



Susisiekimo ministerijai

2023-02-01 Nr. S-003

sumin@sumin.lt

DĖL REGIONINĖS PAŽANGOS PRIEMONĖS FINANSAVIMO GAIRIŲ

Susisiekimo ministerija parengė ir teikia išvadoms gauti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ Finansavimo gairių patvirtinimo“ projektą¹ (toliau – Įsakymo projektas, Finansavimo gairės).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau - Asociacija) išnagrinėjo Įsakymo projektą ir nepažeisdama termino teikia savo išvadas ir pasiūlymus.

Pirma. Alternatyvių degalų rūšys.

Finansavimo gairių 2.5.1. punkte nurodyta, kad turės būti įsigyjamos *naujos (neeksploatuotos) savaeigės alternatyviaisiais degalais (elektra, vandeniliu) varomos viešojo transporto priemonės*, t.y. planuojama paramos priemonė skirta tik dviejų alternatyvių degalų rūšių – elektros ir vandenilio - transporto priemonių atnaujinimui.

Toks sprendimas yra nesuprantamas, nes Alternatyvių degalų įstatyme (toliau – ADĮ) alternatyvieji degalai yra *elektros energija, vandenilio dujos, sintetiniai degalai ir parafininis kuras, suslėgtos ir suskystintos gamtinės dujos*².

Atkreiptinas dėmesys, kad vežėjai iš dviejų galimų – elektros ir vandenilio - alternatyvų, planuoja rinktis tik vieną iš jų – elektrą, nes šios energijos rūšies transporto priemonės jau įprastos, jų pasaulyje pagaminama daug, yra patikimos ir vežėjai po truputį įgauna patirtį jas eksploatuojant. Priešingai, vandeniliu varomi autobusai yra apie 1,5 karto brangesni už elektrinius, taip pat brangi ir užpildymo infrastruktūra, vandenilio kuras šiuo metu yra labai brangus (apie 250 Eur/100 km), todėl bus labai brangi jų eksploatacija.

Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos keleivių vežėjai šiuo metu kelia tikslus įsigyti tr. priemones varomas skirtingomis kuro rūšimis, toks pasirinkimas yra sąlygojamas iš karo Ukrainoje patirties, kai Rusija naikina elektros infrastruktūrą ir keleivių vežėjams tenka kliautis dyzelinu ar gamtinėmis dujomis.

Pažymėtina, kad gamtinėmis dujomis varomi vidaus degimo varikliai, gali naudoti ir biometaną, kurio CO₂ emisija yra neigiama. Be to, Energetikos ministerija rengia paramos programas biometano gamybai, o nelikus galimybės atnaujinti viešąjį transportą biodujomis varomais autobusais, ateityje neliks keleivių vežimo sektoriaus, galinčio sėkmingai ir dideliais kiekiais naudoti šiuos alternatyvius degalus.

¹ Įsakymo projektas 2023-01-18 registruotas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje, reg. Nr. 23-567.

² ADĮ 2 straipsnio 1 dalis.

Atkreiptinas dėmesys, kad vežėjai beveik prieš du dešimtmečius pradėjo gamtinėmis dujomis varomų autobusų eksploataciją, šiuo metu Lietuvoje jų yra apie 340 ir keleivius veža dešimtyje savivaldybių. Jų eksploatacija paprasta ir pigesnė už elektra ar vandeniliu varomas transporto priemones, todėl už tuos pačius paramos pinigus būtų galima atnaujinti daugiau viešojo transporto priemonių.

Atsižvelgiant į tai, **prašome papildyti** Finansavimo gairių 2.5.1. punktą biodujomis ir jį išdėstyti taip:

„2.5.1. turi būti įsigyjamos naujos (neeksploatuotos) savaeigės alternatyviaisiais degalais (elektra, **biodujomis**, vandeniliu) varomos viešojo transporto priemonės, atitinkančios Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje [2009/33/EB](#) dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones nustatytus reikalavimus, kurioms (kiekvienai) taikomi šie *reikalavimai*:“

Pritarus šiam siūlymui, prašome papildyti biodujomis ir kitas Finansavimo gairių atitinkamas nuostatas.

Antra. Dėl minimalaus sėdimųjų ir stovimųjų vietų skaičiaus.

Finansavimo gairių 2.5.1.3. punkte nurodyta, kad *turi būti įrengta ne mažiau kaip 16 sėdimųjų vietų, iš jų bent 1 vieta neįgalųjų vežimėlio naudotojui, o bendras įrengtų sėdimųjų ir stovimųjų vietų skaičius turi būti ne mažesnis kaip 20*, tačiau neaišku, kokiais kriterijais vadovaujantis yra nustatyti tokie minimalūs vietų skaičiai.

