

Susisiekimo ministerijai

sumin@sumin.lt

2021-06-16 Nr. S-045

Į 2021-05-25 Nr.2-2184

DĖL NETARŠAUS VIEŠOJO TRANSPORTO ĮSIGIJIMO SKATINIMO IR FINANSAVIMO MODELIO

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija arba LKVA) išnagrinėjo savo narių - keleivių vežėjų – patirtį, įgyvendinant įvairias viešojo transporto atnaujinimo priemones pagal jose nustatytas valstybės paramos teikimo schemas ir teikia savo pasiūlymus planuojamam netaršaus viešojo transporto įsigijimo priemonių (toliau – paramos priemonės) finansavimo modeliui.

Pirma. Asociacijos nuomone, siekiant kuo didesnio dalyvavimo ir visuotinio proveržio įsigyjant netaršias keleivines transporto priemones, būtinas kuo didesnis pareiškėjų suinteresuotumas, kuris didžia dalimi priklauso nuo finansinės paramos dydžio, t.y. finansavimo intensyvumo. Netaršios transporto priemonės, varomos elektra ar naudojančios vandenilį, gamtines dujas (biodujas) ar jų kombinacijas, šiuo metu yra ženkliai – 1,3-2 ar net 3 kartus – brangesnės už dyzelinu varomas, o vežėjų finansinė padėtis ir kreditingumas dėl neigiamo Covid-19 poveikio yra labai sudėtingas. Be to, vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo vežėjai turi ilgalaikes konkursines ar tiesiogines sutartis su savivaldybėmis, kuriose nustatyta vieno kilometro paslaugos kainą, o įsigijus brangesnes transporto priemones ir esant didesniui nusidėvėjimui, nebūtų galimybės keisti (didinti) sutartinės kainos ir tokia situacija jokių būdu neskatinėtų dalyvauti įgyvendinant paramos priemones su nedideliu finansavimo intensyvumu.

Atsižvelgiant į tai, siūlome nustatyti **ne mažesnę kaip 85 proc. finansavimo intensyvumą** visoms planuojamoms paramos priemonėms.

Antra. Iki šiol įvairiose viešojo transporto atnaujinimo priemonėse (Klimato kaitos programos ir kt.), tinkamomis finansuoti išlaidomis buvo pripažįstamos vietiniame (miesto ir priemiestinio) susisiekime naudojamos transporto priemonės, t.y. buvo sudaromos galimybės su valstybės parama įsigyti (atnaujinti) tik vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo transporto priemones. Tačiau, įgyvendinant žaliojo kurso tikslus, visos viešojo transporto susisiekimo rūšys yra vienodai svarbios. Viešojo transporto svarba dar labiau didės, kai pasinaudoję įvairiomis skatinimo priemonėmis viešuoju transportu pradės važiuoti keleiviai, atsisakę tarp miestinių kelionių lengvaisiais automobiliais.

Atsižvelgiant į tai, Asociacijos nuomone, pareiškėjai turi turėti galimybę įsigyti keleivines transporto priemonės, pritaikytas vežti keleivius **ne tik miesto ir priemiestinio, bet ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais.**

Trečia. Asociacijos nuomone, įsigyjamoms transporto priemonėms **savininkas turėtų tapti vežėjas**, nepriklausomai nuo to ar tas vežėjas (juridinis asmuo) yra privataus kapitalo, ar savivaldybių valdoma bendrovė. Atkreiptinas dėmesys į tą aplinkybę, kad dabartinis viešojo transporto priemonių atnaujinimo etapas bus milžiniškas ir iki 2027 m. Lietuvoje reikės atnaujinti apie 3000 dabar eksploatuojamų autobusų netaršiais, todėl netikslinga laikinai priskirti su parama įsigytas transporto priemones savivaldybėms ar jų institucijoms, nes jos tiesiogiai neteikia keleivių vežimo paslaugos. O vežėjai tokias paslaugas teikia tiesiogiai, jas teiks ir vėliau, net ir pasibaigus sutartims su savivaldybėmis, gal kitoje savivaldybėje, gal veš keleivius specialiais ar užsakomaisiais reisais. Visais atvejais, bus eksploatuojamos netaršios transporto priemonės ir taip prisidedama prie Lietuvos pasirinktos Žaliojo kurso krypties.

Ketvirta. Asociacijos nuomone, taip pat labai svarbu pasirinkti tinkamą paraiškų atrankos būdą. Viešojo transporto priemonių atnaujinimas netaršiomis ar mažai taršiomis turi būti plataus masto ir apimti visas savivaldybes, tačiau savivaldybės yra skirtingos savo dydžiu ir gyventojų skaičiumi, tuo pačiu ir vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo intensyvumu, todėl taikant konkursinį atrankos būdą, sutartis su mažesnėmis savivaldybėmis turintys vežėjai (paramos gavėjai), negalės pasiekti konkurencingų aplinkosauginio efektyvumo (ŠESD sutaupymo) kriterijų, jei tokie būtų nustatyti.

Atsižvelgiant į tai, **be konkursinio paraiškų atrankos būdo**, Asociacija **siūlo supaprastintą (ne konkursinį) atrankos būdą**, jei pareiškėjai (vežėjai) sutartis dėl vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutų aptarnavimo turi su nedidelėmis gyventojų skaičiumi savivaldybėmis, o tokių savivaldybių dydis (gyventojų skaičius) arba kitas kriterijus galėtų būti nustatytas paramos schemose.

Ketvirta. Kitos Asociacijos pastabos rašto priede.

PRIDEDAMA: Pasiūlymai dėl netaršaus viešojo transporto finansavimo modelio, 3 lapai.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis