

2023-04-21 Nr. S-014

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

sumin@sumin.lt

DĖL FINANSAVIMO SĄLYGŲ APRAŠO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija parengė ir pateikė išvadoms Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gegužės 30 d. įsakymo Nr. 3-277 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ aprašo patvirtinimo“ pakeitimo projektą¹ (toliau – Įsakymo projektas), kuriuo Pažangos priemonės aprašas patikslinamas ir papildomas priedu veiklos „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti visai netaršias transporto priemones“ projektų finansavimo sąlygų aprašu (toliau – PFSA).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo Įsakymo projektą ir nepažeisdama termino teikia savo išvadą ir pasiūlymus PFSA projektui.

Pirma. Dėl finansavimo intensyvumo.

Asociacija pritaria sprendimui, kuriuo numatoma finansuoti 100 proc. visų tinkamų finansuoti išlaidų², tačiau tai sudarys tik apie 45-55 proc. įsigyjamų transporto priemonių vertės ir tai sąlygoja išlaidų skirtumo tarp visai netaršios ir taršios transporto priemonės kompensavimo sąlyga³.

Toks žemas galutinis finansavimo intensyvumas nepatrauklus įmonėms, ypač mažoms, kurios nei ankstesniais metais, nei dabar neturėjo ir neturi finansinių galimybių ir, dažnu atveju, net ir su savivaldybių pagalba, neįstengia atnaujinti savo parkus naujomis dyzelinėmis transporto priemonėmis, todėl jos (įmonės - galimi pareiškėjai), neturėdamos projektui įgyvendinti reikalingų nuosavų lėšų, visai neteiks paraiškų arba planuos įsigyti tik 1-2 transporto priemones, todėl tikslinga svarstyti didesnio finansavimo intensyvumo galimybes.

Antra. Alternatyviųjų degalų rūšys.

Pateiktuose teisės aktų projektuose numatyta galimybė įsigyti visai netaršias transporto priemones, t. y. *elektra varomų* (be vidaus degimo variklio, kurioje energija mechaniniam judesiui atlikti tiekama tik iš elektros energijos kaupimo sistemos, kuri įkraunama iš išorės) ir/arba *vandeniliu pildomų* (varoma kuro elementu, kuriame iš vandenilio gauta cheminė energija paverčiama elektros energija, skirta transporto priemonei varyti).

¹ Įsakymo projektas 2023-04-14 registruotas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje, reg. Nr. 23-5346

² PFSA 2.4. punktas.

³ PFSA 9.2.1. punktas.

Tačiau Alternatyviųjų degalų įstatyme⁴ (toliau – ADĮ) alternatyvieji degalai yra *elektros energija, vandenilio dujos, sintetiniai degalai ir parafininis kuras, suslėgtos ir suskystintos gamtinės dujos*⁵, todėl nesuprantama, kodėl paramą numatyta teikti tik elektra/vandeniliu varomoms transporto priemonėms, nesudarant pareiškėjams galimybės įvairesniam pasirinkimui, pvz., elektra/vandenilis/biodujos.

Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos keleivių vežėjai šiuo metu diskutuoja dėl tikslingumo įsigyti tr. priemonės varomas skirtingomis kuro rūšimis, t. y. diversifikuoti transporto priemonių parkus, nes toks pasirinkimas yra sąlygojamas iš karo Ukrainoje patirties, kai Rusija naikina elektros infrastruktūrą ir keleivių vežėjams tenka kliautis dyzelinu ar gamtinėmis dujomis varomomis transporto priemonėmis, taip pat staigių skirtingų kuro rūšių kainų pokyčių.

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 alternatyviusius degalus.

Svarbu ir tai, 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.

Be to, pagal ADĮ 2 str. 36 d. „*Visai netarši sunkioji transporto priemonė – netarši M3, N2 ir (ar) N3 kategorijos transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, naudojančiu alternatyviusius degalus ir išmetančiu anglies dioksido (CO₂) mažiau kaip 1 g/km arba mažiau kaip 1 g/kWh.*“, todėl darytina išvada, kad visai netarši transporto priemonė gali būti ir su vidaus degimo varikliu, kuris galėtų naudoti ir vandenilio dujas, ir biodujas (biometaną).

Asociacijos nuomone, tikslingą įtraukti į Įsakymo projektą ir PFSA dar vieną alternatyvių degalų rūšį - biodujas (biometaną)

Trečia. Dėl paramos atnaujinant III ir B klasės transporto priemones.

Tiek šioje Susisiekimo ministerijos kuruojamoje paramos priemonėje⁶, tiek ankstesniais metais Klimato kaitos programos priemonėse, kuruojamose Aplinkos ministerijos, numatomos galimybės atnaujinti parkus transporto priemonėmis, kurios atitinka I, II ir A klasių keleivinėms transporto priemonėms keliamus reikalavimus, t.y. miesto ir priemiestiniai autobusai su įrengtomis sėdimomis ir stovimomis vietomis, ir atskirai pažymima, kad pagal Aprašą *nefinansuojamos III ir B klasės transporto priemonės*, t.y. tarp miestiniai autobusai kur įrengtos tik sėdimosios vietos.

Tokia bendra valstybinių institucijų pozicija yra nesuprantama ir diskriminuojanti vieną iš viešojo transporto – tolimojo susisiekimo - sudėtinę dalį.

Asociacijos nuomone, valstybės pagalbos priemonės turėtų apimti visas susisiekimo viešuoju kelių transportu rūšis, nes, siekiant ŠESD mažinimo Lietuvoje ambicingų tikslų, visos susisiekimo rūšys yra vienodai svarbios, o siekiami tikslai, kad kuo daugiau gyventojų persėstų iš savo nuosavų automobilių į viešąjį transportą yra suprantami ir priimtini, tačiau dėl tokio diskriminacinio požiūrio tie tikslai bus sunkiai pasiekiami.

Atkreiptinas dėmesys, kad tolimojo susisiekimo transporto priemonės gali būti varomos ne tik suslėgtomis ar suskystintomis gamtinėmis dujomis (biometanu), bet ir elektra, ir tokių ekologiškų autobusų įsigijimą vežėjai jau planuoja artimiausioje ateityje, o valstybės parama paspartintų šį procesą.

Pažymėtina, kad Lietuvos nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane 2021–2030 metams (toliau – Nacionalinis planas), numatytos paramos priemonės alternatyviais degalais varomo

⁴ Tarp taikomų PFSA apraše teisės aktų 1.1.8 punkte nurodytas ir ADĮ.

⁵ ADĮ 2 straipsnio 1 dalis.

⁶ PFSA 2.24.2 punktas.

komercinio transporto įsigijimui⁷. Be to, pagal ADĮ visas nuo 2029-01-01 viešasis transportas, taip pat ir tolimojo susisiekimo, turės būti varomas alternatyviais degalais, todėl parama turi pasiekti visas viešojo transporto rūšis.

Ketvirta. Asociacijos pastabos konkrečioms PFSA nuostatomis išdėstytos pastabų lentelėje.

Atsižvelgiant į tai, **prašome:**

- 1) **didinti** finansavimo intensyvumą, lyginant su tuo, kuris dabar numatytas PFSA;
- 2) **leisti** pareiškėjams rinktis ne tik elektra ar vandeniliu, bet ir biodujomis varomas visai netaršias transporto priemones;
- 3) **prašome užtikrinti**, kad būtų planuojamos paramos priemonės atnaujinat tolimojo susisiekimo parką (III ir B klasė) alternatyviais degalais varomomis transporto priemonėmis. Jei tokios priemonės yra planuojamos, prašome apie jas informuoti Asociaciją;
- 4) **atsižvelgti į teikiamus pasiūlymus** dėl konkrečių nuostatų, išdėstytų PFSA projekto pastabų lentelėje.

PRIDEDAMA. PFSA projekto pastabų lentelė, 7 l.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 686 60303 vitalijus.bertasius@lkva-asociacija.lt

⁷ Priemonė **T4**. Skatinimas naudoti AEI transporto sektoriuje (AEI 12–16), punktas 3) Suspaustomis gamtinėmis dujomis varomų komercinio transporto priemonių įsigijimo skatinimas (apie 680 vnt. autobusų ar kitų transporto priemonių). Priemonė **T.19**. Parama suskystintomis gamtinėmis dujomis varomoms komercinio transporto priemonėms įsigyti. Subsidijuojama apie 1000 transporto priemonių per metus.