Pagal gairių 2.5.1.2. punktą gali būti įsigyjamos ir A klasės – iki 22 vietų - transporto priemonės. Pažymėtina, kad, įrengiant vietą neįgaliojo vežimėliui, nelieta galimybės įrengti 2-3 sėdimųjų vietų ir tokiu būdu kai kurių gamintojų A klasės transporto priemonės neatitiks šio reikalavimo ir negalės būti siūlomos pareiškėjams, t.y. bus mažesnis pasirinkimas ir bus ribojama konkurencija, tuo labiau, kad A klasės viešojo transporto priemonių poreikis Lietuvoje yra ne tik priemiestiniuose, bet ir miestų, tarp jų ir didžiųjų miestų maršrutuose.

Atsižvelgiant į tai, ir siekdami, kad kuo daugiau gamintojų galėtų išpildyti šį reikalavimą, **siūlome nustatyti** sėdimųjų vietų skaičių ne mažesnę kaip 12, be vienos vietos neįgalųjų vežimėlio naudotojui ir šį 2.5.1.3. punktą išdėstyti taip:

„2.5.1.3. turi būti įrengta ne mažiau kaip ~~16~~ **12** sėdimųjų vietų keleiviams vežti, iš jų bent 1 vieta neįgalųjų vežimėlio naudotojui (su tvirtinimo diržais), bėgeliais ar kita vežimėlio tvirtinimo įranga), kuri taip pat turi būti tinkama ir vaikiškam vežimėliui pervežti; bendras įrengtų sėdimųjų ir stovimųjų vietų skaičius turi būti ne mažesnis kaip 20;“

Trečia. Dėl žemagrindės dalies vietos.

Finansavimo gairių 2.5.1.9. punkte nustatyta, kad „*transporto priemonė ar jos dalis, kurioje neįgalųjų vežimėlių naudotojai įlaipinami / išlaipinami, turi būti žemagrindė*“, tačiau nėra aiškiai nustatyta kokio dydžio ir kurioje transporto priemonės salono vietoje turi būti nurodyta žemagrindė vieta.

JT EEK 107R taisyklės³ 2.1.4. punkte nustatytas toks žemagrindės transporto priemonės apibrėžimas – „*Žemagrindė transporto priemonė – I, II arba A klasės transporto priemonė, kurioje ne mažiau kaip 35 proc. plotu skirta keleiviams stovėti (sujungtosiose transporto priemonėse – priekinėje dalyje, o dviaukštėse transporto priemonėse – apatiniame aukšte); šis plotas yra be laiptų ir iš jo galima prieiti bent prie vienos tarnybinių durų*“, t.y. į 35 proc. salono dydžio plotą turi būti galima patekti be laiptų.

Taip pat būtina nustatyti, kurioje salono dalyje yra ši žemagrindė dalis.

Yra gamintojų, kurie siekdami išpildyti tokį reikalavimą, dažnai ypač midi ar mažesnės talpos autobusuose, žemagrindį įlipimą sukonstruoja galinėje salono dalyje, nors durys yra autobuso šone, tačiau tokia vieta sukelia diskomfortą neįgaliesiems su vežimėliu, nes jie sėdi žemai (gali nematyti vaizdo per langus, grindų lygis, ant kurių stovi visi kiti keleiviai ar tvirtinamos sėdynės yra aukščiau, paskutinės eilės sėdynės riboja matomumą), todėl jie jaučiasi izoliuoti ir reiškia nepasitenkinimą.

³ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos taisyklė (JT EEK) Nr. 107 „Vienodos nuostatos dėl M₂ arba M₃ kategorijos transporto priemonių patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją konstrukciją“

Pažymėtina, kad Lietuvoje buvo atvejų, kai viešųjų pirkimų metu, nenustačius tikslios žemagrindės dalies vietos, buvo siūlomi netinkami šiuo aspektu autobusai ir šiam klausimui išspręsti neįgaliųjų naudai teko įsikišti teismams, t.y. tinkamomis buvo pripažintos tos transporto priemonės, kuriose žemagrindė dalis buvo įrengta tarp ašių.

Be to, kai žemagrindė dalis yra įrengta transporto priemonėje tarp ašių, tai patogiu ir kitiems keleiviams su ribotu judumu (senyvo amžiaus ar mamoms su vaikų vežimėliais), tuo labiau, kad, vadovaujantis JT EEK 107R taisykle⁴ transporto priemonėse yra nustatytas privalomas skaičius specialių (pirmenybinių) sėdynių, kurios turi būti įrengtos kuo arčiau durų, o žemagrindę dalį įrengus už galinio tilto, pirmenybines sėdynes keleiviai galėtų pasiekti tik pasinaudoję laipteliais ir tai pablogintų jų galimybes.

