

Lietuvos Respublikos Energetikos ministerijai
Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

2020-04-02 Nr. S-030

DĖL KLIMATO KAITOS PROGRAMOS FINANSINĖS SKATINIMO PRIEMONĖS 1.2.11. KONCEPCIJOS

Lietuvos keleivių vežimo asociacija išnagrinėjo darbine tvarka derinamos finansinio skatinimo priemonės „1.2.11. transporto priemonių naudojančių elektrą, suslėgtas gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas, biometaną, vandenilį įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją“ koncepcijos projektą ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

1. PARAMOS GAVĖJAI.

Siūloma, kad priemonės paramos gavėjai gali būti *Keleivių vežimo, komunalinių ar komercinių paslaugų teikimo ar transporto logistikos paslaugas teikiančios įmonės (toliau – Įmonės) jungtinės veiklos pagrindu su alternatyviųjų degalų papildymo ar įkrovimo infrastruktūros vystytojais ir operatoriais (toliau – Vystytojai).*

Asociacijos nuomone, Įmonės gali būti pajėgios įgyvendinti projektą vienos ir be Vystytojų dalyvavimo.

Be to, Lietuvoje yra nemažai potencialių dalyvauti šiame projekte savivaldybių valdomų keleivių vežimo įmonių, kurios privalo paslaugas ir prekes pirkti viešųjų pirkimų įstatymo numatyta tvarka, todėl kyla klausimas, kokiomis procedūromis vadovaujantis tokios įmonės galėtų pasirinkti partnerį ir su juo sudaryti jungtinės veiklos sutartį. Būtų sudėtinga organizuoti konkursą Vystytojui pasirinkti jungtinės veiklos pagrindu, nežinant ar bus gautas finansavimas. Esant reikalai, įmonės galėtų pasirinkti Vystytoją jau užsitikrinus finansavimą.

Atsižvelgiant į tai, siūlome numatyti galimybę paramą gauti vienoms Įmonėms be privalomos partnerio dalyvavimo, t.y. nustatyti, kad paramos gavėjai gali būti **Įmonės arba Įmonės jungtinės sutarties pagrindu su Vystytojais**. Pritarus tokiam pasiūlymui, atitinkamai tikslinti kitas susijusias nuostatas.

2. PROJEKTO SUMA IR SUBSIDIJOS INTENSIVUMAS.

Nustatyta, kad parama negali viršyti 40 proc. tinkamų finansuoti projekto išlaidų. Kyla klausimas, kodėl toks santykinai mažas paramos intensyvumas. Elektra, biometanu, vandeniliu ar gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės yra brangesnės nuo 30 iki 100 proc., todėl siekiant didesnio dalyvavimo, siūlome paramos intensyvumą **padidinti iki 60 proc.**

3. TINKAMOS FINANSUOTI IŠLAIDŲ KATEGORIJOS.

1 punktas. Nustatyta, kad *elektromobilių įkrovimo priemonės – viešosios, didelės galios (nemažesnės kaip 50 kW), gali būti skirtos greitam įkrovimui, tačiau pareiškėjui gali būti reikalingos ir lėto įkrovimo stotelės, kurioms pakanka mažesnės – apie 20-25 kW galios.*

Atsižvelgiant į tai, siūlome sumažinti reikalavimą minimaliai galiai **iki 20 kW** arba nustatyti, kad pareiškėjas įrengia **bent vieną** ne mažesnės, kaip 50 kW galios įrangos priemonę.

3 punktas. Nesuprantama, kodėl šio projekto apimtyje atsisakoma hibridinių transporto priemonių. Miesto sąlygomis hibridinės transporto priemonės naudoja apie 20 – 30 proc. mažiau įprastinių degalų, be to, galima dyzelis/elektra hibridinio transporto alternatyva, t.y. SGD/elektra.

Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad Klimato kaitos programa skirta, pagrįdė, mažinti CO₂ emisiją, o tam didžiausią įtaką turi bet kokios energijos sunaudojimo mažinimas.

CIVITAS atliktoje studijoje¹ matyti, kad SGD ar dyzelis turi labai panašią emisiją. Dyzelinio hibridinio autobuso CO₂ emisija mažesnė nei SGD autobuso. Vandeniliu varomas autobusas sukuria 1,5 daugiau CO₂ nei dyzelinis autobusas. Elektrą naudojančių transporto priemonių CO₂ emisija priklauso nuo energijos generavimo šaltinio ir perdavimo grandinės bei susijusių energijos nuotolių.

Atkreiptinas dėmesys ir į ES direktyvą 2019/1161² dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones, kur tokiomis pripažįstamos ir įkraunamos hibridinės transporto priemonės (13) punktas, taip pat į ES direktyvą 2014/94/ES³, kurios 2 str. apibrėžiama kas yra alternatyvieji degalai ir elektromobiliai, t.y.:

1) alternatyvieji degalai – degalai arba energijos šaltiniai, kurie tiekiant energiją transportui bent iš dalies pakeičia degalus, gaunamus iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali prisidėti prie transporto dekarbonizacijos bei pagerinti transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą;

2) elektromobilis – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavarą, apimanti bent vieną ne išorinę elektros mašiną – energijos keitiklį su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės;

Atsižvelgiant į tai, **siūlome pripažinti hibridinių ar įkraunamų hibridinių transporto priemonių įsigijimą** tinkama projekto finansavimo kategorija.

4. ATRANKOS BŪDAS.

1 punktas. Nustatyta, kad „Mažiausias balų skaičius suteikiamas projektui pasiekusiam mažiausią aplinkosauginį efektyvumą.“

Tačiau iš anksčiau įgyvendintų panašių projektų patirties žinoma, kad vertinat efektyvumą visada kyla klausimas – ką su kuo lyginti, t.y. dažnai palyginimui pasitelkiami tokie efektyvumo etalonai, su kuriais lyginant ženklesnį projekto aplinkosauginį efektyvumą realiai neįmanoma pasiekti arba viena energijos rūšis turės neabejotiną pranašumą prieš kitas energijos rūšis.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome paraiškas vertinti pagal pasiekiamą mažesnę CO₂ emisiją**, t.y. kiek 1 euras gautos paramos sumažina CO₂ per metus. Dalyvis, įsigyjantis mažesnę emisiją generuojančias transporto priemones ir nuvažiuojantis daugiau ridos, turėtų gauti prioritetą finansavimui. Bazinis dydis palyginimui galėtų būti dyzelinio autobuso, sunaudojančio 40 litr/100km kuro išmetamos CO₂ emisijos dydis.

5. KITI REIKALAVIMAI.

2 punktas. Nustatyta, kad finansuojamos bus tik naujai įsigijamos transporto priemonės ir infrastruktūros įranga, t.y. jos turi būti įsigijamos „*visiškai naujos ir negali būti įsigytos iki paraiškos padavimo dienos.*“

Siūlome atsakyti tokios nuostatos dėl šių priežasčių:

1) dėl transporto priemonių. Miestai gali priimti sprendimus į savo teritorijos centrinę dalį leisti įvažiuoti tik elektra varoma transporto priemone (pvz., autobusas ar komunalinės paskirties transporto priemonė), vietoje, pvz., šiuo metų naudojamų naujų (1-3 metų senumo) dyzelinių tr. priemonių. Yra techninės galimybės tokiose dabar dyzelinėse transporto priemonėse sumontuoti jėgos pavarą, apimančią bent vieną ne išorinę elektros mašiną – energijos keitiklį su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės ir jis atitiktų elektromobilio apibrėžimą. Perdarius (modernizavus) dar beveik naujus 1-3 metus naudojamus automobilius, būtų a) išvengtas tolesnis santykinai „taršios“ transporto priemonės naudojimas, taip pat, žiūrint platesniu mastu, b) nereikėtų naudoti išteklių (tuo pačiu ir energijos) naujo netaršaus ar mažai taršaus automobilio gamybai;

2) dėl infrastruktūros įrangos. Jei, pavyzdžiui, Vilniuje ir Kaune būtų perkamos elektrinės keleivinės transporto priemonės – troleibusai - tai UAB „Vilniaus viešasis transportas“ ir UAB „Kauno autobusai“ negalėtų

¹ http://civitas.eu/sites/default/files/civitas_policy_note_clean_buses_for_your_city.pdf

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=LT>

dalyvauti šioje finansinėje priemonėje, nes, greičiausiai, šios įmonės neįrenginėtų naujos infrastruktūros ir dar pritaikytos naudotis visoms visuomenės grupėms (4 punktas), o būtų modernizuojama jau dabar egzistuojanti infrastruktūra – troleibusų kontaktinis tinklas. Pažymėtina, kad modernizavus kontaktinį tinklą, didėja troleibusų vidutinis greitis (mažėja elektros sąnaudos), mažėja elektros energijos nuostoliai visose kontaktinio tinklo grandyse (transformatorinėse, elektros tiekimo linijose ir pan.)

Analogiška situacija būtų ir tuo atveju, jei Vilniaus, Kauno, Klaipėdos ir kitų miestų savivaldybių įmonės, ketinančios teikti paraiškas suslėgtų gamtinių dujų, kurias paprasta pakeisti biodujomis, autobusams ir jau turimai papildymo įrangai atnaujinti.

Atsižvelgiant į tai, siūlome 2 punktą patikslinti taip, kad būtų nustatyta galimybė prie finansuojamų išlaidų priskirti **iki paraiškos padavimo dienos įmonės turimų, ne senesnių nei 3 metai transporto priemonių ir turimos infrastruktūros įrangos modernizavimo ar atnaujinimo išlaidas.**

3 punktas. Nustatyta, kad „pareiškėjas įsipareigoja užtikrinti viešą prieinamumą naudotis sukurta papildymo / įkrovimo infrastruktūra trečiosioms šalims be papildomų sutarčių“, t.y. pats pareiškėjas (įmonė) turėtų užsiimti jam nebūdinga mažmenine prekyba degalais (taip pat ir elektra), todėl turėtų būti palikta galimybė įranga naudotis trečiosioms šalims ir pagal sudarytas papildomas sutartis.

Be to, didžiųjų miestų savivaldybių valdomos keleivių vežimo bendrovės yra didelės, eksploatuoja daug autobusų ir/ar troleibusų, jos gali pačios, be kitų vartotojų, užtikrinti didelį infrastruktūros įrangos išnaudojimo intensyvumą, naudoja santykinai didelius kiekius degalų (ir elektros), todėl siekiant ambicingų taršos mažinimo tikslų, tikslinga numatyti galimybę paramai gauti pagal šią priemonę ir tuo atveju, jei ji bus naudojama vien tik pareiškėjo.

Atsižvelgiant į tai, siūlome 3 punktą išdėstyti taip:

„3)pareiškėjas įsipareigoja **pagal galimybes** užtikrinti viešą prieinamumą naudotis sukurta papildymo / įkrovimo infrastruktūra trečiosioms šalims ~~be papildomų sutarčių;~~“

4 punktas. Nustatyta, kad pareiškėjas įpareigojamas „užtikrinti, kad sukurta viešoji papildymo / įkrovimo infrastruktūra bus įrengta ir pritaikyta ja naudotis visų visuomenės grupių atstovams“.

Sunku įsivaizduoti, pavyzdžiui, koku būdu būtų galima sudaryti galimybę naudotis troleibusų kontaktiniu tinklu visų visuomenės grupių atstovams.

Siūlome **atsisakyti** 4 punkto arba tikslinti jį atsižvelgiant į 2 ir 3 punktams išsakytas pastabas.

6 punktas. Nustatyta, kad „pareiškėjo įsigytų transporto priemonių suvartojamų degalų balanse iš atsinaujinančių energijos išteklių (AEI) pagamintų degalų dalis kiekvienais metais, tačiau ne ilgesniu kaip 5-ių metų laikotarpiu, turi sudaryti nemažiau kaip 10 proc.“.

Tačiau šiuo metu Lietuvoje energijos iš AEI gaminama mažai, jos poreikis augs ir gali nebūti pasiūlos pasiekti 10 proc. lygio, todėl **siūlome svarstyti galimybę diferencijuoti** ir tą lygį pasiekti palaipsniui, pvz., pirmais metais ne mažiau, kaip 2, antrais – 4, trečiais – 6, ketvirtais – 8, o penktais – 10 proc.

9 punktas. Nustatyta, kad į projekto paramą negalės pretenduoti suskystintų gamtinių dujų (SkGD) užpildymo stotelės, *diegiamos didžiuosiuose Lietuvos miestuose (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje).*

Diegti SkGD stoteles didžiuosiuose miestuose gali būti nemažas poreikis, nes šie miestai koncentruoja didelius transporto, judančių magistraliniais keliais, srautus, todėl **siūlome šio ribojimo atsisakyti.**

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos keleivių vežimo asociacija, Sodų g. 22, Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	Dėl KKP finansinio skatinimo priemonės 1.2.11.
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0, GGEDOC
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Gintaras Nakutis, Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidentas
Parašo sukūrimo data ir laikas	2020-04-02 18:43:39
Parašo formatas	Trumpalaikis skaitmeninis parašas, kuriame taip pat saugoma sertifikato informacija
Laiko žymoje nurodytas laikas	
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016
Sertifikato galiojimo laikas	2019-04-01 - 2024-03-30
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	0
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	0
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	EAIS LPP v1.5-SNAPSHOT
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Dokumentas turi klaidų
Paieškos nuoroda	