

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

info@am.lt

2021-06-08 Nr. S-044

Į 2021-05-25 Nr. D8(E)-3580

DĖL KKP PROGRAMOS PRIEMONĖS VALSTYBĖS PAGALBOS SCHEMOS PROJEKTO

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo aplinkos ministro įsakymo „Dėl Klimato kaitos programos priemonės „Transporto priemonių, naudojančių elektrą, suslėgtąsias gamtines dujas, suskystintąsias gamtines dujas, biometaną, vandenilį, įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotojų“ valstybės pagalbos teikimo schemos patvirtinimo“, reg. Nr. 21-25494 (toliau – projektas) ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

Asociacijos nuomone, šios Klimato kaitos programos (toliau – KKP) priemonės valstybės pagalbos teikimo schemos (toliau – pagalbos schema) vienas svarbiausių ir nepalankių kriterijų yra finansavimo intensyvumas - 40 proc., kuris šiai kompleksinei priemonei, akivaizdu, yra per mažas (pagalbos schemos 11 punktas). Jei teisingai suprantame, šis finansavimo intensyvumas preliminariais skaičiavimais galėtų sudaryti tik apie 15-20 tūkst. Eur vienai transporto priemonei, kurių vienos kaina apie 250-300 tūkst. Eur ar dar daugiau, priklausomai nuo naudojamų degalų rūšies. Esant tokiam finansavimo intensyvumui, viešojo transporto ir komunalinių įmonių dalyvavimas šioje priemonėje yra abejotinas, per mažai skatinamas, o susidomėjimo nebuvo ir praėjusiais metais teikiant paraiškas analogiškai priemonei su tokio pat mažu 40 proc. intensyvumu.

Atsižvelgiant į tai ir siekdami didesnio viešojo transporto įmonių dalyvavimo šioje priemonėje, **siūlome** įtvirtinti, kad finansavimo dydis vienam pareiškėjui **yra iki 80 proc. tinkamų finansuoti išlaidų**, arba nustatyti fiksuotą paramos dydį vienai įsigijamai transporto priemonei ir, šiuo atveju, nesukelti didelės administracinės naštos, apie kurią rašoma 8.11 punkte, t.y. *siekiant įvertinti įsigyjamų transporto priemonių, varomų 6.3. papunktyje nurodytomis kuro rūšimis, tinkamas išlaidas, pateikiami įprastiniu kuru varomų transporto priemonių, kurios būtų įsigijamos, jeigu nebūtų taikoma ši valstybės pagalbos schema, įsigijimo komerciniai pasiūlymai, nuorodos į rinkoje esančias kainas ir kainininkus ar kt.* Tokiu atveju 8.11 punkto būtų galima atsisakyti.

Konkrečios Asociacijos pastabos pagalbos schemos nuostatomis.

Pagalbos schemos 6 punktas.

Papildomi reikalavimai subsidijos lėšomis įsigijamai įrangai ir transporto priemonėms.

6.3.1. papunktis. Pagalbos schemos 6.3.1. papunkčiu siūloma įtvirtinti reikalavimą, kad įsigijamos elektra varomos transporto priemonės turės būti „nulinės“ CO₂ emisijos. Tačiau tokios elektros energijos įsigijimas artimiausiu metu gali būti sudėtingas dėl ribotų gamybos apimčių. Be to 7.6 punkte nustatyta, kad *pareiškėjo įsigytų ir naudojamų transporto priemonių suvartojamų degalų ir (ar) energijos balanse iš AEI pagamintų degalų ir (ar) energijos dalis 5 metų suminiu laikotarpiu turi sudaryti ne mažiau kaip 10 proc.*, tačiau „nulinės“ emisijos atveju, jei teisingai suprantame, visa elektros energija turėtų būti pagaminta iš AEI, o tai būtų skirtingos sąlygos energijos rūšims.

Taip pat kyla neaiškumų dėl galimybės įsigyti elektra varomų keleivinių transporto priemonių - troleibusų¹. Asociacijos nuomone, troleibusų įsigijimo galimybė turi būti aiškiai numatyta, tuo labiau, kad troleibusų kontaktinį tinklą su pastotėmis galima patogiai pritaikyti įrengiant viešas elektros įkrovimo stoteles, skirtas tretiesiems asmenims.

6.4.1. papunktis. Šiuo papunkčiu nustatoma, kad įsigijamos keleivinės transporto priemonės privalo būti sukonstruotos su sėdimomis vietomis, numatant galimybes vežti ir stovinčius keleivius, o 9.1. punkte numatoma, kad subsidijos gavėjai galės būti vežėjai, vežantys keleivius miesto ir priemiestiniais maršrutais, t.y. šia priemone negalės pasinaudoti ir bus diskriminuojami vežėjai, vežantys keleivius tolimojo (tarpmiestinio) susisiekimo maršrutais, dar ir dėl tos priežasties, kad pagal Lietuvos teisės aktus tolimojo susisiekimo autobusais negalima vežti stovinčių keleivių.

Asociacijos nuomone, KKP priemonės turėtų apimti visas susisiekimo viešuoju kelių transportu rūšis, nes siekiant išmetamų CO₂ mažinimo tikslų, visos susisiekimo rūšys yra vienodai svarbios.

6.4.8. papunktis. Numatyta, kad *transporto priemonė ar jos dalis, kurioje neįgalieji ir (ar) specialiųjų poreikių turintys žmonės su vežimėliu įlaipinami ir (ar) išlaipinami, turi būti žemagrindė*. Šis reikalavimas tinkamas miesto ir priemiestinio susisiekimo tr. priemonėse, tačiau ne visais atvejais galėtų būti įgyvendintas tarpmiestinio susisiekimo autobusuose, tačiau yra kitokių techninių sprendimų, kai keleiviai su vežimėliais į autobusų saloną gali būti įlaipinami, pvz., pakeliamų liftų (platformų) pagalba per specialiai tam autobuso šone įrengtas duris.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome patikslinti 6.3.1., 6.4.1. ir 6.4.8. papunkčius** ir juos išdėstyti taip:

~~„6.3.1 elektros energija (tik elektra varomos transporto priemonės CO₂ emisija turi būti 0 g/km) (įskaitant troleibusus);“~~

~~„6.4.1. 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);“~~

„6.4.8. transporto priemonė ar jos dalis, kurioje neįgalieji ir (ar) specialiųjų poreikių turintys žmonės su vežimėliu įlaipinami ir (ar) išlaipinami, turi būti žemagrindė (miesto ir priemiestiniuose reguliariuosiuose maršrutuose) arba turi būti įrengtas liftas-platforma ar kitokia pripažinta papildoma techninė įranga, kurios pagalba keleivis su vežimėliu galėtų patekti į autobusų saloną (tolimojo susisiekimo reguliariuose maršrutuose);“

Pagalbos schemos 8 punktas.

Paraiškų (finansuotinių projektų) atrinkimas.

Jei teisingai suprantame, šiai priemonei **netaikomas** *Maksimalus viename pareiškėjui skiriamos subsidijos dydį ribojantis aplinkosauginio efektyvumo kriterijus negali būti didesnis kaip 0,15 Eur viename projekte sumažinamam kilogramui CO₂ ekvivalento* ir tvirtai pritariame tokiai nuostatai.

8.6 papunktis. Pagalbos schemos 8.6. punkte nustatoma, kad pareiškėjas su paraiška APVA privalo pateikti *finansavimo šaltinius pagrindžiančius dokumentus (banko ar kitos kredito įstaigos paskola, arba pareiškėjo nuosavos lėšos arba deklaracija, kokie finansavimo šaltiniai ir koku būdu bus gaunami).*

Kyla klausimas, ar banko paskolos terminas apima transporto priemonių ar infrastruktūros įrenginių įsigijimą lizingo būdu ir/ar veiklos nuomą², kuris suteikiamas įkeitus įsigijamą turtą arba turint ilgalaikę galimybę jį nuomoti. Siekiant didesnio aiškumo, siūlome patikslinti 8.6.1. punktą ir jį išdėstyti taip:

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.

² **Veiklos nuoma** – tai nuomos sandoris, kai asmuo moka nustatytas įmokas ir turi teisę per visą nuomos laikotarpį naudotis nuomos objektu (šaltinis - [Swedbank](#))

„8.6.1. kredito įstaigos paskola. Jei pareiškėjo planuojamas nuosavų lėšų šaltinis yra kredito įstaigos paskola **ir/ar finansinis lizingas, ar veiklos nuoma**, pateikiamas preliminarus kredito įstaigos sprendimas suteikti paskolą **ir/ar finansinį lizingą, ar veiklos nuomą**, tačiau po sprendimo skirti finansavimą priėmimo, bet ne vėliau kaip per atsakingosios institucijos ar Aplinkos ministerijos (informacinių ir tiriamųjų klimato kaitos projektų atveju) nustatytą terminą iki projekto finansavimo sutarties pasirašymo turi būti gauta paskola **ir/ar finansinis lizingas, ar veiklos nuoma** arba pateikta pažyma, kurioje nurodytas kredito įstaigos sprendimas suteikti paskolą **ir/ar finansinį lizingą, ar veiklos nuomą** konkrečiam projektui vykdyti, esant ar įvykdžius tam tikras sąlygas;“

8.7. punktas. Šiame punkte numatyta pareiga pateikti *pareiškėjo ketinimą įgyvendinti projektą užtikrinančią banko garantiją arba draudimo kompanijos laidavimą ne mažesnei kaip 5 procentų paraiškos vertei, kuri negrąžinama, jei pareiškėjas atsisako įgyvendinti projektą*. Pažymėtina, kad pagal galiojančią tvarką, pareiškėjams, neįgyvendinusiems ar netinkamai įgyvendinusiems projektus, 2 metus negalima dalyvauti kituose projektuose, todėl, Asociacijos nuomone, toks reikalavimas yra perteklinis ir sukelia papildomus finansinius įsipareigojimus, todėl **siūlome atsisakyti 8.7 punkto**.

Pagalbos schemos 9 punktas.

Subsidijų gavėjai (pareiškėjai).

9 punkte nustatyta, kad *subsidijos Klimato kaitos programos lėšomis galės būti teikiamos: 9.1. miesto ir priemiestinio viešojo transporto savivaldybių teritorijoje keleivių vežimo veiklą vykdančioms ūkio subjektams*, t.y., kaip jau buvo minėta teikiant pasiūlymus dėl pagalbos schemos 6.4.1. papunkčio, diskriminuojami ūkio subjektai, teikiantys keleivių vežimo paslaugas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais Lietuvos teritorijoje, t.y. šia pagalbos priemone jie negalėtų pasinaudoti.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome įtvirtinti galimybę įsigyti tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto priemones** ir projektu tvirtinamos valstybės pagalbos teikimo schemos 9.1 punktą pakeisti ir išdėstyti taip:

„9.1. miesto ir priemiestinio viešojo transporto savivaldybių teritorijoje **ir tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto Lietuvos teritorijoje** keleivių vežimo veiklą vykdančioms ūkio subjektams, turintiems teisę vežti keleivius kompetentingų įstaigų *(išduodančių leidimus vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais: vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo – atitinkamos savivaldybės institucijų arba jos įgaliotų įstaigų, **tolimojo reguliaraus susisiekimo – Lietuvos transporto saugos administracijos**)* 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 viešųjų paslaugų teikimo **ir/ar keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais** sutartys;“

Pagalbos schemos 11 punktas.

Finansavimo dydis vienam pareiškėjui.

11 punkte nustatyta, kad pagalba negali viršyti 40 proc. tinkamų finansuoti projekto išlaidų. Kyla klausimas, kodėl toks santykinai mažas pagalbos intensyvumas. Elektra, biometanu ar gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės yra brangesnės nuo 30 iki 100 proc., vandeniliu varomos – dar brangesnės, todėl siekiant didesnio dalyvavimo, siūlome pagalbos intensyvumą **padidinti iki 80 proc.**

Pagalbos schemos 12 punktas.

Projektų priežiūra ir administravimas.

Pagalbos schemos 12 punkte nustatyta, kad „Nevykdam 7.6 papunktyje ir 8.3 papunktyje numatytų įsipareigojimų, pareiškėjui 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 ADĮ 16 straipsnyje numatytų įpareigojimų, 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 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 megadžiaulį.

Kiti pasiūlymai.

Pagalbos schemos 6.3 punkte nurodyta, kad finansuojamos kelių transporto priemonės varomos: 6.3.1. elektra ir 6.3.2. suskystintosiomis, suslėgtosiomis gamtinėmis dujomis, biometanu ar vandenilio dujomis, taip pat galimos šių energijos rūšių įvairios kombinacijos.

Pažymėtina, kad 2020 m. teikiant paraiškas analogiškai KKP priemonei, pareiškėjai negalėjo nurodyti kelių tipų energijos rūšių autobusų, pvz., nurodytų 6.3.1. – 6.3.3. papunkčiuose, 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 naudojančios 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

Prezidentas

Gintaras Nakutis