Atsižvelgiant į tai, **prašome patikslinti** 2.5.1.9. punktą ir jį išdėstyti taip:

„2.5.1.9. transporto priemonė ar jos dalis **tarp ašių**, kurioje neįgaliųjų vežimėlių naudotojai įlaipinami / išlaipinami, turi būti žemagrindė, **kaip reikalaujama JT EEK 107R taisyklėje, o kėbulo kodo tipas būtų CE - žemagrindė vienaukštė transporto priemonė**;

Ketvirta. Dėl įkrovimo infrastruktūros įrengimo.

Igyvendinant Gairių 2.1 „Finansuojamos veiklos ir siekiami stebėsenos rodikliai“ dalyje nurodytą 2 veiklą „Viešųjų alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūros įrengimas“, 2.6.1.2. punkte nustatyta, kad gali būti įrengiami *viešojo transporto priemonių alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio) įkrovimo ir (ar) papildymo punktai transporto priemonių parkų teritorijose ir (ar) viešojo transporto priemonių maršrutuose*.

Logiška, kad tokiems įkrovimo ir papildymo punktams nenustatyti techniniai reikalavimai, nes juos nusistatys pagal savo poreikius viešojo transporto valdytojai, svarbu užtikrinti, kaip rašoma Finansavimo gairių 2.6.7. punkte, kad tokia įkrovimo ar papildymo infrastruktūra *bus naudojama tik viešojo transporto priemonėms įkrauti ir (ar) papildyti*.

Pažymėtina, kad 2022 metais keleivių vežėjai sudarė nemažai sutarčių dėl elektrinių autobusų įsigijimo ir jau dabar planuoja įsirengti šiems autobusams įkrovimo infrastruktūrą parkuose arba maršrutuose, o ta infrastruktūra bus naudojama tik viešojo transporto priemonėms įkrauti, t.y. šios elektrinių autobusų įkrovimo stotys atitiktų Gairėse joms nustatytus reikalavimus.

Tačiau gali nutikti taip, kad pagal pastaruoju metu sudarytas sutartis, autobusai gali būti pristatyti artimiausiu metu, todėl vežėjai, neturėdami galimybės laukti, sudarys sutartis dėl tokios infrastruktūros tiekimo ir įrengimo, t.y. gali neturėti galimybės laukti kvietimo teikti paraiškas pagal šią Finansavimo gairių veiklą ir praras paramos galimybę, kuri labai reikalinga ne tik keleivių vežėjams, bet ir savivaldybėms.

Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuva kelia sau ambicingus Žaliojo kurso tikslus, siekia, kad visas viešasis transportas kuo greičiau būtų atnaujintas netaršiomis transporto priemonėmis, o alternatyviųjų degalų – elektros ir vandenilio - įkrovimo infrastruktūra (ne tik pačios įkrovimo stotys, bet ir kt. infrastruktūra) be kurios viešojo transporto priemonės negali funkcionuoti, yra brangi, ypač didesniame sunkiasvorių viešojo transporto priemonių parkui. Kalbama ir apie elektros įkrovimo stotis, kurioms reikalingi dideli galingumai, ilgai trunkantys (iki 1-1,5 metų) projektavimo darbai, todėl svarbu kuo anksčiau pradėti procesus, kad vėliau, jau paskelbus kvietimus teikti paraiškas, pareiškėjai galėtų greitai jas pateikti, o, gavus paramą, laiku ir per kuo trumpesnę laiką įvykdyti visus įsipareigojimus, susijusius su paramos gavimu ir tokiu būdu panaudoti skirtas lėšas laiku arba anksčiau.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome numatyti galimybę** ir Finansavimo gaires papildyti nuostatomis, kurios sudarytų galimybės teikti paraiškas ne tik planuojamiems ateityje įrengti įkrovimo ar papildymo punktams, **bet paraiškos teikimo metu įrenginėjamai ir/ar jau įrengtai, pvz., ne anksčiau kaip prieš 12 mėnesių iki kvietimo datos, infrastruktūrai**.

⁴ Taisyklės 7.7.8.5.3. punktas

Penkta. Dėl pareiškėjų.

Finansavimo gairėse nėra nurodoma, kas galėtų būti pareiškėjais ir/ar partneriais, kaip kad yra daroma kitose paramos priemonių aprašymuose.

Asociacijos nuomone, siekiant aiškumo, **tikslinga šiame teisės akte numatyti galimus pareiškėjus ir/ar partnerius**, kad potencialūs kandidatai turėtų kuo daugiau laiko iki kvietimo pasiruošti paraiškų teikimui.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis