosi komponentų, kartu su socialine pažanga bei ekonomine plėtra¹³⁹. Žemės viršūnių susitikimo dalyviai įsipareigojo „kuo skubiau sudaryti galimybes patenkinti esminius poreikius, tokius kaip švarus vanduo, sanitarinės sąlygos, tinkamas būstas, energetika, sveikatos apsauga, sveikas maistas ir bioįvairovės apsauga“¹⁴⁰.

¹³⁴ Kioto protokolo įgyvendinimo problemos, Roberta Tijūnaitė, VDU, politikos mokslų daktarė, žiūrėta 2023 m. vasario 4 d., <file:///C:/Users/Asus/Downloads/6132859.pdf>.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ „Žemės viršūnių susitikimas 2002 m. Johanesburgo deklaracija dėl tvaraus vystymosi“, The Lawmatics, žiūrėta 2023 m. vasario 5 d., <https://thelawmatics.in/earth-summit-2002-johannesburg-declaration-on-sustainable-development/>.

¹³⁸ „Johanesburgo darnaus vystymosi deklaracija“, am.lrv.lt, žiūrėta 2023 m. vasario 5 d., https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/ES_ir_tarptautinis_bendradarbiavimas/Darnaus%20vystymosi%20tikslai/Kiti%20tarptautiniai%20susitarimai/Johanesburgo%20deklaracija.pdf.

¹³⁹ Venckus, *supra note*, 16: 37.

¹⁴⁰ „Johanesburgo darnaus vystymosi deklaracija“, *op cit.*

2. *Darnaus vystymosi deklaracijos įgyvendinimo planas*. Johanesburgo įgyvendinimo plane nustatyti penkių sričių konkretūs įsipareigojimai, o būtent: *vandens naudojimas ir sanitarinių sąlygų gerinimas*. *Energetika* – įsipareigojimas didinti galimybes naudotis šiuolaikinėmis energetikos paslaugomis, energijos vartojimo efektyvumu bei atsinaujinančiosios energijos naudojimu ir kt. *Sveikata* – stiprinti bendradarbiavimą siekiant mažinti oro taršą. *Žemės ūkis ir biologinės įvairovės bei ekosistemų valdymas*.

Kaip jau minėta aukščiau tekste, ES yra Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos – pagrindinio tarptautinio susitarimo klimato kaitos srityje – šalis¹⁴¹. Kioto protokolas iki 2015 m. gruodžio mėnesį, vykusios Paryžiaus klimato konferencijos – buvo vienintelis pasaulyje teisiškai įpareigojantis susitarimas, kuriuo siekiama sumažinti į aplinką ŠESD kieki¹⁴². Kioto protokolo etapai yra išanalizuoti, darbo autorės, aukščiau tekste. Akcentuojama, kad 2012 m. Dohos klimato kaitos konferencijoje protokolo šalys priėmė Dohos pakeitimą, kuriuo antrasis Kioto protokolo etapas užpildo tarpą iki visuotinio susitarimo dėl klimato kaitos, kuris bus taikomas po 2020 m.¹⁴³

Paryžiaus klimato kaitos susitarimas yra dviejų dešimtmečių ilgų tarptautinių derybų, kurių metu siekta visuotinio klimato kaitos susitarimo, rezultatas. 2015 metais Pasaulio vadovai susitarė dėl naujų plataus užmojo tikslų kovos su klimato kaita srityje. Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d., įvykdžius sąlygas, o būtent: susitarimą turi būti ratifikavusios bent 55 šalys, kurių išmetamas ŠESD kiekis sudaro bent 55 procentus pasaulio mastu išmetamo kiekio. Pažymėtina, kad visos ES valstybės yra ratifikavusios šį susitarimą yra įsipareigojusios jį įgyvendinti. ES susitarė ir išsikėlė tikslą, kad ES iki 2050 m. taptų pirmąja neutralaus poveikio klimatui ekonomika ir visuomene¹⁴⁴. Kovoiant su klimato kaita, Europos Sąjunga – lyderė, nes ši vykdo ryžtingą politiką ir veiksmus klimato srities užmojų visame pasaulyje skatinantis eiti priekin. Pagal susitarimą yra reikalaujama, kad ES iki 2020 m. pabaigos pateiktų *ilgalaike išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo strategiją* ir atnaujintus klimato srities veiksmų planus, įsipareigodama iki 2030 m. ES išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m. lygiais. Ši tai ir padarė, tačiau apie šį aspektą šio skyriaus pabaigoje.

Paryžiaus susitarimu šalys tik atnaujino savo įsipareigojimą imtis veiksmų klimato kaitos srityje ir susitarė dėl naujų tikslų, kad būtų paspartintos pastangos apriboti visuotinį atšilimą¹⁴⁵.

¹⁴¹ „Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos“, Europos Vadovų Taryba, Europos Sąjungos Taryba, žiūrėta 2023 m. vasario 4 d., [Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos - Consilium \(europa.eu\)](#).

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ *Ibid.*

Paryžiaus susitarimu buvo nustatytas *veiksmų planas*, kuriuo *siekiama apriboti visuotinį atšilimą*¹⁴⁶.

Minėtas planas susideda iš šių pagrindinių elementų:

1. Vyriausybės susitarė užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros kilimas būtų gerokai mažesnis nei 2°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Taip pat, dėti pastangas, kad temperatūros didėjimas neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, nes tai gerokai sumažintų klimato kaitos pavojų ir jo kiekį.

2. Dar prieš Paryžiaus konferenciją ir jos metu šalys pateikė išsamius nacionalinius kovos su klimato kaita veiksmų planus (literatūroje galima sutikti šį trumpinį - *NDC* – nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus). Šiais veiksmais yra siekiama sumažinti jų išmetamų teršalų kiekį.

3. Vyriausybės susitarė savo veiksmų planus pateikti kas penkerius metus, kiekviename plane nustatant dar didesnio tikslus.

4. Tam, kad būtų užtikrintas skaidrumas ir priežiūra, šalys sutiko viena kitai ir visuomenei pranešti, kaipgi joms sekasi siekti savų tikslų.

5. Vienas dar svarbus aspektas, kad ES valstybės narės ir kitos išsivysčiusios šalys ir toliau teiks kovos su klimato kaita finansavimą besivystančioms šalims, tam, kad padėtų joms sumažinti teršalų kiekį ir padidinti atsparumą kovojant su klimato kaitos poveikio padariniais¹⁴⁷.

Pabrėžtina, kad Paryžiaus susitarimu yra siunčiamas aiškus signalas investuotojams, verslo pasauliui ir politikos formuotojams, kad pasaulis visam laikui pereina prie švarios energijos ir taršiam iškastiniam kurui išteklių nebeturi būti skiriama¹⁴⁸.

Apibendrinant, darbe atlikta darbo autorės pasirinktų tarptautinių dokumentų, analizė parodė, kad JTO reikšmė tarptautinei aplinkos apsaugos politikos raidai ir pasaulio gamtos apsaugai svarbi iki šių dienų. Apie 1960 metus pasaulinė aplinkos būklė dėl taršos itin pablogėjo ir tam, sukviesta *pirmoji pasaulinė Stokholmo konferencija* (1972 m.), kurioje priimti dokumentai - *Stokholmo deklaracija* bei *veiksmų planas dėl žmogaus aplinkos tarsi* pamatas tarptautinei teisei, aplinkos apsaugos kontekste. Toliau blogėjant aplinkos būklei – sukviesta Rio de Žaneire (1992 m.) *tarptautinė Aplinkos ir plėtros konferencija*, rezultatai - šalys išskėlė aplinkos ir vystymosi problemas į viešąją erdvę ir pripažino jų daromą neigiamą įtaką aplinkai. Konferencijoje priimtame viename iš penkių dokumentų - *Deklaracija apie aplinką ir plėtrą*, šis reglamentuoja - tarptautinės *aplinkos teisės principus*, kuriais yra pagrįsta daugumos pasaulio valstybių *aplinkos teisė*. Vienas svarbiausių

¹⁴⁶ „Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos“, *supra note*, 141.

¹⁴⁷ Susitarimas „Paryžiaus susitarimas“, Tarptautinius dokumentus pasirašiusios šalys, TAR, 2017-01-31, Nr. 1785, žiūrėta 2023 m. vasario 5 d.,

<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/97065192c1f911e682539852a4b72dd4?jfwid=mmceolbo1>.

¹⁴⁸ „Istorinis Paryžiaus susitarimas dėl klimato. ES – pasaulio priešakyje“, Europos Komisija, žiūrėta 2023 m. vasario 5 d., https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_15_6308.

minėtos deklaracijos principų transporto srityje ir ne tik, tai - *teršėjas moka*. Principas *teršėjas moka* valstybės narės skatinamos nustatyti įvairius aplinkos apsaugos mokesčius už aplinkos teršimą ir įtvirtinti priemones, kuriomis vadovaujantis asmenys ar institucijos, kurie yra *aplinkos teršėjai* – atlygintų nuostolius ir žalą padarytą visuomenei ir valstybei. Taip pat, kitas svarbus etapas klimato kaitos srityje - tarptautinis dokumentas - *Jungtinių Tautų Bendroji Klimato kaitos konvencija*, kurioje visos konvencijos šalys pripažino, kad reikia kuo plačiau bendradarbiauti ir dalyvauti visoms šalims, imantis reikiamų veiksmingų tarptautinio masto priemonių, pagal bendrą šalių, tačiau diferencijuotą atsakomybę, atsižvelgiant į socialines ir ekonomines sąlygas dėl pasaulinio klimato kaitos pasikeitimo. JTKKK tikslams įgyvendinti, priimtas - *Jungtinių Tautų Bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas (1997 m.)* - siekis sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (CO₂, metano, azoto oksido ir kt.) išmetimą į atmosferą. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Kioto protokolas įpareigoja tik išsivysčiusias šalis vykdyti įsipareigojimus, o besivystančioms valstybėms nėra imperatyvu. Darbo autorės nuomone, tai ir sąlygojo Kioto protokolo neefektyvumą tarptautiniu mastu, nes už pasaulinio klimato atšilimą atsakingos viso pasaulio šalys. Paryžiaus susitarime, kurį dabar yra pasirašiusios 194 šalys yra reikalaujama, kad visos šalys sumažintų savo išmetamųjų teršalų kieki. Esminis skirtumas tarp Kioto protokolo ir Paryžiaus susitarimo, kad pastarojo metu pripažįstama, kad klimato kaita yra bendra problema, todėl visos šalys yra raginamos nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, o Kioto protokole nėra tokios nuostatos.

2. 2. Lengvojo transporto reglamentavimas Europos Sąjungos lygmeniu

Europos Sąjungos pradžia siejama su Antruoju pasauliniu karu. Pati idėja sukurti ES buvo iškelta tikintis, kad bus galima išvengti karų bei didelių konfliktų, reikalaujančių didžiulių aukų, ateityje¹⁴⁹. Europos valstybės ėmė ieškoti esamos situacijos sprendimo priemonių, kurios užtikrintų taiką tarp tautų ir ekonomikos klestėjimo¹⁵⁰. Pažymėtina, kad buvo žengti pirmieji žingsniai kuriant dabartinę Europos Sąjungą. Tam tikslui pasiekti, 1950 m. gegužės 9 d. Prancūzijos užsienio reikalų ministras Robertas Šumanas pasakė kalbą, kuri buvo itin svarbi. Ministras išdėstė Europos vienijimosi idėjas, kurias pasiūlė tuometinis Prancūzijos Vyriausybės Planavimo departamento vadovas - Jeanas Monnet. Šio pasiūlymo pagrindinė esmė – Prancūzija ir Vokietijos Federacinė Respublika turėtų sujungti disponavimą anglių ir plieno ištekliais bei sukurti atitinkamą organizaciją, prie kurios galėtų prisijungti ir kitos ES narės¹⁵¹. Tais pačiais metais buvo priimta Šumano deklaracija¹⁵² ir siekdamas ją įgyvendinti, 6 Europos valstybės, o būtent: Belgija, Italija,

¹⁴⁹ Spurga, *supra note*, 18: 11.

¹⁵⁰ Venckus, *supra note*, 16: 41.

¹⁵¹ Spurga, *op. cit.*

¹⁵² „R. Schumano deklaracija, 1950 m. gegužės mėn.“, Europos Sąjunga, žiūrėta 2023 m. vasario 20 d., https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/history-eu/1945-59/schuman-declaration-may-1950_it.

Liuksemburgas, Nyderlandai (Olandija), Prancūzija bei Vokietijos Federacinė Respublika, pasirašė *tris Bendrijų steigimo sutartis*:

1. Europos anglių ir plieno bendrija (Paryžius, 1951 m.).

2. Europos ekonominė bendrija (toliau ir – EEB) (Roma, 1957 m.). *Romos sutartis* yra EEB steigimo sutartis, kuria buvo sukurta bendroji rinka, bendroji prekyba, *transporto* bei žemės ūkio politika. Akcentuotina, kad transporto sektorius yra labai svarbus ES ekonomikai ir jį sudaro daugiau kaip 7 % bendrojo vidaus produkto¹⁵³. Taip pat, automobilių pramonė „sukuria darbo vietas gamybos, pardavimo, techninės priežiūros, statybos ir transporto bei transporto paslaugų srityse“ beveik 15 tūkstančių europiečių¹⁵⁴.

3. Europos atominės energijos bendrija (žinoma kaip - Eurotomas) (Roma, 1957 m.)¹⁵⁵.

Darbo autorė nori pažymėti, kad trys išvardintos bendrijos nuo 1967 m. liepos 1 d. buvo sujungtos į vieną sistemą, kuri buvo pavadinta Europos Bendrija (toliau ir – EB). Nagrinėjant įvairius šaltinius, pastebima, kad „Europos bendrija“ neretai buvo vartojamas ir visoms trims Europos Bendrijoms įvardyti. Tačiau juridine prasme iki pat 2002 m. egzistavo visos trys Europos Bendrijos, ir tik viena iš jų buvo „Europos Bendrija“. Pavadinimas Europos ekonominė bendrija buvo vartojama iki 1993 m. lapkričio 1 d., kaip įsigaliojusia ES sutartimi jis buvo pakeistas pavadinimu Europos Bendrija. Galima sakyti, kad ši sutartis tik įteisino nusistovėjusią praktiką EEB vadinti EB¹⁵⁶.

Atkreiptinas dėmesys, kad nei vienoje iš šių sutarčių nebuvo aplinkosaugą reglamentuojančių nuostatų¹⁵⁷. 1957 m. įsteigus minėtą EEB, vis dar nebuvo kuriama bendra *Europos aplinkos politika*, nes tuo metu žmonėms rūpėjo – likviduoti karo padarinius, pasirūpinti, kad ES gyventojai būtų aprūpinti žemės ūkio produktais ir kt. Tuo metu ne tik nebuvo kuriama ES aplinkos politika, tačiau nebuvo kilusios ir pasaulinės aplinkosauginio judėjimo tendencijos, tačiau buvo pastebimas vis didėjantis aplinkos užterštumas¹⁵⁸. Svarbus įvykis ES, kaip 1972 m. Stokholme įvyko JT konferencija, kurioje buvo diskutuojama apie pavojingas žmonijai „augimo ribas“ (detaliau analizuota baigiamojo darbo 24 psl.). Taip pat, buvo įtvirtinta nemažai fundamentalių aplinkos

¹⁵³ „Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631“, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, žiūrėta 2023 m. vasario 22 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A52021PC0556>.

¹⁵⁴ „Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631“, *supra note*, 132.

¹⁵⁵ Venckus, *supra note*, 16:41.

¹⁵⁶ Spurga, *supra note*, 18: 24.

¹⁵⁷ Mieriauskas, *supra note*, 21:97.

¹⁵⁸ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *supra note*, 19:13.

apsaugos principų. Po šio susitikimo, Europos šalių vadovai, susirinko Paryžiuje, nusprendė parengti *Europos Bendrijos aplinkos veikslių politikos gaires*¹⁵⁹.

Visa ES aplinkos apsaugos politikos ir teisės raida yra išdėstyta aštuoniose aplinkos apsaugos veikslių programose. Programos yra ruošiamos apibrėžtam laikotarpiui, kurie nustatyti atitinkamai kiekvienoje programoje. Kiekviena iš jų apėmė skirtingą laikotarpį (pvz.: pirmoji nuo 1973 m. iki 1976 m., o septintoji nuo 2014 m. iki 2020 m.) (žr. lentelę Nr. 1). Akcentuotina, kad valstybės narės privalėjo įgyvendinti ES strateginius aplinkosaugos tikslus ir uždavinius¹⁶⁰.

Laikotarpis	Aplinkos veikslių programos pavadinimas
1973-1976 m.	Europos Bendrijų <i>pirmoji</i> aplinkos apsaugos veikslių programa
1977-1981 m.	Europos bendrijos <i>antroji</i> aplinkos apsaugos veikslių programa
1982-1986 m.	Europos Bendrijų <i>trečioji</i> aplinkos veikslių programa
1987-1992 m.	EEB <i>ketvirtoji</i> aplinkosaugos veikslių programa
1993-2000 m.	Bendrijos <i>penktoji</i> politikos ir veikslių programa dėl aplinkos ir tvarios plėtros
2002-2012 m.	Bendrijos <i>šeštoji</i> aplinkosaugos veikslių programa
2014-2020 m.	<i>Septintoji</i> aplinkosaugos veikslių programa
2022-2030 m.	<i>Aštuntoji</i> aplinkosaugos veikslių programa

Lentelė Nr. 1 sudaryta darbo autorės, remiantis ES ir Vidurinės Azijos bendradarbiavimo aplinkos ir vandens srityje platformoje pateiktais duomenimis¹⁶¹.

Pažymėtina, kad per beveik 50 metų šių programų vykdymas daug prisidėjo prie aplinkos kokybės išsaugojimo ir gerinimo¹⁶². Kitas svarbus aspektas, kad aplinkos apsaugos veikslių programos yra strateginiai Europos Bendrijų dokumentai, vadinasi jos - *neturi teisinių galių*. Kita vertus, visi strateginiai dokumentai, minėtos programos yra gairės valstybėms narėms, kurios padeda pagrindą ir orientyrus politikos įgyvendinime ir atitinkamų teisės aktų priėmime¹⁶³.

