

Susisiekimo ministerijai

2023-12-11 Nr. S- 079

sumin@sumin.lt

DĖL REGIONINĖS PAŽANGOS PRIEMONĖS FINANSAVIMO GAIRIŲ PROJEKTO

Susisiekimo ministerija parengė ir pateikė išvadoms gauti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. balandžio 14 d. įsakymo Nr. 3-192 „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“ pakeitimo“ projektą¹ (toliau – Projektas, Gairės).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo Projektą ir teikia savo išvadas ir pasiūlymus.

1. Dėl DJMP ir savivaldybės teritorijos santykio.

Projekto 2.1.2. punkte nustatyta, kad projektas turi atitikti *savivaldybės tarybos sprendimu patvirtintą darnaus judumo mieste planą* (toliau – DJMP), tačiau tokie planai sudaromi tik miesto, o ne viso rajono savivaldybės teritorijai. Gairėse yra ne viena nuostata, kuriose kalbama apie DJMP, pvz., dėl įsigyjamų tr. priemonių panaudojimo (2.8.1 punktas), įkrovimo įrangos įrengimo (2.8.2. punktas) ir kt.

Pažymėtina, kad rajoninėse savivaldybėse DJMP yra sudaryti tik tų rajonų centrams, pvz., Jonavos, Utenos, Kėdainių ir kt. miestams, tačiau vežėjai turi viešųjų paslaugų teikimo sutartis (toliau - VPT) dėl vietinio (miesto ir priemiestinių) maršrutų aptarnavimo, todėl kyla klausimas, ar vežėjai įsigyтомis nulinės taršos tr. priemonėmis galės vežti keleivius ir priemiestiniais maršrutais, kurie dažnai driekiasi į gretimą savivaldybę ar per gretimą savivaldybę į miesto savivaldybės teritoriją, pvz., priemiestinis maršrutas Jonava-Kaunas, kuris kirsdamas Kauno rajono savivaldybės teritoriją, važiuoja į Kauno miestą.

Miesto ir priemiestinio transporto išskyrimas daugeliu atvejų nėra įmanomas, kadangi tiek vieni, tiek kiti maršrutai priskiriami vietinio susisiekimo tipui ir dėl techninių, ekonominių, socialinių ir kitų priežasčių aptarnaujami kaip visos tam tikros savivaldybės transporto visuma. Todėl jei bus atliekamas projekto įgyvendinimo apribojimas tik miesto teritorijos ribose, tai eliminuos daugelio savivaldybių dalyvavimą ir neleis pasiekti priemonės siekiamų tikslų.

Tokia pat situacija ir dėl įkrovimo infrastruktūros. Pavyzdžiui, 2.10.1.2 punkte nurodyta, kad savo įsigytiems autobusams viešojo transporto priemonių įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūra gali būti įrengiama *transporto priemonių parkų teritorijose ir (ar) viešojo transporto priemonių maršrutuose*. Kyla klausimas, ar tokia įkrovimo įranga galės būti įrengiama tik miesto, kuriam parengtas DJMP (pvz., rajono centro) ar ir visoje savivaldybės teritorijoje, kur driekiasi priemiestinis maršrutas.

¹ Įsakymo projektas 2023-11-24 registruotas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje, reg. Nr. 23-16987.

Asociacijos nuomone, tai turi būti visos savivaldybės teritorija ir visi vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutai, kurie priskiriami vietinio susisiekimo rūšiai.

Prašome aiškiai apibrėžti šiomis Gairėmis įsigytų transporto priemonių panaudojimo ir jų įkrovimo ar papildymo įrangos dislokavimo teritorijas, t.y. ar tai miesto, kuris yra rajono centras teritorija, ar visa tos savivaldybės teritorija ir visi vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutai, kurie priskiriami vietinio susisiekimo rūšiai.

2. Dėl paraiškų skaičiaus.

Gairių 2.8.1 punkte nurodyta, kad pareiškėjai yra juridiniai asmenys, su kuriais savivaldybės yra sudariusios VPT sutartis. Tačiau niekur nenurodyta, kiek paraiškų gali teikti vienas juridinis asmuo. Pažymėta, kad daugumoje valstybės paramos priemonių vienam pareiškėjui leidžiama teikti tik vieną paraišką.

Tačiau, gali susidaryti situacija, kai vienas vežėjas turi kelias VPT sutartis su skirtingomis kitų regionų ar net to paties regiono savivaldybėmis, turinčiomis DJMP. Jei vežėjas galės teikti tik vieną paraišką, tai kažkuri savivaldybė, su kuria tas vežėjas yra sudaręs VPT sutartį, neteks galimybės su valstybės pagalba įsigyti nulinės taršos transporto priemones.

Be to, Gairių 4.7.1.1.1 p. e) papunktyje nustatyta, kad valstybės pagalbos maksimalus dydis yra *30 mln. Eur vienos įmonės vienam projektui*, kas suponuoja mintį, kad viena įmonė gali teikti kelias paraiškas.

Siekiant aiškumo, **prašome Gairėse įrašyti nuostatą, kad įmonė, kuri keliose savivaldybėse turi VPT sutartį, gali teikti kelias paraiškas arba teikti vieną paraišką įtraukiant kelių savivaldybių VPT sutartis.**

3. Dėl skirtingų terminų vartojimo.

Finansavimo gairių 2.9. punkte nurodyta, kad *turi būti įsigytos naujos (neeksploatuotos, transporto priemonės registracijos vieta Lietuvos Respublikoje) žemagrindės savaeigės visai netaršios keleivinio transporto priemonės*, t.y. naudojamas terminas „visai netaršios“ transporto priemonės.

Tačiau, skyriuje „2.1. Finansuojamos veiklos ir siekiami stebėsenos rodikliai“ lentelės skiltyje „Rodiklio pavadinimas“ yra nurodytas siektinas rodiklis - *Įsigytos nulinės emisijos viešojo transporto priemonės*“, o 4.7.1. punkte rašoma, kad *pagalba teikiama nulinės taršos transporto priemonių įsigijimui*, tai yra naudojami skirtingi trys – visai netarši, nulinės emisijos ir nulinės taršos – terminai. Tas pats ir kituose punktuose, pvz. 4.7.2. punkte, kuriame naudojami du tą patį požymį nusakantys terminai, t.y. „nulinės taršos“ ir „visai netaršių“ transporto priemonių.

Asociacijos nuomone, teisės akte turėtų būti naudojami vienodi terminai nusakantys tą patį įsigyjamos tr. priemonės požymį. **Prašome patikslinti.**

4. Dėl atitikimo teisės aktui.

2.9.12. punkte nustatyta, kad *kelių transporto priemonė turi atitikti Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklėse² (toliau – Leidimų taisyklės) ir Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklėse nustatytus reikalavimus*, tačiau Leidimų taisyklėse nėra nurodyta jokių reikalavimų tr. priemonėms, taip pat nėra ir nuorodų į kitus teisės aktus.

Tikslinga išbraukti šias Leidimų taisykles iš Gairių.

5. Dėl reikalavimų projektams prisidedantiems prie funkcinų zonų.

Gairių 2.17. punkte nurodyta, kad *kai projektu prisidedama prie funkcinės zonos strategijos ar miesto tvarios plėtros strategijos įgyvendinimo, turi būti išpildyti tam tikri reikalavimai*. Tačiau nėra aišku, kokioms šiose Gairėse nurodytoms keturioms veikloms tie reikalavimai bus taikomi. Kaip projektas (1 arba 2 veiklai), kurį teiks juridinis asmuo, pvz., vežėjas, galės įtakoti tų tarp kelių savivaldybių esančių funkcinų zonų strategijų įgyvendinimą, todėl **siūlome nustatyti**, kad 2.17. punktas taikomas tik 3 ir 4 Gairėse nurodytoms veikloms, kurių pareiškėjai yra savivaldybės.

6. Dėl reikalavimų valstybės pagalbai.

² Taisyklių [nauja redakcija](#) įsigaliojo nuo 2023-07-01.

6.1. Projekto 4.7.2. punkte nurodyta, kad *tinkamos finansuoti išlaidos yra: netaršios transporto priemonės arba nulinės taršos transporto priemonės įsigijimo papildomos investicinės išlaidos*, tačiau 2.9. ir kituose punktuose, kalbama apie visai netaršių tr. priemonių įsigijimą.

Be to, 4.7.3.1., 4.7.3.2, 4.7.3.3. papunkčiuose nurodoma, kad finansuojama dalis yra *skirtumas tarp netaršios transporto priemonės ir tos pačios kategorijos taršios transporto priemonės įsigijimo išlaidų*, kas taip pat klaidina.

Siekiant aiškumo, **prašome patikslinti šiuos punktus**, paliekant tik nulinės taršos tr. priemones, arba 2.9. ir kituose punktuose numatyti galimybę įsigyti netaršios arba visiškai netaršias transporto priemones.

6.2. Gairių 4.7.2. punkto 2-ame sakinyje nurodoma, kad turi būti pateikiami *kainą pagrindžiantys dokumentai 1) pasirašytos vykdytų pirkimų sutartys (ne ankstesnės kaip 24 mėnesių), 2) bent 3 tiekėjų komerciniai pasiūlymai, 3) nuorodos į rinkos kainas ir kt.*), t.y. išvardinami galimi pateikti dokumentai, kurių sąrašas nėra baigtinis, todėl suprantame, kad neprivaloma pateikti visų išvardintų dokumentų.

Asociacijos nuomone, turi pakakti bent vieno iš išvardintų dokumentų, pvz., arba pasirašytos pirkimų sutartys, arba bent 3 tiekėjų komerciniai pasiūlymai, arba nuorodos į rinkos kainas ir kt.

Tačiau CPVA vertindama paraiškas kitoje priemonėje, pareiškėjui pateikus kainų pagrindimą pagal pasirašytas vykdyti pirkimų sutartis, pareikalavo pateikti papildomai ir tiekėjų komercinius pasiūlymus, o tai sukelia papildoma administracinę našą ūkio subjektams.

Pažymėtina, kad praktikoje taikant šią nuostatą susiduriama su situacija, kuri iškreipia skiriamų lėšų ir reikalingo finansavimo balansą. Pasirašytos ir vykdomos sutartys realiausiai atspindi rinkos situacija, taigi ir reikiamų lėšų poreikį. Tačiau CPVA jas paprastai atmeta dėl formalios priežasties – dėl to, kad pagal jas perkamos transporto priemonės neatitinka visų reikalaujamų techninių parametrų, pvz. įlipimo neįgaliajam funkcionalumo (pvz., nėra mygtuko), nors tai nesudaro esminės reikšmės kainai, o vykdant jau konkretų pirkimą visus reikalavimus tiekėjai turės įgyvendinti. Atmetus pagrindžiančių sutarčių pateikimo variantą, pareiškėjas yra priverstas kreiptis pas tiekėjus ir gauti pasiūlymą, tačiau šis pasiūlymas nėra gautas konkurencinės procedūros būdu, t.y. tiekėjas pateikia kainą, kurią nebūtinai pateiks konkurso metu. Faktiškai konkurso metu gauta kaina yra žemesnė, už komercinio pasiūlymo kainą. Dėl to susidaro situacija kai agentūra pagal komercinius pasiūlymus skiria finansavimą (dažniausiai didesnį nei faktiškai reikalinga), o pareiškėjas turi užsitikrinti nuosavų lėšų finansavimą – taip pat didesnį nei bus faktiškai reikalinga. Viso šito finansavimo apimtį išaugimo būtų galima išvengti, jei vykdomos sutartys, kaip kainą pagrindžiantys dokumentai, būtų vertinami ne visoje reikalavimo apimtyje, o vertinant pagrindinius techninius parametrus, pavyzdžiui, autobusų emisiją, dydį, žemagrindiškumą ir kt.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome patikslinti 4.7.2. punkto 2-ą sakinį** ir jį išdėstyti taip:

„Šio dydžio (kainos skirtumo) nustatymui kartu su PJP RPPI administruojančiajai institucijai turi būti pateikti naujų įsigyjamų visai netaršių transporto priemonių kainą ir tos pačios kategorijos naujų galiojančius Europos Sąjungos standartus atitinkančių transporto priemonių, kurios būtų įsigytos be valstybės pagalbos, kainą pagrindžiantys dokumentai (pasirašytos vykdytų pirkimų sutartys (ne ankstesnės kaip 24 mėnesių) **ir/arba** bent 3 tiekėjų komerciniai pasiūlymai, **ir/arba** nuorodos į rinkos kainas ir kt.);“

6.3. Gairių 4.7.3.1. punkte nustatyta, kad kai valstybės pagalba skiriama konkurso būdu, tai toks konkursas turi būti *nediskriminacinis konkursas, kuriame sudaromos sąlygos dalyvauti pakankamam skaičiui įmonių, teikiančių vežimo paslaugas*, t.y. nėra nurodytas mažiausias dalyvių skaičius ir sudaromos galimybės nustatyti skirtingą dalyvių skaičių skirtinguose regionuose.

Pažymėtina, kad Kauno apskrityje yra 4 savivaldybės turinčios DJMP (Kaunas, Jonava, Kėdainiai ir Birštonas), Klaipėdos apskrityje yra 3 tokios savivaldybės (Klaipėda, Palanga ir Neringa), po dvi savivaldybes su darnaus DJMP yra Alytaus (Alytus ir Druskininkai), Telšių (Telšiai ir Mažeikiai) ir Utenos (Utena ir Visaginas) apskrityse, o likusiose Vilniaus, Šiaulių, Panevėžio, Marijampolės ir Tauragės apskrityse yra tik po 1 savivaldybę, turinčią DJMP. Tiesa, Vilniuje 3 vežėjai turi VPT sutartis vežti keleivius Vilniuje

Nuo paraiškų atrankos pasirinkimo būdo – konkurso arba netaikant konkurso – priklauso galimos valstybės pagalbos intensyvumas, t.y. pasirinkus konkurso būdą, tinkamų finansuoti išlaidų dalis gali siekti 100 proc. skirtumo, o 1) pasirinkus ne konkurso būdą, kai vežėjas parinktas taip pat ne konkurso būdu (4.7.3.2. punktas), finansavimo dalis gali siekti iki 30, 50 arba 60 proc. skirtumo, priklausomai nuo įmonės dydžio (atitinkamai didelės, vidutinės ir mažos įmonės), 2) pasirinkus ne konkurso būdą, kai vežėjas pasirinktas konkurso būdu (4.7.3.3 punktas) - gali būti finansuojama iki 50 proc. skirtumo.

Asociacijos nuomone, siekiant kuo platesnės nulinės taršos transporto priemonių įsigijimo geografijos, būtina visiems regionams sudaryti sąlygas pasirinkti teikti valstybės pagalbą konkurso būdu, todėl tikslinga nustatyti, kad pakankamas įmonių skaičius yra ir 1 įmonė (arba bent 2 įmonės). Toks sprendimas leistų sėkmingai įgyvendinti 2.1. skyriuje nurodytą rodiklį – įsigyti 342 nulinės emisijos tr. priemones.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome patikslinti 4.7.3.1. punkto antrą sakinį** ir jį išdėstyti taip:

„Šis būdas turi tenkinti Reglamento (ES) Nr. 651/2014 2 straipsnio 38 punkte nustatytą „konkurencinio konkurso“ apibrėžtį – nediskriminacinis konkursas, kuriame sudaromos sąlygos dalyvauti pakankamam skaičiui **(bent vienai)** įmonių, teikiančių vežimo paslaugas.“

Jei šis pasiūlymas būtų atmetamas, tai Šiaulių, Panevėžio, Marijampolės ir Tauragės miestai netektų galimybės atnaujinti transporto parką nulinės taršos keleivinėmis tr. priemonėmis, nes valstybės pagalba sudarytų tik 30 proc. skirtumo, o bendras finansavimo intensyvumas būtų tik 10 ar 15 proc. nulinės taršos tr. priemonės kainos (priklausomai nuo talpos), pvz., jei standartinis 12 metrų elektrinis autobusas kainuoja apie 500 tūkst. Eur, valstybės pagalba sudarytų tik apie 75 tūkst. Eur, o likusią 425 tūkst. Eur dalį turėtų finansuoti įmonė iš savo lėšų ir dar nebūtų galima savivaldybės finansinė pagalba.

Konstatuotina, kad dėl tokios mažos valstybės pagalbos dalies, įmonės neturės jokios finansinės galimybės ta pagalbą pasinaudoti.

Dar blogesnė situacija susidarytų, jei būtų nuspręsta, kad ir 2 įmonės būtų nepakankamas skaičius, tokiu atveju dar trys regionai ir 6 miestai (Alytus ir Druskininkai, Telšiai ir Mažeikiai, Utena ir Visaginas) dėl per mažo finansavimo intensyvumo gali nedalyvauti šiame projekte.

Atkreiptinas dėmesys, kad, pvz., Alytuje ir Druskininkuose VPT sutartis dėl paslaugų teikimo turi viena ir ta pati įmonė, kuri abejose savivaldybėse buvo parinkta konkurso būdu.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, **prašome spręsti klausimą dėl minimalaus įmonių, teikiančių viešąsias keleivių vežimo paslaugas savivaldybių teritorijose, skaičiaus**, kad valstybės pagalbą būtų galima suteikti konkurso būdu.

6.4. Gairių 4.8 punkte nustatytos specialiosios sąlygos valstybės pagalbai vykdant 2 veiklą. Susidaro įspūdis, kad šiame punkte kalbama tik apie pagalbą Viešosios prieigos infrastruktūros įrengimui, nekalbant apie viešojo transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros įrengimą. Pvz., 4.8.1 punkte pasakyta, kad *pagalba teikiama viešosios alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūros įrengimui*, 4.8.4. punkte pasakyta, kad *alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūra turi atitikti Gairių 2.10.2. p. (pastaba - viešojo prieiga) reikalavimus, o naudojimosi šia infrastruktūra paslaugos kaina turi atitikti rinkos kainą*.

Siekiant aiškumo, **siūlome patikslinti 4.8.4. p. ir 4.8. punktą papildyti nauju 4.8.4¹. papunkčiu**, juos išdėstant taip:

„4.8.4. **viešojo** alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūra turi atitikti Gairių 2.10.2. p. reikalavimus, o naudojimosi šia infrastruktūra paslaugos kaina turi atitikti rinkos kainą;“

„**4.8.4¹. Viešojo transporto priemonių įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūra turi atitikti Gairių 2.10.3. p. reikalavimus;**“

6.5. Gairių 4.8.7 p. nustatytas finansavimo intensyvumas infrastruktūrai, t.y. jei pasirenkamas konkursas, tai intensyvumas yra iki 85 proc., jei be konkurso – tai 35 proc. (55 proc. VĮ ir 65 proc. MĮ), o sostinės regionui intensyvumas iki 25 proc. (45 proc. - VĮ ir 55 proc. - MĮ)

Kyla klausimas, ar konkurso būdas gali būti taikomas ne tik viešosios prieigos, bet ir viešojo transporto priemonių infrastruktūros įrengimui, todėl **prašome tai aiškiai apibrėžti**, kad konkurso būdas gali būti taikomas abiem atvejais.

6.6. Gairių 4.8.7.1. punkte nurodyta, kad *kai valstybės pagalba skiriama konkurso būdu pagal Reglamento (ES) [\(ES\) Nr. 651/2014](#) 36a straipsnio 4 punkto nuostatas, tinkamų finansuoti išlaidų dalis gali sudaryti iki 85 proc.*³, nors šis reglamentas leidžia valstybės pagalbą iki 100 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.

Nesuprantama, kodėl nustatomos blogesnės, nei leidžia ES teisė, valstybės pagalbos sąlygos.

Pažymėtina, kad viešojo transporto priemonių įkrovimo ir/ar papildymo infrastruktūra bus įsigyjama tik su nulinės taršos tr. priemonėmis, kurios yra labai brangios, o intensyvumas palankiausių atveju sieks tik 100 proc. skirtumo (apie 40-50 proc. nuo tr. priemonės kainos), todėl mažinti finansavimo intensyvumą infrastruktūrai būtų nesąžininga vežėjų, kurie net ir su valstybės pagalba turės investuoti didžiules lėšas į nulinės taršos tr. priemones.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome pakeisti 4.8.7.1. ir 5.5. punktus, nustatant 100 proc.** finansavimo intensyvumą, arba Gairėse nustatant 100 proc. intensyvumą bent viešojo transporto priemonių įkrovimo ir/ar papildymo infrastruktūrai.

7. Dėl diskriminavimo teikiant valstybės pagalbą savivaldybių valdomoms įmonėms.

Viešų paslaugų teikimo sutartys sudaromos vadovaujantis ES Reglamentu 1370/2007, kuris yra tiesiogiai taikomas ES teisės aktas. Jame numatyti du vežėjo pasirinkimo būdai, t.y. vežėjai parenkami konkurso būdu arba sudarant tiesioginę sutartį. Kokį būdą pasirinkti nustato savivaldybės, todėl nesuprantama, kodėl įvairiuose teisės aktuose, tiek įstatymuose, tiek poįstatyminiuose teisės aktuose, tiek valstybės pagalbos schemose vežėjams, su kuriais yra sudarytos tiesioginės VPT sutartys, numatomos blogesnės sąlygos, nei tiems vežėjams, kurie yra parinkti konkurso būdu, nors abu VPT sudarymo būdai pagal Reglamentą yra lygiaverčiai.

Tai pasakytina ne tik apie mažesnį finansavimo intensyvumą dėl VPT sudarymo būdo, bet ir dėl įmonės statuso, nes visos savivaldybių valdomos bendrovės yra traktuojamos, kaip didelės įmonės⁴. Be to, tokios bendrovės nuosavoms lėšoms pagrįsti negali pasinaudoti savo akcininko – savivaldybės – suteikiama garantija (be palūkanų⁵), nes tai yra laikoma negalima valstybės pagalba⁶.

Be to, savivaldybės įvairiais teisinais instrumentais, apsunkinančiais tiesioginių sutarčių sudarymą (pvz., VPT įstatymo nuostatos dėl vidaus sandorių, taip pat ir paramos priemonės viešojo transporto priemonių atnaujinimui), yra priverčiamos keisti savo pasirinkimą sudaryti tiesiogines sutartis ir skelbia konkursus viešosioms keleivių vežimo paslaugoms teikti. Tokiu atveju, juose dalyvauja ir savivaldybių valdomos bendrovės, kurioms, kaip minėta, įvairiais įstatymais nustatomi papildomi reikalavimai, didinantys finansinę naštą ir mažinantys konkurencingumą (pvz., privalomas finansinis auditas, valdybos narių privalomai atlygintinas darbas, viešas finansinių ataskaitų ir kitos komerciškai jautrios informacijos skelbimas ir kt.).

Atsižvelgiant į tai, **prašome keisti valstybės pagalbos schemas** taip, kad jos sudarytų vienodas sąlygas visiems ūkio subjektams, nepriklausomai nuo to ar jos yra valstybės ar savivaldybių valdomos bendrovės.

8. Dėl programos regioninės pažangos priemonės patrauklumo.

Išnagrinėjusi šią Gairių projektą, Asociacija prognozuoja, kad numatyta 160 mln. Eur suma didžiąja dalimi nebus panaudota pagal paskirtį - viešojo transporto priemonių atnaujinimui nulinės taršos keleivinėmis transporto priemonėmis ne tik dėl per mažo finansavimo intensyvumo, bet ir dėl regionų galimybės nepanaudoti lėšų numatytoms veikloms, nes gairės yra tik rekomendacinio pobūdžio ir tos lėšos, vadovaujantis teisės aktais, gali būti naudojamas regionų nuožiūra.

³ Toks pat 85 proc. intensyvumas nurodytas ir Gairių 5.5 punkte.

⁴ Lietuvos Respublikos smulkiojo ir vidutinio verslo įstatymas.

⁵ LR Valstybės skolos įstatymo 6 str. 4 dalis.

⁶ Europos Komisijos pranešime dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ([2008/C 155/02](#))

Be to, šį paramos priemonę gali būti nepriimtina ir regionams, nes joje numatytos lėšos, kaip jau buvo rašyta šio rašto 6.3 punkte, gali būti panaudotos tik daliai – vienai, dviem, trimis ar, geriausiu atveju, keturioms, o ne visoms savivaldybės.

Asociacijos nuomone, dėl šios paramos priemonės nepatrauklumo ne tik ūkio subjektams, bet ir regionams, nebus pasiektas pagrindinis tikslas – iki 2029 m. įsigyti 342 nulinės taršos viešojo transporto priemonių.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome ieškoti galimybių ir 160 mln. Eur lėšas, numatytas viešojo transporto priemonių atnaujinimui, perkelti į kitą atskirą priemonę, skirtą 18 savivaldybių, turinčių DJMP, kad jos būtų panaudotos tikslingai.**

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 655 83009 gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt
+370 686 60303 vitalijus.bertasius@lkva-asociacija.lt