

Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai

info@enmin.lt

2020-06-10 Nr. S-044

Į 2020-05-23 Nr.3-760

**DĖL ALTERNATYVIŲ DEGALŲ ĮSTATYMO PROJEKTO**

Lietuvos keleivių vežimo asociacija išnagrinėjo Alternatyvių degalų įstatymo projektą (toliau – įstatymas ir/ar projektas) ir pažymi, kad šiuo įstatymu keliami labai ambicingi aplinkosauginiai CO<sub>2</sub> taršos mažinimo tikslai, kurie dėl didelio finansavimo poreikio gali tapti sunkiai pakeliama našta keleivių vežėjams ir savivaldybėms, vežėjai gali atidėti ar visai sustabdyti transporto parkų naujinimą ir tokiu atveju, tikėtina, oro taršos nepavyks sumažinti, o dalis paslauga nusivylusių gyventojų persės į lengvuosius automobilius. Šiuo įstatymu, mūsų nuomone, neskatinama naudotis viešuoju transportu, neskatinama gyventojų palikti savo taršius lengvuosius automobilius namuose ir naudotis viešuoju transportu ne tik vietiniame (miesto ar priemiestinio), bet ir tolimajame susisiekiame.

Teikiame žemiau išdėstytas pastabas šio įstatymo projektui.

2 straipsnis 1 ir 2 dalys.

Asociacijos nuomone, abejotina suskystintas naftos dujas (naftos perdirbimo produktą) laikyti alternatyviais degalais, o dujinius transporto degalus prilyginti biodegalams.

6 straipsnis.

Įstatymo 14 str. 2 dalyje perkančiosioms organizacijoms numatytas reikalavimas *įvertinti kelių transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai*, tačiau neaišku, kokia metodika turės vadovautis atlikdamos tokį įvertinimą. Mūsų nuomone, parengti tokią metodiką galėtų būti Susisiekiimo ministerijos kompetencijos klausimas, bendradarbiaujant su Aplinkos ir Energetikos ministerijomis.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome 6 straipsnį papildyti nauju 5 punktu:**

**„5) Nustato perkančiosioms organizacijoms privalomo įvertinti kelių transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikio energetikai ir aplinkai įvertinimo metodiką.“**

12 straipsnio 2 punktas.

Nurodyta, kad savivaldybės *nustato lengvatines elektromobilių dalyvavimo eisme (maršrutinio transporto eismo juostos) sąlygas*. Manome, kad elektromobiliams neturėtų būti suteikiamos išimtinės dalyvavimo eisme sąlygos, nes prioritėtinės viešojo transporto eismo juostos skirtos sukurti prioritetą prieš bet kokį (net ir netaršų) asmeninį lengvąjį transportą, kurių vairuotojai neturėtų turėti pirmenybės prieš, pvz., 100 ar daugiau keleivių, važiuojančių netaršiu autobusu ar troleibusu.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome 12 straipsnio 2 punktą išdėstyti taip:**

**„2) savivaldybių tarybos nustato mažos taršos zonas savivaldybių teritorijoje, ~~nustato lengvatines elektromobilių dalyvavimo eisme (maršrutinio transporto eismo juostos)~~, įvažiavimo į mokamas zonas ir statymo miesto teritorijoje sąlygas;“**

14 straipsnio 1 dalis.

Šiame straipsnyje numatyti reikalavimai perkančiosioms organizacijoms ir perkantiesiems subjektams, t.y. valstybės ar savivaldybių valdomoms įmonėms, kurios ne tik skelbia konkursus prekėms, paslaugoms ar darbams, bet ir pačios dalyvauja konkursuose, siekdamos teikti paslaugas, kurių užsakovai yra valstybinės institucijos ar savivaldybės. Tokiu būdu, jos atsiduria blogesnėse nei privatūs ūkio subjektai sąlygose.

Kaip tik tokioje situacijoje atsiduria savivaldybių valdomos keleivių vežimo įmonės (uždarosios akcinės bendrovės). Dėl keleivių vežimo viešųjų paslaugų teikimo sutarčių sudarymo savivaldybės skelbia konkursus, kuriuose gali dalyvauti tiek Lietuvos, tiek kitų šalių privatūs ūkio subjektai, o jiems viešųjų pirkimų reikalavimai nekeliama, todėl šio įstatymo kontekste savivaldybių įmonės atsidurtų blogesnėje padėtyje, t.y. sąlygos jų atžvilgiu taptų diskriminacinėmis.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija supranta ir pritaria šiuo įstatymų keliamiems tikslams, tačiau, mūsų nuomone, **yra tikslinga ir būtina rasti kompromisą**, kad perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, dalyvaudami konkursuose, turėtų vienodas sąlygas su kitais – privačiais – ūkio subjektais.

#### 14 straipsnio 2 dalis.

Nustatyta, kad *Perkančioji organizacija turi įvertinti kelių transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai*, tačiau nenurodyta, kokia metodika turi vadovautis ir tai susiję su aukščiau išdėstytu pasiūlymu 6 straipsniui.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome 14 straipsnio antrą dalį papildyti ir išdėstyti taip:**

„2. Perkančioji organizacija privalo įvertinti kelių transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai, **vadovaudamasi Susisiekimo ministerijos nustatyta metodika**, ir laikytis Energijos vartojimo efektyvumo ir aplinkos apsaugos reikalavimų, taikomų įsigyjant kelių transporto priemones.“

#### 14 straipsnio 3, 4 ir 5 dalys.

Šio straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad iki 2025 m. gruodžio 31 d. 1) *netaršių M1, M2 arba N1 kategorijos transporto priemonių kiekis, palyginti su bendru viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu tos pačios kategorijos kelių transporto priemonių kiekiu, turi sudaryti ne mažiau kaip 60 procentų*, 2) *N2 ir N3 kategorijos – ne mažiau kaip 8 proc.*, o 3) *netaršių M3 kategorijos transporto priemonių kiekis turi sudaryti ne mažiau, kaip 80 procentų.*

Šio straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad iki 2030 m. gruodžio 31 d. įsigyjamų netaršių transporto priemonių dalys atitinkamai turi būti 1) *100*, 2) *16* ir 3) *100 procentų*, o 5 dalyje nustatyta, kad „*Kai atliekami netaršių M3 kategorijos transporto priemonių viešieji pirkimai, perkančioji organizacija turi užtikrinti, kad ne mažiau kaip 50 procentų atliktų viešųjų pirkimų būtų atlikti įsigyjant visai netaršias M3 kategorijos transporto priemones.*“

Praktikoje (taip rekomenduoja ir VPT), pirkimus stengiamasi stambinti, taip pritraukiant didesnius ir patikimesnius gamintojus, užsitikrinant žemesnes kainas ir iš to išplaukiančias parko valdymo masto ekonomijas. Šie reikalavimai suponuoja mintį, kad pirkimas turėtų būti skaidomas į dalis, kad pirkimuose turi būti skirtingi reikalavimai kurui ir aplinkosaugai atskiroms transporto priemonėms.

Atkreipiame dėmesį, kad šių reikalavimų įvykdymui investicijų poreikis didės mažiausiai 3 kartus. Pavyzdžiui, jei M2 kategorijos pilnos komplektacijos transporto priemonė (TP) kainuoja apie 100 tūkst. eurų, tai netarši tokios pat komplektacijos TP kainuoja apie 300 tūkst. eurų. Abejotina, ar įmonės finansiškai bus pajėgios tokioms investicijoms. Be to, netaršios TP be įkrovimo nenuvažiuoja reikiamos dienos ridos, todėl jų reikia daugiau.

Mūsų nuomone, visos šios aplinkybės lems didžiulį keleivių vežimo paslaugų kainų šuolį, o finansinė našta teks savivaldybių biudžetams vietiniame susisiekime arba patiems vežėjams tolimajame susisiekime. Tai gali stabdyti parkų atnaujinimą netaršiomis transporto priemonėmis, todėl **būtina, kad visoms šioms priemonėms įgyvendinti būtų numatytas reikiamas finansavimas.**

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, **siūlome keisti 14 straipsnio 3 ir 4 dalyse numatytus terminus, o 5 dalyje nurodyti datą, nuo kada jis pradedamas taikyti:**

„3. Šio straipsnio 1 dalyje numatytais atvejais nuo **2022 m. sausio 1 d.** iki ~~2025~~**2027** m. gruodžio 31 d. atliekamiems viešiesiems pirkimams keliami reikalavimai išreiškiami procentinėmis dalimis, palyginti su bendru viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu kelių transporto priemonių parku:“

„4. Šio straipsnio 1 dalyje numatytais atvejais nuo **2028 m. sausio 1 d.** iki ~~2030~~**2032** m. gruodžio 31 d. atliekamiems viešiesiems pirkimams keliami reikalavimai išreiškiami procentinėmis dalimis, palyginti su bendru viešuosiuose pirkimuose įsigyjamu kelių transporto priemonių parku:“

„5. Kai atliekami netaršių M3 kategorijos transporto priemonių viešieji pirkimai, perkančioji organizacija nuo **2023 m. sausio 1 d.** turi užtikrinti, kad ne mažiau kaip 50 procentų atliktų viešųjų pirkimų būtų atlikti įsigyjant visai netaršias M3 kategorijos transporto priemones.“

#### 15 straipsnis.

Šiame straipsnyje nustatyta, kad (1 dalis) *Degalų tiekėjai privalo užtikrinti, kad degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių bendroje degalų tiekėjo parduotų degalų energinėje vertėje kiekvienais kalendoriniais metais sudarytų atitinkamą dalį, kad (4 dalis) Transporto sektoriaus gamtinių dujų tiekėjai privalo užtikrinti, kad jų tiekiamose gamtinėse dujose atitinkamą dalį sudarytų biudujos arba nebiologiniai dujiniai degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių.*