Pirmoji veikslių programa – nustatė tik svarbiausius aplinkos apsaugos principus. Joje buvo išvardyti vienuolika principų, kurie vėliau atsispindėjo tolesniuose aplinkos apsaugos programiniuose dokumentuose. Nagrinėtinos programos tikslai buvo suformuluoti, tikintis, kad jie bus pasiekti ne per nustatytą trijų metų laikotarpį, tačiau per ilgą, dviejų dešimtmečių laikotarpį¹⁶⁴. Šiems tikslams

¹⁵⁹ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *supra note*, 19: 14.

¹⁶⁰ Zenonas Venckus, *Aplinkos apsaugos teisė* (Šiaulių universitetas technologijos ir gamtos mokslų fakultetas: Litera, 2015), 57.

¹⁶¹ „ES aplinkos politika“, ES ir Vidurinės Azijos bendradarbiavimo aplinkos ir vandens srityje platforma, žiūrėta 2023 m. vasario 22 d., <https://wecoop.eu/regional-knowledge-centre/eu-policies-regulations/>.

¹⁶² Venckus, *op. cit.*, 157.

¹⁶³ Mieriauskas, *supra note*, 133: 100.

¹⁶⁴ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *op.cit.*

pasiekti svarbi intensyvi, sisteminga ir vieninga aplinkos politika įvairiuose sektoriuose, dirbant visoms valstybėms narėms. Akcentuotina, kad buvo įtvirtintas „atsargumo principas“. Pagal šį principą teikiama aplinkos taršos prevencijai, o ne kovai su taršos padariniais. Taip pat, yra priimtinos bet kokios priemonės, jeigu egzistuoja tikimybė, kad jos padės išvengti taršos arba ją sumažins¹⁶⁵. Transporto srityje taip pat svarbus šis principas, o būtent – sureguliuoti CO2 emisiją, sumažinti oro taršą, kuri yra gaunama iš įvairių rūšių, o būtent lengvojo transporto, tam, kad išvengti didesnės žalos aplinkai bei žmonėms.

Antroji veikslių programa – toliau tęsė pirmosios programos tikslų įgyvendinimą ir juos siek tiek išplėtodama. Itin daug dėmesio buvo skirta gyvosios gamtos apsaugai. Tiek pirmąją, tiek antrąją programomis buvo siekiama: gerinti vandens, o ypač geriamojo ir oro apsaugą. Taip pat, akcentuotas žmogaus sveikatos išsaugojimas bei išskirta triukšmo valdymo problema. Pabrėžtina, kad pasaulyje buvo 1975-1978 m. ir 1981-1983 metų ekonominis nuosmukis, kurio „dėka“ abi programos nebuvo sėkmingai įgyvendintos¹⁶⁶.

Trečioji aplinkos veikslių valdymo programa (toliau ir - AVP) – turėjo didesnę įtaką vidaus rinkai, nes buvo nustatyti bendrieji emisijų standartai bei limitai pastoviams ir judiesiems taršos šaltiniams, taip pat, pabrėžta taršos mažinimo svarba jos šaltinyje. Pažymėtina, kad buvo įteisinta atliekų vengimo politika ir akcentuota, kad reikia aplinkos apsaugos politiką integruoti į kitus sektorius, o būtent: transportą, energetiką, žemės ūkį¹⁶⁷. Džiugu, kad per nustatytą laikotarpį buvo pasiekta geresnių rezultatų vykdant oro apsaugos, triukšmo valdymo politiką bei kontroliuojant pramonės įmonių projektavimą ir veiklos riziką¹⁶⁸.

Ketvirtoji aplinkos apsaugos veikslių programa – naujas požiūris į aplinką, pakeista kryptis ir pereita iš visiškai ekonominės į darnaus vystymosi sistemą. Šios AVP, viso nustatyto laikotarpio metu buvo skiriama itin daug dėmesio teisės aktų aplinkos politikos srityse, įgyvendinimui. Taip pat, skirtas dėmesys skatinti naujų biotechnologijų įdiegimams ir racionalių gamtos išteklių naudojimui¹⁶⁹. Ši veikslių programa yra vertinama kaip ES aplinkos politikos lūžio momentas, nes nuo tada aplinkos politika buvo įteisinta atskiru skirsniu Suvestiniame Europos akte ir tapo sudėtine kitų politikų dalimi¹⁷⁰.

¹⁶⁵ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *supra note*, 19.

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ Venckus, *supra note*, 16: 46.

¹⁶⁸ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *op cit.*

¹⁶⁹ *Ibid.*, 16.

¹⁷⁰ *Ibid.*

Pažymėtina, kad priėmus Suvestinį Europos aktą, EB buvo suteikti įgaliojimai plėtoti aplinkos politiką, todėl buvo nustatyti *principai*, kurie vėliau buvo išplėtoti Maastrichto sutartimi¹⁷¹:

1. *Prevencijos ir vengimo* - „būtina daryti viską užkertant kelią aplinkai gresiančiam pavojui, nelaukiant, kol teks šalinti padarinius“¹⁷².

2. *Pirminis šaltinio* – atsiradus pavojui aplinkai, privalu ją šalinti, tačiau pirmiausiai yra šalinamas pirminis taršos šaltinis (pvz.: pirminiai oro teršalai yra tie, kurie susidaro pačiame įrenginyje – kurui degant katilė, degimo proceso metu, susidaro azoto ir sieros oksidai, anglies monoksidas, anglies dioksidas) ir kt. Taip pat, pirminiems teršalams priskirtini ir į aplinką išmetami tiesiogiai iš taršos šaltinio – kamino)¹⁷³.

3. *Atsargumo principas* – (detaliai išanalizuotas baigiamojo darbo 38-ajame puslapyje).

4. *Integravimo principas* – formuojant ir įgyvendinant Bendrijos politikos pateiktas priemones, privalu yra atsižvelgti į aplinkai keliamus reikalavimus¹⁷⁴.

5. Dar vienas itin svarbus *principas*, kuris tarptautiniu mastu išanalizuotas baigiamojo darbo 26-ajame puslapyje, tai – *teršėjas moka*. Šis principas minimas ne vienoje direktyvoje, programoje ir teisės aktuose. Visų pirma, pirminėje Europos Sąjungos teisėje principas *teršėjas moka* buvo įtvirtintas EB steigimo sutartyje, kurioje nurodoma, kad „Bendrijos aplinkos politika siekiama aukšto apsaugos lygio atsižvelgiant į skirtingų Bendrijos regionų būklės įvairovę. Ši politika grindžiama *atsargumo principu* bei principais, kad reikia imtis *prevencinių veiksmy* jog žala aplinkai pirmiausia turėtų būti atitaisoma ten, kur yra jos šaltinis, ir kad ją *atlygina teršėjas* (174 str.)“¹⁷⁵. Pabrėžtina, kad Suvestiniame Europos Sąjungos veikimo sutarties¹⁷⁶ 191 str. 2 d.¹⁷⁷ buvo perkelta tokia pati principo *teršėjas moka* formuluotė, kaip ji buvo pateikta aukščiau tekste. Tik vietoje Bendrijos termino, buvo

¹⁷¹ Maastrichto sutartis buvo pasirašyta 1992 m. vasario 7 d. Maastrichte (Nyderlanduose), o įsigaliojo 1993 m. lapkričio 1 d. Europos Sąjungos sutartis buvo pasirašyta Maastrichte dalyvaujant Europos Parlamento Pirmininkui Egonui Klepschui. Pagal minėtą sutartį EB pagrindu (pirminis ramsis), kartu su dviem papildomais bendradarbiavimo sritimis (antrasis ir trečiasis ramsčiai): bendra užsienio ir saugumo politika (BUSP) bei teisingumo ir vidaus reikalai (TVR), buvo įkurta ES. Šaltinis: „Europos Sąjungos sutartis/Maastrichto sutartis“, Apie Europos Parlamentą Europos Parlamentas, žiūrėta 2023 m. vasario 28 d.,

<https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/lt/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>.

¹⁷² Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *supra note*, 19: 14.

¹⁷³ „Oras/Bendroji dalis“, Vilniaus aplinka, žiūrėta 2023 m. vasario 29 d., <https://aplinka.vilnius.lt/>.

¹⁷⁴ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *op cit*.

¹⁷⁵ „Europos Bendrijos steigimo sutarties suvestinė redakcija“, Europos Sąjungos oficialusis leidinys, žiūrėta 2023 m. kovo 1 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12006E/TXT&from=EN>.

¹⁷⁶ Lisabonos sutartys įsigaliojus 2009 m. gruodžio 1 d. ši sąjungė anksčiau egzistavusių Europos Bendriją, kuri buvo įsteigta Romos sutartimi (1957 m.) bei Europos Sąjungą, kuri įsteigta Maastrichto sutartimi (1993 m.). Galiausiai buvo suformuota viena Europos Sąjunga, kuri buvo pagrįsta bendru teisiniu pagrindu.

Šaltinis: „Europos Sąjungos sutartys“, Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija, žiūrėta 2023 m. kovo 1 d., <https://urm.lt/default/lt/uzsienio-politika/uzsienio-politikos-prioritetai/lietuva-europos-sajungoje/kaip-veikia-europos-sajunga/europos-sajungos-sutartys>.

¹⁷⁷ „Europos Sąjungos oficialusis leidinys“, eur-lex.europa.eu, žiūrėta 2023 m. kovo 1 d., <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:326:FULL:LT:PDF>.

pakeista į Sąjungos, o visas kitas tekstas buvo paliktas - identiškas. Taip pat, EB steigimo sutartį pakeitė, sutartis dėl ES veikimo (toliau ir – SESV)¹⁷⁸. Pažymėtina, kad *transporto sektorius* buvo vienas pirmųjų Europos Sąjungos kuriamų politikos sričių, kuri yra V antraštinėje dalyje (SESV)¹⁷⁹. O didžiausias prioritetas – bendros transporto rinkos kūrimas, suteiksiantis galimybę užtikrinti laisvą paslaugų judėjimą ir transporto rinkų atvėrimą¹⁸⁰. Taigi, ES politikos kūrimo aspektai yra itin svarbūs, tačiau jie turi būti derinami su aplinkos apsaugos reikalavimais ir esant principo „teršėjas moka“ požymiams – turi būti užtikrinamas jo įgyvendinimas.

Būtent dėl aukščiau išvardytų aspektų buvo priimta Europos Komisijos *Baltoji knyga (1992 m.)*. Šiuo dokumentu yra toliau plėtojama EB transporto politikos raida¹⁸¹. Minėtame dokumente yra daugiausiai dėmesio yra skiriama transporto rinkų atvėrimui¹⁸² ir laikomasi integruoto, daugiarūšio transporto požiūrio, kuris yra grindžiamas judumo principu¹⁸³.

Po devynerių metų, Europos Komisija paskelbė komunikatą, kuriame buvo išdėstyta ES transporto politikos ateities vizija. *Baltojoje knygoje* „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti“ (2001 m. rugsėjo 12 d.), pasiūlyta apie 60 priemonių, kuriomis buvo siekiama iki 2011 m. paskatinti transporto paklausą ir nutraukti ekonomikos bei transporto augimo ryšį¹⁸⁴. Taip pat, numatyta, kad per ateinančius 30 metų bus plėtojama tvari transporto sistema, tačiau išdėstomi ir sunkumai kuriuos reikia įveikti per numatytą laikotarpį¹⁸⁵. Per dešimties metų laikotarpį (nuo 2001 m. – kaip buvo paskelbta *Baltoji transporto knyga* iki 2011 m. – Baltosios knygos versija) buvo ganėtinai daug nuveikta, o būtent:

1. sėkmingai pradėta įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistema;
2. atvertos aviacijos, kelių bei geležinkelių transporto rinkos, atitinkamai padidėjo visų rūšių transporto sauga ir saugumas;
3. daug padirbėta siekiant pagerinti transporto aplinkosauginį veiksmingumą;
4. priimtos naujos taisyklės dėl darbo sąlygų ir keleivių teisių;

¹⁷⁸ „Europos Bendrijos steigimo sutarties suvestinė redakcija“, *supra note*, 175.

¹⁷⁹ *Ibid.*

¹⁸⁰ „Bendroji transporto politika, Apžvalga“, Faktų apie Europos Sąjungą suvestinė, žiūrėta 2023 m. kovo 1 d, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/lt/sheet/123/bendroji-transporto-politika.-apzvalga>.

¹⁸¹ „The future development of the common transport policy A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility COM(92) 494“, Eur-lex, žiūrėta 2023 m. kovo 1 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494&from=EN>.

¹⁸² „Baltoji knyga „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti““, Europos šaltiniai internete, žiūrėta 2023 m. kovo 3 d., <https://www.europeansources.info/record/white-paper-on-european-transport-policy-for-2010-time-to-decide/>.

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ *Ibid.*

5. kitas kone vienas svarbiausių aspektų, kad sustiprėjo tarptautiniai ryšiai bei bendradarbiavimas, nes tik suvienijus jėgas yra galimybė pasiekti užsibrėžtų tikslų¹⁸⁶.

2011 m. buvo priimtas pagrindinis strateginis transporto politikos dokumentas *Baltoji knyga* (trečioji jos versija), kurioje Europos Sąjungos lygmeniu suformuoti naujausi ES transporto politikos tikslai. Šių tikslų pagalba yra siekiama sukurti bendrą Europos Sąjungos transporto erdvę, kurioje transporto sistema būtų konkurencinga efektyvių išteklių naudojimu. Taip pat, dokumente yra teigiama, kad transporto sektorius auga, todėl yra skatinamas judumas ir tuo pačiu siekiama išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti iki 60 proc.¹⁸⁷ Norint įgyvendinti ES bendrą transporto erdvės sistemą buvo išsikelti šie uždaviniai (*darbo autorė atsižvelgdama į baigiamojo darbo apimtį, pasirinko išskirti punktus, aktualius būtent šio darbo temai*), o būtent:

1. iki 2020 m. sukurti ES daugiarūšio transporto informacijos, valdymo bei mokėjimo sistemą;

2. iki 2020 m. pasiekti, kad aukų keliuose sumažėtų perpus bei užtikrinti, kad ES pirmautų pasaulyje visų transporto rūšių saugos ir saugumo srityje. O iki 2050 m. užtikrinti beveik visišką kelių saugą.

3. iki 2030 m. dvigubai sumažinti įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimą miestuose bei sėkmingai vykdant miestų logistikos veiklą didžiuosiuose urbanistiniuose centruose sumažinti CO₂ taršos kiekį praktiškai iki 0;

4. siektina, kad miestuose nebeliktų kuru varomų automobilių iki 2050 m.;

5. norima iki 2030 m. pasiekti, kad 30 proc. daugiau nei 300 km. keliais vežamų krovinių būtų gabenami kitų rūšių transportu (*pvz.: geležinkelių arba vandens transportu*), o dar po 20 metų šis skaičius turėtų būti didesnis nei 50 proc. Pažymėtina, kad efektyvūs ekologiški krovinių vežimo koridoriai turėtų palengvinti tokį perėjimą. Vėlgi, tam, kad tikslas būtų pasiektas yra labai svarbi gerai bei patogiai išvystyta kelių infrastruktūra.

6. iki 2050 m. turi būti užbaigtas Europos greitųjų traukinių tinklas, tam, kad didžioji keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalis turėtų būti vykdoma traukiniais;

7. iki 2030 m. sukurti TEN-T pagrindinį daugiarūšio transporto tinklą, kuria veiktų sklandžiai ir efektyviai visoje ES. Svarbu, kad iki 2050 m. šis tinklas turi tapti kokybišku didelio pajėgumo tinklu, teikiančiu atitinkamas informavimo paslaugas.

¹⁸⁶ „Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, žiūrėta 2023 m. kovo 5 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>.

¹⁸⁷ „Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, *op.cit.*

8. siekti jog principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ būtų plačiau taikomi bei užtikrintas būsimų investicijų į transportą finansavimas¹⁸⁸.

Siekiant tobulinti ir greitinti Baltosios knygos (2011 m.) išsikeltus tikslus transporto srityje, buvo priimtas dar vienas Europos Komisijos komunikatas „Europos mažataršio judumo strategija“. Šia strategija manoma padės mažinti transporto sektoriaus išmetamą teršalų kiekį ir padės efektyviai siekti Paryžiaus susitarime prisiimtus ES įsipareigojimus¹⁸⁹.

Kitas itin svarbus etapas, ES istorijoje, kaip 2004 m. balandžio 21 d. buvo priimtas itin reikšmingas pagrindinis antrinės ES teisės akto dokumentas – *Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/35/ET dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą sistemą pagal „teršėjas moka“ principą* siekiant išvengti žalos aplinkai ir ištaisyti (atlyginti)¹⁹⁰. Šios direktyvos preambulės 2 punkte nustatyta, kad žalos aplinkai išvengimas ir ištaisyimas turėtų būti įgyvendinamas plėtojant Sutartyje nurodytą *teršėjas moka* principą ir laikantis tolydžios plėtros principo¹⁹¹.

Taip pat, šios direktyvos *pagrindinis principas* turėtų būti suprantamas taip, kad subjektas, kurio veikla sukėlė žalą arba neišvengiamą (realią) tokios žalos grėsmę aplinkai, turi būti finansiškai atsakingas, kad paskatintų subjektus priimti priemones ir vystyti technologijas žalos aplinkai pavojui sumažinti, kad sumažintų savo galimą finansinę atsakomybę. Kitas svarbus aspektas reglamentuotas minėto dokumento 18 punkte, kuriame pateikiamas *teršėjas moka principo* apibrėžimas „subjektas, padarantis žalą aplinkai arba sukeliantis neišvengiamą (realią) tokios žalos grėsmę, iš esmės turėtų atlyginti būtinų žalos prevencijos arba ištaisymo (atlyginimo) priemonių išlaidas. Jei kompetentinga institucija, pati arba per trečiąją šalį, veikia už subjektą, ši institucija turėtų užtikrinti, kad jos patirtos išlaidos būtų susigrąžintos iš šio subjekto. Taip pat reikia, kad šie subjektai galiausiai padengtų žalos aplinkai įvertinimo išlaidas ir, jei reikia, tokios žalos susidarymo neišvengiamos (realios) grėsmės įvertinimo išlaidas“¹⁹². Analizuojant apibrėžimo turinį, pastebima, kad aplinkos teršėjas privalo atlyginti ne tik jau kilusios žalos nuostolius, bet ir pvz.: realios žalos grėsmės prevencijos priemones ar neišvengiamos žalos susidarymo grėsmės įvertinimo išlaidas.

Grįžtant prie programų analizės, *penktosios aplinkos veiksmų programa (1993-2000 m.)* buvo parengta remiantis Rio de Žaneiro konferencijos nutarimais. Minėtame dokumente, atkreiptinas dėmesys į penkis itin svarbius ES sektorius: *pramonės, energetikos, žemės ūkio, turizmo bei*

¹⁸⁸ „Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“⁴⁴, *supra note*, 186.

¹⁸⁹ „Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui“ „Europos mažataršio judumo strategija“⁴⁴, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, 2023 m. kovo 8 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A52016DC0501>.

¹⁹⁰ Meškauskas, *supra note*, 20.

¹⁹¹ „Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/35/EB „Dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti)“⁴⁴, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, žiūrėta 2023 m. kovo 2 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32004L0035>.

¹⁹² *Ibid.*

transporto. Kiekvienam iš jų programoje keliami tam tikri tikslai, taip pat, skiriama daug dėmesio aplinkosaugos integracijai į minėtuosius prioritetinius sektorius. Pabrėžtina, kad ši programa buvo susieta su darniąja visuomenės plėtra, tam, kad ateitiems kartoms perduoti švarią, saugią aplinką, o ne tik perteikti pažangias technologijas ir žinias moksle¹⁹³.

Šeštoji aplinkos apsaugos veiksmų programoje, akcentuojamos šios keturios sritys: *klimato kaita, unikalių gamtos išteklių ir biologinės įvairovės apsauga, aplinka ir sveikata, subalansuota gamtos išteklių ir atliekų valdymas*¹⁹⁴. Analizuojamoje programoje ne tik yra keliami tikslai, bet ir detalai išvardijami veiksmai, kurie yra susiję su šių sektorių problemų sprendimu. Taip pat, ES teisinės bazės tobulinimu bei jos veiksmingumo stiprinimu ir aplinkos apsaugos integravimu į įvairias ūkio šakas, rinkos santykių taikymu aplinkos būklės gerinimo reikmėms, visuomenės švietimu ir aplinkosaugos aspektų diegimu į teritorijų planavimą¹⁹⁵.

Septintoji aplinkos apsaugos veiksmų programa (2014-2020 m.) buvo parengta atsižvelgiant į ES strategiją „Europa 2020“, jos pagrindinis šūkis - „Gyventi gerai pagal mūsų planetos išgales“. Programoje yra nustatyti *devyni pagrindiniai tikslai*, o būtent:

1. saugoti, tausoti ir puoselėti Sąjungos gamtinį kapitalą;
2. paversti Sąjungą efektyvaus išteklių naudojimo, žaliaja ir konkurencinga mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomika;
3. apsaugoti Sąjungos piliečius nuo neigiamo su aplinka susijusio poveikio ir rizikos sveikatai bei gerovei.
4. kiek įmanoma gerinti ES aplinkos teisės aktų įgyvendinimą;
5. tobulinti ES aplinkos politikos žinių ir faktinių duomenų bazę;
6. užtikrinti investicijas į aplinkos ir klimato politiką bei spręsti su aplinka susijusių išorinių sąnaudų klausimus;
7. visiškas aplinkosaugos reikalavimų ir aspektų integravimas į kitas politikos sritis;
8. padaryti ES miestus tvaresnius. Šis tikslas labai glaudžiai yra susijęs CO2 mažinimo politika bei taršių automobilių atsisakymu, kelių infrastruktūros gerinimu, transporto parko atnaujinimu, iškastinio kuro atsisakymas ir pasirinkimas ekologiškesnių variantų ir kt.;
9. ES mastu imtis aktyvesnių veiksmų sprendžiant tarptautinius aplinkos ir su klimatu susijusius iššūkius¹⁹⁶.

Tikslai yra ambicingi, aktualūs ir svarbūs iki šių dienų, šiems tikslams įgyvendinti prireiks dar daug metų, nes šis procesas užtrunka ir yra sudėtingas.

¹⁹³ Mieriauskas, *supra note*, 21: 102.

¹⁹⁴ Venckus, *supra note*, 16: 46.

¹⁹⁵ Mieriauskas, *op. cit.*

¹⁹⁶ „Aplinkosaugos veiksmų programa iki 2020 m.“, European Commission, žiūrėta 2023 m. kovo 3 d., <https://ec.europa.eu/environment/action-programme/>.

Nors ir pastaraisiais dešimtmečiais ES aplinkos politika davė esminės naudos tiek žmonėms, tiek visai mūsų planetai, tačiau šiuo metu Europai yra iškilęs precedento neturinčių aplinkos, klimato kaitos ir tvarumo problemų, taip pat, biologinės įvairovės nykimas, klimato kaita, išteklių naudojimas ir tarša. Reaguodama į šiuos aspektus, Europos Komisija, visų pirma, paskelbė 2020 m. spalio 14 d. pasiūlymą priimti 8 – ają aplinkosaugos veiksmų programą. Svarbu paminėti, kad šiuo pasiūlymu yra parodyta, kad yra remiami Europos Žaliojo kurso aplinkos ir klimato politikos tikslai. Šis pasiūlymas tarsi suteikia galimybę ES žmonėms, institucijoms siekti pakartoti įsipareigojimus 7-ojoje AVP numatytos 2050 m. vizijos, kuri buvo jau aptarta analizuojant minėta programą, tačiau pakartotina - „norime užtikrinti gerovę visiems neviršydami planetos galimybių“¹⁹⁷.

2022 m. kovo 29 d. Europos Sąjungos Taryba priėmė aštuntąją aplinkosaugos veiksmų programą, kuria bus vadovaujama formuojant ir įgyvendinant aplinkos politiką iki 2030 m. Šia programa yra siekiama teisingai ir įtraukiai paspartinti žaliają pertvarką, nusistatant ilgalaikį (2050 m.) tikslą, kuris buvo aptartas kalbant apie septintąją aplinkos veiksmų programą (baigiamojo darbo 43 puslapyje)¹⁹⁸.

Pažymėtini šeši teminiai prioritetiniai tikslai, kurie yra remiami būtent *Europos žaliuoju kursu*:

1. „pasiekti 2030 m. išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslą ir 2050 m. klimato neutralumo tikslą;
2. padidinti prisitaikymo pajėgumus, sustiprinti atsparumą ir sumažinti pažeidžiamumą dėl klimato kaitos;
3. daryti pažangą siekiant regeneracinio augimo modelio, atsieti ekonomikos augimą nuo išteklių naudojimo ir aplinkos būklės blogėjimo ir spartinti perėjimą prie žiedinės ekonomikos;
4. siekti nulinės taršos tikslo, įskaitant oro, vandens ir dirvožemio nulinę taršą, taip pat apsaugoti Europos gyventojų sveikatą ir gerovę;
5. saugoti, išsaugoti ir atkurti biologinę įvairovę, gerinti gamtinio kapitalo, visų pirma oro, vandens, dirvožemio ir miškų, gėlo vandens, šlapynių ir jūrų ekosistemų, būklę;
6. sumažinti su gamyba ir vartojimu susijusį poveikį aplinkai ir klimatui (ypač energetikos, pramonės plėtros, pastatų ir infrastruktūros, judumo ir maisto sistemos srityse)¹⁹⁹.

Taip pat, ES Taryba ir ES Parlamentas susitarė dėl kelių reikiamų sąlygų išvardytiems *tikslams* pasiekti, o būtent:

¹⁹⁷ „Aplinkosaugos veiksmų programa iki 2030 m.“, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, žiūrėta 2023 m. kovo 3 d., https://environment.ec.europa.eu/strategy/environment-action-programme-2030_lt.

¹⁹⁸ „Taryba priėmė 8-ąją aplinkosaugos veiksmų programą“, Europos Vadovų Taryba Europos Sąjungos Taryba, žiūrėta 2023 m. kovo 3 d., <https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2022/03/29/council-adopts-8th-environmental-action-programme/>.

¹⁹⁹ „Aplinkosaugos veiksmų programa iki 2030 m.“, *op. cit.*

1. sumažinti ES žaliavų naudojimo rodiklį ir vartojimo pėdsaką;
2. stiprinti aplinkosaugos požiūriu teigiamas paskatas;
3. laipsniškai panaikinti aplinkai kenksmingas subsidijas, visų pirma - *iškastiniam kurui*²⁰⁰.

Dar vienas svarbus aspektas, kad abi teisėkūros institucijos susitarė į 8-ąją aplinkosaugos veiksmų programą 2024 m. įtraukti pažangos, padarytos siekiant jos teminių prioritetinių tikslų, laikotarpio vidurio peržiūrą²⁰¹. Darbo autorės nuomone, šis aspektas yra itin svarbus, vadinamas *kontrolės mechanizmas*, tam, kad tikslingai ir efektyviai vyktų tolimesni procesai. Atkreiptinas dėmesys, kad iš anksto yra numatyti veiksmai po peržiūros (pvz.: jeigu bus pastebėta, kad reikia pateikti pasiūlymų dėl teisės akto, tai naujausioje programoje atsispindės tai kaip priedas). Taip pat, priede bus pateiktas laikotarpio po 2025 m. veiksmų sąrašas ir tvarkaraštis kada jie turės būti atlikti²⁰².

Po Paryžiaus sutarties ES padarė didelę pažangą įgyvendindama Europos žaliąjį kursą (toliau ir – Žalioji kursas), tai žaliosios ir įtraukios pertvarkos planas. Europos Sąjungos bei jos valstybių narių įsipareigojimas, kuris buvo prisiimtas pagal Paryžiaus susitarimą. Žaliajame kurse įtvirtinti du pagrindiniai tikslai – Europai tapti pirmuoju neutralaus poveikio klimatui žemynu, užtikrinant, jog iki 2050 m. grynasis ŠESD kiekis būtų lygus nuliui, o ekonomikos augimas būtų atsietas nuo išteklių naudojimo²⁰³. Taip pat, visos 27 ES valstybės narės įsipareigojo pasiekti, kad iki 2050 m. ES taptų pirmuoju neutralaus poveikio klimatui žemynu. Tam reikia iki 2030 m. išmetamų teršalų kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m.²⁰⁴.

Trumpai apie *žaliąjį kursą* - tai politikos iniciatyvų rinkinys, kuriuo yra siekiama padėti ES vykdyti žaliąją pertvarką. Šis rinkinys – tai pasiūlymai peržiūrėti su klimatu, energetika bei transportu susijusius teisės aktus ir įgyvendinti naujas teisėkūros iniciatyvas, tam, kad ES teisės aktai, būtų suderinti su ES klimato srities tikslais. Akcentuotina, kad pagal 2021 m. liepos mėn. įsigaliojusį Europos klimato teisės aktą, šis tapo - teisiškai privalomas²⁰⁵.

Komisija skatina mažai teršiančių ir visai netaršių transporto priemonių rinkos augimą. Visų pirma, ji siekia užtikrinti, kad piliečiai turėtų tokioms transporto priemonėms įkrauti reikalingą infrastruktūrą, keliaudami tiek trumpais, tiek ilgais atstumais. Tarp skatinimų, pastebima ir tai, kad Komisija akcentuoja jog reikalingas mažai teršiančių ir visai netaršių transporto priemonių rinkos augimas. Tačiau šiam aspektui pasiekti, itin svarbu užtikrinti, kad piliečiai turėtų tokiomis transporto

²⁰⁰ „Taryba priėmė 8-ąją aplinkosaugos veiksmų programą“, *supra note*, 198.

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ „Žalioji kursas“, Mano Vyriausybė, žiūrėta 2023 kovo 5 d., <https://zum.lrv.lt/lt/zalioji-kursas>.

²⁰⁴ „Europos žaliojo kurso įgyvendinimas“, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, žiūrėta 2023 kovo 5 d., https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_lt.

²⁰⁵ „Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Perėjimo prie poveikio klimatui neutralumo spartinimas siekiant Europos saugumo ir gerovės“, EUR-lex.europa.eu, žiūrėta 2023 kovo 5 d., [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0514R\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0514R(01)&from=EN).

priemonėmis įkrauti reikalingą infrastruktūrą, keliaudami tiek trumpais, tiek ilgais atstumais.

Analizuojamu klausimu 2022 m. Europos Parlamentas patvirtino savo poziciją derybose su ES valstybėmis dėl ES alternatyviųjų degalų infrastruktūros vystymo, kuri padidintų automobilių, sunkvežimių, traukinių ir kt. įkrovimo stotelių skaičių bei galingumą. Šis aspektas yra dalis ES žaliojo kurso paketo²⁰⁶. Taip pat, europarlamentarai siūlė nustatyti privalomus nacionalinius minėtos infrastruktūros plėtros tikslus ir įpareigoti ES valstybes iki 2024 m. pateikti tinkamus jų įgyvendinimo planus. O pagal EP narių pasiūlymus iki 2026 m. pagrindiniuose ES keliuose ne rečiau kaip kas 60 km. turėtų būti įsteigtos automobilių įkrovimo vietos²⁰⁷. Svarbu paminėti, kad šiomis stotelėmis turėtų galimybę naudotis visi vartotojai ir nepriklausomai nuo automobilio markės, o kuro papildymas turėtų būti itin lengvas ir kainos pagrįstos, palyginamos ir prieinamos, o pateikiamos už sunaudotą kWh arba kg. Dar vienas svarbus ir itin patogus dalykas ko siekia EP nariai, kad iki 2027 m. būtų sukurtas ES alternatyvių degalų duomenų prieigos punktas, kuris teiktų verslui ir visuomenei informaciją būtent apie degalų pildymo punktų ir įkrovimo prieigų išsidėstymą. Į šią sistemą įeity ir laukimo laiko parodymas ir esamos tuo metu degalų atsargos²⁰⁸. Darbo autorės nuomone, tokios naujovės labai sutaupytų visuomenei laiko ieškant kur pasikrauti automobilį, nes pvz.: Lietuvos Respublikoje prie vieno garsaus dramos teatro yra įrengta viena ar dvi įkrovimo stotelės. Iš pat pradžių niekas nestatė krautis savo automobilio ir kažkoks pilietis, kuris skubėjo į teatrą užstatė šią vietą, o jam grįžus į automobilį, pamatė keletą automobilių eilutę, nes vairuotojai laukė kada galės pasikrauti automobilius. Taigi, naujovės ir infrastruktūros gerinimo aspektai yra itin svarbūs ir sveikintini, nes šiomis dienomis visiems labai svarbu yra laiko taupymas, patogumas ir greitumas.

Taip pat, Europos Komisija siūlo, kad 2035 m. teršalų iš naujų automobilių būtų 0, šiam tikslui pasiekti planuojama, kad nuo 2035 m. Europos Sąjungoje nebus galima registruoti lengvųjų automobilių, kurių išmetamieji vamzdžiai skleidžia anglies dioksidą. Vadinasi vienintelės transporto priemonės, kurios bus leidžiamos, tai elektromobiliai²⁰⁹. Tiesa, kitas aspektas, kad ekspertai sako, kad tikslas yra tikrai pasiekiamas jeigu ties tuo bus dirbama nuosekliai. Šiai dienai elektromobilių pardavimai auga, pvz.: ES parduodamų naujų elektromobilių šoktelėjo nuo 11 proc. (2020 m.) iki 18 proc. (2021 m.)²¹⁰.

²⁰⁶ „EP siekia automobilių įkrovimo stotelių bent kas 60 km.“. Naujienos Europos Parlamentas, žiūrėta 2023 kovo 5 d., <https://www.europarl.europa.eu/news/lt/press-room/20221014IPR43206/ep-siekia-automobiliu-ikrovimo-stoteliu-bent-kas-60-km>.

²⁰⁷ *Ibid.*

²⁰⁸ *Ibid.*

²⁰⁹ „Nuo 2035 m. ES bus galima registruoti tik elektra varomas transporto priemonės“, Infa.lt, žiūrėta 2023 kovo 5 d., <https://infa.lt/72503/nuo-2035-m-es-bus-galima-registruoti-tik-elektra-varomas-transporto-priemones/?fbclid=IwAR36aMFiSFZ7hIYVyunIvvG2sE3WMhxS8fzwnRuJEddxHpNGyVO6-y5LgyQ>.

²¹⁰ „Pažanga įgyvendinant Europos žaliąjį kursą“, DW Made for minds, žiūrėta 2023 kovo 5 d., <https://www.dw.com/en/european-green-deal-tracker/a-64985715>.

Apibendrinant, Romos sutartimi – buvo sukurta bendroji rinka, prekyba, transporto bei žemės ūkio politika. Po 1972 m. Stokholme įvykusios JT konferencijos - Europos šalių vadovai - nusprendė parengti *Europos Bendrijos aplinkos veikslių politikos gaires*. Aplinkos apsaugos veikslių programos yra strateginiai dokumentai, kurie tarsi gairės valstybėms narėms, tačiau jie neturi teisinės galios. Trečioji aplinkos veikslių programoje buvo akcentuojama, kad aplinkos apsaugos politiką reikia integruoti į kitus sektorius (pvz.: transportą, energetiką ir žemės ūkį“. Ketvirtoji programa vertinama kaip ES aplinkos politikos lūžio momentu, nes ši buvo įteisinta atskiru skirsniu Suvestiniame Europos akte ir tapo sudėtine kitų politikos dalimi. Maastrichto sutartimi buvo išplėtoti principai, o būtent: *teršėjas moka – esant požymiams, kas kažkuris subjektas daro žalą aplinkai, privalo – savo lėšomis stengtis išvengti žalos arba atsiradus žalai – ją kompensuoti iš savo lėšų*. ES padarė didelę pažangą įgyvendindama Europos žaliąjį kursą, kuris tapo teisiškai privalomas visoms valstybėms narėms. EK skatina mažai teršiančių ir visai neteršiančių transporto priemonių rinkos augimą. Taip pat, tinkamos infrastruktūros plėtojimą, kuri būtų prieinama visiems žmonėms (pvz.: elektros pastovių tinklo plėtojimas). Europos parlamentarai, siekia iki 2027 m. sukurti visoje ES alternatyvių degalų prieigos punktą – šis teiktų informaciją, tokią kaip: eilė iki automobilio pasikrovimo punkto ir kiek laiko ji truks; degalų atsargos pasirinktoje vietoje; degalų pildymo ir įkrovimo prieigų išsidėstymo punktus. EK siūlo nuo 2035 m. ES neleisti registruoti lengvųjų automobilių, kurie skleidžia anglies dioksidą (skatinamas elektromobilių įsigijimas).

3. LENGVOJO TRANSPORTO TARŠOS MAŽINIMO ĮGYVENDINIMAS LIETUVOS RESPUBLIKOJE

Šioje darbo dalyje siekiama atskleisti lengvojo transporto taršos mažinimo teisinio reguliavimo ir jo taikymo probleminius aspektus Lietuvos Respublikoje, todėl yra tikslinga nustatyti taršių automobilių mažinimą skatinančias priemones ir jų taikymo probleminius aspektus, kurie kyla praktikoje. Tai siekiama atlikti vykdant lengvojo transporto taršos mažinimo įgyvendinimą reglamentuojančių teisės aktų Lietuvos Respublikoje analizę, tokiu būdu bus nustatytos taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės yra pakankamos, ar jos sąlygoja taršos mažinimą. Taip pat, ar yra pakankamai alternatyvių transporto priemonių, ir ar infrastruktūra yra pritaikyta tokioms priemonėms eksploatuoti.

3. 1. Lengvojo transporto teisinių įsipareigojimų įgyvendinimas klimato kaitos kontekste

Visų pirma, Lietuvos Respublikos aplinkos politika buvo pradėta formuoti tik atgavus nepriklausomybę. Lietuvos TSR (*pilnai Lietuvos Tarybų Socialistinė Respublika, laikotarpiu 1944-1990 m.*)²¹¹ (toliau ir – Lietuvos TSR) buvo sudaryta okupacinės sovietų valdžios pagrindu. Paminėtina, kad žvelgiant istorinius šaltinius, pastebima jog visoje Sovietų Sąjungoje ir Lietuvos TSR aplinkos politikos sąvoka neegzistavo, būtent dėl ir teko nuo pat pradžių formuoti aplinkos politikos ir valdymo principus²¹². Atkūrus nepriklausomybę Lietuvoje pradėta peržiūrėti aplinkos politikos peržiūra ir tada pradėta kurti aplinkos teisinė, institucinė bei administracinė bazė²¹³. Pirmųjų užuomazgų aplinkos politikos srityje atsirado įsteigus Aplinkos apsaugos departamentą (1990 m.)²¹⁴.

Taip pat, 1992 m. sausio 21 dieną buvo priimtas LR aplinkos apsaugos įstatymas. Šis įstatymas keistas ne vieną kartą iki šių dienų, tačiau galioja ir yra aktualus iki šių dienų. Įstatymo *paskirtis* - „reguluoti visuomeninius santykius aplinkosaugos srityje, nustatyti pagrindines juridinių ir fizinių asmenų teises ir pareigas išsaugant Lietuvos Respublikai būdingą biologinę įvairovę, ekologines sistemas bei kraštovaizdį, užtikrinant sveiką ir švarią aplinką, racionalų gamtos išteklių naudojimą Lietuvos Respublikoje, jos teritoriniuose vandenyse, kontinentiniame šelfe ir ekonominėje zonoje, atsakomybę, ekonomines sankcijas už juridinių asmenų padarytus aplinkos apsaugą ir gamtos

²¹¹ „Lietuvos TSR Aukščiausios Tarybos Prezidiumo fondas“, Lietuvos Respublikos Seimas, žiūrėta 2023 m. kovo 7 d., https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=36570&p_k=1.

²¹² Mieriauskas, *supra note*, 21.

²¹³ Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis, *supra note*, 19: 26.

²¹⁴ Lietuvos Respublikos Aplinkos apsaugos departamentas yra įstaiga prie Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos. *Departamento paskirtis* – siekiant užtikrinti teisėtumą ir teisėtumą aplinkos apsaugos ir gamtos išteklių naudojimo srityje vykdyti aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę.

LR Aplinkos ministro įsakymas „Dėl LR aplinkos ministerijos regionų aplinkos apsaugos departamentų reorganizavimo“, žiūrėta 2023 m. kovo 7 d.,

https://aad.lrv.lt/uploads/aad/documents/files/Administracin%C4%97%20informacija/Dokumentai/Aplinkos%20apsaugos%20departamento%20prie%20AM_nuostatai.pdf.

išteklių naudojimą reglamentuojančių teisės aktų pažeidimus siekiant veiksmingos šių pažeidimų prevencijos ir nuostatas dėl bylų dėl ekonominių sankcijų skyrimo teisenos“²¹⁵. Pabrėžtina, kad šio įstatymo pagrindu yra priimami ir kiti gamtos išteklių naudojimą bei aplinkos apsaugą reglamentuojantys įstatymai ir kt. Taip pat, šis įstatymas yra skirtas užtikrinti ES teisės aktų, kurie yra nurodyti pirmajame priede, įgyvendinimą²¹⁶.

Be aptartų dokumentų, taip pat, tikslinga aptarti ir LR Konstitucijoje (priimta 1992 m. lapkričio 2 d.) išskirtus ir itin aktualius aspektus apie gamtos apsaugą, aplinkso taršos ir valstybės pozicijos išreiškimas, kad nepitaria visiems šiems aspektams. LR Konstitucijos IV skirsnio 53 ir 54 straipsniuose yra nurodyta, kad valstybė ir kiekvienas asmuo privalo saugoti aplinką nuo kenksmingų poveikių. Taip pat, valstybė rūpinasi natūralios gamtinės aplinkos, gyvūnijos ir augalijos, atskirų gamtos objektų ir ypatingai vertingų vietovių apsauga, kad su saiku būtų naudojami, taip pat atkuriami ir gausinami gamtos ištekliai. Akcentuotina, kad įstatymu yra draudžiama niokoti žemę, jos gelmes, vandenį, teršti vandenį ir orą, daryti radiacinį poveikį aplinkai bei skurdinti augaliją ar gyvūniją²¹⁷. Taigi, LR Konstitucijoje yra išskirti aspektai, kurie itin saugomi, nes tai yra vertybė kiekvieno Lietuvoje gyvenančio piliečio ir ne tik. Taip pat, pabrėžiama, kad ne tik LR valdžia priiminėdama įstatymus, įvairius draudimus privalo saugoti aplinką nuo taršos ir žalos jai, bet ir kiekvienas iš mūsų, o svarbiausia tai yra ir mūsų pareiga. Baigiamojo darbo kontekste yra itin svarbu sumažinti CO₂ išmetimą į aplinką, tobulinti kiekvieno asmens įpročius, kurie ne visados yra draugiški aplinkai (pvz.: vietoje nuėjimo iki artimiausios parduotuvės, esančios prie namų pėsčiomis, ne retai asmuo pasirenka važiuoti automobiliu, nes tai yra greičiau, patogiau ir komfortiščiau. *Pareiga* – užtikrinti švarią ir turtingą įvairias gamtos išteklius aplinką, ateities kartoms yra visų mūsų atsakomybėn.

Kitas etapas, Lietuvos Respublikos aplinkos politikos formavimo etape – LR Seimo patvirtinta Valstybinė aplinkos apsaugos strategija (1996 m.). Ši strategija apėmė „svarbiausias to meto ir jos įgyvendinimo laikotarpio gamtos apsaugos problemas, prioritetus, tikslus, aplinkos apsaugos politikos principus, integracijos į Europos Sąjungą procesus, strategijos įgyvendinimo priemones“²¹⁸. Akcentuotina, kad dokumente yra pabrėžta, kad strategijoje numatytos priemonės buvo kryptingai įgyvendintos. Ši strategija buvo nustatyta terminuotam laikotarpiui - 10 metų, tačiau jos atnaujinimas užtruko ir tik 2015 m. LR patvirtino naują Nacionalinę aplinkos apsaugos strategiją (ši bus išsamiau analizuojama toliau baigiamojo darbo tekste). Tačiau per 19 m. kol galiojo *Valstybinė aplinkos*

²¹⁵ „Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas“, Lietuvos Respublikos Aukščiausioji Taryba – Atkuriamasis Seimas, žiūrėta 2023 m. kovo 8 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.2493/asr>.

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ „Lietuvos Respublikos Konstitucija“, *supra note*, 102.

²¹⁸ „Nutarimas „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“, TAR, žiūrėta 2023 m. kovo 8 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/609a6f82ea4e11e4ada6f94d34be6d75/asr>.

apsaugos strategija – pakito valstybės geopolitinė padėtis, o būtent: Lietuvos Respublika tapo ES dalimi ir visateise ES aplinkos apsaugos politiką formuojančia ir ją įgyvendinančia valstybe. Be paminėtų pokyčių paminėtina ir tai, kad anksčiau vykdyta politika, kuri buvo skirta spręsti pavienes aplinkos apsaugos problema, tapo nepakankamai efektyvi dėl pasaulyje didėjančios taršos ir didesnio gamtos išteklių naudojimo tapo svarbu keisti nusistovėjusią politiką ir pereiti prie naujos, kuri būtų pritaikyta ir kompleksinė aplinkos apsaugos strategijos kontekste²¹⁹.

Praėjus devyniolikai metų, dėl įvairių priežasčių, kaip jau minėta tekste (49 psl.) buvo priimta LR Nacionalinė aplinkos apsaugos strategija (2015-04-16.)²²⁰, kuri pakeitė 1996 m. Valstybinę aplinkos apsaugos strategiją. LR Nacionalinę aplinkos apsaugos strategiją sudaro 7 skyriai: „Bendrosios nuostatos“, „Aplinkos apsaugos politikos principai“²²¹, „Prioritetinės aplinkos apsaugos sritys“, „Lietuvos aplinkos vizija“, „Aplinkos apsaugos politikos tikslai“, „Strategijos įgyvendinimo priemonės“, „Baigiamosios nuostatos“. Strategijos pagrindinis strateginis tikslas – „pasiekti, kad Lietuvos aplinka būtų sveika, švari ir saugi, darniai tenkinanti visuomenės, aplinkosaugos ir ekonomikos poreikius“²²². Darbo autorės nuomone, tikslas yra tikrai ambicingas ir svarbus visuomenei, tačiau vertinant transporto srityje išskiriamą taršą, ši vis dar yra lyderė tarp taršiausių sektorių (*baigiamajame darbe ne karta akcentuotas aspektas*). Taip pat, Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijoje - įtvirtinamos prioritetinės aplinkos apsaugos politikos sritys ir ilgalaikiai tikslai iki 2030 metų bei Lietuvos aplinkos vizija iki 2050 metų. Strategijoje yra teigiama, kad „švarios, sveikos ir saugios aplinkos bus siekiama *valstybės darnaus vystymosi pagrindu* – Lietuvos ekonominę ir socialinę plėtrą orientuojant taip, kad šių dienų poreikių patenkinimas nesumažintų ateinančių kartų poreikių patenkinimo galimybių. Bus siekiama tobulinti teisinę ir ekonominę sistemas taip, kad jos leistų išvengti konflikto tarp Lietuvos ūkio augimo ir aplinkos antropogeninės apkrovos“ (6 str.)²²³.

Be aptartų aspektų yra tikslinga pakalbėti ir apie aplinkos apsaugos politikos principus, kuriais kaip nurodyta analizuojamoje strategijoje, bus siekiama darnaus vystymosi, vadovaujantis esminiais aplinkos apsaugos politikos principais. O principų yra išskirta net 11, o būtent: ekologinio efektyvumo; taršos prevencijos; žalos šaltinio; aplinkos apsaugos politikos integravimo; atsargumo; pakeitimo; subsidiarumo; partnerystės ir atsakomybės pasidalijimo; visuomenės dalyvavimo ir informavimo bei atsakomybės „teršėjas moka“; *geriausios praktiškai įgyvendinamos technologijos naudojimo* – šis principas pritaikytinas visose srityse, siekiant užkirsti kelią taršai. Puikus pavyzdys, nagrinėjant LR Seimo nutarimo „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės

²¹⁹ „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“, *supra note*, 218.

²²⁰ *Ibid.*

²²¹ *Ibid.*

²²² *Ibid.*

²²³ *Ibid.*

patvirtinimo“ 10 str. 5 d., pastebėta kad „Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymu²²⁴ yra kuriamos prielaidos skatinti vartoti degalus iš AEI, nustatant įpareigojimus degalų tiekėjams dėl degalų iš AEI tiekimo, didinant pažangiųjų biodegalų naudojimo kiekį. *Alternatyviųjų degalų įstatymu* siekiama skatinti elektros energijos vartojimą kelių transporte, biodujų gamybos, valymo ir tiekimo transportui infrastruktūros plėtrą, remti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių išsigijimą, jiems skirtos infrastruktūros plėtrą. Tai sudarys prielaidas nuosekliai didinti transporto sektoriaus energijos šaltinių įvairovę, naudoti vietinius išteklius, mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, mažinant transporto sektoriaus poveikį klimato kaitai“²²⁵. Šis aspektas yra itin svarbus ir pagirtinas, tačiau šiuo metu kaip teigia specialistai, kad biodyzelinas ir bioetanolis, kaip degalų priedai, nors jau senokai yra pasiekę Lietuvą, tačiau biokuras kol kas dar negali visiškai pakeisti tradicinio dyzelino ar benzino, nes naudojamos transporto priemonės tiesiog nėra tam pritaikytos²²⁶. Tačiau nepaisant to, kad dar nėra pritaikytos transporto priemonės tam, reikia semtis gerosios praktikos iš užsienio šalių ir diegti jas lygiagrečiai su kitomis naujovėmis ir Lietuvos Respublikoje, nes šiais laikais technologijų, transporto sritis bei kitos vystosi itin greitai. Dėl darbo apimties visų principų analizė nebus daroma, tačiau akcentuotina, kad pagrindinio lengvojo transporto srityje principo atsakomybės „teršėjas moka“ turinys ir atsiradimo istorija buvo išanalizuota darbo autorės baigiamojo darbo 26 psl. Pastebėta analizuojant dokumentą, kad jame nėra aptarinėjamos klimato kaitos problemos, nes yra priimta atskiras nutarimas „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės patvirtinimo“ (2021-07-02)²²⁷.

Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje yra nustatyti tikslai ir uždaviniai klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie klimato kaitos padarinių srityse, o būtent: Lietuvos klimato kaitos valdymo politikos iki 2030 m. bei iki 2040 m., taip pat, ilgalaikiai iki 2050 m. Minėtoje darbotvarkėje yra išskirti net šeši sektoriai, kuriuose klimato kaitos švelninimas yra ypač svarbus, tai – energetikos, transporto, pramonės, žemės ūkio, atliekų bei miškininkystės. Taip pat, analizuojamoje politikoje norima sustiprinti gebėjimą prisitaikyti, padidinti atsparumą bei kartu sumažinti pažeidžiamumą dėl klimato kaitos poveikio siekiant prisidėti prie darnaus vystymosi užtikrinti tinkamas atsakomasias prisitaikymo priemones²²⁸. Kaip ir jau tekste analizuotose strategijose, taip ir šioje politikoje, planas tikrai aprašytas gražiai ir siektinai, tačiau svarbu, kad būtų priimami tinkami

²²⁴ „Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas“, Lietuvos Respublikos Seimas, TAR, žiūrėta 2023 m. kovo 30 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>.

²²⁵ „Nutarimas „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės patvirtinimo“, *Lietuvos Respublikos Seimas, TAR*, žiūrėta 2023 m. kovo 30 d.,

<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/7eb37fc0db3311eb866fe2e083228059?jfwid=-icnj7ec27>.

²²⁶ „Vidaus degimo variklį turintys automobiliai turės būti varomi „žaliuoju kuru“: kas tai ir kada jį pamatysime Lietuvoje?“, *lrt.lt*, žiūrėta 2023 m. balandžio 20 d.,

<https://www.lrt.lt/naujienos/mokslas-ir-it/11/1966795/vidaus-degimo-varikli-turintys-automobiliai-tures-buti-varomi-zaliuoju-kuru-kas-tai-ir-kada-ji-pamatysime-lietuvoje>.

²²⁷ „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės patvirtinimo“, *supra note*, 218.

²²⁸ *Ibid.*

veiksmi, kurie būtų taikomi praktikoje, nes laikas yra labai svarbu norint sustabdyti klimato kaitą bei CO₂ išmetamą taršą.

Dar vienas dokumentas, tai LR Vyriausybės priimto nutarimo „Dėl Nacionalinė darnaus vystymosi strategija patvirtinimo ir įgyvendinimo“ (2003 m. rugsėjo 11 d.)²²⁹. Pagrindinės darnaus vystymosi nuostatos buvo suformuluotos pasaulio viršūnių susitikime Rio de Žaneire 1992 metais. Darnaus vystymasis įteisintas kaip pagrindinė ilgalaikė visuomenės vystymosi ideologija. Darnaus vystymosi koncepcijos pagrindą sudaro 3 lygiaverčiai komponentai – aplinkosauga, ekonominis ir socialinis vystymasis. Rio de Žaneire priimta darnaus vystymosi įgyvendinimo veiksmų programa „Darbotvarkė 21“ ir deklaracija, kurioje nurodyti pagrindiniai darnaus vystymosi principai²³⁰ (šie aspektai analizuoti buvo baigiamojo darbo 26 psl.). Pagrindinis Lietuvos Respublikos darnaus vystymosi siekis tas pats kaip ir „Darbotvarkėje 21“.

Apibendrinant, LR aplinkos politika buvo pradėta formuoti tik atgavus nepriklausomybę. Tai buvo daroma peržiūrint aplinkos politiką ir tada pradėjus kurti aplinkos teisinę, institucinę bei administracinę bazę. LR aplinkos apsaugos įstatymo pagrindu yra priimami ir kiti gamtos išteklių bei aplinkos apsaugą reglamentuojantys teisės aktai ir kt. Taip pat, minėtas teisės aktas yra skirtas užtikrinti ES teisės aktų, kurie yra nurodyti jo pirmajame priede, sėkmingą įgyvendinimą. LR Konstitucijoje įtvirtintų vertybių saugojimas yra ne tik valstybės, bet ir kiekvieno iš mūsų pareiga, siekiant mažinti CO₂ išmetimą į aplinką. Pirmoji patvirtinta LR Valstybinė aplinkos apsaugos strategija (1996 m.), nebuvo ilgai atnaujinama dėl įvairių socialių priežasčių, tačiau po 19 metų buvo priimta LR Nacionalinė aplinkos apsaugos strategija (2015 m.), kuri pakeitė 1996 m. galiojusią strategiją. Naujosios strategijos tikslas yra svarbus ir ambicingas, tačiau vis dar neįgyvendintas, o pagal visus sektorius – LR transporto sektoriuje yra išskiriama daugiausiai CO₂ taršos.

3. 2. Taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės ir jų taikymo praktikoje probleminiai aspektai

Lietuvos Respublika yra viena iš Europos Sąjungos valstybių narių, kuri kaip ir kitos valstybės narės yra išsikėlusios ambicingus *tikslus* susijusius su klimato kaitos bei CO₂ taršos mažinimu. Taip pat, vienas iš pagrindinių *Europos žaliojo kurso siekių* (tema buvo išanalizuota 2 skyriaus 2 dalyje) yra susijęs *transporto tarša*. Pabrėžtina dar kartą, kad visos 27 ES valstybės narės įsipareigojo pasiekti jį iki 2050 m. ES taptų pirmuoju neutralaus poveikio klimatui žemynu. Pirmiausiai norint pasiekti tokio ambicingo tikslo yra privalu, iki 2030 m. išmetamų teršalų kiekį

²²⁹ „Nutarimas „Dėl Nacionalinė darnaus vystymosi strategija patvirtinimo ir įgyvendinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Valstybės žinios, žiūrėta 2023 m. kovo 31 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.217644/asr>.

²³⁰ *Ibid.*

sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m.²³¹. Baigiamojo darbo 2 skyriaus tiek pirmame, tiek antrame skyriuje yra išanalizuota informacija būtent išryškinti šiuos ambicingus siekius. O valstybė atsižvelgdama į tarptautinius bei ES priimamus įvairius dokumentus, įstatymus, strategijas ir kt., atitinkamai formuoja savo aplinkos apsaugos politikos teisės aktus juos derindama bei atsižvelgdama į juos. Tai daro su tikslu, o būtent: įgyvendinti pokyčius CO2 taršos mažinimo transporto srityje.

Minėtiems tikslams įgyvendinti, Lietuvos Respublika yra įsipareigojusi sumažinti naudojamų senų bei taršių automobilių skaičių ir tuo pačiu pagerinti esamą šalies CO2 išmetimo, situaciją. *Pagrindinis tikslas* šio siekio - CO2 mažėjimo procentas būtų kuo didesnis ir kiekvienais metais stabiliai mažėtų.

Aukščiau tekste, jau analizuotame LR Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijos įgyvendinimo plane buvo nustatytas vienas iš uždavinių, tai „sukurti transporto priemonių keliamos taršos reguliavimo sistemą, laikantis atsakomybės „*teršėjas moka*“ principo²³². Pabrėžtina, kad šis uždavinys buvo priskirtas prie trumpalaikių tikslų, nes vystantis pramonės, energetikos ir transporto sektoriams iki 2010 m. į atmosferą išmetamų teršalų kiekis turėjo nedidėti palyginti su 2001-2005 m., tinkamai naudojant Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto, privačias lėšas ir ES paramą²³³. Šio įvardinto uždavinio įgyvendinimo priemonės įvykdymo terminas buvo nustatytas iki 2009 m., tačiau net ir praėjus 14 metų po termino pabaigos, principas *teršėjas moka* transporto srityje iki šių dienų vis dar nėra galutinai įgyvendintas.

Akcentuotina, kad tik nuo 2020 m. liepos 1 d. registruojant lengvuosius ir lengvuosius krovininius automobilius (M1 ir N1 kategorijos) pradėtas taikyti *vienartinis* registracijos mokestis (toliau ir – mokestis, registracijos mokestis). Šio transporto CO2 išmetamą taršos mažinimo proceso mokesčio nustatymo tvarką reglamentuoja: *Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas*²³⁴ (priimtas 2019 m. gruodžio 17 d., o įsigaliojo 2020 m. liepos 1 d.) ir *LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir gražinimo tvarkos aprašas*²³⁵ (priimtas ir įsigaliojo tą pačią dieną 2020 m. gegužės 12 d.). Darbo autorės nuomones, labai svarbu išanalizuoti pagrindinius šių įstatymų aspektus, tam, kad būtų galima padaryti kuo kokybiškesnes išvadas apie *vienartinį taršos mokestį*.

²³¹ „Europos žaliojo kurso įgyvendinimas“, Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė, žiūrėta 2023 kovo 5 d., https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_lt.

²³² „Nutarimas „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo““, TAR, žiūrėta 2023 m. kovo 30 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/609a6f82ea4e11e4ada6f94d34be6d75/asr>.

²³³ *Ibid.*

²³⁴ „Įstatymas „Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas““, TAR, žiūrėta 2023 m. kovo 30 d., <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/10c22fe02acf11eabe008ea93139d588/asr>.

²³⁵ „Įsakymas „Dėl Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir gražinimo tvarkos aprašo patvirtinimo““, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, TAR, žiūrėta 2023 m. kovo 30 d., <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/c5f8d050944a11ea9515f752ff221ec9>.

Visų pirma, vienkartinis taršos mokestis yra *taikomas* subjektui tada, kai yra viena iš trijų, kurios yra nurodytos VĮ Regitros oficialiame puslapyje, išskiriamų sąlygų²³⁶:

1. automobilis registruojamas pirmą kartą (registruojant naują ar įvežtą iš užsienio). Svarbu pabrėžti, kad yra svarbi išimtis mokesčio mokėtojui, pvz.: jeigu asmuo registruoja visiškai naują automobilį LR – vienkartinis taršos mokestis yra privalomas, tačiau jeigu automobilis yra išregistruojamas bei išgabenamamas tarkime iš LR į Vokietijos Federacinę Respubliką per 90 dienų nuo pirmosios įregistravimo dienos, tokiu atveju asmuo gali susigrąžinti mokestį. Visos sąlygos yra nurodytos tame pačiame VĮ Regitros puslapyje ir aukščiau minėtuose teisės aktuose analizuojant vienkartinį taršos mokesčio reglamentavimą.

2. kita sąlyga, jeigu keičiasi automobilio valdytojas, pvz.: prieš tai Lietuvoje eksploatuotas automobilis yra registruojamas kito valdytojo vardu, suteikiama teisė valdyti automobilį kitam asmeniui nuomos pagrindu ir kt.;

3. paskutinioji sąlyga, kaip automobilis po išregistravimo yra registruojamas iš naujo, pvz.: pasibaigus laikinos registracijos terminui. Pabrėžtina, kad laikinos registracijos terminą kiekvienas gali patikrinti registracijos liudijimo H grafoje²³⁷.

Detaliai analizuojant *LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo* 3 str., kuriame *mokesčio objektas* „M₁ klasei ar N₁ klasei priskirtos motorinės transporto priemonės, kurios registraciją atlieka valdytojas, duomenų šaltiniuose²³⁸ nurodytas išmetamas CO₂ dydis“²³⁹, nurodoma, kada reikia mokėti mokestį, o būtent: pirmą kartą asmeniui registruojant transporto priemonę, tačiau įstatyme šis aspektas nėra akcentuojamas. Taip pat, yra išskirta kas nėra mokesčio objektu, tačiau tai nėra šio baigiamojo darbo tiriamasis aspektas.

Pagal Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 2 str. išvardintas pagrindines šio įstatymo sąvokas yra išskiriamas ir *registracijos apibrėžimas* - „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nustatyta tvarka M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas Kelių transporto priemonių registre arba duomenų apie pasikeitusį Kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytoją įrašymas į šį registrą <.>“²⁴⁰. Antroje iš įvardytų sąlygų nurodyta, kad keičiantis LR jau naudojamo automobilio valdytojui yra mokamas vienkartinis taršos mokestis. Vadinas, asmuo moka ne už tai, kad naudojasi automobiliu ir šis išmeta tam tikrą kiekį CO₂ taršos į aplinką už nuvažiuotus atitinkamai kilometrus, o moka tik už turto perregistravimo

²³⁶ „Automobilių registracijos mokestis“, VĮ Regitra, žiūrėta 2023 m. kovo 31 d., <https://www.regitra.lt/automobiliu-registracijos-mokestis>.

²³⁷ „Automobilių registracijos mokestis“, *supra note*, 200.

²³⁸ *Duomenų šaltiniai* – motorinės transporto priemonės kilmės ir (ar) patvirtinimo dokumentai, Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registro duomenų išrašai. „Automobilių registracijos mokestis“, *op. cit.*

²³⁹ „Automobilių registracijos mokestis“, *op. cit.*

²⁴⁰ *Ibid.*

epizodą. Lietuvos Respublikos laisvosios rinkos instituto vyriausiosios ekspertės Indrės Genytės-Pikčienės nuomone, vienkartinis taršos automobilis „nusižengia principui „*teršėjas moka*“, nes apmokestinamas ne teršimo faktas, o automobilio pardavimo faktas“²⁴¹. Taip pat, ekspertės nuomone, „*teršėjas moka*“ principą puikiai vykdo PVM ir akcizai degalams – kuo daugiau važiuojame, tuo daugiau sumokame. O štai registracijos mokestis šios funkcijos neatlieka“²⁴². Darbo autorės nuomone, vienkartinis taršos mokestis *neatlieka* esminės savo funkcijos, o būtent: atnaujinti automobilių parką, sumažinti senųjų automobilių, kurie yra taršūs kiekį keliuose, taip sumažinant CO2 išmetimą į aplinką ir išsipareigojimų sėkmingą įgyvendinimą. Tos pačios pozicijos yra ir „Autoplus.lt“ komunikacijos vadovas Matas Buzelis, kuris straipsnyje išsako sako įžvalgas, kad „nors mokesčio dydį apibrėžia taršos rodiklis CO2 emisija, visgi mokės ne tie, kurie daugiausia teršia, o tie, kurie pirks daugiausiai automobilių“²⁴³. Taigi, pagrindinis šio mokesčio siekis nėra pasiekiamas, nes asmenys, kurie yra sunkiau besiverčiantys ir toliau eksploatuos savo senus bei taršius automobilius tol, kol jie atliks savo funkciją, nes valstybė nenustatė mokesčio, kuris įpareigotų mokėti mokesčius už atitinkamai skleidžiamą taršą į aplinką. Vadinasi, esama situacija ties transporto sritimi iš esmės išlieka tokia pati, nes priimami sprendimai yra neefektyvūs, nemotyvuojantys asmenų keisti savo turimą transportą į mažiau taršų arba elektra varomą.

Toliau analizuojant principinius aspektus, apie vienkartinį taršos mokestį, šis priklauso nuo trijų aspektų, o būtent: 1. degalų rūšies; 2. degalų rūšies kombinacijos ir 3. kaip transporto priemonės CO2 kiekis viršija daugiau nei 130 g/km. Pagal LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo normas, mokesčio dydžiai yra indeksuojami kiekvienais metais, pasibaigus kalendoriniams metams, taikant indeksavimo koeficientą. Šis koeficientas yra nustatomas LR statistikos departamento apskaičiuota ir Oficialiosios statistikos portale paskelbtą mokestinių metų vartotojų kainų indeksą ir jį padalijant iš šimto. Minėtas indeksas pradedamas taikyti nuo jo paskelbimo Oficialiosios statistikos portale dienos (6 str. 7 d.)²⁴⁴. O būtent, šiais metais jau 2023 m. sausio 9 d. mokesčio dydžiai buvo atnaujinti pagal Valstybės duomenų agentūros apskaičiuotą²⁴⁵ ir paskelbtą mokestinių metų vartotojų kainų indeksą²⁴⁶.

²⁴¹ „Automobilių registracijos mokestis pravers Pandoros skrynią“, Vakarų ekspresas, žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d., <https://ve.lt/naujienos/ekonomika/automobiliai/automobiliu-registracijos-mokestis-pravers-pandoros-skrynia-1772273>.

²⁴² *Ibid.*

²⁴³ *Ibid.*

²⁴⁴ „Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas“, *supra note*, 234.

²⁴⁵ „Kainų indeksai, pokyčiai ir kainos“, Oficialiosios statistikos portalas, žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d., <https://osp.stat.gov.lt/kainu-indeksai-pokyciai-ir-kainos>.

²⁴⁶ „Automobilių registracijos mokestis“, *supra note*, 236.

Vadinasi, *mokesčio mokėtojas* - „motorinės transporto priemonės valdytojas, atliekantis jos registraciją Kelių transporto priemonių registre“²⁴⁷ (pagal motorinių transporto priemonių registracijos įstatymo 4 str.), atsižvelgęs į savo vairuojamo automobilio išmetamą CO₂ kiekį ir degalų rūšį, gali savarankiškai apsiskaičiuoti preliminariai kokį vienkartinį taršos mokestį jam reikės mokėti naudojantis skaičiuokle²⁴⁸. Skaičiuoklę galima rasti VĮ Regitros puslapyje, tačiau tikslus mokesčio dydis bus nustatomas automobilio registracijos metu²⁴⁹. Pavyzdžiui, jeigu dyzelinu varomo automobilio išmetamas į aplinką CO₂ yra 141 g/km, pagal LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 1 priedą numatytas mokesčio dydis yra 60 Eur. O jį padauginus iš Valstybės duomenų agentūros paskelbto indeksavimo koeficiento (1,349), mokesčio dydis bus 80,94 Eur. Pabrėžtina, kad motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 1 priede yra nustatyti motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio dydžiai be indeksavimo koeficiento. O pateiktame paveikslėlyje Nr. 2 mokesčiai yra pritaikius minėtą koeficientą.

Išmetamas CO ₂ kiekis, g / km		Mokesčio dydžiai pagal motorinės transporto priemonės naudojamų degalų rūšį, eurai		
nuo	iki	dyzelinas ¹	benzinas ²	dujos ³
0	115	0	0	0
116	130	0	0	0
131	140	40,47	20,23	18,21
141	150	80,94	40,47	36,42
151	160	121,41	60,70	54,63
161	170	161,88	80,94	72,85
171	180	202,35	101,17	91,06
181	190	242,82	121,41	109,27
191	200	283,29	141,64	127,48
201	210	323,76	161,88	145,69
211	220	364,23	182,11	163,90
221	230	404,70	202,35	182,11
231	240	445,17	222,58	200,33
241	250	485,64	242,82	218,54
251	260	526,11	263,05	236,75
261	270	566,58	283,29	254,96
271	280	607,05	303,52	273,17
281	290	647,52	323,76	291,38
291	300	687,99	343,99	309,60
301 ir daugiau		728,46	364,23	327,81

¹Šioje skiltyje nurodytais mokesčio dydžiais apmokestinamos motorinės transporto priemonės, varomos dyzelinu, dyzelinu / dujomis ir dyzelinu / elektra.

²Šioje skiltyje nurodytais mokesčio dydžiais apmokestinamos motorinės transporto priemonės, varomos benzinu ir benzinu / elektra.

³Šioje skiltyje nurodytais mokesčio dydžiais apmokestinamos motorinės transporto priemonės, varomos benzinu / dujomis, benzinu / etanoliumi, benzinu / elektra / dujomis, benzinu / etanoliumi / dujomis, dujomis / elektra, etanoliumi ir etanoliumi / dujomis.

Paveikslas Nr. 2 atnaujinti 2023 m. sausio 9 d. motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio dydžiai²⁵⁰.

²⁴⁷ „Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas“, *supra note*, 234.

²⁴⁸ „Svarbu: keičiasi automobilių registracijos mokesčio dydis“, 15min.lt, žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d., <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/autorinka/svarbu-keiciasi-automobiliu-registracijos-mokescio-dydis-1636-1991932>.

²⁴⁹ „Automobilių registracijos mokestis“, *supra note*, 236.

²⁵⁰ *Ibid.*

Analizuojant minėtus teisės aktus, pastebėta, kad nėra nurodomas konkretus vienkartinio registracijos mokesčio *tikslas*. Vertinant, tai, kad pačio registracijos mokesčio dydis priklauso nuo transporto priemonės naudojamos degalų rūšies, jų kombinacijos bei išmetamo CO₂ taršos dydžio, darytina prielaida, kad šiuo mokesčiu yra siekiama kompensuoti transporto priemonių išmetamų teršalų CO₂ neigiamą poveikį žmonėms bei juos supančiai aplinkai.

Kitas svarbus aspektas, kur yra nukreipiami finansai gauti iš surinkto vienkartinio taršos mokesčio. Pagal Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 6 str. 5 d. vienkartinis taršos mokestis yra įskaitomas į valstybės biudžetą, tačiau nei minėtame teisės akte, nei motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinime *nėra nurodyta kur yra skiriamos lėšos*, kurios buvo gautos sumokant taršos mokestį²⁵¹.

Toliau analizuojant teisės aktus, pastebima, kad vienkartinio taršos mokesčio lėšos nukreipiamos į *LR alternatyviųjų degalų įstatymo* kuriamą naująjį Darnaus judumo fondą, kurio lėšos bus nukreipiamos ir investuojamos tik į darnų judumą įgalinančias sritis, o būtent: „1. miestų darnaus judumo planų priemonės; 2. alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimo priemonės; 3. alternatyviųjų degalų ir transporto infrastruktūros kūrimo ir plėtros priemonės; 4. vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių ribojimų miestuose įrengimą; 5. vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių perdarymą į alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės; 6. aplinkos oro taršos mažinimo priemonės; 7. visuomenės informavimo ir švietimo priemonės, susijusias su darnaus judumo plėtra“²⁵². Akcentuotina, kad darnaus judumo fondo lėšomis naudosis visos šalies savivaldybės, lėšas paskirstant taikant proporcingumo principą pagal savivaldybėse gyvenamąją vietą deklaravusių gyventojų skaičių. Šioje vietoje savivaldybėms yra palikta lankstumo dėl apsisprendimo, kokiai infrastruktūrai vystyti paskirti gautas lėšas.

Apibendrinant, nei *LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo*, nei *LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo* straipsniuose nėra konkrečiai įvardintos sąlygos, kada asmuo privalo mokėti vienkartinį taršos mokestį. Taip pat, straipsnių formulavime nėra pabrėžta, kad *pirmą kartą* registruojant automobilį yra mokamas šis mokestis. Kitas svarbus aspektas, kad nei viename teisės akte nėra tiksliai apibrėžiamas vienkartinio taršos mokesčio tikslas. Svarbu ir tai, kad nei viename iš dviejų įstatymų, kurie reglamentuoja taršos mokestį, nėra nurodoma kur tiksliai bus naudojamos iš

²⁵¹ „Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas“, *supra note*, 234.

²⁵² „Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas“, Lietuvos Respublikos Seimas, Teisės aktų registras, žiūrėta 2023 m. balandžio 2 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>.

mokesčio surinktos lėšos. Taigi, asmenims skaitantiems minėtus teisės aktus gali pasidaryti labai neaišku ar jiems reikia mokėti vienkartinį taršos mokestį ar ne bei koks viso to tikslas. Būtent dėl šių aspektų, minėtų teisės aktų reikalavimų formulavimas turėtų būti peržiūrimi ir tobulinami.

3. 3. Taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės

Visais laikais, norint pakeisti vienokius ar kitokius žmogaus nusistovėjusius įpročius, tam, kad juos pakeisti, reikalingas atitinkamas paskatinimas, paraginimas keisti tai kas buvo įprasta iki šio momento. Šis klausimas yra itin svarbus, kaip yra kalbama apie žmogaus finansinę padėtį. Šiuo atveju, nagrinėjant baigiamojo darbo apimtimi vienkartinio transporto taršos mažinimo mokesčio bei kitas taršaus transporto mažinimą priemones, kurias valstybė taikydama siekia paskatinti žmones keisti savo elgesį, tačiau galima išvelgti iš to kylančias atitinkamas problemas.

Tam, kad žmogus nuspręstų atsisakyti savo dar važiuojančios taršios transporto priemonės yra reikalingos itin stiprios ir efektyvios paskatinimo priemonės, o būtent:

1. Vietos savivaldos visoje LR teritorijoje turi rodyti savo aktyvumą, priimant sprendimus, siekiant kurti kuo neutralesnį transportą bei CO₂ taršos mažinimą, kuris tenkintų elementarius gyventojų poreikius. Šiems tikslams pasiekti turėtų būti išnaudojamas vietinis bei tarpmiestinis miesto transportas. Tiesa, viešasis transportas vis labiau ir labiau yra elektrifikuojamas ir skatinamas jo naudojimas, pavyzdžiui, „Šilalės rajono savivaldybės taryba, siekdama sudaryti galimybę gyventojams greičiau ir patogiau pasiekti darbo vietas, mokymosi, gydymo ir kitas įstaigas, 2022 m. rugpjūčio 26 d. posėdyje pritarė naujam vietinio reguliaraus susisiekimo maršrutui R-2 Šilalė-Tauragė-Šilalė“²⁵³. Pabrėžtina, kad šis maršrutas – VŠĮ „Žalioji regionas“ yra vykdomas projekto „Funkcinės zonos Tauragė+ plėtros strategijos pirmaeilį veiksmų įgyvendinimas“ dalis. Šis projektas yra sudarytas tarp Tauragės, Šilalės, Jurbarko rajonų bei Pagėgių savivaldybėmis. Svarbiausia, kad šiuo projektu yra norima, paskatinti regiono gyventojus aktyviau naudoti viešuoju transportu, tam, kad atsisakyti nuosavo taršaus automobilio ir taip prisidėti prie aplinkos tausojimo, šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo. Šis maršrutas yra visiškai nemokamas, tačiau iniciatyva vykdoma tik darbo dienomis²⁵⁴. Šitokios iniciatyvos turėtų būti vis labiau populiarinamos ir plečiamos, tam, kad žmonės rinktųsi ne savo transporto priemonę, o viešąjį transportą.

2. Gerinti infrastruktūrą pėstiesiems ir dviratininkams, tam, kad būtų saugu ir patogiu naudotis takeliais ir keliais. Darbo autorės nuomone, siektinas yra Stokholmo pavyzdys, kur daug dėmesio yra skiriama siekiant pagerinti sąlygas būtent važiuojantiems dviračiais ar einant pėsčiomis.

²⁵³ „Nuo 2022 m. rugsėjo 1 d. – Naujasis autobuso maršrutas iš Šilalės į Tauragę“, Šilalės rajono savivaldybė, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.,

<https://silale.lt/2022/08/silales-ir-taurages-rajono-gyventojams-pristatome-naujus-ir-visiskai-nemokamus-viesojo-transporto-marsrutus/?fbclid=IwAR0tn3vK7FYh6WfFbdiGhgFxobE321wbM8FlygN6U4A-TrGWk4sNGHsMJoY>.

²⁵⁴ „Nuo 2022 m. rugsėjo 1 d. – Naujasis autobuso maršrutas iš Šilalės į Tauragę“, *op. cit.*

Stokholmo miesto planavimo ir aplinkos departamento direktorius Gustaf Landahl, pabrėžė savo pranešime, kad Stokholme yra gerinama ne tik infrastruktūra, kuria sudaroma galimybė pasinaudoti miesto dviračiais, bet ir suteikiamas prioritetas žiemą valant nuo kelio sniegą. Taip pat, visas jų viešasis transportas jau nuo 2017 m. yra varomas tik atsinaujinančia energija²⁵⁵. Švedija yra viena iš lyderių miestų judumo indekse, kuriame nusileidžia tik Singapūrai. Taigi, ši šalis jau šiais dienai yra sėkmingai pasiekusi ES reikalavimų ir yra puikus pavyzdys ir Lietuvos Respublikai. Taip pat, kaip jau minėta tekste, labai svarbu tobulinti ir kelių infrastruktūra automobiliams (didinti elektros pastočių skaičių, asfaltuoti kelius ir juos plėsti, mažinti mašinų srautus miestų centruose ir kt.). Pažymėtina, kad pagal Europos audito rūmų pateiktą 2018 m. padėties apžvalgą „Siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuose reikia išspręsti“, atsakomybė už transporto infrastruktūros plėtojimą, jo finansavimą bei statybą tenka valstybėms narėms²⁵⁶.

3. Vienkartinis lengvojo transporto taršos mokestis neskatina žmonių keisti savo seną transporto priemonę, todėl jie ir toliau eksploatuoja itin taršius automobilius ir neplanuoja jų keisti, nes niekas jų neįpareigoja to daryti. Kitas aspektas, kad įvedus šį taršos mokestį, sumažėjo seniausių automobilių amžiaus grupėse, pardavimai. Vadinasi, minėti automobiliai nėra sunaikinami bei šalies lengvojo transporto parkas neatsinaujina, nes pats mokestis paliečia tik tikslinę auditoriją – kurie perka arba paduoda transporto priemonę²⁵⁷. Nagrinėjant įvairią literatūrą šiuo nagrinėjamu klausimu, pastebima, kad didžioji dalis analitikų sutaria, kad šį neveikiantį vienkartinį taršos mokestį reikėtų pakeisti daugumoje ES šalių jau taikomu kasmetiniu taršos mokesčiu. Pakeitus vienkartinį mokestį į kasmetinį, transporto priemonių vairuotojai tikėtina pradėtų jausti didesnę motyvaciją pakeisti savo taršų bei seną automobilį naujesniu ir kiekvienais metais mokėti kuo mažesnę pinigų sumą, su tikslu sutaupyti²⁵⁸. Šiuo klausimu, norint sėkmingai įgyvendinti principą „teršėjas moka“ transporto srityje, aplinkos ministras Simonas Gentvilas yra ne kartą nešęs pasiūlymus į Seimą dėl kovos su automobilių tarša Lietuvos Respublikoje. Jau priėmus LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymą (kuriuo buvo nustatytas vienkartinis taršos mokestis, galiojantis iki šiol), po metų 2021 m. liepos 15 d. buvo užregistruotas šio įstatymo naujas projektas²⁵⁹, tačiau šis projektas dėl įvairių priežasčių buvo ne kartą grąžintas ir iki dabar nebuvo priimtas naujas įstatymo variantas, *su pakeitimu*

²⁵⁵ „Žaliojo verslo galimybės klimato kaitos iššūkių kontekste“, Žaliosios politikos institutas, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d., <http://zaliojipolitika.lt/zaliojo-verslo-galimybes-klimato-kaitos-issukiu-kontekste/>.

²⁵⁶ „Padėties apžvalga, siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuos reikia išspręsti“, Europos audito rūmai, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.,

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_LT.pdf.

²⁵⁷ „Nuo 2023 metų pradžios keičiasi taršos mokesčio kaina“, Autoplus.lt, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.,

https://m.autoplus.lt/tyrimai/pranesimai-spaudai/nuo-2023-metu-pradzios-keiciasi-tarsos-mokescio-kaina?page_nr=1&fbclid=IwAR3RZ1N-raekVV060_I14XNpAiWpFdeGp7UY18Bdy5Zhv4umH2E-3IFjNfw.

²⁵⁸ *Ibid.*

²⁵⁹ „Įstatymo projektas „Dėl Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo Nr. XIII-2690 pakeitimo įstatymo projekto“, Senas variantas (kai užregistruotas kitas variantas), žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/d3488b1042ea11eca8a1caec3ec4b244>.

– įvesti vietoje vienkartinio mokesčio - kasmetinį. Nepriimdami minėto pokyčio, priėmė nutarimą kaip alternatyvą 2022 m. rugpjūčio mėnesį, kuriuo atnaujino Nacionalinį oro taršos mažinimo planą²⁶⁰. Šiame plane numatyta taikyti registracijos mokestį 11 metų ir senesniems automobiliams, kurie neatitinka Euro 5 standarto. Šiuo metu transportas yra apmokestinamas pagal išmetamą CO₂ į aplinką. Tačiau yra išskirta, kad prie senesnių automobilių ribojimo juos apmokestinant yra planuojama ne iš karto, o po truputį, atitinkamai nuo 2027 m. iki 2029 m. Taigi, kol pradės veikti šie planai, automobiliai, kurie šiuo metu jau yra senesni nei 11 metų, po 4 metų bus apmokestinami šiek tiek kitaip, nei yra numatyta dabar planuose²⁶¹. Vėlgi, šiais planais nėra pasiekiamas tikslas, kuo greičiau imtis veiksmų, tam, kad sumažinti CO₂ taršą keliuose.

4. 2022 m. gruodžio mėnesio pradžioje finansų ministrę G. Skaistė teigė, kad prie automobilių taršos mokesčio, kurio Seimo nariai nepalaikė, tikėtina negrįš, nes kreips dėmesį į Akcizų įstatymo tobulinimą. Pagal 2021 m. duomenis dyzelinių automobilių dali LR automobilių parke siekė net 69 proc. ir yra didžiausias lyginant su kitomis Europos Sąjungos šalimis. Taigi, akcizo didinimas tikrai nėra pakankama priemonė skatinti žmones parduoti savo taršų automobilį ir pirkti mažiau taršų. Pagal LR aplinkos ministerijos ataskaitą, vien akcizo kėlimas, kaip signalas visuomenei paskatinti rinktis tvaresnį pasirinkimą ir taip keisti savo įpročius, nėra efektyvus. Akcentuotina, kad „nuo 2005 m. iki 2020 m. dyzelino akcizas išaugo net 28 proc. (nuo 290 iki 372 Eur), o benzino 22 proc. (nuo 382 iki 466 Eur), tačiau per šiuos 15 metų transporto kuro vartojimas, kaip CO₂ emisijos, išaugo net 1,5 karto ir pastebima tendencija, kad ji vis auga kiekvienais metais po 5 proc.

Apibendrinant, tam, kad lengvojo transporto savininkas atsisakytų savo jau turimos transporto priemonės turi pastebėti stiprias ir efektyvias skatinimo priemones iš valstybės pusės. Dėl darbo apimties, darbo autorė pasirinko aptarti pagrindines taršių automobilių mažinimą skatinančias priemones. Darytina išvada, kad po truputį situacija viešojo transporto elektrifikavimo bei infrastruktūros gerinimo procese – gerėja, tačiau turėtų šis procesas vykti efektyviau. Taip pat, infrastruktūros gerinimas pėstiesiems bei dviratininkams ir ne tik yra vykdomas, tačiau dar nėra pilnai įgyvendintas ir siektina tai daryti didesniu tempu bei prižiūrėti jį visais metų laikais, tam, kad gyventojai galėtų visados jais naudotis. Vienkartinis taršos mokestis turi būti keičiamas kasmetiniu, nes tik tokiu būdu vairuotojas bus priverstas daryti esminius pokyčius savo elgsenoje. Akcizo

²⁶⁰ „Nutarimas „Dėl Nacionalinio oro taršos mažinimo plano patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybė, TAR, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.,

<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/410fbc3067f511e9917e8e4938a80ccb/asr>.

²⁶¹ „Paliestų šimtus tūkstančių vairuotojų: ruošia naujoves prieš automobilių taršą, tikrintų ne tik policija“, tv3. Lt, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.,

https://www.tv3.lt/naujiena/lietuva/paliestu-simtus-tukstanciu-vairuotoju-ruosia-naujoves-pries-automobiliu-tarsa-tikrintu-ne-tik-policija-n1197088?fbclid=IwAR3IxsixFuSCnO_66CkiNtf98FadDzry_11XAJgSibQch7ACKGxLBJPfyIk.

didinimas nėra išeitis sumažinti taršių automobilių parką LR, nes žmogus galės rinktis mažiau kainuojantį kurą ir puikiai eksploatuoti senus automobilius, kurie yra taršūs.

Atsakant į darbe iškeltą ginamąjį teiginį darbo autorė konstatuoja, kad šiuo metu teisės aktų siūlomas reguliavimas nėra pakankamai efektyvus, CO2 pėdsako mažinimo nacionaliniu lygmeniu kontekste.

IŠVADOS

1. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme pateikiamas *lengvojo automobilio* apibrėžimas yra pakankamai tikslus, apimantis svarbiausius požymius, todėl praktikoje dėl šios sąvokos naudojimo problemų neturėtų kilti. *Transporto priemonės*, skatina atsakingus subjektus, ieškoti būdų bei priemonių kaip jas gerinti bei pastoviai tobulinti, atitinkamai skirdami dėmesį jų infrastruktūros tobulinimui, kad būtų patogų naudotis mažiau taršia priemone. *Klimato kaita* vis spartėja ir tai vyksta vienareikšmiškai dėl žmogaus įtakos, o daugiausiai dėl *iškastinio kuro deginimo*. Vis dar, didžioji dauguma *transporto priemonių* yra varomi naftos produktais. *Transporto sektorius* vienas didžiausių *aplinkos teršėjų* tiek Lietuvoje, visame Pasaulyje dėl jame susidarančio šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, kuris daro neigiamą poveikį aplinkai.
2. *Kioto protokolas* įpareigoja tik išsivysčiusias šalis vykdyti įsipareigojimus, o besivystančioms valstybėms *nėra imperatyvu*, būtent šis aspektas sąlygojo Kioto protokolo neefektyvumą tarptautiniu mastu. Paryžiaus susitarime reikalaujama, kad visos šalys sumažintų savo išmetamųjų teršalų kiekį. Esminis skirtumas tarp Kioto protokolo ir Paryžiaus susitarimo, pastarojo metu pripažįstama, kad klimato kaita yra bendra problema, todėl visos šalys yra raginamos nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, o Kioto protokole nėra tokios nuostatos.
3. *Mastrichto sutartimi* buvo išplėtoti principai, o būtent: *teršėjas moka – esant požymiams, kas kažkuris subjektas daro žalą aplinkai, privalo – savo lėšomis stengtis išvengti žalos arba atsiradus žalai – ją kompensuoti iš savo lėšų*. Aplinkos apsaugos veiksmų programos neturi teisinės galios valstybėms narėms. Europos žalioji kursas yra privalomas visoms šalims. EK skatina mažai teršiančių ir visai neteršiančių transporto priemonių rinkos augimą. Taip pat, tinkamos infrastruktūros plėtojimą, kuri būtų prieinama visiems žmonėms (pvz.: elektros pastočių tinklo plėtojimas). Europos parlamentariai, siekia iki 2027 m. sukurti visoje ES alternatyvių degalų prieigos sistemą, kuri padėtų žmonėms sutaupyti daug laiko bei finansų, o būtent: kokio ilgio eilė, kiek joje žmogus truks, koks degalų likutis degalinėje bei degalų pildymo ir įkrovimo prieigų išsidėstymo punktu. EK siūlo nuo 2035 m. ES neleisti registruoti lengvųjų automobilių, kurie skleidžia anglies dioksidą.
4. LR aplinkos politika pradėta formuoti tik atgavus nepriklausomybę. LR Konstitucijoje įtvirtintų vertybių saugojimas yra ne tik valstybės, bet ir kiekvieno iš mūsų pareiga, siekiant mažinti CO2 išmetimą į aplinką. Naujosios LR Nacionalinė aplinkos apsaugos strategijos *tikslas* yra itin svarbus ir ambicingas, tačiau vis dar yra siektinas ir neįgyvendintas. LR transporto sektorius yra taršiausias ir daugiausiai išmetantis CO2 į aplinką iš visų kitų esamų sektorių.
5. *LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo bei LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo* straipsniuose nėra konkrečiai įvardintos sąlygos, kada asmuo privalo mokėti taršos mokestį. Teisės

aktų reikalavimų formulavimas yra nepakankamai aiškus, nes nėra akcentuojama kad Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nustatyta tvarka M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas pirmą kartą (registruojant naują ar įvežtą iš užsienio) arba kaip automobilis po išregistravimo yra registruojamas iš naujo, arba duomenų apie pasikeitusį Kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytoją įrašymas į šį registrą, yra mokamas minėtas mokestis. Nei viename iš minėtų teisės aktų, nėra apibrėžiamas konkretus ir aiškus vienkartinio taršos mokesčio tikslas. Taip pat, nėra nurodoma kur tiksliai bus naudojamos iš taršos mokesčio surinktos lėšos (paminėta, kad mokestis bus įskaitomas į valstybės biudžetą). Pagrindiniai teisės aktai, kurie reglamentuoja vienkartinį taršos mokestį turi būti peržiūrimi ir tobulinami bei papildomi.

6. Taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės gali būti įvairios, *tačiau siektinos yra šios*: mažiau taršių judumo priemonių įsigijimo fiziniams asmenims skatinimas - didesnėmis kompensacinėmis išmokomis. Taip pat, infrastruktūros gerinimas – pėstiesiems, dviratininkams ir kt. priemonių eksploatavimui, tačiau nepamirštant ir žiemos metu valyti sniegą nuo šių vietų bei periodiškai prižiūrint. Kitas svarbus aspektas, skatinti viešojo transporto visišką elektrifikavimą bei gerinti viešojo transporto infrastruktūrą, skatinti žmones atsisakyti savų automobilių – įvairiomis akcijomis, kuriose būtų išnaudojamas turimas viešasis transportas. Keisti vienkartinį taršos mokestį, kasmetiniu, nes tik taip subjektas, kuris yra transporto priemonės valdytojas bus priverttas susimąstyti ar toliau jam verta eksploatuoti taršų automobilį ir mokėti kasmetinį mokestį, ar geriau rinktis mažiau taršų arba iš viso rinktis alternatyvas vietoje asmeninės transporto priemonės.

PASIŪLYMAI

1. Pakeisti Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo (*priimto* 2019-12-17, įstaigos suteiktas Nr. XIII-2690, Lietuvos Respublikos Seimo) registracijos apibrėžimą, labiau jį konkretizuojant, nurodant sąlygas, kada automobilio subjektas turi mokėti motorinės transporto priemonės registracijos mokestį, *darbo autorės siūloma*:

Registracija – Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nustatyta tvarka M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas pirmą kartą (registruojant naują ar įvežtą iš užsienio) arba kaip automobilis po išregistravimo yra registruojamas iš naujo, arba duomenų apie pasikeitusį Kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytoją įrašymas į šį registrą, išskyrus atvejus, kai keičiami transporto priemonės valdytojo duomenys: juridinio asmens pavadinimas arba fizinio asmens vardas ir (ar) pavardė, tačiau faktinis į šį registrą įrašytas motorinės transporto priemonės valdytojas pakeitus valdytojo duomenis nesikeičia, arba į šį registrą įrašomas naujas motorinės transporto priemonės valdytojas buvusio valdytojo, kuris buvo motorinės transporto priemonės savininkas, mirties atveju.

2. Nurodyti Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo (*priimto* 2019-12-17, įstaigos suteiktas Nr. XIII-2690, Lietuvos Respublikos Seimo) *motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio tikslą*, nes pagal visus tarptautinius bei ES įsipareigojimus šis mokestis turi padėti stabdyti iš transporto priemonių išmetamą taršą į aplinką, tam, kad įgyvendinti nusistatytus tikslus šiame sektoriuje. Analizuojant daugelį šaltinių bei patį įstatymo pavadinimo formulavimą, o būtent: „*Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas*“, darbo autorės pastebima, kad tai motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas, o ne iš motorinių transporto priemonių išmetamos taršos mokesčio įstatymas. Taip pat, *Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymu* yra apmokestinamas turto įregistravimo, perregistravimo, duomenų apie pasikeitusį Kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytoją faktas. Vadinasi, nėra apmokestinama pati tarša, kurią transporto priemonės valdytojas eksploatuodamas savo automobilį išmetą į aplinką.

3. Peržiūrėti ir koreguoti Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymą (*priimto* 2019-12-17, įstaigos suteiktas Nr. XIII-2690, Lietuvos Respublikos Seimo), kad vietoje vienkartinio taršos mokesčio būtų nustatytas kasmetinis taršos mokestis, kuris iš tikrųjų apmokestintų, transporto priemonės, išmetamą taršą į aplinką ir taip skatintų automobilių valdytojus keisti savo automobilį į mažiau taršų.

4. Patikslinti ir išplėsti Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo (*priimto* 2019-12-17, įstaigos suteiktas Nr. XIII-2690, Lietuvos Respublikos Seimo) 6 str. 5 d., kurioje yra nurodoma, kad įstatyme nustatytas mokestis yra mokamas į valstybės biudžetą, tačiau nėra aišku kam jis yra po to skiriamas. Darbo autorės siūlymas nurodyti tiksliai, kam tiksliai yra skiriamas mokestis, arba nurodyti kitą teisės aktą, kuriame galima rasti tokią informaciją. Tai suponuos daugiau aiškumo ir tikslumo subjektui, kuriam yra skiriamas mokestis.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Teisės aktai:

1. „LR kelių transporto kodeksas“. LRS. Žiūrėta 2023 m. sausio 6 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.33417/asr>.
2. „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“. LRS. Žiūrėta 2023 m. sausio 6 d. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5DC1759E42CB/asr>.
3. „Estijos kelių eismo įstatymas“. Parlamentas. Žiūrėta 2023 m. sausio 8 d.
<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/520102014003/consolide/current>.
4. „Lenkijos kelių eismo įstatymas“. Wolters Kluwer. Žiūrėta 2023 m. sausio 8 d.
<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-o-ruchu-drogowym-16798732>.
5. „Klimato kaitos programa: 2022-2025 m. investicijų plano projektas“. Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija. Žiūrėta 2023 m. sausio 13 d.,
https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/2_%20Klimato%20kaitos%20programos%20investicij%C5%B3%20planas_LRV%20pos%C4%97dis%20AM.pdf.
6. „Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė“. Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija. Žiūrėta 2023 m. sausio 13 d.
<https://lrv.lt/uploads/main/documents/files/NKKV%20darbotvark%C4%97%20LRV%2006%2002.pdf>.
7. „Lietuvos Respublikos Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021-2023 m.“. Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija. Žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.
<https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/Integruotas%20planas/Final%20NECP.pdf>.
8. „Rio de Žaneiro deklaracija apie aplinką ir plėtrą“. LR Aplinkos ministerijos vertimas, Vilnius, 2001. Žiūrėta 2023 m. sausio 25 d.
<https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/Agenda21.pdf>.
9. „Europos Bendrijos steigimo sutarties suvestinė redakcija“. Europos Sąjungos oficialusis leidinys. Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d.
<https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12006E/TXT&from=EN>.
10. „Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/35/EB „Dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti)““. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 m. kovo 2 d.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32004L0035>.

11. „Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas“. Lietuvos Respublikos Aukščiausiasis Taryba – Atkuriamasis Seimas. Žiūrėta 2023 m. kovo 8 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.2493/asr>.
12. Nutarimas „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“. TAR. Žiūrėta 2023 m. kovo 8 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/609a6f82ea4e11e4ada6f94d34be6d75/asr>.
13. „Įstatymas „Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas““. TAR. Žiūrėta 2023 m. kovo 30 d.
<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/10c22fe02acf11eabe008ea93139d588/asr>.
14. „Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas“. Lietuvos Respublikos Seimas. TAR. Žiūrėta 2023 m. kovo 30 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>.
15. „Nutarimas „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės patvirtinimo““. Lietuvos Respublikos Seimas. TAR. Žiūrėta 2023 m. kovo 30 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/7eb37fc0db3311eb866fe2e083228059?jfwid=-icnj7ec27>.
16. „Nutarimas „Dėl Nacionalinė darnaus vystymosi strategija patvirtinimo ir įgyvendinimo““. Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Valstybės žinios. Žiūrėta 2023 m. kovo 31 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.217644/asr>.
17. „Įsakymas „Dėl Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinimo““. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija. TAR. Žiūrėta 2023 m. kovo 30 d.
<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/c5f8d050944a11ea9515f752ff221ec9>.
18. LR Aplinkos ministro įsakymas „Dėl LR aplinkos ministerijos regionų aplinkos apsaugos departamentų reorganizavimo“. Žiūrėta 2023 m. kovo 7 d.,
https://aad.lrv.lt/uploads/aad/documents/files/Administracin%C4%97%20informacija/Dokumentai/Aplinkos%20apsaugos%20departamento%20prie%20AM_nuostatai.pdf.
19. „Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas“. Lietuvos Respublikos Seimas. Teisės aktų registras. Žiūrėta 2023 m. balandžio 2 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>.
20. „Įstatymo projektas „Dėl Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo Nr. XIII-2690 pakeitimo įstatymo projekto““. Senas variantas (kai užregistruotas kitas variantas). Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/d3488b1042ea11eca8a1caec3ec4b244>.

21. „Nutarimas „Dėl Nacionalinio oro taršos mažinimo plano patvirtinimo“. Lietuvos Respublikos Vyriausybė. TAR. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.

<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/410fbc3067f511e9917e8e4938a80ccb/asr>.

22. „Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 m. vasario 22 d.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A52021PC0556>.

23. „The future development of the common transport policy A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility COM(92) 494“. Eur-lex. Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494&from=EN>.

24. „Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 m. kovo 5 d.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>.

25. „Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui“ „Europos mažataršio judumo strategija“. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 m. kovo 8 d.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A52016DC0501>.

26. „Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/361, kuriuo nustatomas naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011“. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>.

Specialioji literatūra:

27. Baublys, Adolfas ir Aidas Vasilis Vasiliauskas. Transporto infrastruktūra. Vilnius: Technika, 2005. Bukantis, Arūnas. Klimatologija_1. Žiūrėta 2023 m. sausio 11 d.

http://www.hkk.gf.vu.lt/a/studentams/klimatologija/K_1.pdf.

28. Guobytė, Rimantė. Klimatas - „akmens metraštis“ žemės mokslai – visuomenei. Geologijos ir geografijos institutas, 2008. Žiūrėta 2023 m. sausio 11 d.

<https://smsm.lrv.lt/uploads/smsm/documents/files/darnus-vystymas/zemes-planetos/temos/Klimatas.pdf>

29. Bukantis, Arūnas ir kt. 100 klausimų apie klimato kaitą. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, 2017. Žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.

- https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/Studijos%2C%20metodin%C4%97%20med%C5%BEiaga/2019%20m_%20100%20kl_apie%20klimato.pdf.
30. Matulionytė-Jarašūnė, Erika. „Atsinaujinančių energijos išteklių darnus vystymas stiprinant energetinį saugumą“. Daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2011. Žiūrėta 2023 m. sausio 13 d. <https://vb.mruni.eu/object/elaba:1905039/>.
31. Venckus, Zenonas. *Aplinkos apsaugos teisė*. Šiaulių universitetas technologijos ir gamtos mokslų fakultetas: Litera, 2015.
32. „Automobilių išmetamas CO2: faktai ir skaičiai (infografikas)“. Europos Parlamentas. Žiūrėta 2023 m. sausio 13 d. <https://www.europarl.europa.eu/news/lt/headlines/society/20190313STO31218/automobiliu-ismetamas-co2-faktai-ir-skaiciai-infografikas>.
33. „ŠESD mažinimas Lietuvoje“. Klimato kaita. Žiūrėta 2023 m. sausio 13 d. <https://klimatokaita.lt/klimato-kaitos-svelninimas/sesd-mazinimas-lietuvoje/>.
34. „ŠESD apskaitos ir prognozių ataskaitos“. Aplinkos apsaugos agentūra. Žiūrėta 2023 m. sausio 13 d. <https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/sesd-apskaitos-ir-prognoziu-ataskaitos>.
35. S. Niggol Seo. „Beyond the Paris Agreement: Climate change policy negotiations and future directions“. *Regional Science Policy and Practice*. Žiūrėta 2023 m. sausio 27 d. <https://rsaiconnect.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/rsp3.12090>.
36. „JT derybos dėl klimato: Kioto protokolas – antrasis įsipareigojimų laikotarpis“. EUR- Lex. Žiūrėta 2023 m. vasario 4 d. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=LEGISSUM:2001_15.
37. „Kioto protokolas“. Visuotinė lietuvių enciklopedija. Žiūrėta 2023 m. sausio 27 d. <https://www.vle.lt/straipsnis/kioto-protokolas/>.
38. Kioto protokolo įgyvendinimo problemos. Roberta Tijūnaitė. VDU, politikos mokslų daktarė. Žiūrėta 2023 m. vasario 4 d. <file:///C:/Users/Asus/Downloads/6132859.pdf>.
39. „Žemės viršūnių susitikimas 2002 m. Johannesburgo deklaracija dėl tvaraus vystymosi“. The Lawmatics. Žiūrėta 2023 m. vasario 5 d. <https://thelawmatics.in/earth-summit-2002-johannesburg-declaration-on-sustainable-development/>.
40. Meškauskas, Linas. „Europos Sąjungos aplinkosaugos principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas Lietuvos Respublikos teisės sistemoje“. *Jurisprudencija*, Mokslo darbai, 3(81) (2006): 56-63. Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d. [file:///C:/Users/Asus/Downloads/%23%23common.file.namingPattern%23%23%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Asus/Downloads/%23%23common.file.namingPattern%23%23%20(1).pdf).
41. „Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos“. Europos Vadovų Taryba, Europos Sąjungos Taryba. Žiūrėta 2023 m. vasario 4 d. [Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos - Consilium \(europa.eu\)](https://www.europa.eu).

42. „Žemės viršūnių susitikimas 2002 m. Johannesburgo deklaracija dėl tvaraus vystymosi“. The Lawmatics. Žiūrėta 2023 m. vasario 5 d.
<https://thelawmatics.in/earth-summit-2002-johannesburg-declaration-on-sustainable-development/>.
43. „Johannesburgo darnaus vystymosi deklaracija“. Am.lrv.lt, Žiūrėta 2023 m. vasario 5 d.
https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/ES_ir_tarptautinis_bendradarbiavimas/Darnaus%20vystymosi%20tikslai/Kiti%20tarptautiniai%20susitarimai/Johannesburgo%20deklaracija.pdf.
44. Susitarimas „Paryžiaus susitarimas“. Tarptautinius dokumentus pasirašiusios šalys. TAR. 2017-01-31, Nr. 1785. Žiūrėta 2023 m. vasario 5 d.
<https://eseimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/97065192c1f911e682539852a4b72dd4?jfwid=mmceolbol>.
45. „Istorinis Paryžiaus susitarimas dėl klimato. ES – pasaulio priešakyje“. Europos Komisija. Žiūrėta 2023 m. vasario 5 d.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_15_6308.
46. Spurga, Saulius. *Europos Sąjungos plėtra ir integracija*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009. Žiūrėta 2023 m. vasario 20 d.
<https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/16748/9789955192534.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
47. „R. Schumano deklaracija, 1950 m. gegužės mėn.“. Europos Sąjunga. Žiūrėta 2023 m. vasario 20 d.
https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/history-eu/1945-59/schuman-declaration-may-1950_lt.
48. Mieriauskas, Pranas. *APLINKOSAUGA: šiuolaikinio valdymo iššūkiai*. Vilnius: Registrų centras, 2017.
49. Mykolo Romerio universiteto Strateginio valdymo ir politikos fakulteto Aplinkos politikos ir valdymo katedros dėstytojų parengtas vadovėlis. *Aplinkos politika ir valdymas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008.
50. Venckus, Zenonas. *Aplinkos apsaugos teisė*. Šiaulių universitetas technologijos ir gamtos mokslų fakultetas: Litera, 2015.
51. „Europos Sąjungos sutartys“. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija. Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d.
<https://urm.lt/default/lt/uzsienio-politika/uzsienio-politikos-prioritetai/lietuva-europos-sajungoje/kaip-veikia-europos-sajunga/europos-sajungos-sutartys>.
52. „Europos Sąjungos oficialusis leidinys“. Eur-lex.europa.eu. Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d.
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:326:FULL:LT:PDF>.

53. „Baltoji knyga „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti“. Europos šaltiniai internete. Žiūrėta 2023 m. kovo 3 d.

<https://www.europeansources.info/record/white-paper-on-european-transport-policy-for-2010-time-to-decide/>.

Kiti šaltiniai:

1. „Transportas“. European Environment Agency. Žiūrėta 2023 m. sausio 2 d.

<https://www.eea.europa.eu/lt/themes/transport/intro>.

2. „Kas sukelia klimato kaitą? PRIEŽASTYS“. Europos Komisija. Žiūrėta 2023 m. sausio 2 d.

https://ec.europa.eu/clima/sites/youth/causes_lt.

3. „Punktualus“. Lietuviuzodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 3 d.

<https://www.lietuviuzodynas.lt/terminai/Punktualus>.

4. „Punktualumas“. Terminu-zodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 3 d.

<https://terminu-zodynas.lt/punktualumas/>.

5. „Ratas“. Lietuviuzodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 5 d.

<https://www.lietuviuzodynas.lt/zodynas/Ratas>.

6. „1. Didysis išradimas“. Knyguklubas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 6 d.

https://www.knyguklubas.lt/media/samples/000000000004143300/puslapiai_pavartymui/knyguklubas/9786094700606-compressed.pdf.

7. „Automobilių istorija“. Sdautomuseum.org. Žiūrėta 2023 m. sausio 6 d.

<https://www.sdautomuseum.org/automotive-history>.

8. „Automobilis“. Žodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 6 d.

<https://www.zodynas.lt/tarptautinis-zodziu-zodynas/a/automobilis>.

9. „Lengvasis automobilis“. Visuotinė lietuvių enciklopedija. Žiūrėta 2023 m. sausio 6 d.

<https://www.vle.lt/straipsnis/lengvasis-automobilis/>.

10. „Bekelė“. Žodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 8 d.

<https://www.zodynas.lt/terminu-zodynas/b/bekele>.

11. „Chariot“. Britannica. Žiūrėta 2023 m. sausio 8 d.

<https://www.britannica.com/technology/chariot>.

12. „Stock“. Agephotostock.com. Žiūrėta 2023 m. sausio 8 d.

<https://www.agephotostock.com/age/en/details-photo/chariot-pulled-by-two-horses-pius-clementine-museum-drawing-by-hercule-catenacci-1816-1884-from-the-vatican-museums-1870-by-francesco-wey-1812-1882/DAE-BA029875>.

13. „Biography of Karl Benz“. ThoughtCo. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d.

<https://www.thoughtco.com/karl-benz-and-automobile-4077066>.

14. „Car Technology. Though the Ages. Jardine Motors Group. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d.

<https://news.jardinemotors.co.uk/lifestyle/the-history-of-car-technology>.

