



Darnaus judumo ir inovacijų susisiekimo sektoriuje skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas

Galutinė vertinimo ataskaita
2022 m.

Dokumento pakeitimai

2022-02-23	Tarpinės vertinimo ataskaitos 1 – 5 dalys	1–5 dalys
2022-02-28	Tarpinės vertinimo ataskaitos pirmoji versija	1–6 ir 8–9 dalys
2022-04-01	Tarpinės vertinimo ataskaitos antroji versija	1–6 ir 8–9 dalys
2022-04-01	Galutinės vertinimo ataskaitos pirmoji versija	1–9 dalys
2022-04-06	Galutinės vertinimo ataskaitos antroji versija	1–9 dalys
2022-04-14	Galutinės vertinimo ataskaitos trečioji versija	1–9 dalys
2022-05-27	Galutinės vertinimo ataskaitos ketvirtoji versija	1–9 dalys

Turinys

Dokumento pakeitimai.....	2
Turinys.....	3
Lentelės.....	5
Paveikslai.....	8
Sąvokos ir santrumpos.....	9
1. Įvadas.....	12
1.1 Poreikis ir pagrindas.....	12
1.2 Vertinimo metodika.....	12
2. Strateginių krypčių apžvalga.....	14
2.1 Apžvelgti ES ir nacionalinio lygmens strateginiai dokumentai.....	14
2.2 ES ir nacionalinio lygmens strateginių krypčių apžvalgos apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis.....	14
2.3 Investicijų poreikis pasiekti strateginiams tikslams tiriamosiose srityse.....	18
3. Esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimas Tiriamosiose srityse.....	23
3.1 AD naudojimo plėtra.....	23
3.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos / perdirimo veiklos skatinimas 32	
3.3 Susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimas ir skatinimas.....	35
3.4 Kitos darnaus judumo sritys.....	39
3.5 Savivaldybių skolinimosi galimybių vertinimas.....	41
3.6 Investicijų poreikio apibendrinimas.....	43
4. Investicijų pasiūla.....	44
4.1 Iki 2021 m. atliktų investicijų apimtys ir kryptys.....	44
4.2 Investicijų Tiriamosiose srityse pasiūla po 2021 m.....	47
4.3 Investicijų pasiūlos apibendrinimas.....	61
5. Investicijų trūkumas.....	63
6. Užsienio šalių gerosios praktikos analizė.....	66
6.1 Centralizuotas VT priemonių atnaujinimas į varomas elektra Vengrijoje.....	66
6.2 Elektrinių TP įsigijimo, gamybos ir taršių TP perdirimo skatinimas Vokietijoje.....	67
6.3 Inovacijų ir startuolių skatinimo ekosistema Estijoje.....	69
7. Valstybės pagalbos taisyklių taikymas.....	71
8. Siūlomos finansinės priemonės.....	74
8.1 AD naudojimo plėtra.....	74
8.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos / perdirimo skatinimas.....	81
8.3 Inovacijų diegimo ir skatinimo perspektyvos.....	82
8.4 Kitos darnaus judumo sritys.....	84

9.	Sveto efektas	87
9.1	Sveto efektas paskolų FP	87
9.2	Sveto efektas garantijų FP	87
	Priedas Nr. 1. Vertinimo metodika	89
	Priedas Nr. 2 Transporto priemonių kategorijos	92
	Priedas Nr. 3 Strateginių dokumentų apžvalga.....	93
	Priedas Nr. 4. Esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimo Tiriamosiose srityse skaičiavimai 106	
	Didžiųjų miestų savivaldybių investicijų poreikio analizė	106
	Rajoninių savivaldybių poreikių vertinimas	108
	Privačių keleivių ir krovinių pervežimo įmonių poreikio vertinimas	109
	Priedas Nr. 5 Savivaldybių skolinimosi galimybių apžvalga	112
	Priedas Nr. 6. 2014–2020 m. AD naudojimo plėtrai skirtų priemonių sąrašas	113
	Priedas Nr. 7 Interviu respondentų sąrašas.....	116
	Priedas Nr. 8 Privačių investicijų į elektra varomas TP skaičiavimas	118

Lentelės

Lentelė 1 AD naudojimo plėtos srityje siekiami rodikliai	15
Lentelė 2 AD varomų TP gamybos ir perdarymo srityje siekiami rodikliai	16
Lentelė 3 Susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimo ir diegimo srityje siekiami rodikliai.....	16
Lentelė 4 Kitos darnaus judumo sritys, prisidedančios prie Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo	17
Lentelė 5 Investicijų poreikio apskaičiavimo Tiriamosiose srityse principai.....	18
Lentelė 6 Investicijų poreikis pasiekti nacionalinio lygmens strateginiams tikslams Tiriamosiose srityse.	20
Lentelė 7 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.....	23
Lentelė 8 Didžiųjų miestų savivaldybių TP atnaujinimo į varomas AD poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m..	24
Lentelė 9 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.....	25
Lentelė 10 Penkių didžiųjų miestų savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.....	25
Lentelė 11 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.....	26
Lentelė 13 Rajoninių savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.....	27
Lentelė 14 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.....	28
Lentelė 15 Keleivių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.	28
Lentelė 16 Pildymo ir įkrovimo infrastruktūra – keleivių vežimo įmonių reikmėms atliepti skirtos įkrovimo / pildymo stotelės	29
Lentelė 17 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.....	29
Lentelė 18 Privačių krovinių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.	30
Lentelė 19 Pildymo ir įkrovimo infrastruktūra – krovinių vežimo įmonių reikmėms atliepti skirtos įkrovimo / pildymo stotelės	30
Lentelė 20 Susisiekimo sektoriaus įstaigų TP parko atnaujinimo į AD varomas ir plėtos ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.	31
Lentelė 21 Pildymo ir įkrovimo infrastruktūra – Susisiekimo sektoriaus įstaigų reikmėms atliepti skirtos įkrovimo / pildymo stotelės	31
Lentelė 22 Lietuvoje veikiančių įmonių, gaminančių AD varomas TP ar / ir jų komponentus apžvalga	32
Lentelė 23 Lietuvoje veikiančių ūkio subjektų AD varomų TP poreikių apžvalga	33
Lentelė 24 VT, varomo AD, perdarymo scenarijai	34
Lentelė 25 ES fondų investicijų priemonių „Intelektas“, „Eksperimentas“, „Inostartas“ paraiškų duomenys, 2014–2022 m.	36
Lentelė 26 Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateiktų poreikių inovacijų diegimo finansavimui apibendrinimas	38
Lentelė 27 Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateiktų poreikių darnaus judumo plėtrai reikalingos infrastruktūros finansavimui apibendrinimas.....	40
Lentelė 28 Investicijų poreikio dešimties metų perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis....	43
Lentelė 29 Informacija apie FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“	46
Lentelė 30 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių rūšį.....	47
Lentelė 31 NKL numatytas finansavimas pagal planuojamus pasiekti rodiklius.....	50

Lentelė 32 Viešai prieinami pavyzdžiai apie konkrečių ūkio subjektų investicijas į AD naudojimo plėtrą .	53
Lentelė 33 Verslo finansavimo FP, kuriomis gali pasinaudoti ūkio subjektai, gaminantys / perdarantys AEI varomas transporto priemonės	56
Lentelė 34 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos išteklių, susijusių su inovacijų skatinimu, pasiskirstymas pagal intervencinių priemonių rūšį.....	58
Lentelė 35 Į ankstyvosios stadijos startuolius investuojantys rizikos kapitalo fondai	60
Lentelė 36 Investicijų pasiūlos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis	61
Lentelė 37 Investicijų trūkumas pagal Tiriamąsias sritis	63
Lentelė 38 Rinkos neoptimalumo priežastys Tiriamosiose srityse	64
Lentelė 39 TP perdarymo finansavimas pagal TP tipą	68
Lentelė 40 Skiriamas finansavimas pagal transporto tipą	68
Lentelė 41 Subsidijos elektrinių TP įsigijimo lizingui apžvalga	68
Lentelė 43 Lengvatinių paskolų FP sąlygos.....	77
Lentelė 44 Individualių garantijų FP sąlygos ūkio subjektams, teikiantiems krovinių pervežimo paslaugas	79
Lentelė 45 Susisiekimo inovacijų diegimui aktualios esamos ir planuojamos FP	82
Lentelė 46 Lengvatinių paskolų FP ITS diegimui bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimui....	85
Lentelė 47 Vertinimo atlikimo metu taikyti metodai.....	89
Lentelė 48 ES lygmens strateginių dokumentų analizė	93
Lentelė 49 Strateginių ir planavimo dokumentų analizė	94
Lentelė 50 Teisės aktų analizė	100
Lentelė 51 Investicijų poreikio, kylančio iš strateginių tikslų, skaičiavimai.....	102
Lentelė 52 Poreikio skaičiavimams atlikti naudotos AD varomų TP ir įkrovimo / pildymo stotelių kainos	106
Lentelė 53 Didžiųjų miestų savivaldybių turimos TP, jų vidutinis amžius, atnaujinimo bei finansavimo poreikis.....	107
Lentelė 54 Penkių didžiųjų miestų turima įkrovimo / pildymo stotelių infrastruktūra.....	107
Lentelė 55 Penkių didžiųjų miestų savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.....	108
Lentelė 56 Rajoninių savivaldybių turimos TP, jų vidutinis amžius, atnaujinimo bei finansavimo poreikis	108
Lentelė 57 Esama įkrovimo stotelių infrastruktūra rajoninėse savivaldybėse.....	108
Lentelė 58 Rajoninių savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.....	109
Lentelė 59 Keleivių pervežimo įmonių turimas TP skaičius	110
Lentelė 60 Keleivių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.	110
Lentelė 61 Privačių keleivių pervežimo įmonių TP reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis	110
Lentelė 62 Privačių krovinių vežimo įmonių eksploatuojamų TP skaičius	111
Lentelė 63 Privačių krovinių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.	111
Lentelė 64 Krovinių pervežimo įmonių eksploatuojamų TP reikmėms skirtų įkrovimo / pildymo stotelių poreikis.....	111
Lentelė 65 2014–2020 m. AD naudojimo plėtrai skirtų priemonių sąrašas	113

Lentelė 66 Interviu respondentų sąrašas	116
Lentelė 67 Privačių lėšų, skirtų AD varomoms TP, skaičiavimas pagal TP kategoriją.....	118

Paveikslai

Paveikslas 1 Transporto ir saugojimo sektoriaus įmonių išlaidos inovacinei veiklai pagal inovacinės veiklos tipą, mln. Eur	38
Paveikslas 2 Finansavimo pasiskirstymas pagal investicijų rūšis, 2014–2020 m., mln. Eur	45
Paveikslas 3 Transporto priemonės, jų kategorijos ir aprašymai.....	92

Sąvokos ir santrumpos

Santrumpa, sąvoka	Paaiškinimas
AB	Akcinė bendrovė
AD	Alternatyvieji degalai
ADĮ	Alternatyviųjų degalų įstatymas
AEI	Atsinaujinantys energijos išteklių
APVA	Aplinkos projektų valdymo agentūra
APVIS	Aplinkos projektų valdymo informacinė sistema
Bendrijų nuostatų reglamentas	2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2021/1060, kuriuo nustatomos bendros Europos regioninės plėtros fondo, „Europos socialinio fondo +“, Sanglaudos fondo, Teisingos pertvarkos fondo ir Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros fondo nuostatos ir šių fondų bei Prieglobsčio, migracijos ir integracijos fondo, Vidaus saugumo fondo ir Sienuų valdymo ir vizų politikos finansinės paramos priemonės taisyklės
BVP	Bendrasis vidaus produktas
DJMP	Darna judumo mieste planas
EBPO	Tarptautinė ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija
EGADP	Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė
EIB	Europos investicijų bankas
EK	Europos Komisija
EK pranešimas dėl VP sąvokos	EK pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos
Ekonomikos ir transformacijos ir konkurencingumo plėtros programa	2021–2030 m. plėtros programos valdytojo LR ekonomikos ir inovacijų ministerijos Ekonomikos ir transformacijos ir konkurencingumo plėtros programa
ERPF	Europos regioninės plėtros fondas
ES	Europos Sąjunga
ES Sutartis	Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo
ESFIP	ES finansų inžinerijos priemonės
Fondas	Infrastruktūros plėtros fondo
FP	Finansinės priemonės
FT	Finansų tarpininkai
Gairės dėl finansinių priemonių taikymo 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu	Europos Komisijos parengtos gairės dėl finansinių priemonių taikymo 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu
IT	Informacinės technologijos
ITS	Intelektinės transporto sistemos
KKP	Klimato kaitos programa

Santrumpa, sąvoka	Paaiškinimas
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
LBA	Lietuvos bankų asociacija
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija
LR	Lietuvos Respublika
MF	ES Modernizavimo fondas
MTEP	Moksliniai tyrimai ir eksperimentinė plėtra
MTI	Moksliniai tyrimai ir inovacijos
NEKSVP	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
NKL	Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planas „Naujos Kartos Lietuva“
NOx	Azoto oksidai
NPĮ	Nacionalinė plėtros įstaiga
NPP	2021–2030 m. nacionalinis pažangos planas
RED II direktyva	ES atsinaujinančių išteklių direktyva
Reglamentas 651/2014	2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius
SaF	Sanglaudos fondas
SFMIS	ES struktūrinės paramos kompiuterinė informacinė valdymo ir priežiūros sistema
Susisiekimo ministerija	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
Susisiekimo PP	2022-2030 m. plėtros programos valdytojos LR susisiekimo ministerijos Susisiekimo plėtros programa
Susisiekimo sektoriaus įstaigos	Susisiekimo sektoriaus valstybės įmonės, įstaigos ir kiti valstybės ūkio subjektai
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
ŠIB	Šiaurės investicijų bankas
TIC	Transporto inovacijų centras
Tiriamosios sritys	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alternatyviųjų degalų naudojimo plėtra; 2. Transporto priemonių, naudojančių alternatyviuosius degalus gamybos ir perdarymo skatinimas; 3. Susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimas ir skatinimas; 4. Kitos darnaus judumo sritys, prisidedančios prie Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo
TP	Transporto priemonės
UAB	Uždaroji akcinė bendrovė
Ūkio subjektas	Fizinis ar juridinis asmuo arba kita organizacija, juridinio asmens ar kitos organizacijos padalinys, Lietuvos Respublikos teritorijoje

Santrumpa, sąvoka	Paaiškinimas
	vykdantis ūkinę veiklą, kurią prižiūri šio įstatymo nustatyta tvarka įgalioti atlikti viešąjį administravimą subjektai ¹
Vertinimas	Darnaus judumo ir inovacijų skatinimo investicijų skatinamojo finansavimo poreikio išankstinio (ex-ante) vertinimo atlikimo paslaugos
VĮ	Valstybės įmonė
Vyriausybės programa	Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa
Vyriausybės programos įgyvendinimo planas	Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas
VT	Viešasis transportas
VVL	Vidurio ir vakarų Lietuva

¹ LR Viešojo administravimo įstatymas

1. Įvadas

1.1 Poreikis ir pagrindas

Siekiant darnios, skaitmeninės ir į ateities ekonomikos poreikius orientuotos susisiekimo sistemos, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) dalyvauja įgyvendinant šias Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos (toliau – LR) Vyriausybės programos iniciatyvas ir priemones susisiekimo sektoriaus plėtrai:

- VI prioriteto „Lietuvos žaliasis kursas“ projekto „Tvarūs ir pasiekiami miestai“ iniciatyvos „157.3. Žmogus, kaip darnaus judumo ir viešojo transporto ašis“ 6.2.10 priemonę „Parengti ir patvirtinti Darnaus judumo fondo nuostatus, kuriais būtų sudarytos teisinės prielaidos įsteigti fondą ir jo lėšomis iki 2030 m. finansuoti alternatyviųjų degalų (toliau – AD) bei juos naudojančių transporto priemonių infrastruktūros plėtrą, siekiant, kad 2030 m. atsinaujinančių energijos išteklių dalis susisiekimo sektoriuje sudarytų ne mažiau kaip 15 proc.“ Darnaus judumo fondas skirtas finansuoti darnaus judumo mieste planuose numatytas veiklas ir priemones. Šį fondą numatoma kaupti iš metinio automobilių taršos mokesčio, finansavimą numatoma skirstyti per subsidijas;
- V prioriteto „Aukštos pridėtinės vertės ekonomika“ projekto „Ateities susisiekimo sistema“ iniciatyvos „141.3. Užtikrinsime tolygią susisiekimo tinklo plėtrą“ 5.7.14 priemonę „Įsteigti infrastruktūros plėtos fondą tvariam susisiekimo infrastruktūros finansavimui užtikrinti“ (toliau – Fondas). Numatoma, kad tvarios susisiekimo plėtos Fondas apims finansines priemones (toliau – FP):
 - darnaus judumo ir inovacijų skatinimui (1–asis etapas);
 - bazinės infrastruktūros plėtrai (2 – asis etapas).

Fondo veikla apibrėžiama LR nacionalinių plėtos įstaigų įstatymo nuostata, kad būtina užtikrinti efektyvų investavimą srityse, kuriose finansavimas rinkos sąlygomis yra nepakankamas ir (ar) neoptimalus, ir skatinti finansiškai gyvybingas investicijas. Finansiškai gyvybingoms ar dalinai gyvybingoms investicijoms įprastai taikomos finansinės priemonės – būdas panaudoti ribotus valstybės biudžeto išteklius, teikiant ne vienkartinę negrąžinamas subsidijas, o skolinant lėšas, investuojant jas į kapitalą, teikiant garantijas. FP privalumas – „atsinaujinančios“ lėšos, t. y. paskolinus ar investavus FP skirtas lėšas, jos sugrįžta ir gali būti panaudojamos dar kartą. Tokiu būdu naudojant tas pačias lėšas finansavimas yra suteikiamas didesniam projektų skaičiui. Ši veikla turi būti pagrįsta vertinimu, kuriuo nustatomas finansavimo rinkos sąlygomis nepakankamumas ir / ar neoptimalumas ir apskaičiuojamas investicijų poreikis.

Susisiekimo ministerija inicijavo kuriamo Fondo 1-ojo etapo – Darnaus judumo ir inovacijų skatinimo investicijų skatinamojo finansavimo poreikio išankstinį (ex-ante) vertinimą (toliau – Vertinimas). Vertinimo tikslai yra:

1. įvertinti finansavimo rinkos sąlygomis nepakankamumą ir (ar) neoptimalumą darnaus judumo ir susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimo srityse susisiekimo sektoriuje;
2. apskaičiuoti reikalingų investicijų poreikį;
3. pateikti siūlymus dėl siūlomų investavimo būdų ir sąlygų.

Bendrą Vertinimo apimtį sudaro šios tiriamosios sritys (toliau – Tiriamosios sritys):

1. AD naudojimo plėtra (transporto priemonių (toliau – TP) parko atnaujinimas į varomą AD, įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtra);
2. TP, naudojančių AD, gamybos ir perdarymo skatinimas;
3. susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimas ir skatinimas (inovacijų kūrimas, gamyba ir naudojimas);
4. kitos darnaus judumo sritys, prisidedančios prie Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo (įskaitant, bet neapsiribojant tokiomis sritimis kaip informacinių ir ryšių technologijų transporto sistemų diegimas, darnaus judumo skatinimui reikalingos infrastruktūros plėtra).

1.2 Vertinimo metodika

Vertinimas atliekamas vadovaujantis technine specifikacija. Vadovaujantis techninės specifikacijos užduotimis, vertinimas atliekamas 10 m. perspektyvai, skirstant į laikotarpius iki 2026 m. ir 2031 m.

Vertinimą sudaro:

1. investicijų poreikio Tiriamosiose srityse vertinimas, atsižvelgiant į susisiekimo sektoriaus Europos Sąjungos (toliau – ES), nacionalinius, regioninius strateginius dokumentus. Vertinimas atliktas taikant pirminių šaltinių analizės metodą;
2. investicijų poreikio vertinimas atsižvelgiant į Susisiekimo ministerijos, kitų suinteresuotųjų šalių ir Tiriamosiose srityse veikiančių ūkio subjektų nurodytus poreikius. Vertinimas atliktas taikant antrinių šaltinių, statistinių ir stebėsenos duomenų analizės, interviu, apklausos ir ekspertinio vertinimo metodus. Vertinimas apima šias ūkio subjektų grupes:
 - didžiųjų miestų savivaldybes;
 - rajonines savivaldybes (vadovaujantis Technine specifikacija, atrenkamos 9 savivaldybės; atsitiktiniu būdu pasirinktos savivaldybės, kurių viešojo transporto (toliau – VT) parką sudaro ne mažiau nei 20 TP);
 - privačias keleivių ir krovinių pervežimo įmones. Vadovaujantis Vertinimo technine specifikacija, atrenkamos ne mažiau kaip 5 įmonės. Analizuotos įmonės: uždaroji akcinė bendrovė (toliau – UAB) DHL Lietuva; UAB Kautra; UAB Omniva LT; UAB Kauno autobusai; UAB Busturas; UAB Klaipėdos autobusų parkas;
 - AD varomų TP gamintojus. Analizuotos įmonės: UAB Vėjo projektai; UAB ALTAS komercinis transportas; UAB Elinta, UAB Forveda;
 - inovacijų kūrėjus ir / ar gamintojus ir / ar naudotojus. Analizuotos įmonės: UAB Vėjo projektai; UAB ALTAS komercinis transportas; UAB Elinta; UAB Prime Leasing; UAB Intelligent Communications ir kitos;
 - susisiekimo sektoriaus valstybės įmones, įstaigas ir kitus valstybės ūkio subjektus (toliau – Susisiekimo sektoriaus įstaigos). Informacija apie šios tikslinės grupės poreikius buvo surinkta iš šių subjektų:
 - VšĮ Plačiąjuosti internetas;
 - LTGI;
 - VšĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija;
 - VĮ Vidaus vandens kelių direkcija;
 - LTG Link;
 - VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija;
 - VĮ Lietuvos oro uostai.
3. investicijų pasiūlos Tiriamosiose srityse vertinimas, atsižvelgiant į iki 2021 m. atliktų investicijų apimtį ir kryptis ir esamą viešųjų ir privačių investicijų pasiūlą. Vertinimas atliktas taikant pirminių, antrinių šaltinių ir stebėsenos duomenų analizės ir interviu metodus;
4. investicijų trūkumo apskaičiavimas, atliktas vadovaujantis Europos Komisijos (toliau – EK) parengtomis gairėmis dėl finansinių priemonių taikymo 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu, surinktos informacijos ir duomenų analize ir taikant ekspertinį vertinimą;
5. užsienio gerosios praktikos analizė, kurioje pateikiami Vengrijos, Vokietijos ir Estijos pavyzdžiai. Analizė atlikta taikant antrinių šaltinių analizės metodą;
6. valstybės pagalbos taisyklių taikymo analizė, kurioje pristatomos valstybės pagalbos alternatyvos valstybės pagalbos taisyklių taikymui tiriamosiose srityse, išvados ir rekomendacijos;
7. siūlomų FP pristatymas, parengtas atsižvelgiant į investicijų pasiūlos ir paklausos analizę bei rinkos dalyvių išreikštus poreikius. Siūlymai dėl FP ir susijusi informacija parengta taikant pirminių, antrinių šaltinių analizės, interviu ir tikslinių grupių diskusijos metodus;
8. viešųjų lėšų įnašo sumos ir svarto efekto skaičiavimas, atliktas vadovaujantis EK metodinėmis gairėmis ir taikant ekspertinio vertinimo metodą;

Detali informacija apie taikytus kokybinius ir kiekybinius metodus pristatoma Priede Nr. 1.

2. Strateginių kryptų apžvalga

Šiame skyriuje nagrinėjamos ES ir Lietuvos strateginės kryptys ir siekiami rodikliai pagal Tiriamąsias sritis.

2.1 Apžvelgti ES ir nacionalinio lygmens strateginiai dokumentai

Šiame poskyryje pateikiama ES, Lietuvos strateginių kryptų ir teisės aktuose nustatytų tikslų darnaus judumo ir susisiekimo sektoriaus inovacijų srityje apžvalga, kurioje nagrinėjamos (bendrai darnaus judumo ir, jei galima išskirti, konkrečiose Tiriamosiose srityse) strateginės kryptys ateinantiems 10 metų – išskirti tikslai ir planuojami pokyčiai. Apžvelgti šie ES ir nacionalinio lygmens strateginiai dokumentai:

1. Europos žaliajo kurso komunikatas;
2. ES Darnaus ir išmanaus judumo strategija;
3. Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (toliau – EGADP);
4. 2021–2030 m. nacionalinis pažangos planas (toliau – NPP);
5. Lietuvos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planas „Naujos kartos Lietuva“ (toliau – NKL);
6. 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa (toliau – susisiekimo PP)²;
7. 2021–2027 m. ES fondų investicijų programa;
8. 2014 – 2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa³;
9. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioritetų įgyvendinimo priemonių įgyvendinimo planas⁴;
10. Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa;
11. Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas;
12. Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė;
13. Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategija;
14. Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.;
15. Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas;
16. Nacionalinis oro taršos mažinimo planas;
17. Transporto ir tranzito plėtotės strategija⁵;
18. Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas (toliau – ADI).

Strateginių dokumentų apžvalgos metu apibendrintos ES strateginės kryptys Tiriamosiose srityse ir rodikliai, tiesiogiai ar netiesiogiai prisidedantys prie Tiriamųjų sričių plėtros – konkretūs tikslai (kur aktualu, tarpiniai ir galutiniai), jų pasiekimo terminai pateikiami Priede Nr. 3.

2.2 ES ir nacionalinio lygmens strateginių kryptų apžvalgos apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis

2019 m. gruodžio 11 d. EK pristatė komunikatą dėl Europos žaliajo kurso⁶ – ES augimo strategijos, kuria siekiama transformuoti Europą į neutralaus poveikio klimatui, teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią

² Dokumentas apžvelgtas, tačiau neįtrauktas į lenteles Priede Nr. 3, nes jame nebuvo pateikta skyriui aktuali informacija (konkretūs tikslai ateinantiems 10 metų).

³ Dokumentas apžvelgtas, tačiau neįtrauktas į lenteles Priede Nr. 3, nes jame nebuvo pateikta skyriui aktuali informacija (konkretūs tikslai ateinantiems 10 metų).

⁴ Dokumentas apžvelgtas, tačiau neįtrauktas į lenteles Priede Nr. 3, nes jame nebuvo pateikta skyriui aktuali informacija (konkretūs tikslai ateinantiems 10 metų).

⁵ Dokumentas apžvelgtas, tačiau neįtrauktas į lenteles Priede Nr. 3, nes jame nebuvo pateikta skyriui aktuali informacija (konkretūs tikslai ateinantiems 10 metų).

⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui Europos žaliasis kursas COM/2019/640

modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika. Norint pasiekti ES neutralaus poveikio klimatui tikslus, susisiekimo sektorius yra vienas prioritetinių, nes sukuria didžiausią šiltnamio efektą sukuriančių dujų (toliau – ŠESD) ir kitų oro teršalų dalį iš visų ekonomikos sektorių Lietuvoje⁷. Vadovaujantis Susisiekimo PP pagrindimu, ŠESD augimas susisiekimo sektoriuje nuo 2007 m. buvo 49 proc., o daugiausia ŠESD išskiriama kelių transporte (95 proc.). Kelių transporte didžiausias kietųjų dalelių indėlis yra iš lengvųjų (beveik 60 proc.) ir sunkiasvorių automobilių (36 proc.)⁸. Tokius skaičius dalinai lemia senas šalies automobilių parkas: lengvųjų automobilių amžiaus vidurkis yra beveik 15 metų⁹, dauguma kelionių miestuose atliekamos ne VT, o automobiliais.

Europos žaliojo kurso tikslų kontekste, ES ir Lietuvoje siekiama visų rūšių transportą padaryti darnesniu, skatinant tvarių technologijų naudojimą transporte jo įkrovimo stotyse ir plėtojant VT. Siekiama, kad iki 2030 m. ES TP parką sudarytų bent 30 mln. netaršių lengvųjų automobilių ir 80 tūkst. netaršių sunkvežimių¹⁰, Lietuvoje planuojama ŠESD išmetimą sumažinti 14 proc. (lyginant su 2005 m. išmestu kiekiu)¹¹. Tiek ES, tiek nacionaliniu mastu iki 2050 m. siekiama sumažinti transporto išmetamų teršalų kiekį 90 proc. (Lietuvoje – ŠESD išmetimą lyginant su 1990 m.)¹². ŠESD mažinimo tikslų siekiama ir Tiriamosioms sritims, priskiriamomis strateginėmis kryptimis. Šių kryptių apibendrinimai ir keliama rodikliai pateikiami skyriuose toliau.

2.2.1 AD naudojimo plėtros ES ir nacionalinio lygmens strateginių kryptių apibendrinimas

AD naudojimo plėtra yra viena iš prioritetinių strateginių kryptių siekiant mažinti ŠESD ir kitų kenksmingų medžiagų išmetimą susisiekimo sektoriuje ir mažinant susisiekimo sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Siekiama, kad:

- atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) dalis nuo bendro galutinio energijos suvartojimo susisiekimo sektoriuje 2030 m. siektų 50 proc.;
- iki 2050 m. iškastinis kuras būtų nebenaudojamas kelių transporte;
- AEI sudarytų 90 proc. susisiekimo sektoriuje sunaudojamos energijos¹³.

ES Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nurodoma, kad pereinant prie netaršaus judumo turėtų būti įgyvendinamos šios priemonės:

1. TP parko atnaujinimas į varomas AD;
2. įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtra.

Svarbiausi ES ir nacionalinio lygmens strateginiuose dokumentuose siekiami TP parko rodikliai apibendrinami lentelėje žemiau. Pastebėtina, kad šioje Tiriamojoje srityje daugiausiai dėmesio skiriama nulinės emisijos – elektra ir vandeniliu varomoms – TP.

Lentelė 1 AD naudojimo plėtros srityje siekiami rodikliai

Laikotarpis	Siekiami rodikliai
Iki 2026 m. ¹⁴	Lietuvoje iki 2026 m. turėtų būti eksploatuojama: <ul style="list-style-type: none"> • 22 500 nulinės emisijos lengvųjų (M1 arba N1 klasės) automobilių; • 500 elektra, vandeniliu arba biodujomis, pagamintomis iš ES atsinaujinančių išteklių direktyvos (toliau – RED II direktyva) reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų mikroautobusų ir autobusų (M2 arba M3);

⁷ 2020 m. Lietuvos nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitos duomenimis

⁸ 2021–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pagrindimas

⁹ 2021–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pagrindimas

¹⁰ ES Darnaus ir išmanaus judumo strategija

¹¹ NPP

¹² Europos žaliojo kurso komunikatas ir NPP

¹³ Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija

¹⁴ NKL

Laikotarpis	Siekiami rodikliai
	<ul style="list-style-type: none"> 500 elektra arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų krovinių ir sunkiasvorių (N2 arba N3) TP.
	<p>Plečiant AD susisiekimo sektoriuje infrastruktūrą, iki 2025 m. planuojama įrengti 2 660 privačių elektromobilių įkrovimo prieigų namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose.</p>
	<p>Siekama, kad iki 2026 m. būtų įrengta:</p> <ul style="list-style-type: none"> 4 840 viešų elektromobilių įkrovimo prieigų; 400 pusiau viešų elektromobilių įkrovimo prieigų; 10 labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieigų kroviniam transportui ir (ar autobusams).
Iki 2031 m.	<p>M1 klasės elektromobilių skaičius turėtų sudaryti ne mažiau kaip 50 proc. metinių pirkimų sandorių, o N1 klasės – 100 proc.¹⁵.</p>
	<p>Iki 2030 m. Lietuvoje turėtų būti įrengta 60 000 elektromobilių įkrovimo prieigų¹⁶.</p>

2.2.2 AD varomų TP gamybos ir perdarymo ES ir nacionalinio lygmens strateginių krypčių apibendrinimas

Viena iš galimybių plėsti AD varomų TP parką, yra skatinti AD varomų TP gamybą ir TP perdarymą į varomas AD. Nors ši Tiriamoji sritis ES ir nacionaliniuose dokumentuose nėra plačiai detalizuojama, jos plėtra prisideda prie AD naudojimo plėtros tikslų siekimo. Siekiamas rodiklis šioje Tiriamojoje srityje pateikiamas lentelėje žemiau.

Lentelė 2 AD varomų TP gamybos ir perdarymo srityje siekiami rodikliai

Laikotarpis	Siekiami rodikliai
Iki 2026 m. ¹⁷	Vienas iš nacionalinių Lietuvos tikslų yra, kad iki 2026 m. Lietuvoje būtų pagaminti (surinkti) 25 elektriniai autobusai ¹⁸ .

Pastebėtina, kad Tiriamojoje srityje nėra keliami strateginiai tikslai ir / ar poveikio rodikliai iki 2031 m.

2.2.3 Susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimo ir diegimo ES ir nacionalinio lygmens strateginių krypčių apibendrinimas

Siekiant susisiekimo sektoriaus tvarumo, norima pasitelkti ir susisiekimo sektoriaus inovacijas. ES mastu siekiama skatinti konkurencingų, tvarių ir žiedinės ekonomikos principus atitinkančių gaminių ir paslaugų mokslinius tyrimus ir inovacijas (toliau – MTI) susisiekimo sektoriuje, taip siekiant užtikrinti, kad pramonė tiekėtų tinkamas TP, degalus ir, kad būtų įdiegta reikiama infrastruktūra darniam judumui ir klimato taršos mažinimui. Svarbiausi šioje Tiriamojoje srityje siekiami rodikliai pateikiami lentelėje žemiau.

Lentelė 3 Susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimo ir diegimo srityje siekiami rodikliai

Laikotarpis	Siekiami rodikliai
Iki 2026 m.	Lietuvoje siekiama, kad iki 2025 m. 49,1 proc. transporto įmonių savo veikloje diegtų inovacijas.
Iki 2031 m.	Iki 2030 m. tokių įmonių dalis turėtų siekti 60 proc.

¹⁵ Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė

¹⁶ Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė. Šis rodiklis nebuvo įtrauktas į investicijų poreikio pagal strateginius dokumentus vertinimą, nes poreikiui apskaičiuoti reikalinga rodiklio reikšmė 2022 m., tačiau Lietuvoje šiuo metu jokia institucija šio rodiklio reikšmės neseka ir skaičius nėra viešai prieinamas.

¹⁷ NKL

¹⁸ NKL

Vadovaujantis strateginėmis kryptimis ir tikslais, nurodomais ES Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje, Susisiekimo PP, transporto inovacijoms palankios sritys yra:

- aplinkosaugos ir klimato kaitos požiūriu tvarių technologijų susisiekimo sektoriuje kūrimas;
- energetinis ir skaitmeninis vidinis ir išorinis junglumas;
- transporto priemonių išmetamų teršalų nuotolinės stebėsenos sistemos;
- intelektinės transporto sistemos (toliau – ITS);
- junglumas su trečiosiomis šalimis, sprendimai pasienio punktuose;
- skirtingų transporto rūšių integralumas;
- alternatyviosios netaršios transporto priemonės keleiviams ir kroviniams vežti.

2.2.4 Kitų darnaus judumo sričių, prisidedančių prie Vertinimo tikslų ES ir nacionalinio lygmens strateginių kryptių apibendrinimas

Kitos darnaus judumo sritys, prisidedančios prie Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo, apibendrinamos lentelėje žemiau. Šiose darnaus judumo srityse nebuvo išskirti kiekybiniai rodikliai, todėl, vietoje siektinų rodiklių reikšmių, apibendrinamas siekiamas pokytis. Lentelėje žemiau apibendrinamos kitos su Tiriamosiomis sritimis susijusios darnaus judumo sritys, kurios nurodytos ES Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje.

Lentelė 4 Kitos darnaus judumo sritys, prisidedančios prie Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo

Darnaus judumo sritis	Siekiamas pokytis
Visų transporto rūšių darnumo skatinimas	Turėtų būti skatinama naudoti mažataršes ir netaršias transporto priemones, taip pat atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus kelių, vandens, oro ir geležinkelių transporto sektoriuose.
Krovininio transporto žalinimas	Vykdyti ryžtingus veiksmus siekiant užtikrinti, kad daugiau veiklos sričių būtų pereinama prie darnesnio transporto (gerokai daugiau keleivių keliautų geležinkeliais ir rinktųsi viešąjį transportą ir aktyvų judumą, didelė dalis krovinių būtų vežama geležinkeliais, vidaus vandenų keliais ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais).
Išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimas	Darnaus judumo sprendimai, pagrįsti skaitmenizavimu ir automatizavimu, ITS. Skaitmeniniai sprendimai galėtų prisidėti prie transporto infrastruktūros efektyvumo. Pavyzdžiui, šiuo metu visi kroviniai vežami naudojant popierinius dokumentus. Popierinių dokumentų pildymas ir spausdinimas yra didelė administracinė našta, kurios galima būtų išvengti naudojant skaitmeninius dokumentus.
Vidaus degimo varikliais varomų TP ribojimai miestuose	Lietuvoje 70 proc. žmonių gyvena miestuose, didžiuosiuose miestuose beveik 50 proc. visų gyventojų kelionių vyko lengvuju automobiliu, kurių didžioji dalis yra varomi vidaus degimo varikliais ¹⁹ . Siekiant sumažinti vidaus degimo varikliais varomų TP generuojamą taršą ir paskatinti gyventojus rinktis AD naudojančias TP, VT ar kitas TP (pavyzdžiui, dviračius) galėtų būti plėtojami vidaus degimo varikliais varomų TP ribojimai miestuose. Ši darnaus judumo sritis apimtų ribojimo priemones (pavyzdžiui, mokamo įvažiavimo sistemos), ribojamoje zonoje veikiančių įmonių ir jas aptarnaujančių įmonių TP, inovatyvių judumo / miesto logistikos sprendimų ribojimo zonose (įskaitant ribojimo priemones) kūrimą / diegimą.
ITS diegimas transporto veiklai optimizuoti ir daugiarūšiam transportui skatinti	Darnaus judumo iniciatyvų skatinimo sritis galėtų apimti įvairiarūšio transporto (mobilumo) sprendimus (pavyzdžiui, automobilių, dviračių, paspirtukų dalinimosi schemas, saugyklos ir kt.), ITS sprendimų pasitelkimą skatinant naudojimąsi VT (bendra informacinė sistema, apimanti visas transporto rūšis, e-bilietai ir kombinuoto bilieto sistemos, automobilių stovėjimo apmokestinimas ir kt.) ir pažeidimų fiksavimui (pavyzdžiui, netinkamo TP stovėjimo fiksavimui) ir kitas Darnaus judumo mieste planus (toliau – DJMP) padedančias įgyvendinti iniciatyvas. ES mastu siekiama, kad iki 2030 m. visoje ES būtų įdiegtos integruotos daugiarūšio transporto elektroninės bilietų pardavimo sistemos.

¹⁹ Darnaus judumo planų duomenimis

Darnaus judumo sritis	Siekiamas pokytis
	Daugiarūšio transporto skatinimas bei ITS plėtra yra numatytos Darnaus judumo mieste planuose, kuriuos yra parengę ir patvirtinę 18 Lietuvos miestų, kuriuose gyvena daugiau nei 25 tūkst. gyventojų ir miestai, turintys kurorto statusą.

Kitos darnaus judumo sritys yra „horizontaliosios“ – t. y. jų plėtra prisideda prie bent keleto susisiekimo sektoriui keliamų strateginių tikslų įgyvendinimo ir sudaro prielaidas darniai sektoriaus plėtrai.

2.3 Investicijų poreikis pasiekti strateginiams tikslams tiriamosiose srityse

Vadovaujantis aukščiau pateikta strateginių krypčių apžvalga, lentelėje žemiau pateiktas investicijų poreikis tikslams strateginėse kryptyse pasiekti. Vertinimas buvo apribotas dviejų veiksmų:

- darnaus judumo sričiai keliamų rodiklių persidengimai ir / ar skirtingos reikšmės skirtinguose strateginiuose dokumentuose, sąlyginai nedidelė kiekybinių rodiklių dalis (t.y. konkretaus, apskaičiuojamo rezultato rodiklių, pavyzdžiui, elektromobilių skaičiaus, o ne poveikio, pavyzdžiui, taršos sumažėjimas procentine reikšme);
- informacijos apie esamą situaciją trūkumas (įkrovimo pildymo stotelių tipai (viešos ar privačios), stotelių poreikis pagal tipą, artimiausi pildymo / įkrovimo stotelių įrengimo terminai).

Investicijų poreikio apskaičiavimo principai apibendrinami lentelėje žemiau. Poreikio skaičiavimai pateikti Priede Nr. 4.

Lentelė 5 Investicijų poreikio apskaičiavimo Tiriamosiose srityse principai

Tiriamoji sritis	Investicijų poreikio apskaičiavimo principai ir prielaidos
AD naudojimo plėtra	<ol style="list-style-type: none"> 1. AD plėtros Tiriamosios srities finansavimo poreikis apskaičiuotas vadovaujantis nacionalinio lygmens strateginių krypčių poveikio rodikliais ir jų reikšmėmis (plačiau 2 skyriuje Strateginių krypčių apžvalga). 2. Vadovaujantis Vertinimo technine specifikacija laikoma, kad AD naudojimo plėtra apima AD varomų TP parko plėtrą ir AD varomų TP reikalingos infrastruktūros plėtrą. Finansavimo poreikis TP įsigyti apskaičiuojamas pagal poveikio rodikliuose išskirtas TP kategorijas. 3. AD naudojimo plėtros finansavimo poreikis apskaičiuotas penkerių metų perspektyvai (iki 2026 m.), nes dešimties metų perspektyvai (iki 2031 m.) nenustatyta rodiklių, kuriais vadovaujantis būtų galima įvertinti finansavimo poreikį, arba šių rodiklių siektinos reikšmės yra žemesnės nei siektinos iki 2026 m. Investicijų poreikis lentelėje apskaičiuotas pagal šią formulę: (siekta rodiklio reikšmė – rodiklio reikšmė 2022 m.) x vidutinė vieneto kaina 4. Laikoma, kad transporto priemonės keičiamos į varomas nulinės emisijos AEI. Atsižvelgiant į įkrovimo / pildymo infrastruktūros prieinamumą ir technologijų brandą, apskaičiuotas poreikis elektra varomų TP parko plėtrai bei įkrovimo infrastruktūrai. 5. Finansavimo Poreikis buvo apskaičiuotas laikantis šių prielaidų: <ul style="list-style-type: none"> • elektra varomo M1 ir N1 klasės automobilio vidutinė kaina – 40 tūkst. Eur²⁰; • elektra varomo M2 ir M3 klasės automobilio vidutinė kaina – 417 tūkst. Eur²¹; • elektra arba biodujomis varomo N2 ir N3 klasės automobilio vidutinė kaina – 238 tūkst. Eur²²; • 22 kW arba 50 kW elektra varomų TP įkrovimo stotelių kainų vidurkis – 12 tūkst. Eur (viešos elektra varomų TP įkrovimo stotelės įprastai gali būti dviejų galingumų – 22 kW arba 50 kW).

²⁰ Duomenų šaltiniai ir kainos apskaičiavimas pateikti Priede Nr. 3.

²¹ Susisiekimo paslaugos, 2020 „Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija. Nuoroda internetu: <https://judu.lt/wp-content/uploads/2021/06/VT-2020-ataskaita.pdf>

²² Duomenų šaltiniai ir kainos apskaičiavimas pateikti Priede Nr. 3.

Tiriamoji sritis	Investicijų poreikio apskaičiavimo principai ir prielaidos
<p>Inovacijų diegimas ir skatinimas</p>	<p>Inovacijų skatinimo finansavimo poreikis vertinamas vadovaujantis Oficialiosios statistikos portalo rodikliu „Inovacijas diegusių įmonių dalis Transporto ir saugojimo sektoriuje“ bei Sumanios specializacijos įgyvendinimo stebėsenos ataskaitos duomenimis²³. Skaičiavimuose taikytos šios prielaidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2018-2020 m. 41,6 proc. visų transporto ir saugojimo sektoriaus įmonių diegė inovacijas; • 2014-2020 m. prašomų viešųjų investicijų apimtys inovacijoms siekė 98,6 mln. Eur. Prielaida padaryta remiantis STRATA atlikta sumanios specializacijos įgyvendinimo stebėsenos ataskaita; • ateityje transporto sektoriaus įmonių skaičius augs tokiu pat tempu, kaip šalies BVP. BVP augimo prognozė atlikta remiantis ES BVP augimo prognoze. <p>Remiantis šiomis prielaidomis Investicijų poreikis lentelėje apskaičiuotas pagal šias formules:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">2022+t m. rinkoje veikiančios transporto įmonės = 1+ (BVP prognozė 2022+t m. - BVP 2022 m.) / BVP 2022 m.</p> <p style="text-align: center;">Vidutinė investicijų suma, mln. Eur = 98,6 mln. Eur / 41,6 proc.</p> <p style="text-align: center;">Inovacijoms reikalingas finansavimas rodikliui pasiekti, mln. Eur = (siektina rodiklio reikšmė 2022+t m. (inovacijas diegiančių įmonių dalis,%) x 2022+t m. rinkoje veikiančios įmonės) x vidutinė investicijų suma</p> </div>
<p>Transporto priemonių, naudojančių AD, gamybos / perdarymo skatinimas</p>	<p>NKL keliamas rodiklis, kad iki 2026 m. Lietuvoje būtų pagaminti (surinkti) 25 elektriniai autobusai. Kitų rodiklių Tiriamojoje srityje nebuvo nustatyta, todėl investicijų poreikis tikslinamas vadovaujantis esamos situacijos analizės ir interviu duomenimis – žr. 3 skyrių Esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimas Tiriamosiose srityse.</p>
<p>Kitos darnaus judumo sritys</p>	<p>Šiose Tiriamosiose srityse nebuvo iškelti kiekybiniai rodikliai, t. y. rodikliai, kurie nurodo objektyviai išmatuojamą įgyvendintų procesų ar rezultatų mastą ir kuriais vadovaujantis galima apskaičiuoti investicijų poreikį. Dėl šios priežasties, investicijų poreikis vadovaujantis strateginių krypčių analize šiose Tiriamosiose srityse nebuvo apskaičiuotas.</p> <p>Šių Tiriamųjų sričių investicijų poreikio vertinimas atliekamas 3.4 skyriuje, vadovaujantis interviu duomenimis, viešai pateikiama informacija ir antriniais šaltiniais.</p>

Vadovaujantis strateginėmis kryptimis, apskaičiuotas investicijų poreikis AD naudojimo plėtros ir inovacijų diegimo ir skatinimo Tiriamosiose srityse apibendrinamas lentelėje žemiau. Investicijų poreikis likusioms Tiriamosioms sritims lentelėje žemiau nepateikiamas pagal informaciją, pateiktą lentelėje aukščiau. Lentelė padalinta pagal Tiriamąsias sritis ir AD naudojimo plėtros Tiriamosios srities sudėtinės dalis – TP parko atnaujinimą į varomas AD ir įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtrą. Lentelėje žemiau nurodomi aktualūs rodikliai, su jais siejami strateginiai tikslai ir šaltiniai.

²³ Sumanios specializacijos įgyvendinimo stebėsenos ataskaita: ketvirtoji ataskaita. Nuoroda internetu: <https://strata.gov.lt/images/tyrimai/2020-metai/inovaciju-politika/20201223-smart-stebesena.pdf>

Lentelė 6 Investicijų poreikis pasiekti nacionalinio lygmens strateginiams tikslams Tiriamosiose srityse

Rodiklio komponentai (jei išskiriama)	Investicijų poreikis mln. Eur (iki 2026 m.)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ši investicija (iki 2026 m.)	Rodiklio šaltinis	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ši investicija (iki 2030 m.)	Rodiklio šaltinis
AD naudojimo plėtra – TP parko atnaujinimas į varomas AD					
Elektra varomi M1 ir N1 klasės automobiliai	744,2	Nulinės emisijos lengvųjų (M1 arba N1 klasės) automobilių – 22 500	NKL	Elektromobilių ir netaršių transporto priemonių dalis lengvųjų transporto priemonių parke – ne mažiau 20 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
		Didmiesčių viešasis, taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiantis transportas naudotų tik AEI energiją – 100 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė	Elektromobilių ir netaršių transporto priemonių dalis lengvųjų transporto priemonių parke – ne mažiau 20 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
				N1 klasės transporto priemonės su vidaus degimo varikliais, išskyrus AEI N1, registracijų skaičius – 0	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
				per viešuosius pirkimus įsigyjamoms ar paslaugoms teikti naudojamos kelių M1, M2, M3, N1 kategorijų transporto priemonių dalis – 100 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
				AEI dalis susisiekimo sektoriuje – 50 proc.	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
		Elektra, vandeniliu arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų mikroautobusų ir autobusų (M2 arba M3) – 500	NKL	Per viešuosius pirkimus įsigyjamoms ar paslaugoms teikti naudojamos kelių M1, M2, M3, N1 kategorijų transporto priemonių dalis – 100 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
				AEI dalis susisiekimo sektoriuje – 50 proc.	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas

				Alternatyviais degalais ir elektra varomų miesto ir priemiestinių autobusų pirkimas ir infrastruktūros įrengimas – 200	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
Elektra arba biodujomis varomi N2 ir N3 klasės automobiliai	92,3	Elektra arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų krovinių ir sunkiasvorių (N2 arba N3 transporto priemonių – 500	NKL	Per viešuosius pirkimus įsigyjamoms ar paslaugoms teikti naudojamos kelių N2, N3 kategorijų transporto priemonių dalis – 16 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
				AEI dalis susisiekimo sektoriuje – 50 proc.	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
AD naudojimo plėtra – įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtra					
Viešos (22-50 kW) elektra varomų TP įkrovimo prieigos	66,4	Viešos įkrovimo prieigos – 4840	NKL	Įrengtos elektromobilių įkrovimo prieigos – 60 000, iš kurių 6 000 viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
				Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo / įkrovimo punktai – 1325	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa
Transporto priemonių, naudojančių AD, gamybos / perdarymo skatinimas					
Lietuvoje pagaminti (surinkti) 25 elektriniai autobusai	4,5	Pagamintų (surinktų Lietuvoje) elektrinių autobusų skaičius – 25	NKL	-	-
Inovacijų diegimas ir skatinimas					
Inovacijas savo veikloje diegusių įmonių dalis	2026 m. 130,6 2031 m. 173,2	Lietuvoje siekiama, kad iki 2025 m. 49,1 proc. transporto įmonių savo veikloje diegtų inovacijas.	NPP	Iki 2030 m. tokių įmonių dalis turėtų siekti 60 proc.	NPP

Sudaryta autorių, vadovaujantis strateginių dokumentų analize, Registrų centro, viešųjų pirkimų ir privačių įmonių pateiktais duomenimis.

* Investicijų paklausa apskaičiuota remiantis strateginių tikslų formuluotėmis ir viešai prieinamais duomenimis, tačiau atsižvelgus į kontekstą (detalizuota žemiau), ši suma gali kisti.

Apibendrinant, Lietuvoje iškeltiems strateginiams pasiekti Tiriamosiose srityse iki 2026 m. reikalingas virš 1 mlrd. Eur. Investicijų poreikis išreikštas AD naudojimo plėtros, Transporto priemonių, naudojančių AD gamybos / perdarymo skatinimo ir Inovacijų diegimo ir skatinimo Tiriamosiose srityse. AD naudojimo plėtrai skirtos investicijos pasiskirsto į dvi kryptis – investicijos į AEI varomų TP parko plėtrą ir į AEI varomų TP įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtrą. Bendras investicijų į AEI varomų TP parko plėtrą poreikis – 862,1 mln. Eur. Tačiau, svarbu atsižvelgti į elektra varomų autobusų ir mikroautobusų (M2 ir M3 klasės automobiliai) kontekstą. LR Registrų centro duomenimis, šiuo metu Lietuvoje yra registruotos 429 elektra varomos M2 ir M3 klasės TP. Į M3 klasę įeina troleibusai ir autobusai. Vienas iš nacionalinių Lietuvos tikslų iki 2026 m. – 500 elektrinių M2 ir M3 klasės automobilių, taigi šio rodiklio pasiekimo progresas aukštas ir tikėtina, kad iki 2026 m. bus pasiektas ir viršytas. Vadovaujantis Vertinimo apimtyje surinktais duomenimis, Lietuvoje šiuo metu eksploatuojami tik 9 elektra varomi autobusai. Į M3 TP klasę įeina ir troleibusai, kurie ir sudaro didžiąją šio rodiklio reikšmės dalį. Realus elektrinių autobusų skaičius atsilieka nuo numatytos rodiklio reikšmės ir jai pasiekti reikėtų ne 25,6 mln., o 176,8 mln. Eur. Laikant, kad troleibusai neįeina į rodiklio reikšmę, bendras investicijų į AEI varomų TP parko plėtrą poreikis yra 1 mlrd. Eur. Bendras investicijų į AEI varomų TP infrastruktūros plėtrą poreikis – 66,4 mln. Eur.

Svarbu paminėti, kad 2022 m. vasario 24 d. Rusijos pradėta karinė invazija į Ukrainą gali turėti įtakos esamoms ir ateities Lietuvos ir ES strateginėms kryptims ir poreikiams. Pagrindinės to priežastys yra šios:

- Lietuvos Respublikos valstybės saugumo departamento duomenimis, Rusijos siekis išlaikyti Lietuvą energetiškai priklausomą, valstybei kelia didžiausią energetinę grėsmę. Agresyvi Rusijos politika jau buvo tapusi didžiausiu stimulu kurti ir vystyti Lietuvos energetinio saugumo sistemą, karinės agresijos kontekste, šis stimulus dar sustiprės²⁴. Vienas iš būdų padidinti energetinę nepriklausomybę yra AD naudojimo plėtra transporto sektoriuje – perėjimas nuo iškastiniu kuru varomų TP prie varomų elektra, biokuru ar kitas AEI ir TP, naudojančių AD gamyba ir perdarymas. Šios srities svarba ir, atitinkamai, finansavimas ateityje turėtų didėti;
- Karas Ukrainoje taip pat turės neigiamą poveikį tiekimo grandinėms – prekių ir žaliavų tiekimo sutrikimai, atsiradę dėl ekonominių sankcijų Rusijai, jau užfiksuoti²⁵. Ši situacija galimai skatins ir TP gamybos ir perdarymo įmones diversifikuoti tiekėjus ar / ir kausti žaliavas. Dėl šios priežasties gali didėti investicijų į TP gamybos ir perdarymo įmones poreikis;
- Dėl nutrūkusių prekybos santykių ir atsisakytų maršrutų į Rusiją, Ukrainą, Baltarusiją, karas Ukrainoje turi įtakos krovinių vežimo įmonėms kelių bei geležinkelių transportu. Krovinių vežimo įmonės turi persiorientuoti ir sudaryti naujas tiekimo grandines, taip pat reikia spartinti geležinkelių infrastruktūros integraciją į siaurosios vėžės ES tinklą. Nors priemonės šiems pokyčiams jau buvo pradėtos įgyvendinti, suintensyvėjus rizikoms, priemonės turės būti įgyvendinamos sparčiau ir įmonėms galimai bus reikalinga valstybės pagalba.

²⁴ VSD (2021). Ekonominės ir energetinės grėsmės. Nuoroda: <https://www.vsd.lt/gresmes/ekonomines-ir-energetines-gresmes/>.

²⁵ BNS Spaudos centras (2022). Verslo įsipareigojimai karo Ukrainoje kontekste: force majeure ne visiems taps gelbėjimo ratu. Nuoroda: <https://sc.bns.lt/view/item/418413>.

3. Esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimas Tiriamosiose srityse

ES ir nacionalinių dokumentų parengimo metais nustatytos strateginės kryptys ir jose iškeltos siekiamos rodiklių reikšmės ne visada atitinka per laiką kintančią ūkio subjektų situaciją Tiriamosiose srityse. Siekiant įvertinti realų investicijų poreikį ir iššūkius, su kuriais susiduria ūkio subjektai, šiame skyriuje pateikiami esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimas (pinigine išraiška), atlikti vadovaujantis ūkio subjektų pateikta informacija²⁶.

Skyriuje analizuojami šie ūkio subjektai:

- penkios didžiųjų miestų savivaldybės (3.1.1 ir 3.4 skyriai);
- Lietuvos rajoninės savivaldybės (3.1.2 ir 3.4 skyriai);
- privačios keleivių ir krovinių pervežimo įmonės (3.1.3. skyrius);
- Susisiekimo sektoriaus įstaigos (3.1.4. skyrius);
- AD varomų TP gamintojai (3.2 skyrius);
- inovacijų kūrėjai ir / ar gamintojai ir / ar naudotojai (3.3. skyrius).

Detalesnė informacija apie informacijos surinkimą iš aukščiau paminėtų ūkio subjektų pateikta Priede Nr. 7.

3.1 AD naudojimo plėtra

Šiame skyriuje pateikiama esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimas AD naudojimo plėtros Tiriamojoje srityje. Kaip išskirta 1 skyriuje, žemiau nagrinėjami esama situacija ir poreikis vertinami dviejose pagrindinėse Tiriamosios srities veiklose – TP parko atnaujinime į varomą AD ir įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtroje.

3.1.1 Didžiųjų miestų savivaldybių investicijų poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas penkių didžiųjų miestų (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Panevėžio) savivaldybių investicijų į TP parko atnaujinimą į varomą AD ir į papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtrą poreikio vertinimas.

3.1.1.1 TP parko atnaujinimo į varomą AD poreikio vertinimas

Šiame poskyryje pateikiamas TP atnaujinimo į varomą AD poreikio vertinimas. Lentelėje žemiau pateikiama poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.

Lentelė 7 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.

Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Atliktuose interviu su penkių didžiųjų miestų savivaldybių atstovais buvo išsakyta, kad finansines galimybes atnaujinti TP iki 2026 m. riboja:

- nuostolinga daugumos autobusų parkų veikla, dėl kurios nėra sukaupiama lėšų AD varomų TP atnaujinimui;
- ribotos savivaldybių skolinimosi galimybės (detalesnė aptarta skyriuje 3.5);
- didelė elektrinių autobusų kaina bei nepakankamai išplėta įkrovimo infrastruktūra.

²⁶ Poreikio vertinimo metodika pristatyta skyriuje 1.2 ir Priede Nr. 1.

Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Todėl, vadovaujantis interviu metu surinkta informacija, finansinių pajėgumų atnaujinti TP parką AD varomomis TP, išskyrus dujomis varomas TP, iki 2026 m. nėra.

Nors finansinės galimybės atnaujinti VT parkus yra itin ribotos dėl aukščiau pateikiamų priežasčių, siekiant įvertinti preliminarų, teorinį TP atnaujinimo bei finansavimo poreikį buvo:

- atlikta viešai prieinamos informacijos (pavyzdžiui, miesto autobusų parko pranešimai spaudai) apžvalga;
- vadovaujama AD į iškeltu tikslu, kad iki 2029 m. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi bei pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų TP, turi būti pritaikytas naudoti AD.

Atliekant poreikio skaičiavimus buvo laikomasi šių prielaidų:

- vadovaujantis ADJ pateiktu AD apibrėžimu²⁷ bei EGADP finansavimo sąlygomis, investicijų poreikis atnaujinti TP į gamtinėmis dujomis varomas TP nėra analizuojamas. Pagal EGADP finansavimo sąlygas, FP gali būti skirtos tik atnaujinti tarpmiestinius autobusus į TP, varomas suslėgtomis ir suskystintomis gamtinėmis dujomis;
- atsižvelgiant į tai, kad interviu metu didžiųjų miestų autobusų parkų atstovai išsakė, kad atnaujinti TP, senesnes nei septyni metai, galėtų būti artimiausių penkerių metų, iki 2026 m. strateginis tikslas, laikomasi prielaidos, kad iki 2026 m. būtų atnaujintos TP, kurių amžius didesnis nei septyni metai;
- elektra varomo autobuso (M2 / M3 klasė) vidutinė kaina – 360 tūkst. Eur²⁸;
- troleibuso vidutinė kaina – 366 tūkst. Eur²⁹;
- AD varomų TP kaina sumažės 29 proc. analizuojamu laikotarpiu Prielaida taikoma visame 3 skyriuje skaičiuojant TP atnaujinimo finansavimo poreikį. Ši prielaida numatyta:
 - vadovaujantis tuo, kad ličio jonų baterijos sudaro apie 50 proc. AD varomos TP kainos³⁰;
 - vadovaujantis „Bloomberg“ pateikta ličio jonų baterijos kainos prognoze;³¹
 - palyginant „Bloomberg“ kainos prognozę su kitais šaltiniais³².

Lentelėje žemiau pateikiama informacija apie didžiųjų miestų savivaldybių TP atnaujinimo ir finansavimo poreikius iki 2026 m. ir 2031 m. Informacija apie turimų TP skaičių, vidutinį amžių, TP, kurių amžius didesnis nei septyni metai skaičių ir AD varomų TP kainą pateikiama Priede Nr. 4.

Lentelė 8 Didžiųjų miestų savivaldybių TP atnaujinimo į varomas AD poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso autobusų	538	517	1055	137,5	132,2	269,7
Troleibusų ³³	277	126	403	72	32,7	104,7
Kitų TP, varomų dyzeliniu kuru ³⁴	23	5	28	0*	0*	0*

Šaltinis: didžiųjų miestų savivaldybių atstovų pateikta informacija apie turimą TP parką bei viešai prieinami duomenys.

²⁷ Vadovaujantis ADJ, alternatyvieji degalai – tai degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių ir energijos šaltinių, tokių kaip elektros energija, vandenilio dujos, sintetiniai degalai ir parafininis kuras, suslėgtos ir suskystintos gamtinės dujos

²⁸ TP kaina nustatyta atsižvelgus į TP tipą (autobusai gali būti dviašiai, triašiai) ir išvedus vidurkį iš gamintojų pateikiamos informacijos bei kitų šalių nustatytų verčių. Susisiekimo paslaugos, 2020 „Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija. Nuoroda internetu: <https://judu.lt/wp-content/uploads/2021/06/VT-2020-ataskaita.pdf>

²⁹ Troleibuso kaina nustatyta išvedus vidurkį iš Kauno m. ir Vilniaus m. savivaldybių 2018 m. pirktų troleibusų kainų.

³⁰ Nuoroda internetu: <https://www.irena.org/costs/Charts/Electric-vehicles>

³¹ Nuoroda internetu: <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

³² Pavyzdžiui: <https://www.esource.com/system/files/esource-battery-market-forecast-2030.pdf>

³³ Pateikiamas Vilniaus m. sav. ir Kauno m. sav. eksploatuojamų troleibusų skaičius bei vidutis amžius. Tikslinant troleibusų atnaujinimo finansavimo poreikį būtina įvertinti troleibusų kontaktinio tinklo atnaujinimo kainą

³⁴ Šiukšlių surinkimo automobiliai, miesto gatvių valymo automobiliai, vakuuminė gatvių šlavimo mašina IVECO, Vakuuminė gatvių/šaligatvių šlavimo mašina AEBI SCHMIDT, SWINGO COMACT 200, Vakuuminė gatvių šlavimo mašina MERCEDES-BENZ.

* - Dėl didelių šių TP techninių parametru, amžiaus skirtumų ir elektra varomų alternatyvų trūkumo šių TP finansavimo poreikis apskaičiuotas nebuvo. Interviu su didžiųjų miestų savivaldybių atstovais metu išsakytas poreikis atnaujinti šias turimas TP į TP, varomas suskystintomis bei suslėgtomis dujomis.

Apibendrinant, penkių didžiųjų miestų savivaldybių atstovai planų atnaujinti savivaldybių TP parką į varomą AD nenurodė dėl finansinių apribojimų. Pagal skaičiavimus, atliktus vadovaujantis nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose iškeltais tikslais, iki 2026 m. didžiųjų miestų savivaldybėse reikia atnaujinti 538 autobusus ir 277 troleibusus. Šiam poreikiui (iki 2026 m. 538 autobusai ir 277 troleibusai naudos AD) patenkinti, numatomas 374,4 mln. Eur finansavimo poreikis. Siekiant iki 2030 m. atnaujinti likusią TP parko dalį (517 autobusus ir 126 troleibusus³⁵) numatomas 209,5 mln. Eur finansavimo poreikis.

3.1.1.2 Papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros penkiuose didžiuosiuose miestuose poreikio vertinimas. Lentelėje žemiau pateikiama poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.

Lentelė 9 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

- 3.1.1.1. skyriuje apibendrinamas TP parkų atnaujinimas bus įgyvendintas;
- Efektyviausias būdas įkrauti AD varomas TP – įkrovimas esant galimybei (angl. Opportunity charging)³⁶. Šiuo būdu AD varoma TP įkraunama maršruto pradžioje ir (ar) pabaigoje (žiedinėse stotelėse) naudojant greito įkrovimo stoteles (149 kW). Įkrovimas esant galimybei taip pat derinamas su įkrovimu per naktį (pasitelkiant lėto įkrovimo stoteles). Taip užtikrinama, AD varomų TP ilgesnį nuvažiuojamą atstumą³⁷. Vadovaujantis Amsterdamo praktika, taikoma prielaida, kad greito įkrovimo stotelės turėtų sudaryti apie 18 proc., o lėto įkrovimo prieigos apie 82 proc. visų įkrovimo stotelių. Viena lėtos ir didelės galios įkrovimo prieiga³⁸ leidžia vienu metu įkrauti dvi elektrines TP. 22 kW arba 50 kW elektra varomų TP įkrovimo stotelių kainų vidurkis – 12 tūkst. Eur (viešos elektra varomų TP įkrovimo stotelės įprastai gali būti dviejų galingumų – 22 kW arba 50 kW);
- Greito įkrovimo / pildymo stoteles (149 kW) kaina 206 tūkst. Eur³⁹;
- Įkrovimo / pildymo stotelės kaina sumažės 3 proc. analizuojamu laikotarpiu Prielaida taikoma visame 3 skyriuje skaičiuojant įkrovimo / pildymo stotelių įrengimo finansavimo poreikį. Ši prielaida numatyta vadovaujantis konservatyvia Tarptautinės švaraus transporto tarybos įkrovimo / pildymo infrastruktūros kainos prognoze.

Priede Nr. 4, 62 lentelėje pateikiama duomenų apie esamą įkrovimo / pildymo infrastruktūrą didžiųjų miestų savivaldybėse apžvalga. Lentelėje žemiau pateikiamas VT įkrovimo / pildymo stotelių infrastruktūros įrengimo bei finansavimo poreikis didžiųjų miestų savivaldybėse dešimties metų perspektyvoje.

Lentelė 10 Penkių didžiųjų miestų savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso	269	259	528	12,3	11,8	24,1

³⁵ Nors troleibusai ir yra varomi AD (elektra), jų atnaujinimo bei finansavimo poreikis yra analizuojamas. Šis sprendimas priimtas įvertinus seną troleibusų parko amžių – 25,3 metai.

³⁶ Nuoroda internetu: <https://www.mckinsey.com/industries/oil-and-gas/our-insights/the-european-electric-bus-market-is-charging-ahead-but-how-will-it-develop>

³⁷ Nuoroda internetu: <https://www.sustainable-bus.com/electric-bus/gvb-amsterdam-takes-the-first-step-with-battery-electric-buses-in-the-city-center/>

³⁸ Interviu respondentų pateikta informacija. Tikslus įkrovimo stotelių poreikis priklauso nuo įsigytų elektrinių autobusų tipo bei techninių parametru.

³⁹ Interviu respondentų pateikta informacija. Tikslus įkrovimo stotelių poreikis priklauso nuo įsigytų elektrinių autobusų tipo bei techninių parametru.

Lėto krovimo stotelės	221	212	433	2,6	2,5	5,1
Didelės galios krovimo stotelės	48	47	95	9,7	9,3	19

Šaltinis: didžiųjų miestų savivaldybių atstovų pateikta informacija apie turimą TP parką bei viešai prieinami duomenys.

Siekiant atliepti atnaujinto TP parko poreikius iki 2031 m. reikėtų įrengti 528 papildymo / įkrovimo stoteles. Šios infrastruktūros įrengimo finansavimo poreikis iki 2031 m. yra 24,1 mln. Eur (iš kurių finansavimo poreikis iki 2026 m. yra 12,3 mln. Eur). Suskystintų, suslėgtų gamtinių dujų bei vandenilio dujų įkrovimo stelių plėtros poreikis nebuvo išreikštas.

3.1.2 Rajoninių savivaldybių investicijų poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas devynių rajoninių savivaldybių⁴⁰ investicijų į TP parko atnaujinimą į varomą AD ir į papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtrą poreikio vertinimas. Rajoninės savivaldybės vertinimui buvo atrinktos taikant atsitiktinę atranką⁴¹. Į atranką nebuvo įtrauktos rajoninės savivaldybės, kurios neturi savo autobusų parko arba autobusų parke yra mažiau nei 20 TP.

3.1.2.1 TP parko atnaujinimo į varomą AD poreikio vertinimas

Šiame poskyryje pateikiamas TP atnaujinimo poreikio vertinimas. Lentelėje žemiau pateikiama poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.

Lentelė 11 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Vadovaujantis duomenimis, kuriuos pateikė rajoninių savivaldybių atstovai, finansines galimybes atnaujinti TP iki 2026 m. riboja:

- nuostolinga daugumos autobusų parkų veikla (dalis nuostolingų maršrutų ir savivaldybės lėšų trūkumas kompensuoti nuostolius) dėl kurios nėra sukaupiama lėšų AD varomų TP atnaujinimui;
- ribotos savivaldybių skolinimosi galimybės (detaliau aptarta skyriuje 3.5);
- didelė elektrinių autobusų kaina bei nepakankamai išplėta infrastruktūra.

Todėl, vadovaujantis interviu metu surinkta informacija, finansinių pajėgumų atnaujinti TP į varomas AD iki 2026 m. nėra.

Visgi, siekiant įvertinti preliminarų, teorinį TP atnaujinimo bei finansavimo poreikį buvo:

- atlikta viešai prieinamos informacijos (pavyzdžiui, miesto autobusų parko pranešimai spaudai, Valstybės Įmonės "Regitra" atviri duomenys apie TP parką pagal degalų rūšį ir savivaldybes) apžvalga;
- vadovujamasi ADJ iškelto tikslu, kad iki 2029 m. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi bei pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų TP, turi būti pritaikytas naudoti AD.

Atliekant poreikio skaičiavimus buvo laikomasi šių prielaidų:

- vadovujantis ADJ pateiktu AD apibrėžimu⁴² bei EGADP finansavimo sąlygomis, investicijų poreikis atnaujinti TP į gamtinėmis dujomis varomas TP nėra analizuojamas. Pagal EGADP finansavimo sąlygas, FP gali būti skirtos tik atnaujinti tarp miestinius autobusus į TP, varomas suslėgtomis ir suskystintomis gamtinėmis dujomis;
- atsižvelgiant į tai, kad interviu metu rajoninių savivaldybių autobusų parkų atstovai išsakė, kad atnaujinti TP, senesnes nei septyni metai, galėtų būti artimiausių penkerių metų, iki 2026 m. strateginis tikslas, laikomasi prielaidos, kad iki 2026 m. būtų atnaujintos TP, kurių amžius didesnis nei septyni metai;
- elektra varomo autobuso (M2 / M3 klasė) vidutinė kaina – 360 tūkst. Eur⁴³.

⁴⁰ Molėtų r. savivaldybė, Vilniaus r. savivaldybė, Šakių r. savivaldybė, Kėdainių r. savivaldybė, Kretingos r. savivaldybė, Ukmergės r. savivaldybė, Druskininkų savivaldybė, Tauragės r. savivaldybė, Alytaus m. savivaldybė.

⁴¹ Naudojant MS Excel funkciją "Sampling".

⁴² Vadovujantis ADJ, alternatyvieji degalai – tai degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių ir energijos šaltinių, tokių kaip elektros energija, vandenilio dujos, sintetiniai degalai ir parafininis kuras, suslėgtos ir suskystintos gamtinės dujos

⁴³ Susisiekimo paslaugos, 2020 „Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija. Nuoroda internetu: <https://judu.lt/wp-content/uploads/2021/06/VT-2020-ataskaita.pdf>

Priede Nr. 4, 64 lentelėje pateikiama duomenų apie esamą TP parką rajoninėse savivaldybėse (informacija apie turimų TP skaičių, vidutinį amžių, TP, kurių amžius didesnis nei septyni metai skaičių ir AD varomų TP kainą). Lentelėje žemiau pateikiamas VT priemonių atnaujinimo bei finansavimo poreikis rajoninėse savivaldybėse dešimties metų perspektyvoje.

Lentelė 12 Rajoninių savivaldybių TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso autobusų	2152	293	2445	549,9	75,0	624,9
Kitų TP, varomų dyzeliniu kuru ⁴⁴	22	3	25	0*	0*	0*

Šaltinis: rajoninių savivaldybių atstovų pateikta informacija apie turimą TP parką bei viešai prieinami duomenys.

* - Dėl didelių šių TP techninių parametru, amžiaus skirtumų ir elektra varomų alternatyvų trūkumo šių TP finansavimo poreikis apskaičiuotas nebuvo. Interviu su rajoninių savivaldybių atstovais metu išsakytas poreikis atnaujinti šias turimas TP į TP, varomas suskystintomis bei suslėgtomis dujomis.

Rajoninėse savivaldybėse eksploatuojamų autobusų vidutinis amžius yra keturiais metais didesnis nei didžiųjų miestų savivaldybėse, o 88 proc. TP yra senesnės nei septyni metai. Siekiant atnaujinti 100 proc. (2445) TP, finansavimo poreikis iki 2031 m. yra 624,9 mln. Eur (iš kurių poreikis iki 2026 m. sudaro 549,9 mln. Eur).

3.1.2.2 Papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros rajoninėse savivaldybėse poreikio vertinimas. Vertinime laikomasi prielaidų, kurių buvo laikomasi didžiųjų miestų savivaldybių papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinime (3.1.1.2 skyrius, 11 lentelė).

Priede Nr. 4, 65 lentelėje pateikiama esamos papildymo / įkrovimo infrastruktūros apžvalga rajoninėse savivaldybėse. Lentelėje žemiau pateikiamas rajoninių savivaldybių papildymo / įkrovimo infrastruktūros įrengimo bei finansavimo poreikis.

Lentelė 13 Rajoninių savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso	1076	147	1223	49,0	6,7	55,7
Lėto krovimo stotelės	882	121	1003	10,3	1,4	11,7
Didelės galios krovimo stotelės	194	26	220	38,8	5,3	44,0

Šaltinis: savivaldybių atstovų pateikta informacija.

Siekiant atliepti atnaujinto TP parko poreikius iki 2031 m. reikia įrengti 1223 papildymo / įkrovimo stoteles. Šios infrastruktūros įrengimo finansavimo poreikis iki 2031 m. yra 55,7 mln. Eur (iš kurių finansavimo poreikis iki 2026 m. yra 49 mln. Eur).

Suskystintų, suslėgtų gamtinių dujų bei vandenilio dujų įkrovimo stotelių plėtros poreikis nebuvo išreikštas.

⁴⁴ Gatvių valymo mašina, automobilinis bokštelis, traktoriai, krovininis automobilis.

3.1.3 Privačių keleivių ir krovinių pervežimo įmonių poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas privačių keleivių ir krovinių pervežimo įmonių TP parko atnaujinimo į AD varomas ir papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas.

3.1.3.1 Keleivių pervežimo įmonių poreikio vertinimas

Šiame poskyryje pateikiamas privačių keleivių pervežimo įmonių TP parko atnaujinimo į AD varomas ir papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas. Lentelėje žemiau pateikiama poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.

Lentelė 14 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Įvertinus viešai prieinamus duomenis bei interviu su finansų tarpininkais (toliau – FT) metu pateiktą informaciją, privačios keleivių pervežimo įmonių TP atnaujinimo į elektrines TP galimybes riboja:

- finansų trūkumas dėl keleivių vežimo apimčių sumažėjimo įvykusio dėl COVID–19 pandemijos. Tikimasi, kad keleivių srautai gali priartėti prie iki pandeminių srautų iki 2026 m.;
- tai, kad dauguma privačių keleivius pervežančių įmonių laukia inovacijų brandos, t.y. platesnio didesnės ridos elektra varomų transporto priemonių pasirinkimo ir šių TP kainų sumažėjimo;
- įkrovimo / pildymo stotelių tinklo trūkumas⁴⁵.

Dėl šių priežasčių, tikslaus finansinio poreikio privačios keleivių pervežimo įmonės nepateikė, todėl, siekiant įvertinti preliminarų, teorinį TP atnaujinimo bei finansavimo poreikį buvo atlikta viešai prieinamos informacijos (pavyzdžiui, įmonių pranešimai spaudai, Valstybės Įmonės “Regitra” atviri duomenys apie TP parką pagal degalų rūšį) apžvalga.

