

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

info@am.lt

2021-05-28

J 2021-05-21 Nr.3532

DĖL KKP PROGRAMOS PRIEMONĖS PARAMOS FINANSAVIMO SCHEMOS PROJEKTO

Lietuvos keleivių vežimo ir Alternatyvių degalų ir infrastruktūros asociacijos (toliau – Asociacijos) išnagrinėjo aplinkos ministro įsakymo „Dėl klimato kaitos programos priemonės „Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas ir (ar) plėtra, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“ valstybės pagalbos teikimo schemos patvirtinimo“ projektą, reg. Nr. 21-22712(2) (toliau – projektas) ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

Pirma.

Asociacijų nuomone, viešojo transporto apibrėžimas apima ne tik vietinio (miesto ir priemiestinio) bet ir tolimojo susisiekimo maršrutus ir transporto priemones, tačiau projekto kai kurios nuostatos sudaro galimybę šia Klimato kaitos programos (toliau – KKP) priemone pasinaudoti tik vežėjams, dirbantiems miesto ir priemiestinio susisiekimo maršrutuose.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome įtvirtinti galimybę** įsigyti tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto priemones ir projektu tvirtinamos valstybės pagalbos teikimo schemos (toliau – pagalbos schema) 6.1 ir 9 punktus pakeisti ir išdėstyti taip:

1) „6.1. kelių transporto priemonė turi atitikti I, II, III, ~~– ir~~ A ir B klasių keleivinėms transporto priemonėms keliamus reikalavimus, nustatytus Jungtinių Tautų transporto priemonių taisyklėje Nr. 107, kuri skelbiama <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A42015X0618%2801%29> (negalima įsigyti III ir B klasės transporto priemonių);“

2) „9. Subsidijų gavėjai (pareiškėjai). Subsidijos Klimato kaitos programos lėšomis galės būti teikiamos: viešojo transporto **Lietuvos ir atskirų** savivaldybių teritorijoje keleivių vežimo veiklą vykdančys juridiniai asmenys, turintys teisę vežti keleivius kompetentingų institucijų (**Lietuvos transporto saugos administracijos ir savivaldybių institucijų**) nustatytais reguliariojo susisiekimo maršrutais (vežėju gali būti ir juridiniai asmenys, kurių veikla finansuojama iš valstybės ar savivaldybių biudžetų arba kitų valstybės ar savivaldybių fondų lėšų arba kontroliuojama (valdoma) valstybės ar savivaldybių institucijų), su kuriomis sudarytos **keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais sutartys ir/ar** viešųjų paslaugų teikimo sutartys.“, ir toliau pagal tekstą.

Antra.

Paramos schemoje nėra numatyta galimybė įsigyti ekologiškų elektra varomų keleivinių transporto priemonių - troleibusų¹, nepaisant to, kad Vilniuje ir Kaune yra reikalinga infrastruktūra. Asociacijos nuomone, troleibusų įsigijimo galimybė turi būti numatyta, todėl **siūlome** paramos schemos 5.1.1 punktą išdėstyti taip:

„5.1.1. elektra varomų (transporto priemonių elektra gali būti tiekama įvairiais būdais: įkrovimo jungtimis iš įkrovimo stotelių, **išorėje virš jos kabančiais kontaktiniais laidais**, trolėjomis, naudojant pantografus, iš įkraunamų akumuliatorių, indukcijos ir kitais būdais, naudojant bet kokias šių būdų kombinacijas), neturinčių

¹ Jungtinių Tautų transporto priemonių taisyklės Nr. 107, 2.1.8 punktas: Troleibusas – transporto priemonė, varoma elektros energija, tiekama išorėje virš jos kabančiais kontaktiniais laidais.

vidaus degimo variklių, išskyrus, kai vidaus degimo variklyje naudojamos tik 5.1.2–5.1.3 papunkčiuose nurodytos kuro rūšys;“

Trečia.

Paramos schemos 7.1 punkte nustatyta, kad *pareiškėjas turi teisę įkeisti įsigyjamas transporto priemones (pvz., kai transporto priemones įsigyja lizingu), o 7.2 punkte nustatyta, kad negali jų perleisti, perduoti, parduoti, išnuomoti, įkeisti be APVA leidimo*, t.y. vienas prieštarauja kitam, todėl 7.2 punktą **siūlome** išdėstyti taip:

„7.2. pareiškėjas privalo naudoti transporto priemones mažiausiai 5 m. arba 5 m. būti transporto priemonių valdytoju, per kuriuos negali jų perleisti, perduoti, parduoti, išnuomoti, įkeisti (**įkeisti išskyrus 7.1. punkte nurodytu atveju**) be APVA leidimo;“

Ketvirta.

Paramos schemos 12 punkte nustatyta, kad „Nevykdamas 7.4 papunktyje ir 8 punkte numatytų įsipareigojimų, taikomos sankcijos pagal Alternatyvių degalų įstatymo 32 straipsnio 1 punktą: už įpareigojimų ir reikalavimų, nevykdymą skiriama bauda, kurios dydis yra lygus neįvykdytai įpareigojimo daliai, išreikštai energine verte (megadžauliais), padauginus ją iš keturių euro centų.“

Tačiau Alternatyvių degalų įstatymo 32 straipsnyje numatytos baudos degalų tiekėjams, nevykdantiems 16 straipsnyje numatyto įpareigojimo, kad *Kiekvienais kalendoriniais metais degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių turi sudaryti atitinkamą bendros degalų tiekėjo vidaus rinkai patiekto benzino ir dyzelino energinės vertės dalį.*

Asociacijos nuomone, taikyti analogiją ir skirti tokio pat dydžio – 4 eurocentų - baudą keleivių vežėjams, kurių galimybės įsigyti degalų iš AEI gali būti ribotos dėl nuo jų nepriklausančių priežasčių, pvz., rinkoje tiesiog nėra tokių degalų, arba pasiūla per maža, jų stinga.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti baudos**, arba ją sumažinti iki 1 (vieno) eurocento už megadžaulį.

Penkta.

Paramos schemos 5 punkte nurodyta, kad tinkamos finansuoti išlaidos yra skiriamos naujų, netaršių ir efektyviai energiją vartojančių keleivinių kelių transporto priemonių įsigijimui, o 5.1.1 – 5.1.4 punktuose nurodytos konkrečios energijos rūšys – elektra, biodujos, suslėgtos ar suskystintos gamtinės dujos, taip pat šių energijos rūšių įvairios kombinacijos.

Pažymėtina, kad 2020 m. teikiant paraiškas analogiškai KKP priemonei, pareiškėjai negalėjo nurodyti kelių tipų energijos rūšių autobusų, pvz., nurodytų 2.1.3 ir 2.1.4 punktuose, nes tokia galimybė nebuvo numatyta. Tačiau, teikiant paraišką, vežėjas galėtų planuoti nurodyti kelias energijos rūšis konkurso sąlygose, kuriose vienas iš vertinimo kriterijų būtų energetinio efektyvumo rodiklis. Mūsų nuomone, 2.1.3 ir 2.1.4 punktuose nurodytų energijos šaltinius naudojantys autobusai galėtų vienas su kitu konkuruoti. Priešingu atveju, vežėjas yra priverstas iš anksto pasirinkti energijos tipą, neturėdamas galimybės įsitikinti, kad yra kiti efektyvesni variantai.

Atsižvelgiant į tai, prašome teikiant paraiškas numatyti pareiškėjams galimybę pažymėti keletą energijos rūšių planuojamoms įsigyti transporto priemonėms.

Pagarbiai

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos
prezidentas

Gintaras Nakutis

Alternatyvių degalų ir infrastruktūros asociacijos
prezidentas

Virginijus Korsakas