15. „Dyzelis – istorinė asmenybė ir automobilis“. Spalvota istorija. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d.
<http://www.spalvotaistorija.lt/asmenybes/dyzelis-istorine-asmenybe-ir-automobilis/>.
16. „Henris Fordas ir „Auto Assembly line““. Eferrit. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d.
<https://lt.eferrit.com/henris-fordas-ir-auto-assembly-line/>.
17. „Ford Model T“: šimtametė legenda““. Autotyrimai.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d.
<http://www.autotyrimai.lt/autoverslas/naujienos/ford-model-t-simtamete-legenda>.
18. „Daug kas tuo netiki, bet pirmieji elektromobiliai pasirodė dar prieš Karlo Benzo mašiną su vidaus degimo varikliu“. NODUM.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d. <https://nodum.lt/pirmasis-elektromobilis/>.
19. „Elektromobilis“. Visuotinė lietuvių enciklopedija. Žiūrėta 2023 m. sausio 10 d.
<https://www.vle.lt/straipsnis/elektromobilis/>.
20. „Daug kas tuo netiki, bet elektromobiliai pasirodė prieš 130 metų“. 15min.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 9 d.
<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autorinka/daug-kas-tuo-netiki-bet-pirmieji-elektromobiliai-pasirode-pries-daugiau-nei-130-metu-220-1153316>.
21. „**Starteris** (angl. *starter*)“. Lietuviuzodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 10 d.
<https://www.lietuviuzodynas.lt/terminai/Starteris>.
22. „Žaliojo verslo galimybės klimato kaitos iššūkių kontekste“. Žaliosios politikos institutas. Žiūrėta 2023 m. sausio 11 d.
<http://zaliuojipolitika.lt/zaliojo-verslo-galimybes-klimato-kaitos-issukiu-kontekste/>.
23. „Apie klimato kaitą“. European Environment Agency. Žiūrėta 2023 m. sausio 11 d.
<https://www.eea.europa.eu/lt/themes/climate/about-climate-change>.
24. „Klimatas“. Žodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 11 d.
<https://www.zodynas.lt/tarptautinis-zodziu-zodynas/K/klimatas>.
25. „Viskas apie klimatą“. National Geographic. Žiūrėta 2023 m. sausio 11 d.
<https://education.nationalgeographic.org/resource/all-about-climate/>.
26. „Priešindustrinis“. Terminu-zodynas.lt. Žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.
<https://terminu-zodynas.lt/prieindustrinis/>.
27. „Skelbiama Tarpyvyriausybės klimato kaitos komisijos (IPCC) ataskaita: oro temperatūra jau pakilo 1, 1 °C. Mano Vyriausybė. Žiūrėta 2023 m. kovo 20 d.
<https://am.lrv.lt/lt/naujienos/skelbiama-tarpyvyriausybes-klimato-kaitos-komisijos-ipcc-ataskaita-oro-temperatura-jau-pakilo-1-1-degc>.
28. „Skelbiama Tarpyvyriausybės klimato kaitos komisijos (IPCC) ataskaita: oro temperatūra jau pakilo 1, 1 °C“. Infolex. Žiūrėta 2023 m. sausio 12 d.

<https://www.infolex.lt/portal/start.asp?act=news&Tema=1&Str=110572>.

29. „JTO“. Mano Vyriausybė. Žiūrėta 2023 m. vasario 3. <https://www.un.org/en/about-us/un-charter>.

30. „Kioto dilema-JTBKKK“. Legalserviceindia.com. Žiūrėta 2023 m. vasario 2 d.

<https://www.legalserviceindia.com/article/1109-The-Kyoto-Dilemma.html>.

31. „Prezidentas. G. W. Bushas aptarė pasaulinę klimato kaitą“. THE WHITE HOUSE. Žiūrėta 2023 m. vasario 2 d.

<https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2001/06/20010611-2.html>.

32. „Kelių transporto priemonių skaičius metų pabaigoje“. Oficialios statistikos portalas. Žiūrėta 2023 m. sausio 5 d.

<https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=3fbce17f-da54-432e-8d6e-0343f067891a#/>.

33. „Transporto sektoriaus išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio mažinimo priemonių efektyvumo vertinimas ir prognozių modeliavimas“. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Žiūrėta 2023 m. vasario 6 d.

<https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Transporto%20priemoniu%20SESD%20vertinimas%2020210610.pdf>.

34. „ES aplinkos politika“. ES ir Vidurinės Azijos bendradarbiavimo aplinkos ir vandens srityje platforma. Žiūrėta 2023 m. vasario 22 d. <https://wecoop.eu/regional-knowledge-centre/eu-policies-regulations/>.

35. „Europos Sąjungos sutartis/Mastrichto sutartis“. Apie Europos Parlamentą Europos Parlamentas. Žiūrėta 2023 m. vasario 28 d.

<https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/lt/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>.

36. „Oras/Bendroji dalis“. Vilniaus aplinka. Žiūrėta 2023 m. vasario 29 d.

<https://aplinka.vilnius.lt/>.

37. „Aplinkosaugos veiksmų programa iki 2020 m.“. European Commission. Žiūrėta 2023 m. kovo 3 d. <https://ec.europa.eu/environment/action-programme/>.

38. „Taryba priėmė 8-ąją aplinkosaugos veiksmų programą“. Europos Vadovų Taryba Europos Sąjungos Taryba. Žiūrėta 2023 m. kovo 3 d.,

<https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2022/03/29/council-adopts-8th-environmental-action-programme/>.

39. „Aplinkosaugos veiksmų programa iki 2030 m.“. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 m. kovo 3 d.

https://environment.ec.europa.eu/strategy/environment-action-programme-2030_lt.

40. „Žalioji kursas“. Mano Vyriausybė. Žiūrėta 2023 m. kovo 5 d.

<https://zum.lrv.lt/lt/zaliasis-kursas>.

41. „Europos žaliojo kurso įgyvendinimas“. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė. Žiūrėta 2023 kovo 5 d.

https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_lt.

42. „Pažanga įgyvendinant Europos žaliąjį kursą“. DW Made for minds. Žiūrėta 2023 kovo 5 d.

<https://www.dw.com/en/european-green-deal-tracker/a-64985715>.

43. „Nuo 2035 m. ES bus galima registruoti tik elektra varomas transporto priemonės“. Infa.lt. Žiūrėta 2023 kovo 5 d.

<https://infa.lt/72503/nuo-2035-m-es-bus-galima-registruoti-tik-elektra-varomas-transporto-priemones/?fbclid=IwAR36aMFiSFZ7hIYVyunIvvG2sE3WMhxS8fzwnRuJEddxHpNGyVO6-y5LgyQ>.

44. „EP siekia automobilių įkrovimo stotelių bent kas 60 km.“. Naujienos Europos Parlamentas. Žiūrėta 2023 kovo 5 d.

<https://www.europarl.europa.eu/news/lt/press-room/20221014IPR43206/ep-siekia-automobiliu-ikrovimo-stoteliu-bent-kas-60-km>.

45. „Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Perėjimo prie poveikio klimatui neutralumo spartinimas siekiant Europos saugumo ir gerovės““. EUR-lex.europa.eu. Žiūrėta 2023 kovo 5 d.

[https://eurlex.europa.eu/legalcontent/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0514R\(01\)&from=EN](https://eurlex.europa.eu/legalcontent/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0514R(01)&from=EN).

46. „Lietuvos TSR Aukščiausios Tarybos Prezidiumo fondas“, Lietuvos Respublikos Seimas, žiūrėta 2023 m. kovo 7 d., https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=36570&p_k=1.

47. „Vidaus degimo variklį turintys automobiliai turės būti varomi „žalioju kuru“: kas tai ir kada ji pamatysime Lietuvoje?“. Lrt.lt, Žiūrėta 2023 m. balandžio 20 d.

<https://www.lrt.lt/naujienos/mokslas-ir-it/11/1966795/vidaus-degimo-varikli-turintys-automobiliai-tures-buti-varomi-zalioju-kuru-kas-tai-ir-kada-ji-pamatysime-lietuvoje>.

48. „Automobilių registracijos mokestis“. VĮ Regitra. Žiūrėta 2023 m. kovo 31 d.

<https://www.regitra.lt/automobiliu-registracijos-mokestis>.

49. „Automobilių registracijos mokestis pravers Pandoros skrynią“. Vakarų ekspresas. Žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d.

<https://ve.lt/naujienos/ekonomika/automobiliai/automobiliu-registracijos-mokestis-pravers-pandoros-skrynia-1772273>.

50. „Kainų indeksai, pokyčiai ir kainos“. Oficialiosios statistikos portalas. Žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d. <https://osp.stat.gov.lt/kainu-indeksai-pokyciai-ir-kainos>.

51. „Svarbu: keičiasi automobilių registracijos mokesčio dydis“. 15min.lt. Žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d.
<https://www.15min.lt/verslas/naujiena/autorinka/svarbu-keiciasi-automobiliu-registracijos-mokescio-dydis-1636-1991932>.
52. „Nuo 2022 m. rugsėjo 1 d. – Naujasis autobuso maršrutas iš Šilalės į Tauragę“. Šilalės rajono savivaldybė. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.
<https://silale.lt/2022/08/silales-ir-taurages-rajono-gyventojams-pristatome-naujus-ir-visiskai-nemokamusviesojtransportomarsrutus/?fbclid=IwAR0tn3vK7FYh6WfFbdiGhgFxobE321wbM8FIygN6U4ATrGWk4sNGHsMJoY>.
53. „Nuo 2023 metų pradžios keičiasi taršos mokesčio kaina“. Autoplius.lt, Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.
https://m.autoplius.lt/tyrimai/pranesimai-spaudai/nuo-2023-metu-pradzios-keiciasi-tarsos-mokescio-kaina?page_nr=1&fbclid=IwAR3RZ1N-raekVV060_I14XNpAiWpFdeGp7UY18Bdy5Zhv4umH2E-3IFjNfw.
54. „Žaliojo verslo galimybės klimato kaitos iššūkių kontekste“. Žaliosios politikos institutas. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.
<http://zaliuojipolitika.lt/zaliojo-verslo-galimybes-klimato-kaitos-issukiu-kontekste/>.
55. „Paliestų šimtus tūkstančių vairuotojų: ruošia naujoves prieš automobilių taršą, tikrintų ne tik policija“, tv3. Lt, žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.,
https://www.tv3.lt/naujiena/lietuva/paliestu-simtus-tukstanciu-vairuotoju-ruosia-naujoves-pries-automobiliu-tarsa-tikrintu-ne-tik-policija-n1197088?fbclid=IwAR3lxsixFuSCnO_66CkiNtf98FadDzry_11XAJgSibQch7ACKGxLBJPfYlk.
56. „Bendroji transporto politika, Apžvalga“. Faktų apie Europos Sąjungą suvestinė. Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d.
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/lt/sheet/123/bendroji-transporto-politika.-apzvalga>.
57. „Padėties apžvalga, siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuos reikia išspręsti“. Europos audito rūmai. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.
https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_LT.pdf.
58. „Kiekvienos šalies išmetamo CO kiekio dalis“. Union of Concerned Scientists. Žiūrėta 2023 m. kovo 2. <https://www.ucsusa.org/resources/each-countrys-share-co2-emissions>.
59. „Naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis Europoje“. European Environmental Agency. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d. <https://www.eea.europa.eu/ims/co2-performance-of-new-passenger>.
60. „Lietuvoje – rekordinis gyventojų skaičiaus augimas: žmonės rinkosi ne tik didmiesčius, bet ir Palangą“. Lrt.lt. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d.

<https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1869773/lietuvoje-rekordinis-gyventoju-skaiciaus-augimas-zmones-rinkosi-ne-tik-didmiescius-bet-ir-palanga>.

61. „Lengvieji automobiliai: kas jie yra ir kodėl jie tokie yra svarbūs?“. Acea driving mobility for Europe. Žiūrėta 2023 m. kovo 28 d. <https://www.acea.auto/fact/passenger-cars-what-they-are-and-why-they-are-so-important/>.

62. „Švaraus transporto deklaracija: kuo ji naudinga Lietuvai?“. 15min.lt. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d. <https://www.15min.lt/naujiena/aktualu/lietuva/svaraus-transporto-deklaracija-kuo-ji-naudinga-lietuvai-56-1595370>.

63. „Lietuvoje – rekordinis gyventojų skaičiaus augimas: žmonės rinkosi ne tik didmiesčius, bet ir Palangą“. Lrt.lt. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d.

<https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1869773/lietuvoje-rekordinis-gyventoju-skaiciaus-augimas-zmones-rinkosi-ne-tik-didmiescius-bet-ir-palanga>.

64. „Lietuvos keliuose – seniausi automobiliai Baltijos šalyse“. Draudimas.lt. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d.

<https://www.draudimas.lt/naujienos/liuvos-keliuose-seniausi-automobiliai-baltijos-salyse>.

65. „Lithuania’s eighth national communication and fifth biennial report under the United Nations Framework Convention on Climate Change“. Mano Vyriausybė. Žiūrėta 2023 m. gegužės 1 d.

https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/8th%20NC%20and%205th%20BR_20230105%20final.pdf.

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Magistro baigiamojo darbo tema „Teisinis reguliavimas lengvojo transporto srityje nacionalinių įsipareigojimų klimato kaitos kontekste“. *Darbo tikslas* - atskleisti lengvojo transporto taršos mažinimo teisinio reguliavimo taikymo probleminius aspektus. Šiam tikslui pasiekti keliami *uždaviniai*: 1. Atskleisti lengvojo transporto sampratą ir įtaką klimato kaitai; 2. Išanalizuoti lengvojo transporto taršos mažinimo reguliavimą tarptautiniu ir regioniniu lygmeniu; 3. Atskleisti lengvojo transporto taršos mažinimo teisinio reguliavimo ir jo taikymo probleminius aspektus Lietuvos Respublikoje.

Tikslui pasiekti, pirmajame baigiamojo darbo skyriuje pateikiama lengvojo transporto samprata bei istorinė raida; lengvojo transporto įtaka klimato kaitai. Antrajame skyriuje, atskleidžiamas lengvojo transporto taršos mažinimo reguliavimo (tarptautiniu ir regioniniu lygmeniu) turinys, atliekant minėtų dokumentų turinio analizę, baigiamojo darbo temos kontekste. Trečiame skyriuje, išanalizuotas lengvojo transporto teisinių įsipareigojimų įgyvendinimas klimato kaitos kontekste, bei atskleidžiami taršių automobilių mažinimą skatinančios priemonės ir jų taikymo praktikoje probleminiai aspektai. *Identifikuotos problemos*: Kioto protokolas įpareigodavo tik išsivysčiusias šalis vykdyti įsipareigojimus, o besivystančioms valstybėms nėra privaloma, šis aspektas, sąlygojo Kioto protokolo neefektyvumą, tarptautiniu mastu, daugelį metų. Nei LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatyme, nei LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo straipsniuose nėra konkrečiai įvardintos sąlygos, kada asmuo privalo mokėti vienkartinį taršos mokestį, taip pat, nėra nurodoma kur tiksliai bus naudojamos iš taršos mokesčio surinktos lėšos. Teisės aktų reikalavimų formulavimas yra nepakankamai aiškus, nes nėra akcentuojama, kad pirmą kartą registruojant automobilį yra mokamas vienkartinis taršos mokestis ir nei viename iš minėtų teisės aktų, nėra apibrėžiamas konkretus ir aiškus vienkartinio taršos mokesčio tikslas.

Tyrimo rezultatai atskleidė, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme pateiktas *lengvojo automobilio* apibrėžimas yra pakankamai tikslus, apimantis svarbiausius požymius, todėl praktikoje dėl šios sąvokos naudojimo problemų neturėtų kilti. *LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo bei LR motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo* straipsniuose nėra konkrečiai įvardintos sąlygos, kada asmuo privalo mokėti vienkartinį taršos mokestį, nėra pakankamai aiškus teisės aktų reikalavimų formulavimas bei nenurodomas konkretus ir aiškus vienkartinio taršos mokesčio tikslas. Taip pat, nėra nurodoma kur tiksliai bus naudojamos lėšos surinktos iš taršos mokesčio (paminama, kad mokestis bus įskaitomas į valstybės biudžetą).

SUMMARY

The topic of the master's thesis is „Legal regulation in the field of light transport in the context of national obligations in the context of climate change“. The aim of the work is to reveal the problematic aspects of the application of the legal regulation of light transport pollution reduction. The following tasks are set to achieve this goal: 1. Reveal the concept of light transport and its impact on climate change; 2. Analyze the regulation of light transport pollution reduction at the international and regional level; 3. To disclose the problematic aspects of the legal regulation of light transport pollution reduction and its application in the Republic of Lithuania.

To achieve this goal, the first chapter of the thesis presents the concept of light transport and its historical development; impact of light transport on climate change. In the second chapter; after analyzing the content of the mentioned documents, the content of light transport pollution reduction regulation (at the international and regional level) is revealed in the context of the work topic. In the third chapter, the implementation of the legal obligations of light transport in the context of climate change is analyzed, and the problematic aspects of measures promoting the reduction of car pollution and their application in practice are revealed. Identified problems: The Kyoto Protocol obligated only the developed countries to fulfill their obligations, and the developing countries are not obligated, this aspect caused the ineffectiveness of the Kyoto Protocol, internationally, for many years. Neither the Law on Motor Vehicle Registration Tax of the Republic of Lithuania, nor the articles of the description of the procedure for calculating, collecting and returning the registration tax for motor vehicles of the Republic of Lithuania specifically state the conditions when a person must pay a one-time pollution tax, nor do they indicate where exactly the money collected from the pollution tax, nor do they indicate where exactly the money collected from the pollution tax will be used. The formulation of the requirements of the legal acts is not clear enough, because it is not emphasized that a one-time pollution tax is paid when registering a car for the first time, and none of the aforementioned legal acts defines a specific and clear purpose of the one-time pollution tax.

The results of the study revealed that the definition of a passenger car provided in the Law on Safe Traffic for Cars on Roads of the Republic of Lithuania is sufficiently accurate and includes the most important features, so in practice there should be no problems with the use of this concept. The articles of the Law on the Registration Tax for Motor Vehicles of the Republic of Lithuania and the Description of the Procedure for the Calculation, Collection and Refund of the Registration Tax for Motor Vehicles of the Republic of Lithuania do not specifically state the conditions when a person must pay a one-time pollution tax, the formulation of the requirements of legal acts is not sufficiently clear, and the specific and clear definition of the one-time pollution tax is not specified purpose. Also, it is not specified where exactly the funds collected from the pollution tax will be used.