Tačiau neaišku, kaip dujų tiekėjai gali užtikrinti šio reikalavimo įgyvendinimą, be to, tiek keleivių vežėjams, tiek kitiems ūkio subjektams svarbu žinoti šio reikalavimo įgyvendinimo galimybes ir šių reikalavimų poveikį degalų kainai. Keleivinės transporto priemonės perkamos eksploatuoti 12-14 metų ar dar ilgesnį laikotarpį, todėl jas įsigyjant rengiami verslo planai su prognozuojamais ilgu laikotarpiu degalų kainų pokyčiais, o šiuo metu biodegalų kainų pokyčių prognozės niekaip negalėtų būti pagrindžiamos.

Nežinant poveikio kainai ir konkurencijai tarp šio kuro tiekėjų, tampa rizikinga vertinti tokį kurą, kaip alternatyvą. Šiuo metu šioje rinkoje tiekėjų mažai. Susidarius oligopolinei ar monopolinei situacijai, atsiranda labai didelis ir sunkiai įvertinamas rizikos faktorius.

Atsižvelgiant į tai, prieš priimant įstatymą **siūlome įvertinti visas galimas rizikas dėl per mažos alternatyvių degalų pasiūlos augant paklausai.**

#### 19 straipsnis.

Šio straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „Siekiant įgyvendinti šio įstatymo 1 straipsnio 2 dalyje numatytą tikslą, biodegalų, taip pat transporto sektoriuje suvartojamo biomasės kuro, jeigu jie pagaminti iš maistingų ir pašarinių augalų, procentinė dalis turi būti ne daugiau kaip vienu procentiniu punktu didesnė nei tokio kuro dalis, palyginti su galutiniu energijos suvartojimu kelių ir geležinkelių transporto sektoriuose 2020 metais, bet ne didesnė kaip 7 procentai bendro galutinio energijos suvartojimo kelių ir geležinkelių transporto sektoriuose.“

Pažymėtina, kad šie 2020 metai bus mažesnio kuro suvartojimo metai dėl COVID-19 neigiamo poveikio, todėl tikslinga įvertinti ar toks tikslas pasiekiamas.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome įvertinti šiame punkte keliamus tikslus dėl Covid-19 neigiamo poveikio ir tikslui pasiekti parengti realų modelį.**

Šios straipsnio 2 dalyje planuojama, kad „Biodegalų, pagamintų iš naudoto kepimo aliejaus ir 1 ir 2 kategorijų gyvūninių riebalų <...>procentinė dalis bendro galutinio energijos suvartojimo kelių ir geležinkelių transporto sektoriuose turi būti ne didesnė kaip 1,7 procento.“, tačiau mažėjant degalų sunaudojimui transporto sektoriuje dėl Netaršių transporto priemonių itin sparčios plėtros, šio biokuro naudojimas taip pat turės mažėti proporcingai.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome įvertinti ar 19 str. 2 dalyje numatyti reikalavimai yra pasiekiami.**

#### 26 straipsnis.

Reikalaujama, kad „Nuo 2029 m. sausio 1 d. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas <...>, turi būti pritaikytos naudoti alternatyvius degalus.“ Bet šiuo metu vežėjai įsigyja, ypač, tarp miestiniame susisiekime ir užsakomiesiems vežimams dyzelinius autobusus (nėra kitos alternatyvos), kurių eksploatacinis laikotarpis yra 12-14 metų. Tokio reikalavimo įgyvendinimas sukeltų papildomų finansinių kaštų, todėl būtų tikslinga terminą nukelti.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome, kad ši nuostata įsigaliotų nuo 2032 m. sausio 1 d.**

27 straipsnis.

Šio straipsnio 7 dalyje reglamentuojama, kam skiriamos Darnaus judumo fondo lėšos, t.y. be kitų, jos numatomos ir „<...>privačioms elektromobilių įkrovimo priemonėms įrengti.“, tačiau asociacijos nuomone, darnaus judumo fondo lėšomis neturėtų būti finansuojamos privačių lengvųjų automobilių įkrovimo priemonės, nes jos turėtų būti finansuojamos pačių lengvųjų automobilių savininkų, t.y. įkrovimo infrastruktūra ir jos priežiūra turi būti įskaičiuota į el. energijos kraunamos į bateriją kainą, išlaikant principą „vartotojas-moka“.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome 27 straipsnio 7 dalies 2 punktą išdėstyti taip:**

„2) gyventojams ir (ar) bendrijoms – viešojo transporto bilietų, grynujų elektromobilių dalijimosi paslaugų kompensacijoms, alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių ir dviračių įsigijimo kompensacijoms, ~~privačioms elektromobilių įkrovimo priemonėms įrengti;~~“

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis