



Šiaulių miesto savivaldybės administracijos
Bendrųjų reikalų skyriaus Aptarnavimo ir
e.paslaugų poskyris
GAUTA
2020-06-29 Nr. G-5422
Vyr. specialistė Rima Baltrušaitienė

LIETUVOS SAVIVALDYBIŲ ASOCIACIJA

Kodas 124111348, T. Vrublevskio g. 6, LT-01143 Vilnius, tel. (8 5) 261 6063, faksas (8 5) 261 5366,
el. p. bendras@lsa.lt, atsisk. sąsk. LT287044060001377867 AB SEB bankas, banko kodas 70440

LR Aplinkos ministerijai
LR Energetikos ministerijai
Aplinkos projektų valdymo agentūrai

2020-06-29 Nr. (6)-SD-442

Kopija
Šiaulių miesto savivaldybės merui

DĖL KLIMATO KAITOS PROGRAMOS PRIEMONIŲ

Lietuvos savivaldybių asociacija (toliau – LSA) išnagrinėjo Šiaulių miesto savivaldybės mero raštą „Dėl Klimato kaitos programos priemonių“ ir mano, jog jame išdėstyti teiginiai yra svarbūs bei aktualūs ir kitoms savivaldybėms.

2020 m. gegužės 26 d. LR Aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-302 patvirtinta Klimato kaitos programos priemonės „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“ valstybės pagalbos schema numato subsidijos lubas vienam sutaupytam į aplinką išmetamo anglies dvideginio (CO₂) kilogramui. Šis kriterijus maksimalią galimą subsidiją apriboja iki 10-15 procentų, vietoj galimų 40-60 procentų, o tai neskatins savivaldybių kurti aplinkai draugiškus transporto parkus.

LSA Aplinkos ministerijos prašo atsižvelgti į pateiktus argumentus ir koreguoti metinę sąmatą detalizuojantį planą bei nustatyti, kad maksimalus vienam pareiškėjui skiriamos subsidijos dydį ribojantis aplinkosauginio efektyvumo kriterijus, pagal kurį finansavimo dydis negali būti didesnis kaip 0,15 Eur vienam projektu sumažinamam kilogramui CO₂ ekvivalento, nebūtų taikomas šioms priemonėms:

1. „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“,

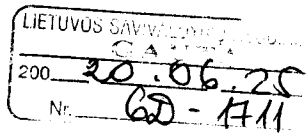
2. „Transporto priemonių naudojančių elektrą, suslėgtas gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas, biometaną, vandenilį įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją“.

PRIDEDAMA:

1. Šiaulių miesto savivaldybės mero raštas 2020-06-25 Nr. S-2391 (7 lapai).

Direktore

Roma Žakaitienė



P. A. Laulinskienė
2020-06-25

ŠIAULIŲ MIESTO SAVIVALDYBĖS MERAS

Vasario 16-osios g. 62, 76295 Šiauliai, tel. (8 41) 59 63 00, faks. (8 41) 52 41 16, el. p. meras@siauliai.lt

Lietuvos savivaldybių asociacijai

2020.06.25 Nr. *S-2391*
I _____ Nr. _____

Kopija:

Laikinajai Šiaulių krašto bičiulių grupei

DĖL KLIMATO KAITOS PROGRAMOS PRIEMONIŲ

Lietuvos Respublikoje iš esmės susirūpinta Klimato kaitos klausimų sprendimu, ypatingai transporto srityje. Patvirtintas NECP planas, Ekonomikos skatinimo DNR planas, Klimato kaitos programos priemonės. Alternatyvių degalų įstatymas aiškiai apibrėžia pasirinktą kryptį – mažinti transporto sektoriaus poveikį klimato kaitai ir aplinkos oro taršai, siekiant, kad 2030 metais atsinaujinančių išteklių energijos dalis transporto sektoriuje, palyginti su bendruoju galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje, sudarytų ne mažiau kaip 15 procentų. Tuo tikslu siekiama skatinti naudoti degalus iš atsinaujinančių energijos išteklių ir kitus alternatyviuosius degalus, palaipsniui didinant transporto sektoriaus energijos šaltinių įvairovę ir mažinant transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.

Šiaulių miesto savivaldybė (toliau – Savivaldybė) susipažino su 2020 m. gegužės 26 d. LR Aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-302 patvirtinta Klimato kaitos programos priemonės „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“ valstybės pagalbos schema (toliau – Priemonė).

Pagal Klimato kaitos programą savivaldybės ir kiti verslo subjektai artimiausiu metu galės pretenduoti net į 40-60 proc. subsidijas plėtoti alternatyvų kurą naudojančių transporto priemonių parkus, kurti jiems aptarnauti būtiną infrastruktūrą. Tai būtų reikšmingas katalizuojantis veiksnys, kuris išjudintų ir smarkiai pakeistų esamą situaciją bei pačią alternatyvaus transporto rinką, nes per artimiausius tris metus subsidijoms yra numatyta skirti iki 65 mln. eurų.

Dabartiniame Aplinkos ministerijos parengtame modelyje yra numatytos ir subsidijos lubos vienam sutaupytam į aplinką išmetamo CO₂ kilogramui. Numatytas maksimalus vienam pareiškėjui skiriamos subsidijos dydį ribojantis aplinkosauginio efektyvumo kriterijus: finansavimo dydis negali būti didesnis kaip 0,15 Eur vienam projektu sumažinamam kilogramui CO₂ ekvivalento. Šis kriterijus maksimalią subsidiją padaro praktiškai nepasiekiamą.

Remiantis Alternatyvaus kuro ir infrastruktūros asociacijos (ADIA) paskaičiavimais, pretenduoti į maksimalią paramą būtų įmanoma tik tuo atveju, jei įsigytos transporto priemonės

važiuoti beveik nesustodamos ir negesdamos. Tam, kad subsidija atsipirktų, reikėtų pasiekti kelis kartus didesnę ridą, nei tai yra įmanoma normaliomis eksploatacinėmis sąlygomis. Todėl remiantis dabartiniu modeliu, savivaldybės gali pretenduoti ne į 40-60 proc. subsidiją, o tik apie 10-15 proc. subsidiją. Tai reiškia, kad kurti aplinkai draugiškus transporto parkus savivaldybėms nebus jokios reikšmingos paskatos.

Savivaldybė susipažinusi su Priemonės nuostatomis ir įvertinusi Alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros asociacijos prezidento 2020 m. birželio 16 d. rašte „Dėl Klimato kaitos programos priemonių“ (pridedama) pateiktą informaciją, palaiko šį prašymą ir prašo Lietuvos savivaldybių asociacijos bendro palaikymo, siekiant pakeisti metinę sąmatą detalizuojantį planą ir nustatyti kad maksimalus vienam pareiškėjui skiriamos subsidijos dydį ribojantis aplinkosauginio efektyvumo kriterijus, pagal kurį finansavimo dydis negali būti didesnis kaip 0,15 Eur vienam projektu sumažinamam kilogramui CO₂ ekvivalento, nebūtų taikomas šioms priemonėms:

1. „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“;

2. „Transporto priemonių naudojančių elektrą, suslėgtas gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas, biometaną, vandenilį įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją“.

PRIDEDAMA: 2020 m. birželio 16 d. raštas „Dėl Klimato kaitos programos priemonių“ (6 lapai).

Savivaldybės meras

Artūras Visockas

- ✓ Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijai
- ✓ Lietuvos Respublikos Energetikos ministerijai
- ✓ Aplinkos projektų valdymo agentūrai

2020-06-16

Dėl Klimato kaitos programos priemonių

Lietuvos Respublikoje iš esmės susirūpinta Klimato kaitos klausimų sprendimu, ypatingai transporto srityje. Patvirtintas NECP planas, Ekonomikos skatinimo DNR planas, Klimato kaitos programos priemonės, taip pat rengiamas Alternatyvių degalų įstatymas aiškiai apibrėžia pasirinktą kryptį – mažinti transporto sektoriaus poveikį klimato kaitai ir aplinkos oro taršai, siekiant, kad 2030 metais atsinaujinančių išteklių energijos dalis transporto sektoriuje, palyginti su bendroju galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje, sudarytų ne mažiau kaip 15 procentų. Tuo tikslu skatinti naudoti degalus iš atsinaujinančių energijos išteklių ir kitus alternatyviuosius degalus, palaipsniui didinant transporto sektoriaus energijos šaltinių įvairovę ir mažinant transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.

Viskas būtų gerai, tačiau dabar numatoma valstybės paskata mūsų nuomone yra smarkiai per maža iš esmės pakeisti esamą situaciją ir katalizuoti reikšmingus alternatyvaus kuro suvartojimo pokyčius. Kodėl mes taip manome:

2020 m. gegužės 26 d. įsakymu Nr. D1-302 LR aplinkos ministras patvirtino Klimato kaitos programos priemonės „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“ valstybės pagalbos schemą. Valstybės pagalbos schemeje, numatyta kad maksimalų vienam pareiškėjui skiriamos subsidijos dydį riboja aplinkosauginio efektyvumo kriterijus: finansavimo dydis **negali būti didesnis kaip 0,15 Eur vienam projektui sumažinamam kilogramui CO2 ekvivalento.**

Ką tai reiškia?

Analizuojant galimybes teikti paraiškas pagal minėtą priemonę „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektra, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“, kurioje numatytas 55%-60% intensyvumas bei pagal priemonę „Transporto priemonių naudojančių elektra, suslėgtas gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas, biometaną, vandenilį įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją“, kurioje numatytas 40% intensyvumas ir abi priemonės iš esmės yra panašios bei sprendžia tuos pačius su klimato kaita susijusius klausimus, matome, kad ribojamas finansavimo dydis **0,15 Eur vienam projektu sumažinamam kilogramui CO2 ekvivalento užkerta kelią paraiškų teikimui, nes priemonėse numatytas subsidijų intensyvumas yra tik teorinis.**

Argumentavimui atliekame pavyzdinį bazinio ir projekcinio scenarijaus skaičiavimą, remdamiesi populiariausių, 12 m. autobusų kainomis, kuro sąnaudomis bei ridomis. Lentelėje, remiantis rinkos duomenimis, pateikiame visų trijų įmanomų alternatyvų - gamtinėmis dujomis, elektra ir vandeniliu varomų autobusų kainas. Siekiant gauti 55% subsidiją, išskaičiuojame, kiek kilogramų CO2 turėtų sutaupyti iš viso per projekto trukmę (10 metų), taikant 0,15 Eur aplinkosauginio efektyvumo kriterijų. Šis dydis svyruoja nuo 880 000 kg gamtinėmis dujomis varomam autobusui, 1 283 333 kg – 1 650 000 kg elektra arba vandeniliu varomam autobusui (priklausomai nuo gamintojo). Taip pat vertiname, kiek kilometrų reikia nuvažiuoti per metus, norint pasiekti šiuos maksimalius subsidijos dydžius ir matome, kad 70 000 km bazinė rida visais atvejais neleidžia pasiekti maksimalios subsidijos ir ridą būtina didinti kartais, kas techniškai yra niekaip neįgyvendinama.

Artimiausia rida yra 100% biometanu varomiems autobusams, tačiau šiandien rinkoje visiškai neturime nei produkto, nei jo kainų, todėl priimti investicinius sprendimus yra neįmanoma. Elektriniams, vandeniliniams autobusams projekcinės ridos būtų per didelis iššūkis – 1,5 – 2 kartus daugiau nei faktinė. Naudojant 10% biometano, būtina rida, užtikrinanti aplinkosauginio efektyvumo kriterijų, taptų net 5 kartus didesnė už faktinę.

Todėl greičiausiai būtų priimti sprendimai nesinaudoti subsidijomis ir toliau pirkti dyzelines transporto priemones bei naudotas gamtines dujas varomas transporto priemones,

neįsipareigojant naudoti biometano. Tai sukurtų grandininę reakciją, nes planuojamos priemonės biometano skatinimo srityje taip pat būtų neaktualios nesant vartotojų. Tokiu būdu Alternatyvių degalų įstatymo projekte numatytas tikslas, kad suminė gamtinių dujų, biodegųjų ir nebiologinės kilmės dujinių degalų iš atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su galutiniu transporto sektoriaus energijos suvartojimu, 2030 metais sudarytų nemažiau kaip 32 procentus taptų absoliučiai nepasiekiamas.

Pavadinimas	BioCNG (10%)	BioCNG (100%)	Elektra, vandenilis (pagaminta Kinijoje)	Elektra, vandenilis (pagaminta ES)
Autobuso kaina, eur	240 000	240 000	350 000	450 000
Maksimali subsidija 55%	132 000	132 000	192 500	247 500
Metinė rida, km	70 000	70 000	70 000	70 000
Bazinis scenarijus				
Bazinio scenarijaus kuras	dyzelinas	dyzelinas	dyzelinas	dyzelinas
Kuro sąnaudos, l/100 km	40,00	40,00	40,00	40,00
Sunaudota kuro per metus, litrai	28 000	28 000	28 000	28 000
Dyzelino šiluminė vertė 1l=10,0497kWh	10,05	10,05	10,05	10,05
Sunaudota dyzelino per metus, kWh	281 391	281 391	281 391	281 391
Dyzelino taršos faktorius, kg CO ₂ /kWh (STR 2.01.02:2016)	0,29	0,29	0,29	0,29
Metinis CO ₂ kiekis, kg	81 603	81 603	81 603	81 603
Projektinis scenarijus				
Projektinio scenarijaus kuras	CNG	CNG	elektra	elektra
Kuro sąnaudos, m ³ /100 km	50	50	Skaičiuojama, kad visa elektra bus iš AEI, todėl taršos faktorius prilygintas 0.	
Sunaudota kuro per metus, m ³	35 000	35 000		
GD šiluminė vertė 1m ³ =9,302778kWh	9,30	9,30		
Sunaudota GD per metus, kWh	325 597	325 597		
GD taršos faktorius, kg CO ₂ /kWh (STR 2.01.02:2016)	0,198	0		
Taršos faktoriaus GD	0,22	0,22		
Taršos faktoriaus mažinimas dėl Biometano dalies arba vandenilio iš AEI naudojimo	-0,022	-0,22		
Metinis CO ₂ kiekis, kg	64 468	-	-	-
CO₂ taupymas	17 135	81 603	81 603	81 603
Projekto trukmė, metai	10	10	10	10
Projekto CO₂ sutaupyta kiekis, kg	171 350	816 033	816 033	816 033
CO₂ aplinkosauginio efektyvumo kriterijus 0,15 eur/kg	25 703	122 405	122 405	122 405
Autobuso kaina, eur	240 000	240 000	350 000	450 000
Galima parama, %	11%	51%	35%	27%
Projekto CO₂ sutaupyta kiekis, kg maksimaliai subsidijai gauti	880 000	880 000	1 283 333	1 650 000
Maksimaliai subsidijai gauti būtina rida, km/metai	359 497	75 487	110 085	141 538

Ko siekiame?

Siekdami, kad Klimato kaitos programos prisidėtų prie LR NECP plane iškeltų tikslų ir įsipareigojimų įgyvendinimo, manome, kad būtina koreguoti aplinkosauginio efektyvumo kriterijaus taikymo tvarką.

2020 m. gegužės 28 d. įsakyme Nr. D1-315 LR aplinkos ministras pakeitė LR aplinkos ministro 2010 m. balandžio 6 d. įsakymą Nr. D1-275 „Dėl Klimato kaitos specialiosios programos lėšų naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Buvo pakeistas 48 punktas ir išdėstytas taip: „48. Tvarkos aprašo 5.1 ir 5.2 papunkčiuose nurodytų projektų maksimalų skiriamos subsidijos dydį riboja aplinkosauginio efektyvumo kriterijus: finansavimo dydis negali būti didesnis kaip 0,15 Eur vienam projektu sumažinamam kilogramui CO₂ ekvivalento. **Metinę sąmatą detalizuojančiame plane gali būti nustatytas kitoks subsidijos dydį ribojantis aplinkosauginio efektyvumo kriterijus.** Bendras išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimas per projekto vertinamąjį laikotarpį apskaičiuojamas pagal Išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo vertinimo metodiką (Tvarkos aprašo 2 priedas)“.

Taip pat jau turime precedentą, 2011 m. Lietuvos aplinkos apsaugos investicijų fondas (toliau – LAAIF) skelbė kvietimą teikti paraiškas paramai gauti pagal Klimato kaitos specialiosios programos lėšų naudojimo 2011 m. sąmatos (toliau – Sąmata) priemonę (1.2.4. punktą): „Ekologiško viešojo transporto ir infrastruktūros plėtra, aplinkai palankių technologijų ir priemonių, mažinančių į atmosferą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, viešose erdvėse diegimas“ bei Klimato kaitos specialiosios programos lėšų naudojimo 2011 m. sąmatą detalizuojančio plano priemonę (1.2.4.1 punktą): „Mažai taršių miesto autobusų keitimas, atnaujinant autobusų parko transporto priemones“. Paraiškų pateikimas, vertinimas ir sprendimų dėl projektų finansavimo priėmimas buvo atliekamas pagal Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. balandžio 6 d. įsakymu Nr. D1-275 „Dėl klimato kaitos specialiosios programos lėšų naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ patvirtintus reikalavimus. **Apskaičiuojant maksimalų subsidijos dydį vienam pareiškėjui aplinkosauginio efektyvumo kriterijus 0,5 Lt (0,15 Eur) vienam projektu sumažinamam kilogramui CO₂ ekvivalento buvo netaikomas.**

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstyta, prašome pakoreguoti metinę sąmatą detalizuojantį planą ir

nustatyti, kad apskaičiuojant maksimalų subsidijos dydį vienam pareiškėjui, aplinkosauginio efektyvumo kriterijus 0,15 Eur vienam projektu sumažinamam kilogramui CO2 ekvivalento netaikomas priemonėms:

1. „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti elektrą, biometaną, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės“
2. „Transporto priemonių naudojančių elektrą, suslėgtas gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas, biometaną, vandenilį įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją“

Pagarbiai

Virginijus Korsakas

Alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros asociacijos prezidentas

Gintaras Nakutis

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidentas

Mečislavas Atroškevičius

LINAVA generalinis sekretorius

Darius Šilenskis

Lietuvos SGD platformos pirmininkas