Atliekant poreikio skaičiavimus buvo laikomasi šių prielaidų:

- iki 2030 m. 100 proc. per viešuosius pirkimus įsigyjamų ar paslaugoms teikti naudojamų kelių M1, M2 ir, M3, N1 kategorijų TP bus varomos AD⁴⁶;
- tikėtinas didesnis (70 proc.) privačių keleivių pervežimo įmonių parko atnaujinimas nuo 2026 m. iki 2030 m. Ši prielaida paremta keleivių vežimo apimčių sumažėjimu dėl COVID–19 pandemijos;
- vadovaujantis ADĮ pateiktu AD apibrėžimu bei EGADP finansavimo sąlygomis, investicijų poreikis atnaujinti TP į gamtiniemis dujomis varomas TP nėra analizuojamas. Pagal EGADP finansavimo sąlygas, FP gali būti skirtos tik atnaujinti tarp miestinius autobusus į TP, varomas suslėgtomis ir suskystintomis gamtinėmis dujomis;
- privatus keleivių ir krovinių vežėjai naudotųsi „įkrovimo esant galimybei“ būdu (angl. *Opportunity charging*). „Įkrovimo esant galimybei“ būdu AD varoma TP įkraunama 45 minučių vairuotojų pertraukos metu naudojant greito įkrovimo stoteles (149 kW). „Įkrovimas esant galimybei“ yra derinamas su įkrovimu per naktį (pasitelkiant lėto įkrovimo stoteles);
- greito įkrovimo stotelės (149 kW) vidutinė kaina – 206 tūkst. Eur⁴⁷;
- elektra varomo M2 ir M3 klasės automobilio vidutinė kaina – 360 tūkst. Eur.

Priede Nr. 4. 67 lentelėje pateikiamas šiuo metu eksploatuojamų TP skaičius, AD varomų TP kainą. Lentelėje žemiau pateiktas privačių keleivių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.

Lentelė 15 Keleivių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso autobusų	783	1827	2610	200,1	467	667,1

⁴⁵ Informacija pateikta interviu metu.

⁴⁶ Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė.

⁴⁷ Interviu respondentų pateikta informacija. Tikslus įkrovimo stotelių poreikis priklauso nuo įsigytų elektrinių autobusų tipo bei techninių parametrų.

Šaltinis: viešai prieinama informacija.

Siekiant atnaujinti 100 proc. (2610) privačių keleivius vežančių įmonių eksploatuojamas TP, finansavimo poreikis iki 2031 m. yra 667,1 mln. Eur (iš kurių poreikis iki 2026 m. sudaro 200,1 mln. Eur).

Lentelėje žemiau pateikiamas privačių keleivių vežimo įmonių poreikis įkurti papildymo / įkrovimo infrastruktūrą.

Lentelė 16 Pildymo ir įkrovimo infrastruktūra – keleivių vežimo įmonių reikmėms atliepti skirtos įkrovimo / pildymo stotelės

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso	392	914	1306	15,3	35,7	51,1
Lėto įkrovimo stotelė	321	749	1071	3,7	8,7	12,5
Greito įkrovimo stotelė	58	135	193	11,6	27	38,6

Šaltinis: viešai prieinama informacija.

Siekiant atliepti atnaujinto TP parko poreikius iki 2031 m. reikia įrengti 1306 papildymo / įkrovimo stoteles. Finansavimo poreikis šios infrastruktūros įrengimui iki 2031 m. yra 51,1 mln. Eur (iš kurių finansavimo poreikis iki 2026 m. yra 15,3 mln. Eur).

3.1.3.2 Krovinių pervežimo įmonių poreikių vertinimas

Šiame poskyryje pateikiamas privačių krovinių pervežimo įmonių TP parko atnaujinimo į AD varomas ir papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas. Lentelėje žemiau pateikiama poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos.

Lentelė 17 Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Poreikio vertinimo eiga ir poreikio skaičiavimams atlikti taikytos prielaidos

Įvertinus viešai prieinamus duomenis bei interviu metu su privačių krovinių pervežančių įmonių atstovais išsakytas įžvalgas, realaus poreikio atnaujinti turimas TP į elektrines TP nemato. Pagrindinės priežastys:

- dauguma privačių krovinių pervežančių įmonių laukia pigesnių bei didesnės ridos elektrinių TP pasirinkimo;
- įkrovimo / pildymo stotelių tinklo trūkumas nacionaliniu bei ES lygiu.

Visgi, siekiant įvertinti preliminarų, teorinį TP atnaujinimo bei finansavimo poreikį buvo:

- atlikta viešai prieinamos informacijos (pavyzdžiui, įmonių pranešimai spaudai, Valstybės įmonės "Regitra" atviri duomenys apie TP parką pagal degalų rūšį), apžvalga;
- vadovaujamas Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje nustatytu tikslu (laikomasi prielaidos, kad šiuo tikslu taip pat vadovujasi ir privačios įmonės) iki 2030 m. 16 proc. per viešuosius pirkimus įsigyjamų ar paslaugoms teikti naudojamų kelių N2 ir N3 kategorijų (iki 2030 m. N1 – 100 proc.) TP bus varomos AD;
- dėl reikiamos įkrovimo / pildymo infrastruktūros bei elektrinių TP trūkumo, iki 2026 m. krovinių pervežančios įmonės galės atnaujinti 5 proc. N2 ir N3 TP į TP varomų elektra. Likusius 95 proc. TP atnaujins iki 2031 m.

Atliekant poreikio skaičiavimus buvo laikomasi šių prielaidų:

- vadovaujantis ADJ pateiktu AD apibrėžimu bei EGADP finansavimo sąlygomis, investicijų poreikis atnaujinti TP į gamtinėmis dujomis varomas TP nėra analizuojamas. Pagal EGADP finansavimo sąlygas, FP gali būti skirtos tik atnaujinti tarp miestinius autobusus į TP, varomas suslėgtomis ir suskystintomis gamtinėmis dujomis;
- elektra varomo N2 ir N3 klasės automobilio vidutinė kaina – 238 tūkst. Eur. Visgi atsižvelgiant į technologinę pažangą bei prognozuojamą baterijų kainos kritimą, TP atnaujinimo į elektrinius TP finansavimo poreikis patiekiamas 20 proc. mažesnis.

Priede Nr. 4. 70 lentelėje pateikiama šiuo metu eksploatuojamos TP. Pastebėtina, kad turimų TP skaičiui įtakos turi šios priežastys⁴⁸:

- šaltuoju metų laikotarpiu pastebimas N1 ir N2 kategorijos AD varomų TP ridos sumažėjimas. Tai yra didelė problema krovinių pervežimo įmonėms, kurioms svarbu, kad jų TP galėtų nuvažiuoti ilgus atstumus;
- įmonėms trūksta TP, varomų AD ir atitinkančių krovinių pervežimo įmonių poreikių specifika, pasiūlos.

Lentelėje žemiau pateiktas privačių krovinių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m. Pastebėtina, kad⁴⁹:

- TP, varomų vandeniliu, poreikis nebuvo išreikštas dėl aukštos vandenilio technologijų kainos ir įkrovimo infrastruktūros trūkumo;
- smulkių krovinių vežimo įmonių galimybės atnaujinti eksploatuojamas TP yra ribotos. Tam įtakos turi COVID-19 pandemijos pasekmės, nuo 2020 m. įsigalėjusi Mobilumo paketa nuostata, įpareigojanti privačius krovinių vežėjus kas 8 savaites gražinti vilkikus į registracijos šalį ir sąlyginai nedidelės apyvartinės pajamos (kurios reiškia, kad AD varomų TP įsigijimas yra didelė finansinė našta ir rizika, todėl įmonės gali būti nepatrauklios investuotojams). Tuo tarpu didelės įmonės yra finansiškai pajėgios atnaujinti eksploatuojamas TP ir investuoti į inovacijų kūrimą bei diegimą. Pavyzdžiui, UAB Vlantana testavo dujinių TP eksploataciją. Tuo tarpu didelės įmonės yra finansiškai pajėgios atnaujinti eksploatuojamas TP ir investuoti į inovacijų kūrimą bei diegimą. Pavyzdžiui, UAB Vlantana testavo dujinių TP eksploataciją.

Lentelė 18 Privačių krovinių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso N1 TP	19 086	19 086	38172	542	542	1.084
Viso N2 TP	51	984	1035	8,6	166,3	174,9
Viso N3 TP	476	9051	9528	80,5	1.529,5	1.610

Šaltinis: viešai prieinama informacija.

* – Benzinas / elektra, dyzelinas / dujos, benzinas / etanolis / elektra.

Siekiant atnaujinti 100 proc. (38 172 vnt.) N1 TP finansavimo poreikis iki 2031 m. yra 1 mlrd. 84 mln. Eur (iš kurių poreikis iki 2026 m. sudaro 542 mln. Eur). Siekiant atnaujinti 16 proc. (10 562 vnt.) N2 ir N3 TP, iki 2031 m finansavimo poreikis yra 1 mlrd. 784 mln. Eur (iš kurių poreikis iki 2026 m. yra 89,1 mln. Eur).

Lentelėje žemiau pateikiamas privačių krovinių vežimo įmonių poreikis įkurti papildymo / įkrovimo stoteles.

Lentelė 19 Pildymo ir įkrovimo infrastruktūra – krovinių vežimo įmonių reikmėms atliepti skirtos įkrovimo / pildymo stotelės

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
N1 lėto įkrovimo stotelė	7825	7825	15650	91,1	91,1	182,2

⁴⁸ Informacija pateikta interviu metu.

⁴⁹ Informacija pateikta interviu metu.

N1 greito įkrovimo stotelė	1718	1718	3435	343,8	343,8	687,6
N2 ir N3 lėto įkrovimo stotelė	216	4114	4331	14,7	279,4	294,1
N2 ir N3 greito įkrovimo stotelė	47	903	951	9,5	180,8	190,3

Siekiant atliepti atnaujinto TP parko poreikius iki 2031 m. reikia įrengti 24 367 papildymo / įkrovimo stoteles. Šios infrastruktūros įrengimo finansavimo poreikis iki 2031 m. yra 1 mlrd. 354 mln. Eur (iš kurių finansavimo poreikis iki 2026 m. yra 459 mln. Eur).

3.1.4 Susisiekimo sektoriaus įstaigų poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas Susisiekimo sektoriaus įstaigų TP parko atnaujinimo į AD varomas ir papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas.

Apibendrinant interviu metu su Susisiekimo sektoriaus įstaigų atstovais išsakyta įžvalgas ir raštu pateiktą informaciją apie investicijų poreikį, galima teigti, kad yra poreikis atnaujinti įvairias TP į varomas AD, kurti įkrovimo / pildymo infrastruktūrą:

- subjektų reikmėms – TP skirtoms aptarnauti didelę teritoriją, įkrovimo / pildymo infrastruktūrai savam TP parkui;
- vykdyti tokias veiklas kaip, pavyzdžiui, AD varomais autobusais vežti keleivius tarp terminalų, įkrauti / pildyti aptarnaujamiems orlaiviams;
- pagrindinei veiklai vykdyti skirto TP atnaujinimui į varomą AD, pvz. įsigyti AD varomus traukinius.

Lentelėje žemiau pateikiamas Susisiekimo sektoriaus įstaigų TP parko atnaujinimo į AD varomas ir papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikis, išsakytas interviu metu. Finansavimo poreikis apskaičiuotas apibendrinant Susisiekimo sektoriaus įstaigų atstovų pateiktą informaciją.

Lentelė 20 Susisiekimo sektoriaus įstaigų TP parko atnaujinimo į AD varomas ir plėtros ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso M1	40	-	40	1,6	-	1,6
Viso M3	10	-	10	6	-	6
Viso kitos TP (traukiniai)	26*	-	26*	209	-	209

Šaltinis: Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateikta informacija.

*Įsigyjamų TP skaičius priklauso nuo viešojo konkurso metu pateiktų pasiūlymų, pateikiamas preliminarus skaičius

Iki 2026 m. yra poreikis atnaujinti 40 M1, 10 M3 ir 26 kitų TP (traukinių). Šiam poreikiui iki 2026 m. įgyvendinti reikalingas 216,6 mln. Eur finansavimas. Poreikio atnaujinti TP nuo 2026 m. iki 2031 m. nebuvo išsakyta.

Lentelėje žemiau pateikiamas Susisiekimo sektoriaus įstaigų poreikis įkurti papildymo / įkrovimo stoteles.

Lentelė 21 Pildymo ir įkrovimo infrastruktūra – Susisiekimo sektoriaus įstaigų reikmėms atliepti skirtos įkrovimo / pildymo stotelės

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)	Finansavimo poreikis (mln. Eur)
-----------------------------	--	---------------------------------

	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.		Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.
M1 lėto įkrovimo stotelė	24	-	24	0,6
M3 greito įkrovimo stotelė	5	-	5	0,2
Orlaivių įkrovimo / pildymo stotelės ir reikiama infrastruktūra	10	-	10	6,2

Šaltinis: Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateikta informacija.

Siekiant atliepti atnaujinto TP parko poreikius iki 2026 m. reikėtų įrengti 39 papildymo / įkrovimo stoteles. Šios infrastruktūros įrengimo finansavimo poreikis iki 2026 m. yra 7 mln. Eur. Įkrovimo / pildymo stelių įrengimo poreikio nuo 2026 m. iki 2031 m. nebuvo nurodyta.

3.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos / perdarymo veiklos skatinimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie AD varomų TP gamintojų gamybos pajėgumus ir plėtros poreikį.

3.2.1 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos skatinimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie ūkio subjektų, gaminančių AD varomas TP, gamybos pajėgumus, produkcijos poreikį ir potencialią veiklos plėtrą. Šiuo metu Lietuvoje veikia keturios privačios įmonės, gaminančios AD varomas TP ar / ir jų komponentus. Lentelėje žemiau pateikiama apibendrinta informacija apie šių įmonių gamybą, gamybos plėtrą ir finansavimo galimybes.

Lentelė 22 Lietuvoje veikiančių įmonių, gaminančių AD varomas TP ar / ir jų komponentus apžvalga

Įmonė	Gaminama prekė	Gamybos pajėgumai	Potenciali gamybos plėtra	Plėtros finansavimo galimybės
UAB Vėjo projektai	Elektriniai miesto autobusai	Apie 50 elektra varomų autobusų per metus*	Į gamybą investavus 60 mln. Eur, gamybos apimtis būtų galima išplėsti iki 500 transporto priemonių per metus	Atsižvelgiant į tai, kad VT priemonių pirkimuose dažnai reikalaujama gamybos patirties ir / ar gamintojo finansinių pajėgumų (tam, kad būtų užtikrintas transporto priemonių tiekimas), pradedančiam gamintojui ypač sunku įsitvirtinti rinkoje. Esama įmonės brandos stadija riboja galimybes gauti finansavimą iš rizikos kapitalo, privačių investuotojų ar kredito įstaigų.
UAB Altas	Elektriniai turistiniai autobusai, mažieji miesto (20 vietų) ir priemiesčio (16 vietų) autobusai ir elektra varomų TP	Daugiau nei 700 TP per metus, iš kurių 80 proc. eksportuojamos	Papildomai investavus apie 15 mln. Eur, būtų galima pagaminti 900-1000 produktų per metus	Potencialiai turi galimybes plėsti veiklą finansavimu iš kredito įstaigų ateityje, tačiau galimybes gauti finansavimą riboja reikalavimai pradiniam

Įmonė	Gaminama prekė	Gamybos pajėgumai	Potenciali gamybos plėtra	Plėtros finansavimo galimybės
	komponentai (elektriniai varikliai ir jų sistemos)			kapitalui (reikalingas 30 pradinis kapitalas, kurio įmonė dar neturi). Taip pat, siekiant ženklaus įmonės proveržio būtų reikalingos papildomos investicijos.
UAB Elinta	Elektra varomų TP komponentai (elektriniai varikliai ir jų sistemos). Šie komponentai eksportuojami į užsienį elektrinių transporto priemonių gamybai ir perdarymui	Apie 300–400 elektrinių variklių ir jų sistemų per metus	Papildomai investavus 15–20 mln. Eur, būtų galima pagaminti 2 tūkst. sistemų per metus	Turi galimybes plėsti veiklą finansavimu iš kredito įstaigų, tačiau siekiant ženklaus įmonės proveržio būtų reikalingos papildomos investicijos.
UAB Forveda	Elektriniai mikroautobusai	Apie 180 mikroautobusų per metus*	Papildomai investavus 5–10 mln. Eur, būtų galima pagaminti 360 elektrinių mikroautobusų per metus	Turi galimybes plėsti veiklą finansavimu iš kredito įstaigų, tačiau siekiant ženklaus įmonės proveržio būtų reikalingos papildomos investicijos.
Bendras finansavimo poreikis			105 mln. Eur	

Šaltinis: Lietuvoje veikiančių įmonių, gaminančių AD varomas TP ar / ir jų komponentus pateikta informacija.

* Gamintojai pateikė informaciją apie teorinius gamybos pajėgumus, t.y. gamintojai turi pakankamai infrastruktūros, reikalingos pagaminti nurodytus skaičius prekių. Realios gamybos apimtys yra mažesnės dėl finansavimo ar konkrečių prekių užsakymų trūkumo.

Apibendrinant, papildomos investicijos leistų Lietuvoje veikiančioms AEI varomų TP gamintojams išplėsti savo gamybos pajėgumus iki 10 kartų (investavus nuo 10 iki 60 mln. Eur į įmonę). Dalis gamintojų gali gauti finansavimą iš kredito įstaigų, tačiau tiek finansavimą, tiek įsitvirtinimą rinkoje apskritai, daliai įmonių riboja įmonių brandos (gamybos patirties, finansinių pajėgumų) ir techniniai reikalavimai.

Gamybos įmonės prisideda ne tik prie strateginių AD plėtros tikslų ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, bet ir turi potencialo tapti aukštą pridėtinę vertę kuriančiu gamybos sektoriumi ir plėtoti gretutines ekonomines veiklas. Taip pat, spartesnė TP, naudojančių AD, gamybos įmonių plėtra galimai skatintų sinergiją ir kooperavimosi galimybes sektoriaus viduje bei suteiktų papildomą impulsą kitų veiklų bei įmonių plėtrai, šios srities moksliniams tyrimams, technologinių inovacijų kūrimui bei diegimui. Todėl, nepaisant įmonių turimų galimybių vykdyti veiklą remiantis finansavimu iš kredito įstaigų, siekiant ženklaus šių įmonių proveržio ir šio gamybos sektoriaus įsitvirtinimo Lietuvoje, reikalingos papildomos investicijos.

AD varomas TP gaminančių įmonių gamybos plėtra reikalinga siekiant atliepti iš strateginių tikslų kylantį AD varomų TP poreikį Lietuvoje. Vadovaujantis AD naudojimo plėtros poreikio vertinimo rezultatais, pagrįstais strateginiais tikslais (žr. 2.2.1. skyrių), AD varomų TP poreikis išaugs iki 2026 m. ir papildomai iki 2031 m. Konkretūs ūkio subjektų poreikiai AD varomų TP gamybai pristatyti lentelėje žemiau.

Lentelė 23 Lietuvoje veikiančių ūkio subjektų AD varomų TP poreikių apžvalga

Ūkio subjektas	Reikalingos AD varomos TP
Savivaldybės ir keleivių pervežimo įmonės	Elektriniai autobusai, kurių rida būtų pakankama aptarnauti visą maršrutą* Gamtinėmis dujomis varomi autobusai (ypač paklausūs dėl žemesnės nei kitais AD varomų TP kainos)
Krovinių pervežimo įmonės	Elektra varomi N1 klasės 3,5 t lengvieji kroviniai automobiliai

Ūkio subjektas**Reikalingos AD varomos TP**

AD varomi, sunkesni nei 3,5t bei įvairios krovos sunkvežimiai (pasiūla rinkoje ypač maža dėl sąlyginai mažų gamybos apimčių⁵⁰)

* – dėl ribotų galimybių įrengti įkrovimo infrastruktūrą maršruto pusiaukelėje, TP būtų kraunamos VT parkuose ir žieduose.

3.2.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, perdarymo veiklos skatinimo poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas ūkio subjektų, perdarančių TP į AD varomas TP, produkcijos poreikio ir gamybos pajėgumų vertinimas).

3.2.2.1 Viešojo transporto perdarymas į AD varomą

Atsižvelgiant į esamą Lietuvos VT parko būklę, perdarant VT priemones galimi du pagrindiniai scenarijai, detaliau aprašyti lentelėje žemiau.

Lentelė 24 VT, varomo AD, perdarymo scenarijai

Scenarijus Nr. 1 – Daugiau nei penkerius metus eksploatuojamų TP perdarymas

Perdarymas galimas tuo atveju, jei turimos TP nėra visiškai naujos, tačiau dar tinkamos eksploatuoti.

TP perdarymo į AD varomą TP poreikio vertinimas: vadovaujantis darnaus judumo mieste planuose pateikiama informacija, vidutinis neatnaujintų viešojo transporto priemonių amžius yra daugiau nei 15 metų. Tokio amžiaus viešojo transporto priemonės yra sudėvėtos ir jų perdarymas į varomas AEI nėra tikslingas.

Scenarijus Nr. 2 – Naujų ar mažai eksploatuotų (iki penkerių metų) TP perdarymas

Įprastinė perdarymo praktika yra perdaryti dyzelinius autobusus į varomus elektra. Perdarymo kaina priklauso nuo konkretaus autobuso modelio ir pasirinkto elektrinio variklio, baterijos, kitų komponentų komplektacijos. Interviu duomenimis, vienos transporto priemonės perdarymo kaina gali siekti 200–300 tūkst. Eur – iki pusės analogiškos talpos naujo elektrinio autobuso vertės. Perdarytoms TP turi būti atliekamas atitiktas įvertinimas Lietuvos transporto saugos administracijoje. Taip pat perdarytų TP techninė priežiūra sudėtingesnė, kadangi tai unikalios, ne serijinės gamybos TP. Dėl šių priežasčių, VT priemonių perdarymas šiuo metu mažai patrauklus ir dėl paklausos trūkumo, VT perdarymo paslaugos Lietuvoje nėra vystomos.

TP perdarymo į AD varomą TP poreikio vertinimas: per pastaruosius penkerius metus, Lietuvoje įsigyta dyzelinių autobusų, pavyzdžiui, Vilniaus miestas įsigijo 150 dyzelinių autobusų nuo 2018 m., Kauno miestas įsigijo 100 dyzelinių autobusų nuo 2019 m. TP yra naujos, galioja gamintojų garantijos, atitinkamai, poreikis šių transporto priemonių perdarymui į varomas AEI neišreikštas. Dyzelines TP numatoma eksploatuoti 8–10 metų ir jas keičiant atnaujinti parką varomomis AEI.

3.2.2.2 Krovininio transporto perdarymas į AD varomą

Šiame skyriuje pateikiamas krovininio transporto perdarymo į AD varomas TP poreikio vertinimas. Pirma, Lietuvoje nėra įmonių, kuriuos užsiimtų plataus masto krovininių TP perdarymu. AD varomų TP bei TP komponentų gamintojų atstovų nuomone, krovininių TP perdarymo kaina priklauso nuo TP tipo:

- sunkvežimiai kaina gali siekti apie 100 tūkst. Eur;
- mažesnių krovininių TP atveju, pavyzdžiui, 3,5t krovininis autobusas gali būti perdaromas už 40 tūkst. Eur.

Interviu metu su asociacijos, vienijančios įmones, eksploatuojančias krovininį TP, atstovais išsakyti pagrindiniai barjerai ribojantys krovininių TP perdarymą Lietuvoje:

- aukšta kaina ir nepakankamas investicijų į perdarytą TP atsiperkamumas. Perdarytos TP kaina ženkliai viršija naujos dyzelinės TP kainą ir tampa artima naujos elektrinės TP kainai. Taip dėl šiuo metu išaugusios elektros kainos, elektra varomų TP atsiperkamumas yra mažesnis nei dyzeliu varomų TP;

⁵⁰ Dėl COVID19 vis dar yra sutrikęs baterijų ir kitų komponentų tiekimas

- reikalingų įkrovimo stotelių, skirtų įmonių reikmėms trūkumas (viešoji infrastruktūra įprastai skirta elektromobiliams);
- siekiant registruoti perdarytą TP susiduriama su reguliaciniais barjeriais. Pavyzdžiui, Lietuvos transporto saugos administracija turi atlikti perdarytų TP atitikties įvertinimą;
- sudėtingesnė perdarytų TP techninė priežiūra, kadangi tai unikalios, ne serijinės gamybos transporto priemonės;
- FP, skirtų finansuoti krovininio TP į AD varomas TP perdarymą trūkumas.

Apibendrinant šiuo metu nėra poreikio perdaryti TP į TP varomas AD. Pirma, VT priemonių perdarymas yra netikslingas dėl sąlyginai seno jų amžiaus, kainos (perdarymo ir perdarytos, unikalios, TP techninės priežiūros). Antra, poreikio krovininių TP perdarymui nėra dėl aukštos perdarymo kainos ir nepakankamo investicijos atsiperkamumo. Vienas iš sprendimų, kuris paskatintų perdaryti TP į AD varomas TP – mažų ar nulinių emisijų zonų atsiradimas miestuose (žr. 3.4. skyrių) – tokias zonas galima aptarnauti tik elektrinėmis arba hibridinėmis TP (laikant, kad tokia TP maršruto dalį mažų ar nulinių emisijų zonoje gali važiuoti tik elektra).

3.3 Susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimas ir skatinimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie inovacijas susisiekimo sektoriuje. Pateikiamos technologijų bei procesų naujovėms imlios sritys ir apžvelgiami inovacijas skatinančių investicinių priemonių rezultatai.

Susisiekimo sektorius yra priklausomas nuo egzistuojančios infrastruktūros, kurią pakeisti sudėtinga ir brangu. Dėl šios priežasties, susisiekimo sektoriuje būtinos didelės apimties inovacijos, norint pereiti prie mažiau taršaus ir netaršaus transporto ir įgyvendinti ES ir nacionalinių strategijų išskeltus tikslus. Strateginių dokumentų analizės metu buvo nustatytos inovacijoms palankios susisiekimo sektoriaus sritys (žr. Priedą Nr. 3). Vadovaujantis ES ir nacionalinėmis strateginiais dokumentais, perspektyviausios inovacijoms susisiekimo sektoriaus sritys yra:

- aplinkosaugos ir klimato kaitos požiūriu tvarių technologijų susisiekimo sektoriuje kūrimas;
- energetinis ir skaitmeninis vidinis ir išorinis junglumas;
- transporto priemonių išmetamų teršalų nuotolinės stebėsenos sistemos;
- ITS;
- junglumas su trečiosiomis šalimis, sprendimai pasienio punktuose⁵¹;
- skirtingų transporto rūšių integralumas⁵²;
- alternatyviosios netaršios transporto priemonės keleiviams ir kroviniams vežti⁵³.

Visgi inovacijas skatinančių ES fondų investicijų priemonių „Intelektas“, „Eksperimentas“, „Inostartas“ paraiškų duomenys atskleidžia, kad inovacijas susisiekimo sektoriuje kuriančios įmonės sudaro mažą dalį įmonių, teikusių finansavimo paraiškas (2 proc.). Lentelėje žemiau pateikiami ES fondų investicijų priemonių paraiškų duomenys.

⁵¹ 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pagrindimas

⁵² 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pagrindimas

⁵³ 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pagrindimas

Lentelė 25 ES fondų investicijų priemonių „Intelektas“, „Eksperimentas“, „Inostartas“ paraiškų duomenys, 2014–2022 m.

Sritis	Pateikta paraiškų		Paraiškos, gavusios finansavimą			Skirto finansavimo suma	
	Skaičius	% nuo visų paraiškų	Skaičius	% nuo paraiškų susisiekiimo sektoriuje	% nuo visų finansavimą gavusių paraiškų	Mln. Eur	skirto finansavimo % nuo viso finansavimo
ITS	10	0,6	5	66	0,7	2,7	0,8
Inovatyvios transporto priemonės	8	0,5	7	93	0,9	2,3	0,7
Elektra varomos transporto priemonės, jų įkrovimas	6	0,3	3	40	0,4	5,1	1,6
Logistika	5	0,3	2	27	0,3	0,4	0,1
Kita	4	0,3	4	53	0,5	1,5	0,5
Viso	33	2	21	55,8 (vidurkis)	2,8	12	3,7

Sudaryta autorių remiantis www.esinvesticijos.lt duomenimis.

Apibendrinant ES fondų investicijų priemonių „Intelektas“, „Eksperimentas“, „Inostartas“ paraiškų duomenis, pastebima, kad:

- finansuotos paraiškos susisiekiimo sektoriuje sudarė mažiau nei 3 proc. visų finansuotų paraiškų;
- didžioji dalis gautų paraiškų susijusios su ITS kūrimu. Šias paraiškas teikė didžiosios kompanijos – UAB Ruptela, UAB Altas, UAB Terra IT;
- gamybinės susisiekiimo sektoriaus inovacijos, susijusios su paprastesnių TP (dviračių, triračių) prototipų gamyba, kurios nereikalauja tokių sudėtingų procesų kaip ITS kūrimas, buvo vykdomos mažesnių kompanijų ir turėjo didesnį sėkmės procentą – septyni iš aštuonių projektų buvo finansuoti;
- bendra susisiekiimo sričių finansavimo dalis sudarė 3,7 proc. viso finansavimo. Beveik pusė finansavimo skirta inovacijoms elektra varomų TP vystymo ir jų įkrovimo srityje.

Mažą pateiktų paraiškų skaičių gali paaiškinti du veiksniai:

- inovacijos susisiekiimo sektoriuje, tokios, kaip ITS kūrimas, reikalauja daug finansinių, laiko ir žmogiškųjų išteklių. Dėl šios priežasties paprastai inovacijų diegimo veikla užsiima didelės transporto įmonės, kurios sukuria būtent joms aktualų sprendimą ir dažnai tam pasitelkia vidinius resursus. Tuo tarpu mažesnėms, mažiau patyrusioms įmonėms, į sektorių įžengti sunku;
- reikiamos infrastruktūros, sudarančios sąlygas kurti inovacijas trūkumas. Pavyzdžiui, ITS kūrimas labai priklauso nuo turimų arba galimų gauti duomenų. Anonimizuotus didžiuosius duomenis gauti yra brangu, o su jais dirbti sudėtinga – tai dar labiau apriboja inovacijas susisiekiimo sektoriuje.

Taip pat pastebima, kad inovatyvių sprendimų trūksta visose susisiekiimo sistemos grandyse: nuo keleivių apskaitos, jų informavimo, universalaus dizaino taikymo iki prekių logistikos platformų, užtikrinančių vežimų ilgais nuotoliais ir paskutinės mylios pervežimų efektyvią integraciją, ir inovatyvių transporto parko valdymo sprendimų⁵⁴.

⁵⁴ 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekiimo ministerijos susisiekiimo plėtros programos pagrindimas

3.3.1 Inovacijas kuriančių ūkio subjektų poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikta inovacijas kuriančių ūkio subjektų apžvalga bei šių ūkio subjektų poreikio vertinimas.

Susisiekimo sektoriaus inovacijas Lietuvoje kuria dviejų tipų įmonės: gamybinės ir siūlančios informacinėmis technologijomis paremtas paslaugas.

- gamybinių įmonių srityje:
 - AD varomas TP kuriančios įmonės (pavyzdžiui, UAB Altas, UAB Elinta ir UAB Vėjo projektai) inovacijas gamyboje kūrė bent dalinai pasinaudoję ES fondų investicijomis;
 - jaunesnės įmonės (pavyzdžiui, UAB Inbalance Grid ar UAB CHRG Network), kuriančios elektromobilių krovimo sprendimus, savo veiklą finansavo pasinaudodamos rizikos kapitalo rinka⁵⁵. Šio tipo įmonių poreikis aprašytas 3.2.1. skyriuje (investicijų poreikis nustatytas nebuvo dėl įmonių galimybių pasinaudoti kredito įstaigų paslaugomis);
- informacinių technologijų paslaugų srityje (įmonės operuoja informacinių technologijų sektoriuje, todėl jos gali dalyvauti ir konkuruoti šiam sektoriui finansuoti skirtose FP) siūlo programines sistemas arba paslaugas Lietuvoje (pavyzdžiui, UAB Prime Leasing (CityBee), UAB Intelligent Communications (Trafi), UAB Programmatus (Fleethand))⁵⁶.

Apibendrinant, atsižvelgiant į tai, kad inovacijas kuriančios įmonės šią veiklą gali finansuoti jau egzistuojančių šaltinių lėšomis, papildomų investicijų poreikis į įmones, kuriančias gamybines ir IT paslaugų inovacijas, nebuvo nustatytas.

3.3.2 Inovacijas diegiančių subjektų poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiama susisiekimo sektoriuje inovacijas diegiančių įmonių apžvalga bei šių įmonių poreikio vertinimas.

3.3.2.1 Privačių keleivių ir krovinių pervežimo įmonių poreikio vertinimas

Remiantis Statistikos departamento duomenimis, transporto ir saugojimo sektoriuje, 2018-2020 m. 41,6 proc. visų sektoriaus įmonių diegė inovacijas⁵⁷. Didžioji dalis šių įmonių (91,6 proc.) diegė verslo procesų inovacijas⁵⁸. Sparčiausiai susisiekimo srities inovacijas Lietuvos susisiekimo sektoriuje diegia didelės logistikos ir siuntų pristatymo įmonės⁵⁹:

- logistikos įmonės pagrindinį dėmesį skiria procesų optimizavimui, skaitmeninimui. Inovacijas diegusių įmonių logistikos srityje pavyzdžiai:
 - UAB CargoGO Logistics – diegia lietuvių įmonės Fleethand sukurtus produktus, padedančius efektyviai planuoti maršrutus;
 - logistikos įmonės, tokios kaip UAB Vlantana „Hegelmann Group“ investuoja į gamtiniemis dujomis varomus vilkikus, kurie pasižymi mažesnėmis emisijomis ir gali įveikti didelius atstumus;
- siuntų pristatymo įmonės inovacijas diegia siekiant optimizuoti bei skaitmenizuoti siuntų pristatymo procesus. Inovacijos diegusių įmonių siuntų pristatymo srityje pavyzdžiai:
 - dideliems tarptautiniams tinklams (pavyzdžiui, DHL, DPD) priklausančios įmonės, diegia ITS sistemas, sukurtas motininių kompanijų⁶⁰;
 - vietinės kompanijos (pavyzdžiui, UAB Omniva LT) turi savo ITS veiklos optimizavimo sistemas.

Kaip vaizduojama paveiksle žemiau, didžiausia dalimi investicijų, kurias susisiekimo sektoriaus įmonės skiria inovacijoms yra finansuojama įranga ir infrastruktūra, o inovacijų kūrimui įmonių viduje (mokslinių

⁵⁵ <https://www.startuplithuania.com/startup/>

⁵⁶ <https://www.delfi.lt/verslas/transportas/inovacijos-transporto-sektoriuje-nuo-automatiniu-saskaitu-iki-eco-vairavimo.d?id=88438389>

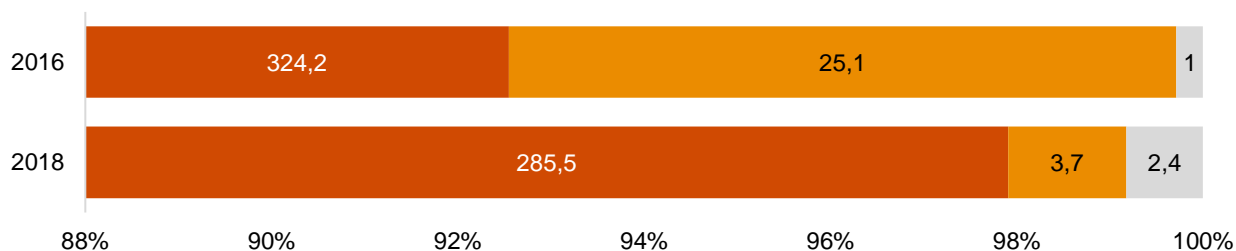
⁵⁷ [https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=d843bbac-2f8e-428a-93f6-5979522d0ae4#/#/](https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=d843bbac-2f8e-428a-93f6-5979522d0ae4#/)

⁵⁸ [https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=d843bbac-2f8e-428a-93f6-5979522d0ae4#/#/](https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=d843bbac-2f8e-428a-93f6-5979522d0ae4#/)

⁵⁹ Informacija pateikta interviu metu.

⁶⁰ Informacija iš interviu su UAB „DHL Lietuva“ atstove.

tyrimų ir eksperimentinės plėtros (toliau – MTEP) veikloms) 2018 metais buvo skirta tik kiek daugiau nei 1 proc. inovacijoms skirtų lėšų.



- Mašinų, įrenginių ir programinės įrangos, intelektinės nuosavybės teisės, pastatų įsigijimas (be išlaidų, skirtų MTEP)
- Įmonėje vykdyta MTEP veikla
- Pagal sutartį atlikti MTEP darbai, kuriuos atliko kitos įmonės

Paveikslas 1 Transporto ir saugojimo sektoriaus įmonių išlaidos inovacinei veiklai pagal inovacinės veiklos tipą, mln. Eur

Sudaryta autorių remiantis Statistikos departamento duomenimis.

Apibendrinant, nors virš 40 proc. susisiekimo sektoriaus įmonių 2018-2020 metais diegė inovacijas, didžioji dalis inovacijoms skirtų resursų buvo panaudota įrangos ir infrastruktūros įsigijimui, o ne inovacijų kūrimui įmonių viduje. Įmonės diegiančios inovacijas (logistikos, siuntų pristatymo srityse) yra brandžios, pelningos arba priklauso dideliems tarptautiniams tinklams, todėl inovacijas geba finansuoja vidiniais resursais, turi galimybes gauti finansavimą inovacijų diegimui iš kredito įstaigų finansavimo. Mažesnės įmonės finansavimą gali gauti jungiantis į bei transporto įmonių asociacijas⁶¹.

Vadovaujantis 2021 m. atlikta sumanios specializacijos poveikio vertinimo ataskaita, 2014–2020 m. laikotarpiu prioriteto „Išmanusis, netaršus, susietas transportas“ apimtyje investicijų apimtys siekė 98 mln. Eur. Analizuojamu laikotarpiu finansuota 47 proc. pateiktų paraiškų (skirta investicijų suma – 47 mln. Eur, iš kurių 29,8 mln. Eur sudarė privačios investicijos). Todėl, siekiant įvertinti investicijų į inovacijas susisiekimo sektoriuje poreikį, daroma prielaida, kad dešimties metų perspektyvoje inovacijoms galėtų būti skiriama ne mažiau nei buvo prašoma investicijų 2014-2020 m. laikotarpiu (98 mln. Eur).

3.3.2.2 Susisiekimo sektoriaus įstaigų poreikio vertinimas

Vienas iš sumanios specializacijos prioritetų yra išmanusis, netaršus ir susietas transportas. Sumanios specializacijos poveikio vertinimo ataskaitoje⁶² pažymima, kad tai vienas mažiausiai investicijų pritraukusių prioritetų. Inovacijų diegimas Susisiekimo sektoriaus įstaigose galėtų sudaryti pagrindą privačių Susisiekimo sektoriaus įstaigų inovacijų plėtrai ir išmanesniajam judumui užtikrinti⁶³.

Lentelėje žemiau apibendrinamas Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateiktų poreikių inovacijų diegimo finansavimui apibendrinimas.

Lentelė 26 Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateiktų poreikių inovacijų diegimo finansavimui apibendrinimas

Poreikis inovacijų diegimui	Ūkio subjektas ir galimi projektai	Finansavimo poreikis (mln. Eur)	
		Iki 2026 m.	Iki 2031 m.
5G tinklo plėtra	AB LTG Infra:	23,7	18,2

⁶¹ Informacija iš interviu su LINAVA atstovu.

⁶² <https://strata.gov.lt/images/sumani-specializacija/20220201-sumanios-specializacijos-poveikio-vertinimas.pdf>

⁶³ ES Darnaus ir išmanaus judumo strategija

Poreikis inovacijų diegimui	Ūkio subjektas ir galimi projektai	Finansavimo poreikis (mln. Eur)	
		Iki 2026 m.	Iki 2031 m.
	<ol style="list-style-type: none"> 5G įrangos diegimas esamame geležinkelio tinkle; 5G įrangos diegimas Rail Baltica tinkle. 		
	VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija: 5G tinklo plėtra magistraliniuose keliuose, Via Baltica	2,5	47,9
Specializuotų ITS kūrimas ir diegimas	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija: upių informacinės sistemos (RIS) įdiegimas	3,5	-
	UAB LTG Link: <ol style="list-style-type: none"> keleivių vežimo veiklos operatyvinio centro sukūrimas; nuotolinio keleivinių traukinių būklės stebėjimo sistemos sukūrimas. 	3,9	-
Bandomieji (angl. pilot) projektai	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija: elektrinių stūmikų įsigijimas	12	-
	UAB LTG Link: <ol style="list-style-type: none"> vandeniliu varomo traukinio bandomasis projektas; bepiločio keleivinio traukinio bandomasis projektas. 	10	-
Kiti inovatyvūs infrastruktūros objektai ir esamos infrastruktūros modernizavimas	VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija: <ol style="list-style-type: none"> triukšmo izoliacijos sienučių su integruotomis saulės baterijomis įrengimas valstybinės reikšmės ir TEN-T tinklo keliuose; kelių oro sąlygų stotelių įrengimas ir esamų stotelių modernizavimas 	17,9	-
	AB LTG Infra: <ol style="list-style-type: none"> infrastruktūros modernizavimas linijoje Vilnius – Klaipėda; Interlokingo sistemos diegimas; Saulės baterijų įrengimas. 	28,8	164,8

Šaltinis: Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateikta informacija.

102,3 mln. Eur., 2026-2031 m. – dar 230,9 mln. Eur. Susisiekimo sektoriaus įstaigų atstovų pateikta informacija, dėl didelės reikiamų investicijų apimties ir ilgo atsiperkamumo laikotarpio (kai kuriais atvejais – tik dalinio ar mažo atsiperkamumo) net ir finansiškai gyvybingiems projektams sudėtinga gauti kredito įstaigų finansavimą, o pačių Susisiekimo sektoriaus įstaigų lėšos nepakankamos finansuoti visus poreikius.

3.4 Kitos darnaus judumo sritys

Investicijų poreikis kitose darnaus judumo srityse, prisidedančiose prie Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo, nustatytas didžiųjų miestų ir rajoninėse savivaldybėse ir interviu programos su Susisiekimo sektoriaus įstaigomis metu, vadovaujantis pateikta informacija. Kitoms darnaus judumo sritims priskiriami projektai atitinkantys ES Darnaus ir išmanaus judumo strategijos kryptis ir tikslus, nacionalinio lygmens strateginius tikslus.

Poreikiai bei jiems reikalingo finansavimo apibendrinimas pateikiamas lentelėje žemiau. Į lentelę įtraukti projektai buvo pateikti ir klasifikuoti (suskirstyti į pogrupius darnaus judumo srityje) pačių ūkio subjektų. Atsižvelgiant į tai buvo įvertintas investicijų poreikis Tiriamojoje srityje. Nepaisant to, pagal pateiktus projektus matoma, kad galimas dalies projektų persidengimas su antruoju Fondo etapu – bazinės infrastruktūros finansavimu. Nors abi dalys bus finansuojamos iš to paties Fondo, rengiant antrojo Fondo

etapo išankstinį vertinimą, būtina užtikrinti, kad vertinamas poreikis nesidubliuoja. Siekiant išvengti FP persidengimų, siūlomos FP sąlygos šioje Tiriamojoje srityje konkretizuotos skyriuje 8.4.

Viena svarbiausių ir didžiausių perspektyvą turinčių darnaus judumo sričių, patenkančių į ketvirtą Tiriamąją sritį - mažų ir nulinių emisijų zonų sukūrimas. Tokia priemonė kelia taršių TP naudojimo kainą (nes patekimas į nustatytas miesto zonas su taršiomis TP negalimas arba apmokestintas) ir taip skatina AD varomų TP naudojimo patrauklumą. Šias zonas įrengti ypatingai svarbu siekiant pagerinti AD varomo VT naudojimą ir atsiperkamumą. Kadangi šių zonų įrengimas Lietuvoje nėra išplėtotas, poreiki skaičiavimas buvo atliktas vadovaujantis šiomis prielaidomis:

- mažų ir nulinių emisijų zonas iki 2030 m. įsirengs didieji miestai ir kurortai. Tokios zonos bus įrengtos miestų / kurortų centruose ir aukšto TP intensyvumo vietose (miestuose – po 3 zonas, kurortuose – po 1 zoną);
- vienos zonos įrengimo kaina – 500 tūkst. Eur (kaina gali skirtis priklausomai nuo zonos tipo ir pasirinktų technologijų).

Lentelė 27 Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateiktų poreikių darnaus judumo plėtrai reikalingos infrastruktūros finansavimui apibendrinimas

Poreikis darnaus judumo plėtrai reikalingos infrastruktūros diegimui	Ūkio subjektas ir galimi projektai	Finansavimo poreikis (mln. Eur)	
		Iki 2026 m.	Iki 2031 m.
Visų transporto rūšių darnumo skatinimas	Didžiųjų miestų savivaldybės (Vilnius, Kaunas): troleibusų kontaktinio tinklo atnaujinimas ir plėtra.	15,4 (Vilniuje) ⁶⁴	-
	AB LTG Infra: geležinkelio linijų elektrifikavimas.	24,4	30,6
	VĮ Lietuvos oro uostai:		
	1. daugiarūšio keleivinio transporto skatinimas įrengiant trūkstamas geležinkelio linijų atšakas sujungti Rail Baltica ir Vilniaus bei Kauno oro uostus;	9,8	-
	2. oro uostų sujungimas su bevariklio transporto infrastruktūra, dviračių saugyklų įrengimas.		
	UAB LTG Link:		
1. daugiarūšio keleivinio transporto skatinimas, traukinių pritaikymas keleiviams su individualiaisiais poreikiais;	49,8	-	
2. Rail Baltica atkarpai Vilnius – Varšuva aptarnauti reikalingų riedmenų nuoma;			
3. elektrinių traukinių priežiūros depo plėtra.			
AB LTG Infra:	1. daugiarūšio keleivinio transporto skatinimas modernizuojant ir įveiklinant geležinkelio stotis, jų teritorijas;	42,6	154
	2. regioninių keleivių ir krovinių stočių plėtra.		
Krovininio transporto žalinimas	AB LTG Infra:		
	1. trūkstamų jungčių kūrimas, infrastruktūros plėtra įrengiant trūkstamas linijas tinklo veiklai optimizuoti;	64,4	216,2
	2. geležinkelio terminalų, logistikos parkų, mazgų plėtra.		
	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija:	32	-

⁶⁴ Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija

Poreikis darnaus judumo plėtrai reikalingos infrastruktūros diegimui	Ūkio subjektas ir galimi projektai	Finansavimo poreikis (mln. Eur)	
		Iki 2026 m.	Iki 2031 m.
	<ol style="list-style-type: none"> Marvelės tarptautinės krovinės prieklauskos plėtra; laivų modernizavimas; elektros tiekimo nuo kranto užtikrinimas. 		
Išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimas	Didžiųjų miestų savivaldybės: mažų ir nulinių emisijų zonų sukūrimas. Įrengiamos kameros fiksuoti į zoną įvažiuojančių automobilių numerius.	9,5	-
ITS diegimas transporto veiklai optimizuoti ir daugiarūšiam transportui skatinti	UAB LTG Link: išmaniosios bilietų pardavimo sistemos kūrimas	4	-

Šaltinis: Susisiekimo sektoriaus įstaigų pateikta informacija.

Kitų darnaus judumo sričių finansavimo poreikis iki 2026 m. yra 227,5 mln. Eur., 2026-2031 m. – dar 400,8 mln. Eur. Vadovaujantis Susisiekimo sektoriaus įstaigų atstovų pateikta informacija, dėl reikalingos finansavimo apimties ir ilgo atsiperkamumo laikotarpio (10-20 m., priklausomai nuo infrastruktūros objekto tipo) kyla sunkumų finansuoti projektus kredito įstaigų lėšomis, o pačių Susisiekimo sektoriaus įstaigų lėšos nepakankamos finansuoti visus plėtros poreikius.

3.5 Savivaldybių skolinimosi galimybių vertinimas

Šiame skyriuje pateikiama apibendrinta informacija apie penkių didžiųjų miestų savivaldybių skolinimosi galimybes. Priede Nr. 5 pateikiama savivaldybių skolos reglamentavimo apžvalga.

Kasmet tvirtinant biudžetą, tvirtinami savivaldybių biudžeto finansiniai rodikliai bei skolinimosi ir garantijų limitai. Skolinimosi limitas apibrėžia savivaldybės skolos viršutinę ribą, išreikštą procentais nuo planuojamų savivaldybės pajamų. 2021 m. šis limitas siekė 60 proc. (Vilniaus miesto savivaldybės – 75 proc.)⁶⁵. Savivaldybes taip pat riboja LR Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinis įstatymas⁶⁶. Jame įtvirtinta nuostata, kad savivaldybės biudžetas turi būti subalansuotas arba perteklinis (t.y. savivaldybės išlaidos negali viršyti pajamų), išskyrus atvejus, kai Vyriausybės paskelbtas ekonominės raidos scenarijus numato neigiamą produkcijos atotrūkį nuo potencialo. Tokiais metais savivaldybės gali padidinti savo įsiskolinimą LR Finansų ministerijos numatytu dydžiu⁶⁷.

Tarptautinė ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (toliau – EBPO) savo analizėje Lietuvoje taikomas savivaldybių biudžetų fiskalinės drausmės taisyklės, apibrėžiančias savivaldos skolinimosi galimybes, vertina kaip vieną griežčiausių euro zonoje⁶⁸. Nors šios taisyklės sėkmingai užtikrina fiskalinę discipliną ir lemia mažėjančią vietos valdžios skolą, tai gali reikšti ir tai, kad savivaldybėms sunku rasti lėšų svarbių investicinių projektų finansavimui. EBPO pastebi reikšmingą, teigiamą koreliaciją tarp vietos valdžios įsiskolinimo ir investicijų – Lietuvoje abu šie rodikliai yra itin žemi.

LR Prezidentas, remdamasis EBPO analize bei augančiu investicijų poreikiu žaliojo kurso ir skaitmeninimo srityse, pateikė Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinio įstatymo pakeitimo projektą⁶⁹, kuris leistų papildomai skolintis, kai skolintomis lėšomis bus dalinai finansuoti projektai, susiję su klimato kaita, skaitmeninimu, ekonomika.

⁶⁵ LR 2021 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas, 2020–12–22 Nr. XIV–102, 13 str. 1 d.

⁶⁶ 15 LR Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinis įstatymas, 2014–11–06 Nr. XII–1289, 4 str. 4 d

⁶⁷ Ten pat

⁶⁸ <https://pplietuva.lt/uploads/documents/files/EBPO%20studija%20ENG.pdf>

⁶⁹ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/046046405d8311ecb2fe9975f8a9e52e?jfwid=36mve7lv4>

3.5.1 Didžiųjų miestų savivaldybių skolinimosi galimybės

Vadovaujantis 2020 m. duomenimis keturių didžiausių savivaldybių (išlaidos viršija 0,3 proc. Lietuvos bendrojo vidaus produkto (toliau – BVP)), skolinimosi tendencijos:

- preliminariais duomenimis Vilniaus 2021 m. skola bus apie 43 mln. Eur, iš kurių 11,3 mln. Eur bus skirta investicijoms į darnų judumą. Visame biudžete darnaus judumo asignavimų dydis yra apie 75 mln. Eur, tad skolintos lėšos sudaro 15 proc. darnaus judumo biudžeto;
- Kauno biudžete ilgalaikės paskolos sudaro 14,4 mln. Eur. 12 proc. šios sumos bus skiriama vienai iš trijų Kauno strateginių programų – Darnus teritorijų ir infrastruktūros vystymas – finansavimui. Tarp programos tikslų yra VT gerinimas, elektromobilių įkrovimo / pildymo stotelių įrengimas ir kiti su darniu, netaršiu judumu susiję prioritetai. Kauno VT parko atnaujinimui skolinosi ne Kauno m. savivaldybė, o savivaldybės įmonė UAB Kauno autobusai;
- Klaipėdos įsiskolinimas ilgalaikiams projektams yra 5,2 mln. Eur, o Šiaulių – 5,9 mln. Eur. Abu miestai šiuos pinigus asignuos projektams, susijusiems su viešąja infrastruktūra. Investicijų iš skolintų lėšų į darnų judumą nenumatoma.

Pastebėtina, kad skolintos lėšos naudojamos plačiam veiklų spektrui, pavyzdžiui, pastatų renovavimui, apšvietimo modernizavimui ir kitų, miestui prioritetinių, darbų finansavimui. Nors Vilniaus ir Kauno miestų savivaldybės yra numačiusios dalį skolos skirti iniciatyvoms darnaus judumo srityse, ši suma yra nepakankama atliepti TP atnaujinimo į TP, varomų AD ir TP būtinos įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtros poreikį.

Vilniaus savivaldybės garantijos buvo – 6,8 proc. nuo pajamų, Kauno – 2 proc., Šiaulių – 0,1 proc., Klaipėda garantijų nesuteikė. Savivaldybių įmonių galimybes skolintis riboja nuostolinga veikla, pavyzdžiui, UAB Busturas vertino galimybes pasiskolinti 30 mln. Eur 10 metų laikotarpiui, tačiau bendra įmonės apyvarta nesiekia 7 mln. Eur. Todėl, siekiant įgyvendinti darnaus judumo tikslus, svarbu sukurti papildomas skolinimosi galimybes, taikant skolinimo rizikos mažinimo priemones, skirtas savivaldybėms ir savivaldybių įmonėms.

3.5.2 Rajoninių savivaldybių skolinimosi galimybės

Pastebimos šios rajoninių savivaldybių skolinimosi tendencijos:

- rajoninių (pavyzdžiui, Vilniaus, Radviliškio, Panevėžio, Alytaus, Pakruojo, Neringos) savivaldybių skolos yra mažesnės nei 10 proc. jų pajamų, tad papildomo skolinimosi augimo galimybės yra labai apribotos;
- savivaldybės, kurios turi didesnę skolą, matuojant šią skolą procentais nuo pajamų, absoliučia verte gražintinos sumos yra nepakankamos infrastruktūros investiciniams projektams finansuoti (pavyzdžiui, Kalvarijos savivaldybės skola yra 18,6 proc. jos pajamų, grynasis skolinimasis yra 132,2 tūkst. Eur, o tai sudaro 32 proc. vieno elektra varomo autobuso kainos);
- skolintos lėšos, tiek dabar, tiek ateityje, daugiausiai skiriamos ko–finansuoti ES struktūrinių fondų projektus. Norėdamos vykdyti šiuos projektus, savivaldybės turi investuoti bent 15 procentų lėšų⁷⁰. Turint omenyje, kad lėšos yra limituotos, tikėtina, kad savivaldybės pasirinks vykdyti projektus, kurie nebūtinai susiję su darnaus judumo skatinimu. Kad to būtų išvengta, svarbu suteikti savivaldybėms galimybių gauti lėšų ES finansuojamų projektų įgyvendinimui;
- rajoninių savivaldybių garantijų dydis varijuoja: 38 proc. savivaldybių garantijos sudaro iki 2 proc. pajamų, 30 proc. savivaldybių garantijos yra 2–5 proc., 32 proc. – virš 5 proc. jų pajamų. Daugiau nei pusė savivaldybių galėtų padvigubinti savo įmonių valdomas skolas.

Apibendrinant, esant dabartinei teisinei situacijai:

- mažųjų, rajoninių savivaldybių skolinimosi galimybės yra itin ribotos, todėl nėra galimybių šioms savivaldybėms skolintis darnaus judumo sritims plėtoti;
- savivaldybių įmonės su tokiais griežtais ribojimais nesusiduria ir jų skola galėtų augti. Nepaisant to, taip pat kaip ir didžiųjų miestų savivaldybėse, dėl prastos savivaldybių įmonių finansinės situacijos, jų galimybės pasiskolinti visą investicijoms reikalingą sumą yra labai ribotos.

⁷⁰ <https://www.lsa.lt/naujienos/2021/09/09/suvaziavimas-2021/>

Dėl šių priežasčių, siekiant su klimato kaita ir darniu judumu susijusių ES ir nacionalinių strateginių tikslų, svarbu sukurti ir taikyti skolinimo rizikos mažinimo priemones rajoninėms savivaldybėms ir šių savivaldybių įmonėms.

3.6 Investicijų poreikio apibendrinimas

Šiame skyriuje pateikta apibendrinta informacija apie investicijų poreikį Tiriamose srityse.

Lentelė 28 Investicijų poreikio dešimties metų perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis

Tiriamoji sritis	Tikslinė grupė / veikla	Investicijų poreikis (mln. Eur)
AD naudojimo plėtra	Savivaldybės / VT plėtra	999,3
	Savivaldybės / AD infrastruktūros plėtra	79,8
	Privačios keleivių pervežimo įmonė / TP atnaujinimas	667,1
	Privačios keleivių pervežimo įmonės / AD infrastruktūros plėtra	51,1
	Privačios krovinių pervežimo įmonė / TP atnaujinimas	2.868,9
	Privačios krovinių pervežimo įmonės / AD infrastruktūros plėtra	1.354,2
	Susisiekimo sektoriaus įstaigos / TP atnaujinimas ir AD infrastruktūros plėtra	223,6
	Iš viso Tiriamajai sričiai:	6.244
AEI varomų transporto priemonių gaminimas ir perdarymas	Ūkio subjektai / gamybos veiklos plėtra	105
	Iš viso Tiriamajai sričiai:	105
Susisiekimo sektoriaus inovacijų plėtra ir diegimas	Startuoliai / susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimas	98
	Susisiekimo sektoriaus įstaigos / Inovacijų diegimas	333,1
	Iš viso Tiriamajai sričiai:	431,1
Kitos darnaus judumo sritys	Susisiekimo sektoriaus įstaigos s / Darnaus judumo plėtrai reikalingos infrastruktūros diegimas	628,3

Dešimties metų perspektyvoje investicijų poreikis Tiriamosiose srityse siekia 7 mlrd. 408,4 mln. Eur. Didžiausia finansavimo poreikio dalis (6 mlrd. 244 mln. Eur) nustatyta AD naudojimo plėtos srityje.

4. Investicijų pasiūla

Siekiant įvertinti investicijų trūkumą, pasireikšiantį 10 m. perspektyvoje, Vertinimo apimtyje atlikta investicijų pasiūlos analizė. Investicijų pasiūla apskaičiuota įvertinant kiek viešųjų ir privačių investicijų yra / bus prieinama Vertinime nagrinėjamų Tiriamųjų sričių kontekste. Investicijų pasiūlos analizė atlikta apibendrinus pirminių ir antrinių šaltinių analizės, stebėsenos duomenų analizės ir pusiau struktūruotų interviu rezultatus.

Šis skyrius struktūruojamas apžvelgiant:

- iki 2021 m. atliktų investicijų apimtis ir kryptis;
- investicijų Tiriamosiose srityse pasiūlą po 2021 m.

Skyriaus pabaigoje pateikiamas investicijų pasiūlos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas.

4.1 Iki 2021 m. atliktų investicijų apimtys ir kryptys

2014–2020 m. darniam judumui ir netaršaus transporto skatinimui buvo skirta 140,6 mln. Eur⁷¹. Investicijos buvo finansuojamos iš:

- ES struktūrinių fondų lėšų (Europos regioninės plėtros fondo (toliau – ERPF) ir Sanglaudos fondo (toliau – SaF)) – iš viso 49 proc. visų investicijų;
- Klimato kaitos programos (toliau – KKP) lėšų – 42 proc. visų investicijų;
- biudžeto / savivaldybių lėšų – 8 proc. visų investicijų.

Investicijų, finansuojamų ES fondų lėšomis (įskaitant ES struktūrinių fondų lėšas, skirtas FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“), panaudojimas siekia 95 proc. Tuo tarpu, KKP lėšos, skirtos Priede Nr. 5 nurodytoms priemonėms, panaudotos mažesne apimtimi – iš 59,5 mln. Eur buvo panaudota 37,3 mln. Eur, t. y. 63 proc. skirtų lėšų.

Skyriuose žemiau pateikta iki 2021 m. atliktų investicijų analizė Tiriamosiose srityse.

4.1.1 Alternatyviųjų degalų naudojimo plėtra

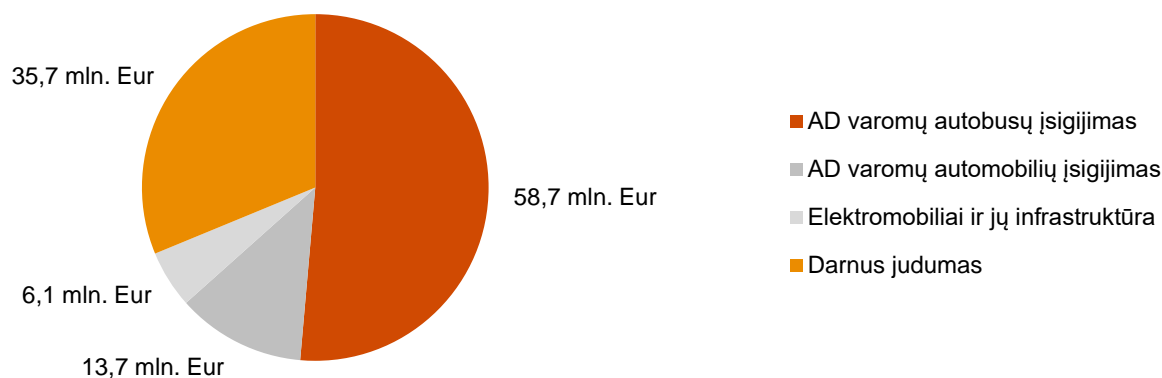
Iki 2021 m. AD naudojimo plėtrai buvo skirta:

- 109,8 mln. Eur – savivaldybių VT parkų atnaujinimui, DJMP rengimui ir diegimui;
- 8,5 mln. Eur – elektromobilių įsigijimui;
- 17,5 mln. Eur – elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui⁷².

Grafinis finansavimo pasiskirstymas vaizduojamas 2 paveiksle.

⁷¹ Vadovaujantis esinvesticijos.lt ir apvis.apva.lt pateiktais duomenimis

⁷² 15 mln. Eur skirta KKP priemonei „Alternatyviųjų degalų (elektros energijos, biometano, gamtinių (suslėgtųjų ar suskystintųjų), vandenilio dujų pildymo (įkrovimo) punktų infrastruktūros plėtra bei alternatyviuosius degalus naudojančių transporto priemonių įsigijimas“.



Paveikslas 2 Finansavimo pasiskirstymas pagal investicijų rūšis, 2014–2020 m., mln. Eur

Skaičiuojama, kad ES struktūrinių fondų lėšomis buvo finansuojamas 160 elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas ir ~120 netaršių VT priemonių įsigijimas. KKP priemonėmis buvo iš dalies finansuotas ~4000 elektromobilių įsigijimas.

Detalus priemonių sąrašas, kuriame nurodyta skirta ir panaudota finansavimo suma, AD naudojimo plėtrai pateiktas Priede Nr. 6.

4.1.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos / perdarymo veiklos skatinimas

Ateities Ekonomikos DNR plane buvo pristatyta priemonės „Komercinių automobilių perdarymo į elektromobilius skatinimas“ koncepcija. Šios koncepcijos tikslas buvo paskatinti TP perdirbimą į elektra varomas arba įkraunamą hibridinę pavarą turinčias TP, siekiant sumažinti ŠESD ir oro teršalų išmetimus susisiekimo sektoriuje. Šiai priemonei buvo planuojama skirti 10,3 mln. Eur Ateities Ekonomikos DNR plano lėšų. Finansavimas subsidijos forma turėjo būti skirtas juridiniams asmenims, kurie turi dyzelinu varomas TP, skirtas keleiviams ar kroviniams vežti, ir nori jas perdaryti į mažiau taršias TP. Koncepcija nebuvo patvirtinta iki dekonstruojant ankstesnės Vyriausybės pristatytą Ateities ekonomikos DNR planą⁷³. Priemonės įgyvendinimas rengiant NKL nebuvo svarstomas.

Nors konkrečių finansavimo priemonių TP, naudojančių AD, gamybai ar perdarymui 2014–2020 m. laikotarpiu nebuvo, ši veikla galėjo būti finansuojama įgyvendinant investicijas į įmonių plėtrą. Verslo plėtrai iki 2021 m. buvo prieinamos:

- subsidijos. Iš ES struktūrinių fondų buvo finansuotos šios subsidinės priemonės – „Regio Invest LT+“, „Eco–inovacijos LT+“, „Pramonės skaitmeninimas LT“, „Regio potencialas LT“ ir kt. Iš viso šioms priemonėms buvo skirta 276,4 mln. Eur;
- dalinis palūkanų kompensavimas. Šiai priemonei buvo 29,6 mln. Eur;
- FP. Bendra suma skirta FP buvo 687,3 mln. Eur. Iš jų – 473,7 mln. Eur skirta lengvatinėms paskoloms, o 214 mln. Eur – garantijoms.

Taip pat, finansavimas TP, naudojančių AD, gamyba / perdarymas galėjo būti skatinamas investuojant į mokslinių tyrimų, eksperimentinės plėtros ir inovacijų (toliau – MTEPI) projektus. MTEPI investicijų pasiūla apžvelgta 4.1.3 skyriuje.

Pažymėtina, kad šios priemonės teoriškai galėjo būti skirtos ūkio subjektų, užsiimančių TP, naudojančių AD, gamyba ir perdirbimu, tačiau praktiškai šiomis priemonėmis nebuvo pasinaudota.

4.1.3 Susisiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas

Susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimui ir skatinimui finansuoti 2019 m., buvo įkurtas „Ko–investicinis fondas susisiekimui“. Informacija apie FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ – skirtą viešųjų lėšų sumą ir jų panaudojimą pateikta lentelėje žemiau.

⁷³ <https://lr.lt/lt/naujienos/vyriausybe-dekonstruoja-ateities-ekonomikos-dnr-plana>

Lentelė 29 Informacija apie FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“

Priemonės Nr.	Pavadinimas	Remiama veikla	Skirtas finansavimas, Eur	Skirta investicijų suma, Eur	Panaudota dalis, proc.
04.5.1–FM–F–520	Ko–investicinis fondas susisiekimui	Skatinti mažų ir vidutinių įmonių (toliau – MVĮ), kuriančių mobilumo paslaugas ir produktus, ITS) ir inovatyvias transporto technologijas, mažinančių transporto sukuriamą CO2 emisiją, atsiradimą	5,0 mln. (SaF lėšos)	600,0 tūkst. ⁷⁴	12

Šaltinis: invega.lt

Dėl mažos FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ paklausos (priežastys išnagrinėtos 4.2.3 skyriuje) šiai FP skirtas finansavimas⁷⁵ buvo perskirstytas priemonei „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“. Pagrindinės lėšų perskirstymo priežastys yra šios⁷⁶:

- iki investavimo laikotarpio pabaigos (2023 m.) likus nedaug laiko didėja netinkamų finansuoti išlaidų rizika ir mažėja galimybė panaudoti rezervuotas lėšas;
- šio fondo populiarinimui vykdytos komunikacinės priemonės nedavė pageidaujamų rezultatų, t. y. nepritraukė pakankamo skaičiaus startuolių;
- laikant lėšas fonde auga nekuriančios pridėtinės vertės fondo valdymo išlaidos.

Taip pat, susisiekimą sektoriaus inovacijoms, kaip ir inovacijoms kituose sektoriuose buvo prieinamos šios paskatos:

- subsidijos. MTEPI projektams finansuoti buvo skirtos subsidinės priemonės, tokios kaip „Eksperimentas“, „Intelektas“, „Inostartas“ ir kt. Bendra finansavimo suma skirta šioms priemonėms siekė 327 mln. Eur. Atlikus minėtų priemonių finansuotų projektų analizę buvo nustatyta, kad šiomis subsidinėmis priemonėmis pasinaudojo trisdešimt susisiekimą sektoriaus inovacijas kuriančių įmonių, o bendra subsidijų suma siekė 12 mln. Eur.
- rizikos kapitalo FP. Inovacijas kuriančios įmonės savo veiklą galėjo finansuoti pasinaudodamos rizikos kapitalo fondų, veikiančių su valstybės dalyvavimu, lėšomis. Šiems fondams buvo skirta 175,7 mln. Eur.

Apibendrinant, susisiekimą sektoriaus inovacijų kūrimui buvo specifiskai skirta 5 mln. Eur. Papildomai, susisiekimą sektoriaus inovacijas kuriantys startuoliams buvo prieinami 502,7 mln. Eur. Skaičiuojama, kad iki 2021 m. susisiekimą sektoriaus inovacijų kūrimui buvo skirta iki 15 mln. Eur, t. y. ~3 proc. visų šių lėšų. Tolesnėje investicijų pasiūlos analizėje, minėti 3 proc. naudojami kaip koeficientas, siekiant įvertinti investicijų pasiūlą susisiekimą inovacijų kūrimui ir diegimui po 2021 m. vertinimui.

4.1.4 Kitų darnaus judumo sričių skatinimas

Kitos darnaus judumo sritys iki 2021 m. buvo finansuojamos iš:

⁷⁴ Nuoroda internete: <https://invega.lt/naujienos/47/koinvesticinis-fondas-investavo-i-elektromobiliu-ikrovimo-infrastruktura-pletojanti-startuoli:811>

⁷⁵ 4 080 tūkst. Eur (iš 5 mln. Eur atėmus 600 tūkst. Eur investuotą sumą ir 320 tūkst. Eur valdymo išlaidas)

⁷⁶ Priežastys įvardintos FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ Priežiūros komiteto posėdžio, įvykusio 2022-02-23, protokole (2022-03-09 Nr. 6-796)

- KKP. Daugiarūšio transporto skatinimui buvo skirta 11 mln. Eur įgyvendinus priemonę „Vienkartinės kompensacijos viešojo transporto bilietams, paspirtuko, dviračio ar elektrinio mopedo ar motociklo įsigijimui“;
- KKKP. 12,3 mln. Eur buvo skirta 2014–2016 m. kelių informacinėms sistemoms kurti. AD naudojimo plėtrai 2014–2021 m. lėšų skirta nebuvo;
- Privačios lėšos. Logistikos įmonės diegia ITS savo veiklai optimizuoti privačiomis lėšomis.

4.2 Investicijų Tiriamosiose srityse pasiūla po 2021 m.

Šiame skyriuje pateikiamas potencialios viešųjų ir privačių investicijų Tiriamosiose srityse pasiūlos vertinimas (pinigine išraiška) 10 m. perspektyvoje. Skyrius struktūruojamas dvejais lygmenimis:

- pirmasis – pagal Tiriamąją sritį;
- antrasis – pagal galimą lėšų šaltinį.

Kiekvienoje Tiriamojoje srityje aprašomi tik konkrečiai Tiriamosios srities tikslinei grupei prieinami lėšų šaltiniai.

4.2.1 Alternatyviųjų degalų naudojimo plėtra

Vadovaujantis strateginiais dokumentais, AD naudojimo plėtra transporto sektoriuje yra suprantama kaip viena iš pagrindinių veiklų, siekiant sumažinti transporto sektoriuje išmetamą ŠESD. Atsižvelgiant į tai, strateginiuose dokumentuose yra numatytos investicijos į (i) transporto priemonių, varomų AD, įsigijimą; (ii) AD infrastruktūros plėtrą (žr. 2.2.1 skyrių).

4.2.1.1 ES struktūrinių fondų lėšos

2021–2027 metų ES fondų investicijų programoje 8 specialiojo prioriteto uždaviniui 8.1. „Skatinti tvarų daugiarašį judumą miestuose kaip vieną iš perėjimo prie nulinio anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos dalių“ planuojama skirti 342,6 mln. Eur. Įgyvendinant šias investicijas numatoma:

- vystyti viešosios AD (elektros, vandenilio) įkrovimo / papildymo infrastruktūrą;
- atnaujinti transporto priemonių parką, įsigyjant AD (elektra, vandeniliu) varomas viešojo transporto priemones;
- plėsti dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūrą miestuose;
- įgyvendinti kitas DJMP numatytas priemones, kurios prisidės prie ŠESD mažinimo, pavyzdžiui, viešojo transporto prieinamumo, naudojimosi didinimo priemonės (A juostų plėtra, prioritetinių viešojo transporto eismo valdymo sistemų diegimas sankryžose, transporto priemonių su vidaus degimo varikliais patekimo į nustatytas miestų zonas ribojimas, multimodalinių aikštelių įrengimas ir kt.).

Šios Tiriamosios srities apimtyje dviračių infrastruktūros plėtra nėra nagrinėjama, todėl į tolesnę investicijų pasiūlos analizę nėra įtraukiama. Bendra investicijų suma, aktuali šiai Tiriamajai sričiai siekia 242,6 mln. Eur. Preliminarus 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių rūšį pateiktas lentelėje žemiau.

Lentelė 30 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos išteklių suskirstymas pagal intervencinių priemonių rūšį

Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių rūšis	Suma, mln. Eur.
ERPF	Vidurio ir Vakarų Lietuvos (toliau – VVL regionas)	Švaraus miesto transporto infrastruktūra	50,5
		Švaraus miesto transporto riedmenys	145,0
		AD infrastruktūra	19,6
SaF	Visa Lietuva	Švaraus miesto transporto infrastruktūra	6,0
		Švaraus miesto transporto riedmenys	15,0
		AD infrastruktūra	6,5

Fondas	Regiono kategorija	Intervencijų priemonių rūšis	Suma, mln. Eur.
Iš viso:			242,6

Šaltinis: 2021–2027 metų ES fondų investicijų programa

2021–2027 metų ES fondų investicijų programoje numatyta, kad visos planuojamos skirti lėšos bus skiriamos dotacijos forma. FP taikymas nėra numatytas.

Didžioji dalis lėšų, t. y. net 85 proc. bus finansuojama iš ERPF lėšų ir bus skirta VVL regionui, SaF bus finansuojama AD naudojimo plėtra visoje Lietuvoje, įskaitant abu VVL ir Sostinės regioną⁷⁷. 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos investicijomis bus tęsiamas DJMP, finansuotuose 2014–2020 m. laikotarpio lėšomis, numatytų darnaus judumo priemonių diegimas didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir kurortuose: Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje, Marijampolėje, Mažeikiuose, Utenoje, Jonavoje, Kėdainiuose, Telšiuose, Visagine, Tauragėje, Druskininkuose, Palangoje, Birštone ir Neringoje. Plungės ir Trakų DJMP, finansuotų ne 2014–2020 m. laikotarpio lėšomis, numatytų darnaus judumo priemonių diegimą planuojama finansuoti EGADP ir kitų finansavimo šaltinių lėšomis.

Atsižvelgiant į tai, kad 2021–2027 metų ES fondų investicijų programoje numatytos produkto rodiklių siektinos reikšmės (2029 m.) yra daug didesnės nei tarpinės (2024 m.), daroma prielaida, kad didžioji dalis investicijų bus įgyvendinama antroje 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos laikotarpio pusėje.

Kitų AD varomų TP, pavyzdžiui, fizinių / juridinių asmenų turimų taršių automobilių, pakeitimo ir kitos nei savivaldybių kuriama AEI infrastruktūros plėtros finansavimas 2021–2027 metų ES fondų investicijų programoje nėra numatytas.

4.2.1.2 Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – KPPP) lėšos

Vadovaujantis LR kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu, KPPP yra finansuojama iš įvairių šaltinių, įskaitant akcizus už realizuotą benzina, dyzelinius degalus ir tepalus, transporto priemonių savininkų mokestį, kelių mokestį, valstybės biudžeto lėšomis ir kt. Programos finansavimo lėšos gali būti naudojamos:

- automobilių keliams, tiltams, viadukams, estakadoms, tuneliams, gamybiniams–buitiniams kelių statiniams projektuoti, statyti, tiesti, rekonstruoti, taisyti (remontuoti), inventorizuoti, prižiūrėti;
- kelių technikos, technologijos, transporto ir kitoms gamybos priemonėms įsigyti;
- kelių ir tiltų tyrimų, statinio statybos techninei priežiūrai, statinio saugos ir paskirties valstybinei priežiūrai atlikti, išlaidoms už skirtą žemę, nukeliamus ar griauamus pastatus ir kitus statinius, želdinius ir kitas naudmenas apmokėti;
- kelių informacinėms sistemoms kurti, kelių plėtrai;
- bendradarbiavimui su užsienio valstybėmis;
- teisės aktams ir normatyviniams techniniams dokumentams rengti;
- institucijų ir įstaigų, atsakingų už valstybinės reikšmės kelius, išlaidoms apmokėti ir kontrolės įrangai įsigyti;
- paskoloms gražinti ir palūkanoms mokėti;
- mokesčiams administruoti ir jų surinkimo priežiūrai;
- Kelių muziejui ir kelių srities istorinėms vertybėms išlaikyti, įsigyti ir eksponuoti;
- saugaus eismo programoms keliuose ir jų priemonėms įgyvendinti (tarp jų valstybinės reikšmės keliuose įrengtai stacionariajai Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įrangai prižiūrėti, gaunami informacijai apdoroti ir kitoms saugaus eismo programoms įgyvendinti, naudojant lėšas iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą)
- kitoms kelių srities reikmėms finansuoti.

Detali informacija apie KPPP finansavimo įstatymo įgyvendinimą yra pateikta LRV nutarime „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“.

⁷⁷ 2021–2027 metų ES fondų investicijų programoje išskiriami du regionai, į kuriuos investuojama: Sostinės ir VVL regionas.

Atlikus KPPP finansavimo lėšų naudojimo nuo 2014 iki 2021 m. sąmatų analizę pastebėta, kad didžioji dalis KPPP lėšų buvo skirta automobilių keliams projektuoti, statyti, tiesti, rekonstruoti, taisyti (remontuoti), inventorizuoti, prižiūrėti.

2022 m. vasario 9 d. nutarimas LRV nutarime Nr. 112 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ nurodyta, kad KPPP finansavimo lėšos turėtų būti skiriamos Lietuvos automobilių ir kelių direkcijos (toliau – LAKD) specialiųjų įsipareigojimų vykdymui⁷⁸. Minėti specialieji įsipareigojimai įgyvendina LAKD misiją – kurti ir užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais. Dėl to, dalis KPPP lėšų galėtų būti skiriama AD naudojimo plėtrai.

Visgi, atsižvelgiant į ankstesnių KPPP sąmatų analizę matoma, kad investicijų pasiūla iš KPPP lėšų yra mažai tikėtina.

4.2.1.3 Klimato kaitos programos lėšos

Vadovaujantis LR klimato kaitos valdymo finansinių instrumentų įstatymu, KKP yra finansuojama iš:

- lėšų, gautų už perleistus nustatytosios normos vienetus;
- lėšų, gautų už aukcione parduotus apyvartinius taršos leidimus;
- lėšų, gautų šio įstatymo šeštajame skirsnyje nustatyta tvarka;
- savanoriškų fizinių ir juridinių asmenų lėšų, skirtų klimato kaitos poveikio mažinimo priemonėms įgyvendinti;
- kitų teisėtai gautų lėšų.

KKP lėšomis finansuojami:

- energijos vartojimo efektyvumo didinimo projektai;
- AEI panaudojimo skatinimo, aplinkai palankioms technologijoms, tarp jų efektyvios energijos gamybos kogeneracijos būdu, diegimo projektai;
- NPP ir Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyti nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos uždavinius įgyvendinančių NEKS veiksmų plano ir nacionalinių plėtros programų (toliau – PP) ir jas įgyvendinantiems projektams vykdyti;
- žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės sektoriaus ŠESD absorbcinėms galimybėms didinti;
- visuomenei informuoti ir šviesti, mokslo tiriamiesiems darbams ir jų sklaidai, veiklos vykdytojams ir kitiems asmenims konsultuoti ir mokyti aktualiausiais klimato kaitos politikos valdymo ir įgyvendinimo, energijos vartojimo efektyvumo didinimo, atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo ir aplinkai palankių technologijų diegimo klausimais;
- pagal ES teisės aktus, Klimato kaitos konvenciją, Kioto protokolą, Paryžiaus susitarimą ir kitus tarptautinius susitarimus nustatytoms prisitaikymo prie klimato kaitos pokyčių ir klimato kaitos padarinių švelninimo priemonėms įgyvendinti LR teritorijoje ir trečiojoje valstybėje;
- KKP lėšoms ir ES ŠESD dujų registrui administruoti, nacionalinėms išmetamų į atmosferą ŠESD apskaitos ir prognozių rengimo sistemoms parengti, politikos ir priemonių poveikio klimato kaitos švelninimui vertinti;
- Kt.

AD naudojimo plėtrai 2021 m. KKP buvo skirta 47,7 mln. Eur, iš kurių:

- 22,7 mln. Eur – AD varomų TP, skirtų keleiviams vežti, įsigijimui;
- 7,7 mln. Eur – AD pildymo punktų plėtrai bei AD varomų TP įsigijimui;
- 6,9 mln. Eur – elektromobilių įsigijimui;
- 5,5 mln. Eur – darnaus judumo skatinimui, skiriant vienkartines kompensacijas VT bilietams, paspirtuko, dviračio ar elektrinio mopedo ar motociklo įsigijimui;
- 1,9 mln. Eur – kompensacijoms mažiau taršaus automobilio įsigijimui, sunaikinus seną, taršų automobilį.

⁷⁸ <https://lakd.lrv.lt/lt/apie-mus/specialius-įpareigojimas>

Taip pat, 2022 m. sausio mėn. buvo paskelbtas kvietimas „Mažiau taršių judumo priemonių įsigijimo skatinimas nepasiturintiems fiziniams asmenims“. Šiam kvietimui iš KKP lėšų numatyta skirti 1 mln. Eur.

Papildomai, 2022-2025 m. Klimato kaitos programos ketverių metų investicijų plano projekte⁷⁹ numatyta skirti 12 mln. Eur mažiau taršaus transporto įsigijimo ir (ar) panaudojimo skatinimui.

4.2.1.4 Modernizavimo fondo lėšos

Modernizavimo fondas (toliau – MF) – viena iš galimybių Lietuvai užsitikrinti finansavimą klimato kaitai mažinti skirtoms investicijoms, siekiant sparčiau pereiti prie neutralios klimatui ekonomikos, modernizuojant energetines sistemas ir didinant energijos vartojimo efektyvumą. Transporto sektoriaus energijos vartojimo efektyvumas patenka į Direktyvos 2003 / 87 / EB 10 d straipsnio 2 dalyje nustatytas investicines prioritetas kryptis.

MF įgyvendinimui rengiami įsakymai dėl nacionalinių finansavimo kryptių dviejų metų laikotarpiui. Nacionalinėse finansavimo kryptyse 2021–2022 m.⁸⁰ numatyta, kad elektromobilių įsigijimo skatinimui bus skirta 50 mln. (iš jų – 15 mln. Eur 2021 m.). 2022 m. vasario mėn. Susisiekimo ministerijos duomenimis 2021 m. finansavimas iš MF 2021 m. nebuvo skirtas, nes nebuvo patvirtinta 2021–2030 m. plėtros programos valdytojos LR susisiekimo ministerijos Susisiekimo plėtros programa (toliau – Susisiekimo PP), pažangos priemonė ir paraiška dėl finansavimo skyrimo⁸¹. Planuojama, kad šios lėšos bus prieinamos dotacijų forma 2022 m.

4.2.1.5 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

NKL planuojama įgyvendinti reformą „Judame neteršdami aplinkos“. Šios reformos tikslas – reikšmingai sumažinti išmetamą ŠESD kiekį, laipsniškai atsikant taršiausių kelių transporto priemonių (asmeninių, viešojo sektoriaus, komercinių, viešojo transporto ir krovinių) miestuose ir regionuose ir padidinant AEI dalį transporto sektoriuje. Ši reforma bus vykdoma įgyvendinant 4 priemones:

1. parama viešajam sektoriui ir verslo įmonėms, skirta netaršioms transporto priemonėms įsigyti;
2. parama netaršioms viešojo transporto priemonėms įsigyti;
3. TP įkrovimo / pildymo infrastruktūros įrengimas;
4. parama degalų iš AEI (biometano dujų, transportui skirtų antros kartos skystųjų biodegalų ir žaliojo vandenilio) sektoriaus plėtrai.

Vadovaujantis Susisiekimo PP, trims pirmoms priemonėms⁸² iš NKL lėšų numatoma skirti 250 mln. Eur (iš jų – 3,4 mln. Eur – antrajai Tiriamajai sričiai). Detali informacija apie planuojamas investicijas pateikta lentelėje žemiau.

Lentelė 31 NKL numatytas finansavimas pagal planuojamus pasiekti rodiklius

Rodiklio pavadinimas	Planuojama pasiekti reikšmė iki 2026 m. II ketv., vnt.	Numatytas finansavimas, mln. Eur	Finansuojamos veiklos
Įsigytų ir registruotų Lietuvoje netaršių transporto priemonių skaičius	23,5 tūkst.	79,0	Lengvosios TP (M1, N1)
		20,6	Sunkiosios TP (N2, N3, M2, M3 klasės)

⁷⁹ Nuoroda internete: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/16547611a04e11ec9e62f960e3ee1cb6?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=82059fb9-04a9-452b-a51c-6ba149e8eab5>

⁸⁰ <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/81523ae0058211ec9f09e7df20500045>

⁸¹ Paraiška dėl MF lėšų skyrimo derinama su EIB

⁸² Ketvirtoji priemonė yra priskirta LR energetikos ministerijos atsakomybei ir nepatenka į šio Vertinimo ir Tiriamųjų sričių apimtį, todėl toliau nėra nagrinėjama.

Rodiklio pavadinimas	Planuojama pasiekti reikšmė iki 2026 m. II ketv., vnt.	Numatytas finansavimas, mln. Eur	Finansuojamos veiklos
Pagamintų (surinktų) Lietuvoje elektrinių autobusų skaičius ⁸³	25,0	3,4	–
Įsigytų ir pristatytų elektravaromų VT priemonių (autobusų) skaičius	230,0	69,0	Autobusų įsigijimas
		6,0	Įkrovimo infrastruktūros įrengimas
Pradėjusių veikti viešųjų ir pusiau viešųjų įkrovimo prieigų ir labai didelės galios įkrovimo prieigų kroviniam transportui ir (ar) autobusams skaičius	5,3 tūkst.	61,5	–
Įrengtų ir paslaugas teikiančių viešųjų suslėgtų biodujų ir vandenilio pildymo punktų skaičius	34,0	8,1	Biodujų stotelių įrengimas
		2,4	Vandenilio papildymo punktų įrengimas
Iš viso		250,0	

Šaltinis: NKL ir Susisiekimo ministerijos pateikti duomenys

Iš viso NKL numatytoms priemonėms susijusioms su pirmąja Tiriamąja sritimi planuojama investuoti 246,6 mln. Eur. Šios investicijos planuojamos įgyvendinti iki 2026 m. birželio 30 d.

4.2.1.6 Valstybės biudžeto lėšos

Susisiekimo PP numatytas finansavimas iš valstybės biudžeto lėšų NPP 6.1. uždavinio įgyvendinimui:

- 24,0 mln. Eur bus skirta ES fondų lėšomis netinkamą finansuoti PVM, t. y. Plane „Naujos kartos Lietuva“ numatytoms veikloms įgyvendinti ir ūkio subjektams, nesantiems PVM mokėtojais;
- 1,5 mln. Eur bus skirta privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimui DJMP rengusiose savivaldybėse;
- 58,7 mln. Eur bus skirta prisidėti prie pagal 2021–2027 m. ES fondų investicijų programą finansuojamų priemonių, skirtų DJMP įgyvendinimui.

Valstybės biudžeto lėšų suma laikotarpiui iki 2030 m. pirmajai Tiriamajai sričiai sieks, specifiskai, aukščiau minėtoms veikloms 84,2 mln. Eur.

4.2.1.7 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Atliekant Vertinimą buvo išanalizuotos keturių tarptautinių finansų institucijų – Europos investicijų banko (toliau – EIB), Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko (toliau – ERPB), Šiaurės investicijų banko (toliau – ŠIB) ir Europos Tarybos vystymo banko (toliau – CEB) viešai pateikiama informacija apie Lietuvoje finansuotus projektus. Tarptautinės finansų institucijos finansavimą projektams teikia vadovaujantis savo investavimo gairėmis, todėl kiekvienos iš šių institucijų finansavimas skiriasi tiek pagal siūlomas sąlygas, tiek pagal remiamas sritis. Šios institucijos turi didelį potencialą finansuoti su AD naudojimo plėtra susijusius projektus, tačiau pavieniai projektai šioms institucijoms dažnai yra per mažos apimties, nebent rinkoje atsirastų itin didelės apimties projektai arba mažesnės apimties projektams skolinama per partnerius, veikiančius vietinėje rinkoje⁸⁴. Pavyzdžiui:

⁸³ Pilka spalva pažymėtas rodiklis ir jam pasiekti numatytas finansavimas yra skirtas antrai Tiriamajai sričiai ir yra aptariamasis 4.2.2.3 poskyryje

⁸⁴ VIPA (2020) Energijos efektyvumo didinimas ūkio subjektams ir atsinaujinančių energijos išteklių plėtra. Skatinamojo finansavimo poreikio vertinimas. Priinama:

- EIB tiesiogiai dažniausiai investuoja į didelės apimties projektus (daugiau kaip 25 mln. Eur), o EIB investicijų dydis yra nuo 7,5 mln. Eur;
- ERPB paprastai finansuoja ne mažesnės nei 5 mln. Eur (ERPB finansavimo dalis ~35 proc.) apimties projektus.
- ŠIB dažniausiai investuoja į projektus, kuriuose jų investuota dalis yra nuo 10 mln. Eur;
- CEB finansuojama mažiausia / didžiausia suma nėra apibrėžta. Atlikus CEB finansuotų projektų peržiūrą matoma, kad mažiausia iki šiol CEB finansuota suma – 2 mln. Eur⁸⁵. Preliminariais duomenimis CEB dažniausiai finansuoja iki 50 proc. projekto vertės, tačiau išskirtiniais atvejais finansavimas gali siekti iki 90 proc.⁸⁶

Apačioje trumpai apibendrinta informacija apie tarptautinių finansų institucijų strategines investavimo kryptis ir pateikti anksčiau finansuotų projektų pavyzdžiai:

- ERPB. Patvirtintoje ERPB 2021–2026 m. strategijoje Lietuvai⁸⁷, ERPB nustatė šias strategines kryptis:
 - Energetinio saugumo stiprinimas ir efektyvaus energijos naudojimo gerinimas;
 - Privataus sektoriaus konkurencingumo stiprinimas per inovacijų kūrimą ir diegimą.

ERPB 2021–2026 m. strategijoje Lietuvai aukščiau nurodytiems tikslams pasiekti nėra numatyta įgyvendinti veiksmus, kurie leistų daryti prielaidą, kad ERPB planuoja konkrečias investicijas, nukreiptas į AD naudojimo plėtrą.

Iki 2015 m. gruodžio 31 d. ERPB į infrastruktūrą (savivaldybių ir aplinkos apsaugos infrastruktūra ir transportas) buvo investavę 4 proc. viso portfelio Lietuvoje. Pavyzdžiui, 2004 ir 2006 m. ERPB suteikė dvi paskolas po 10 mln. Eur Kauno m. autobusų ir troleibusų atnaujinimui, todėl investicijos į AD varomų TP plėtrą arba AD infrastruktūrą yra galimos atskiriems projektams

- ŠIB. Tvarumo strategijoje⁸⁸ numatyta, kad priimdami sprendimus, ŠIB orientuojasi į tvary ir klestinčių bendruomenių kūrimą, teikiant finansavimą ilgalaikėms investicijoms, turinčioms teigiamą socialinį, ekonominį ir aplinkosauginį poveikį, finansavimą.

ŠIB teikia ilgalaikes paskolas ir garantijas investiciniams projektams, kuriuos įgyvendinant stiprinamas Šiaurės ir Baltijos šalių konkurencingumas ir aplinkos apsauga. Nuo 2011 m. pabaigos ŠIB Lietuvoje pasirašė devynias paskolų sutartis, kurių bendra suma – 377,0 mln. Eur. Penkios iš jų yra susiję su AD varomų transporto priemonių įsigijimu. Pavyzdžiui, 2011 m. Vilniaus m. savivaldybei buvo suteikta paskola dyzeliu varomų autobusų pakeitimui SGD varomais autobusais. Atsižvelgiant į tai, kad ŠIB aktyviai investuoja į su tvarumu susijusius projektus, numatoma, kad investicijų pasiūla yra galima konkrečioms projektams, atitinkantiems ŠIB investavimo gaires (investicijų apimties reikalavimus).

- EIB. EIB grupės klimato veiksmų plane 2021–2025 m.⁸⁹, viena iš pagrindinių investicinių kryptų – išmanesnis ir tvaresnis transportas. Pagrindinės EIB finansavimo kryptys – mobilumo sprendimai, AD infrastruktūra, investicijos į tvarų viešąjį transportą (geležinkelių, metro ir uostų projektai) ir MTEPI veiklos aviacijos ir prekybos laivybos sektoriuose.

Nuo 2012 m. pradžios iki 2015 m. kovo pabaigos EIB Lietuvoje pasirašė vienuolika paskolos suteikimo sutarčių, kurių bendra suma yra 347,5 mln. Eur. Iš šios sumos buvo finansuoti tokie projektai, kaip dviračių takų įrengimas, viešojo transporto parko atnaujinimas, elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas Vilniaus mieste ir kt.

Taip pat, EIB atlieka svarbią funkciją ir MF veikloje – EIB aukcione parduoda ES apyvartinių taršos leidimus, vertina paramą gaunančių valstybių narių siūlomas investicijas, valdo pajamas ir perveda išteklius.

- CEB. CEB finansuoja projektus, kuriais skatinama socialinė sanglauda ir socialinė integracija Europoje. Iki šiol CEB Lietuvoje daugiausiai finansavo su infrastruktūros atnaujinimu susijusius projektus,

<https://finmin.lrv.lt/uploads/finmin/documents/files/Energijos%20efektyvumo%20didinimas%20%C5%ABkio%20subjektams%20ir%20Atsinaujinan%C4%8Di%C5%B3%20energijos%20i%C5%A1tekl%C5%B3%20pl%C4%97tra.pdf>

⁸⁵ Nuoroda internete: <https://coebank.org/en/project-financing/projects-approved-administrative-council/?page=1>

⁸⁶ Nuoroda internete:

<https://finmin.lrv.lt/uploads/finmin/documents/files/Energijos%20efektyvumo%20didinimas%20%C5%ABkio%20subjektams%20ir%20Atsinaujinan%C4%8Di%C5%B3%20energijos%20i%C5%A1tekl%C5%B3%20pl%C4%97tra.pdf>

⁸⁷ <https://www.ebrd.com/cs/Satellite?c=Content&cid=1395238319882&d=&pagename=EBRD%2FContent%2FDownloadDocument>

⁸⁸ <https://www.nib.int/files/1ef9e6f3646b3055269c3b385ee8c73f76597207/nib-sustainability-policy.pdf>

⁸⁹ https://www.eib.org/attachments/thematic/eib_group_climate_bank_roadmap_en.pdf

pavyzdžiui, planuojamas teikti paskolas daugiabučių namų renovavimui, vandentiekio atnaujinimą ir kt. Transporto sektoriuje 2020 m. CEB suteikė 21,5 mln. Eur paskolą UAB „Kauno autobusai“.

Interviu su EIB atstovais, buvo pastebėta, kad tarptautinės finansų institucijos domisi galimybėmis investuoti į AD naudojimo plėtrą, ypač į elektromobilių įkrovimo infrastruktūros tinklo plėtrą. Taip pat, interviu metu buvo pastebėta, kad siekiant pritraukti tarptautinių finansų institucijų dėmesį investuojant į konkrečias FP, reikia didelio masto (angl. *economies of scale*) ir didesnės apimties projektų / FP, lyginant su šiuo metu įgyvendinamomis FP⁹⁰. Taigi, investicijų srautas iš tarptautinių finansų institucijų yra galimas ir 10 m. perspektyvoje gali sudaryti ne mažiau kaip 100 mln. Eur.

4.2.1.8 Rizikos kapitalo fondų lėšos

Tipiškai rizikos kapitalo fondų objektai – galutiniai naudos gavėjai, kurių paslaugas / produktus galima plėsti (angl. *scale up*) į skirtingas rinkas ar rinkos segmentus. Tokie galutiniai naudos gavėjai kaip keleivių pervežimo įmonės, krovinių pervežimo įmonės, degalinės⁹¹ ir pavėžėjai, dažniausiai veikia konkrečiuose rinkos segmentuose. Dėl šios priežasties AD naudojimo plėtros šioje Tiriamoje srityje nėra tikėtinos.

4.2.1.9 Privačios lėšos – kredito įstaigos

Atsižvelgiant į tai, kad transporto sektorius yra atsakingas net už ketvirtadalį ŠESD išmetimų, į netaršių TP įsigijimą ir AD infrastruktūros plėtrą aktyviai investuojamos ir privačios lėšos. Vadovaujantis valstybės įmonės „Regitra“ duomenimis Lietuvoje iki 2022 m. sausio mėn. buvo užregistruota 1517 juridiniams asmenims priklausančių TP, varomų elektra (neįskaitant troleibusų). Atsižvelgiant į vidutinę TP pagal TP kategoriją kainą, skaičiuojama, kad bendra investicijų suma į elektra varomas TP iki 2022 m. sausio mėn. siekė 68,8 mln. Eur. Atėmus komercinių transporto priemonių įsigijimui skirtą kompensacijų sumą, skaičiuojama, kad iki šiol į AD varomą transportą buvo investuota 63,8 mln. Eur privačių lėšų⁹². Lentelėje žemiau pateikti viešai prieinami pavyzdžiai apie konkrečių ūkio subjektų investicijas į AD naudojimo plėtrą. Tokio pobūdžio projektai dažniausiai yra iniciuojami įmonių, tačiau dažniausiai yra finansuojami kredito įstaigų lėšomis⁹³. Daroma prielaida, kad didžioji dalis transporto sektoriaus investicijų buvo finansuojama kredito įstaigų suteiktu finansavimu.

Lentelė 32 Viešai prieinami pavyzdžiai apie konkrečių ūkio subjektų investicijas į AD naudojimo plėtrą

Tikslinė grupė	Ūkio subjektas	Investicijų aprašymas
Privačios krovinių pervežimo įmonės	UAB DPD Lietuva	2021 m. investavo 3 mln. Eur į 50 elektromobilių ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtrą ⁹⁴ .
	UAB DHL Lietuva	UAB „DHL Lietuva“ strategijoje numatyta iki 2050 m. vykdyti klimatui neutralią veiklą, todėl įmonės parke jau dabar yra elektromobilių.
TP dalijimosi platformos	UAB Ride Share (Spark)	Įmonės valdomą parką sudaro tik elektromobiliai. Esamas elektromobilių parkas yra nuolat plečiamas: 2021 m. įmonė investavo praplėti miesto visureigiais. Investicija į „Peugeot 2008“ ir „Opel Mokka-e“ elektromobilius. Bendra investicijų vertė sudarė 1 mln. Eur. Parko auginimui finansavimą suteikė Medicinos bankas, su juo 2021 m. pabaigoje pasirašyta penkerių metų trukmės bendradarbiavimo sutartis ⁹⁵ .

⁹⁰ Interviu metu buvo nurodyta suma – ne mažiau kaip 50–100 mln. Eur

⁹¹ Vadovaujantis ADĮ nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse turi būti įrengta bent viena viešoji didelės arba labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prielaga. Dėl to, degalinės yra viena iš tikslinių grupių, kurioms bus reikalingos investicijos diegiant AD infrastruktūrą. Detalesnė informacija apie degalines yra pateikta „Energijos vartojimo efektyvumo didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo centralizuoto šilumos ir vėšumos tiekimo bei transporto sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstiniame vertinime“

⁹² Skaičiavimas pagal TP kategoriją pateiktas Priede Nr. 7.

⁹³ Daroma prielaida, kad apie 40 proc. transporto sektoriaus investicijų buvo finansuojama kredito įstaigų suteiktu finansavimu. Ši prielaida daroma vadovaujantis Lietuvos Banko atlikta įmonių apklausa 2019 m., kurioje 40 proc. apklaustų paslaugų sektoriaus įmonių, nurodė, kad įrenginių ir TP įsigijimą finansavo kredito įstaigų suteiktomis lėšomis.

⁹⁴ <https://www.delfi.lt/verslo-pozivuris/verslas-pranesa/dpd-lietuva-investicijos-i-elektromobilius-siekis-sumazinti-planetoje-paliekama-pedsaka.d?id=85802957>

⁹⁵ <https://madeinvilnius.lt/verslas/vilniaus-rinka/spark-skolinasi-1-mln-euru-pirks-elektrinius-visureigius/>

Tikslinė grupė	Ūkio subjektas	Investicijų aprašymas
	Citybee	2021 m. I pusr. įsigijo 100 vnt. krovinių elektromobilių „Volkswagen e-Crafter“, kurie yra eksploatuojami Vilniuje, Kaune ir Klaipėdoje

Šaltinis: viešai prieinama informacija

Apskaičiuota investicijų suma ir pateikti pavyzdžiai / atvejai rodo, kad įvairiuose sektoriuose veikiančios ūkio subjektai investuoja į nedaršias TP.

Kredito įstaigos taip pat investuoja ir į AD varomą VT. Iki šiol didžiųjų miestų ir rajoninės savivaldybės prie AD varomų TP ir AD infrastruktūros projektų finansavimo dažniausiai prisidėdavo skolintomis lėšomis. Nuosavo indėlio suma dažniausiai siekė ~15 proc. viso projekto vertės. Apklaustų savivaldybių teigimu, net pasiskolinus sąlyginai mažą lėšų sumą, daugeliu atvejų buvo pasiekti skolinimosi limitai. Dėl to, manoma, kad 10 m. perspektyvoje privačių lėšų pritraukimas AD varomo VT įsigijimui ir AD infrastruktūros plėtrai bus ribotas dėl savivaldybių skolinimosi limitų (žr. 3.1.1 ir 3.1.2 skyrius).

Siekiant įvertinti privačių lėšų srautą 10 m. perspektyvoje buvo atlikti interviu su Lietuvos bankų asociacija (toliau – LBA) ir trijų kredito įstaigų atstovais. Jų teigimu, AD varomų TP plėtra gali būti planuojama skolinantis iš kredito įstaigų. Visgi, ūkio subjektai turėtų atitikti kredito įstaigų taikomus rizikos ir kreditavimo reikalavimus.

Atlikus interviu su kreditų įstaigomis buvo išsakytos šios pagrindinės mintys apie potencialų investicijų srautą apie AD naudojimo plėtrą:

- Investicijos į nedaršią TP plėtrą yra ypač patrauklios kredito įstaigoms dėl gerai finansų įstaigoms žinomų finansinių instrumentų ir aiškios grąžos;
- Šiuo metu kredito įstaigos Europos centrinio banko rezervuose turi ir yra pasiruošę skolinti daugiau nei 12 mlrd. Eur⁹⁶;
- Pradedama įgyvendinti EK inicijuota ES tvarių finansų iniciatyva⁹⁷ turi įtakos kredito įstaigų poreikiui skolinti tvarioms iniciatyvoms. Dėl to, investicijos į AD varomą transportą ir infrastruktūrą finansų įstaigoms yra ypač aktualios;
- Kredito įstaigos yra pasiruošę investuoti į tvarias investicijas ir, jeigu bus poreikis, perskirstyti esamus investicijų portfelius link tvarių investicijų, siekiant patenkinti esamą poreikį;
- Kredito įstaigos gali patenkinti paklausą tų ūkio subjektų, kurie veikia pelningai ir turi apibrėžtą pinigų srautą ateityje. Visgi, privačios lėšos nėra ir nebus prieinamos ūkio subjektams, kurių veikla yra nuostolinga, pavyzdžiui, keleivinio transporto priemonėms;
- Kredito įstaigos noriai investuoja į savivaldybių vykdomus projektus, nes savivaldybės yra priskiriamos prie žemos rizikos klientų.

Vertinant galimą privačių lėšų pasiūlą, Valstybės investicijų valdymo agentūros atstovai įvardino šiuos apribojimus, kurie gali turėti įtakos AD naudojimo plėtrai reikalingam finansavimui iš kredito įstaigų gauti:

- Kredito įstaigos pakankamai atsargiai vertina pelningai veikiančias, tačiau aukštą skolos ir nuosavo kapitalo santykį turinčias įmones. Tokiais požymiais dažnu atveju pasižymi privačios krovinių pervežimo įmonės;
- Be sąlyginai aukštų kreditavimo reikalavimų įmonei, finansavimo apribojimas arba finansavimo sąlygų nepatrauklumas įmonei gali pasireikšti trumpesniu finansavimo laikotarpiu, aukštesniu nuosavo įnašo reikalavimu, žemesne likutine verte (lizingo sandoriams), aukštesne kainodara (nei tai suponuoja įmonės rizikingumo rodikliai), papildomomis nepalankiomis įmonės veiklą arba finansų valdymą ribojančiomis sąlygomis (angl. *covenants*), užtikrinančiais neproporcingai aukštą kreditoriaus apsaugą (skolininko sąskaita);
- Kredito įstaigos konservatyviai vertina sparčiai augančias įmones, todėl tokios įmonės taip pat gali susidurti su nepatenkinama finansavimo pasiūla;

⁹⁶ <https://www.lba.lt/lt/apie-mus/asociacijos-naujienos/skolintis-verslui-lietuvoje-palanku-kaip-niekada-laisvu-lesu-bankuose-per-12-mlrd-euru>

⁹⁷ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/overview-sustainable-finance_en

- Kredito įstaigos įmonėms ir sektoriams taiko koncentracijos limitus. Dėl šios priežasties eksponentiškai padidėjus netaršių TP įsigijimo mastui, tai gali tapti kredito pasiūlą varžančiu veiksniumi.

Taip pat, vežėjų asociacijos „Linava“ teigimu, keleivių ir krovinių pervežimo sektorius šiuo metu susiduria su problema, kad vis daugiau Lietuvos mažųjų ir smulkiųjų transporto įmonių (iki 20 TP) negali gauti kreditų naujiems vilkikams įsigyti, kurie būtini verslo plėtrai. Ši problema išliks aktuali ir AD varomų TP kontekste.

Apibendrinant, privačių lėšų, skirtų AD naudojimo plėtrai, pasiūla yra didelė. Visgi, privačių keleivių ir krovinių pervežimo sektoriai yra nehomogeniški (skirtingas įmonių dydis ir kreditingumas), todėl ne visos šių sektorių įmonės turės prieigą prie kredito įstaigų finansavimo. Skaičiuojant investicijų pasiūlą daromos šios prielaidos:

- kredito įstaigų lėšomis nebus patenkinta 24,6 proc. privataus krovinių pervežimo sektoriaus įmonių investicijų paklausos. Ši prielaida padaryta vadovaujantis Lietuvos Banko įvykdytomis įmonių apklausomis 2018 I pusem. – 2021 m. I pusem. Nustatyta, kad įmonių, kurių prašymas pasiskolinti kredito įstaigų buvo atmestas, vidurkis šiuo laikotarpiu buvo 24,6 proc.⁹⁸.
- savivaldybių / savivaldybės įmonių ir privačių keleivių pervežimo įmonių poreikiai privačiomis lėšomis gali būti patenkinti tik 15-20 proc.⁹⁹, dėl potencialiai nepelningos veiklos ir aukštesnės šio sektoriaus rizikos.

4.2.1.10 Privataus kapitalo fondų lėšos

Privataus kapitalo fondų valdytojams investicijos šioje AD tiriamojoje srityje nėra patrauklios. Pagrindinė priežastis – ankstesnės patirties investuojant į tokio pobūdžio investicijas neturėjimas.

Visgi, interviu su pensijų fondų valdytoju metu atkreiptas dėmesys, kad siekiant išsamiai įvertinti pensijų fondų įsitraukimą į Fondo veiklą, svarbu pamatyti ir įvertinti galutinį, valstybės patvirtintą, FP sąlygų aprašymą.

4.2.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos / perdarymo veiklos skatinimas

Atlikus pirminių ir antrinių šaltinių analizę ir įvertinus AEI varomų TP priemonių gamybos / perdirbimo rinką Lietuvoje ir pagrindinius žaidėjus galima daryti prielaidą, šia veikla užsiimantys ūkio subjektai pagal įmonės brandą ir kuriamų produktų technologinės parengties lygį, gali būti skirstomi į:

- ūkio subjektus, planuojančius veiklos plėtrą;
- startuolius arba jaunas įmones, investuojančias į MTEPI veiklas.

Galima finansavimo pasiūla priklauso nuo įmonės brandos ir jos kuriamų produktų technologinio parengtumo. Dėl šios priežasties, šiame skyriuje investicijų pasiūla aprašoma atsižvelgiant į abu įmonės ir jos kuriamo produkto brandos atvejus.

4.2.2.1 ES struktūrinių fondų lėšos

2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programoje atskirų priemonių TP perdarymui / gamybai suplanuota nėra. Numatoma, kad investicijų srautas AD varomų TP gamybai ir / ar perdarymui gali teoriškai ateiti iš kitų verslui skirtų esamų ir planuojamų FP, kaip nurodyta lentelėje žemiau.

⁹⁸ Nuoroda internete: https://www.lb.lt/uploads/publications/docs/33288_1fb88712b970bdadf59cdb6c68158433.pdf

⁹⁹ Prielaida daroma atsižvelgiant į tai, kad anksčiau savivaldybės skolinosi ~15 proc. iš kredito įstaigų ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimui

Lentelė 33 Verslo finansavimo FP, kuriomis gali pasinaudoti ūkio subjektai, gaminantys / perdarantys AEI varomas transporto priemonės

Esama / planuojama FP	Numatomas investicijų srautas iš ES struktūrinių fondų, mln. Eur	Iš kitų šaltinių, mln. Eur	Finansavimo paskirtis	Potencialus galutinis naudos gavėjas <i>ex ante</i> kontekste
Tiesiogiai INVEGOS išduodamų paskolų FP smulkaus ir vidutinio verslo (toliau – SVV) subjektams ir MTEPI projektams įgyvendinti	121,3	15 – iš grįžusių lėšų; 63,96 – iš privačių lėšų	Investicijos ir apyvartinis kapitalas	SVV subjektai, veikiantys iki 5 metų ir planuojantys investicijas į ekonominės veiklos pradžią ir plėtrą; MVĮ, didelės įmonės, kai bendradarbiauja su MVĮ
Pasidalytos rizikos paskolų FP	68,4	50,07 – iš grįžusių lėšų; 23,7 – iš privačių lėšų	Investicijos ir apyvartinis kapitalas	MVĮ
Iš viso:	189,7			

Šaltinis: Verslo finansavimo išankstinis vertinimas

Atsižvelgiant į pateiktą informaciją, per ateinančius 10 m. numatoma, kad AD varomų TP gamybai ir / ar perdarymui¹⁰⁰ prieinama ES struktūrinių fondų suma siekia 189,7 mln. Eur. Nepaisant to, kad ši suma yra galima, 2014-2020 m. programavimo laikotarpiu ūkio subjektai, užsiimantys AD varomų TP gamyba / perdarymu esančiomis investicijomis nepasinaudojo. Dėl to, ši suma yra prieinama, tačiau mažai tikėtina, kad šios Tiriamosios srities tikslinės grupės ja pasinaudos. Dėl šios priežasties, taikoma prielaida, kad ūkio subjektai, užsiimantys AD varomų TP gamyba / perdarymu, šiomis FP naudosis maža apimtimi.

4.2.2.2 Valstybės biudžeto lėšos

Susisiekimo PP atskirų valstybės biudžeto lėšų AEI varomų transporto priemonių gamybai / perdarymui numatyta nėra. Visgi, maža dalis valstybės biudžeto lėšų gali būti skirta, jeigu ūkio subjektai, planuojantys pasinaudoti paramos schema elektrinių autobusų gamybai (surinkimui), ir neturi PVM mokėtojo kodo, gali būti skirta iš valstybės biudžeto lėšų.

4.2.2.3 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės lėšos

Vienas iš NKL rodiklių, priskirtų 4.2.1.5. poskyryje aprašyti reformai – pagamintų (surinktų) Lietuvoje elektrinių autobusų skaičius. Planuojama, kad Lietuvoje iki 2026 m. II ketv. Bus pagaminta (surinkta) ne mažiau kaip 25 elektriniai autobusai. Šiam tikslui pasiekti, iš NKL lėšų planuojama skirti 3,4 mln. Eur.

4.2.2.4 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Tarptautinių finansų institucijų investicijos į ūkio subjektus, užsiimančius AEI varomų transporto priemonių gamyba / perdarymu yra prieinamos rinkos dalyviams. Pavyzdžiui, EK ir EIB grupės įsteigtas Europos energijos efektyvumo fondas (angl. *European Energy Efficiency Fund*) 2020 m. investavo 4 mln. Eur į Klaipėdoje įsikūrusią įmonę UAB „Vėjo projektai“ (*Dancerbus*).

Atsižvelgiant į tarptautinių finansų institucijų specifiką ir turint omenyje pakankamai koncentruotą ir ilgo įėjimo į rinką laikotarpio reikalaujantį produktą, 10 m. perspektyvoje tarptautinių finansų institucijų finansavimas yra galimas ir tikėtinas. Dėl Lietuvoje veikiančių skaičiaus ir jų brandos, daroma prielaida, kad ūkio subjektai galėtų pritraukti iki 10–20 mln. Eur tarptautinių finansų institucijų lėšų.

4.2.2.5 Rizikos kapitalo fondų lėšos (su valstybės dalyvavimu)

Atsižvelgiant į ūkio subjekto ir kuriamo produkto brandą, rizikos kapitalo fondų investicijos yra prieinamos ir AEI varomų transporto priemonių gamintojams / perdirbėjams. Šiuo metu veikiančios / planuojamos įkurti rizikos kapitalo fondai, kurių finansavimu gali pasinaudoti ūkio subjektai, gaminantys / perdarantys transporto priemones į varomas AEI, nurodyti 4.2.3.1 skyriuje.

Vadovaujantis „Verslo srities planuojamų finansinių priemonių išankstiniu vertinimu“ iš grįžusių lėšų planuojama įgyvendinti FP „Plėtros fondas III“. Šiai FP planuojama skirti 30 mln. Eur. Priemonė būtų skirta teikti kapitalą diversifikuoto labai MVĮ, siekiančių patekti į naujas rinkas arba sektorius, kurti naujus produktus arba kitaip realizuoti plėtros planus, portfelio vystymui. Dar vienas rizikos kapitalo fondas, kurio investicijas šiame sektoriuje veikiančios įmonės galėtų pritraukti – Baltijos inovacijų fondas I ir II. Atsižvelgiant į šių FP tikslą, jos galėtų generuoti investicijų srautą AEI varomų transporto priemonių gamintojams, planuojantiems veiklos plėtrą (angl. *scale up*).

Visgi, dėl mažo AD varomų TP gamybos / perdarymo rinkos dalyvių skaičiaus, tikėtina, kad tokio pobūdžio investicijas galėtų gauti dvi įmonės. Dėl Tiriamosios srities specifiškumo ir potencialių investicijų imlumo kapitalui (angl. *capital intensive investment*) vienos investicijos dydis turėtų siekti didžiausią rekomenduojamą Baltijos inovacijų fondo II investicijų į vieną MVĮ dydį, t. y. 15 mln. Eur. Vadovaujantis šiomis prielaidomis, investicijų pasiūla galėtų siekti 30 mln. Eur.

4.2.2.6 Privačios lėšos – kredito įstaigos

AEI varomų transporto priemonių gamybai ir perdarymui privačių lėšų suma gali būti pritraukiama įgyvendinant 4.2.2.1 skyriuje nurodytas FP. Šių FP įgyvendinimas gali sugeneruoti 51 mln. Eur privačių lėšų srautą, kuris būtų prieinamas ir nagrinėjamai tikslinei grupei.

Atlikus kokybinį tyrimą buvo nustatyta, kad brandžios įmonės, kurios gamina / perdaro TP į varomas AEI planuoja kreiptis finansavimo į kredito įstaigas dėl privačių lėšų finansavimo gamybinės veiklos plėtrai. Įmonių teigimu, didžioji dalis finansavimo gali būti pritraukta iš privačių lėšų.

Atlikus interviu su kredito įstaigų atstovais buvo nustatyta, kad tokio pobūdžio investicijos yra įdomios, tačiau, kaip ir minėta aukščiau, ūkio subjektai turėtų veikti pelningai (angl. *bankable*). Apžvelgus esamą rinką, daroma prielaida, kad finansų įstaigos tokio pobūdžio veikloms 10 m. perspektyvoje galėtų skirti iki 19,9 mln. Eur.

4.2.2.7 Privataus kapitalo fondų lėšos

Lietuvoje veikiančios privataus kapitalo fondai, tokie kaip BaltCap, InVL, Orion Securities ir kt. galėtų investuoti į AEI varomų TP gamybą / perdarymą užsiimančias įmones, tačiau tokioms investicijoms pritraukti, ūkio subjektai turėtų būti išvystę produktą, iš kurio gali būti planuojamas realus pinigų srautas.

Šią veiklą vykdančių įmonių, kurios yra įsitvirtinusios rinkoje ir galėtų investuotojams generuoti finansinę grąžą, rinkoje yra nedaug. Interviu su UAB „Vėjo projektai“ atstovais metu buvo pastebėta, kad, kad jų plėtrai reikalingos ypač didelės investicijos, tačiau finansavimo prieigą stabdo kol kas neįsisibėgėjantys pardavimai, o dėl to įmonė yra suprantama kaip padidintos rizikos. Dėl šių priežasčių, įvairių fondų investicijos yra galimos, tačiau artimiausiu metu – mažai tikėtinos.

4.2.3 Susisiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas

Iki šiol Lietuvoje susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimui buvo sukurtos dvi iniciatyvos:

- Transporto inovacijų centras (toliau – TIC). Susisiekimo ministerijos valdomų įmonių – AB „Lietuvos geležinkeliai“, AB „Lietuvos paštas“ ir AB „Kelių priežiūra“ iniciatyva įkurtas 2019 m., TIC yra skirtas skatinti partnerystę tarp viešojo sektoriaus įmonių ir startuolių, MVĮ, akademinės bendruomenės susisiekimo inovacijų kontekste. TIC yra įkūręs vadinamąją „smėlio dėžę“ (angl. *sandbox*) priešankstyvosios stadijos startuoliams, leidžiantiems išbandyti jų kuriamus sprendimus realiomis sąlygomis.
- Ko–investicinis fondas susisiekimui. Detali informacija apie finansuojamas veiklas pateikiama 4.1.3 skyriuje.

Atlikus interviu su UAB „INVEGA“ atstovais ir antrinių šaltinių analizę gali būti teigti, kad šios dvi iniciatyvos neveikia ir tarpusavyje yra susiję priežastiniais ryšiais. TIC veikla nėra pakankamai gerai išplėta, todėl

dėl dalyvavimo „smėlio dėžėje“ į TIC kreipiasi sąlyginai mažas skaičius priešankstyvosios ir ankstyvosios stadijos startuolių – vadovaujantis viešai prieinamais duomenimis, nuo TIC veiklos pradžios, „smėlio dėže“ pasinaudojo dvi įmonės. FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ įgyvendinančios UAB „INVEGA“ teigimu, šis priešankstyvosios ir ankstyvosios stadijos startuolių trūkumas iš dalies lemia tai, kad yra nepakankamai startuolių, galinčių dėl finansavimo kreiptis į „Ko–investicinį fondą susisiekimui“. UAB „INVEGA“ atstovų teigimu FP „Ko–investicinis fondas susisiekimui“ sąlygos yra patrauklios, tačiau fondo gyvavimo laikotarpiu nebuvo pakankamai susisiekimui sektoriuje veikiančių ūkio subjektų, kurie sukurtų ko-investicinio fondo (*Co-invest Capital*) ir verslo angelų investicijoms patrauklius produktus ir (ar) paslaugas.

Visgi, dėl COVID–19 pandemijos pasikeitę įpročiai ir didesnis susidomėjimas aplinkosauga ir tvarumu lėmė, kad 2021 m. pasaulyje ir Europoje buvo pažymėti rekordiniu skaičiumi investicijų į su mobilumu susijusius produktus¹⁰¹. Daugiausiai buvo investuojama į produktus, susijusius su elektra varomų transporto priemonių baterijos sprendimus, elektromobilių įkrovimo stotelių sprendimus ir greitojo pristatymo produktus (angl. *10 min delivery*). Atsižvelgiant į anksčiau minėtas priežastis, didėjančią mobilumo produktų svarbą Europoje bei strateginius tikslus ŠESD mažinimo srityje, numatomas susisiekimui sektoriaus inovacijų pasiūlos ir paklausos padidėjimas. Šiame skyriuje žemiau aptariami finansavimo šaltiniai ir nustatyta preliminari investicijų pasiūla pinigine išraiška.

4.2.3.1 ES struktūrinių fondų lėšos

2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programoje numatytos šios veiksmų rūšys, tiesiogiai susijusios su inovacijų kūrimu:

- skatinti startuolių vystymą, akceleravimą ir plėtrą;
- skatinti inovacijų pasiūlą;
- skatinti pradedančiųjų SVV subjektų kūrimąsi, augimą ir plėtrą.

2021–2027 metų ES fondų investicijų programos išteklių pasiskirstymas, atitinkantis veiksmų rūšis, tiesiogiai susijusias su inovacijų kūrimu, pagal intervencinių priemonių rūšį, pateiktas lentelėje žemiau.

Lentelė 34 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos išteklių, susijusių su inovacijų skatinimu, pasiskirstymas pagal intervencinių priemonių rūšį

Fondas	Regiono kategorija	Uždavinys	Intervencijų priemonių rūšis	Suma, mln. Eur		
ERPF	Sostinės regionas	1.1.	Labai mažų įmonių mokslinių tyrimų ir inovacijų veikla, įskaitant tinklaveiką (pramoniniai tyrimai, eksperimentinė plėtra, galimybių studijos)	14,6		
	VVL regionas			45,6		
	Sostinės regionas		MVĮ mokslinių tyrimų ir inovacijų veikla, įskaitant tinklaveiką	35,2		
	VVL regionas		139,5			
	Sostinės regionas		Didelių įmonių mokslinių tyrimų ir inovacijų veikla, įskaitant tinklaveiką	8,1		
	VVL regionas			14,2		
	VVL regionas			Inkubacija, parama atžalinėms ir atskirtosioms įmonėms bei startuoliams	50	
	VVL regionas		1.3.	Inkubacija, parama atžalinėms ir atskirtosioms įmonėms bei startuoliams	Įmonių vykdomi mokslinių tyrimų ir inovacijų diegimo procesai, technologijų perdavimas ir bendradarbiavimas, daugiausia dėmesio skiriant žiedinei ekonomikai	25,2
	VVL regionas					25,6

¹⁰¹ <https://dealroom.co/blog/european-mobility-in-2021>

Fondas	Regiono kategorija	Uždavinys	Intervencijų priemonių rūšis	Suma, mln. Eur
Iš viso:				358

Šaltinis: 2021–2027 metų ES fondų investicijų programa

2021–2027 metų ES fondų investicijų programoje nurodyta, kad finansavimas bus prieinamas šiomis finansavimo formomis:

- Nuosavo arba kvazinuosavo kapitalo;
- Paskolomis;
- Dotacijomis, suteiktomis vykdant FP;
- Dotacijomis.

Ūkio subjektams, kuriantiems inovacijas (nebūtinai susisiekiama sektoriuje) per jau suplanuotas FP bus skiriama 188,3 mln. Eur ES struktūrinių fondų lėšų. 41,0 mln. Eur bus finansuojamas iš grįžusių lėšų, įgyvendinus ankstesnes FP. Ekonomikos transformacijos ir konkurencingumo PP numatyta:

- NPP uždaviniui 1.5. „Skatinti pažangiųjų technologijų ir inovacijų kūrimą, diegimą ir sklaidą“ skirti 481,3 mln. Eur 2021–2027 m. ES struktūrinių fondų investicijų, bendrojo finansavimo ir privačių šaltinių lėšų;
- NPP uždaviniui 1.8. „Skatinti verslumą ir įmonių augimą“ skirti 60,9 mln. Eur 2021–2027 m. ES struktūrinių fondų investicijų, bendrojo finansavimo ir privačių šaltinių lėšų.

Atsižvelgiant į tai, kad Ekonomikos transformacijos ir konkurencingumo PP ES struktūrinių fondų lėšos nėra išskirtos, daroma prielaida, kad aukščiau nurodytas 358,0 mln. Eur finansavimas bus prieinamas iš ES struktūrinių fondų. Darant prielaidą, kad naujame laikotarpyje susisiekiama sektoriaus inovacijoms bus skirta tiek pat (procentiškai) kiek 2014–2020 m., ši suma tuomet siektų 3 proc. viso galimo biudžeto, t. y. 10,8 mln. Eur.

4.2.3.2 Valstybės biudžeto lėšos

Ekonomikos transformacijos ir konkurencingumo PP numatyta:

- NPP uždaviniui 1.5. „Skatinti pažangiųjų technologijų ir inovacijų kūrimą, diegimą ir sklaidą“ skirti 93,3 mln. Eur valstybės biudžeto lėšų, iš kurių 31,03 mln. Eur bus skirta ES fondų lėšomis netinkamam finansuoti PVM apmokėti;
- NPP uždaviniui 1.8. „Skatinti verslumą ir įmonių augimą“ skirti 32,28 mln. Eur valstybės biudžeto lėšų.

Valstybės biudžeto lėšų suma laikotarpiui iki 2030 m. 3-iajai Tiriamajai sričiai, specifiskai, aukščiau minėtoms veikloms, sieks 3,8 mln.¹⁰² Eur.

4.2.3.3 Europos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano lėšos

Inovacijų skatinimui susisiekiama sektoriuje finansuoti, Susisiekiama ministerija planuoja įgyvendinti 5G inovacijų „smėlio dėžę“ (angl. *sandbox*), kurios įgyvendinimui bus skiriama 24,5 mln. Eur EGADP lėšų.

4.2.3.4 Tarptautinių finansų institucijų lėšos

Tarptautinės finansų institucijos taip pat aktyviai investuoja į inovacijas kuriančius ūkio subjektus. Iki šiol, tarptautinės finansų institucijos investavo:

- Europos investicinis fondas, priklausantis EIB grupei, yra investavęs į Baltijos inovacijų fondą;
- Pagal Rizikos kapitalo investicijų programą (angl. *Venture Capital Investment Programme*), ERPB 2020 m. investavo 5,4 mln. Eur į technologijas kuriantį startuolį Trafi. Šios investicijos yra skirtos įmonės veiklos plėtrai kitose rinkose.

Pagal pateiktus pavyzdžius, matoma tendencija, kad tarptautinės finansų institucijos investuoja į inovacijas kuriančius startuolius. Pagal 4.2.1.7 skyriuje aprašytas tarptautinių finansų institucijų kryptis, numatoma, kad investicijų srautas į susisiekiama sektoriaus inovacijas yra galimas. Atsižvelgiant į ankstesnę patirtį ir

¹⁰² Pritaikius anksčiau minėtą prielaidą dėl praktinio investicijų panaudojimo susisiekiama sektoriaus inovacijoms

turint omenyje susisiekimo sektoriuje veikiančių ir inovacijas kuriančių ūkio subjektų skaičių, tarptautinių finansų institucijos investicijų srautas 10 m. perspektyvoje galėtų siekti ~15,0–20,0 mln. Eur.

4.2.3.5 Rizikos kapitalo fondų lėšos (su valstybės dalyvavimu)

Lietuvoje rizikos kapitalo fondai investuoja į įvairių stadijų (brandos) startuolius ir naujas kuriamas technologijas bei jų komercializavimą. Rizikos kapitalo rinka tiek pasaulyje, tiek Europoje, tiek Lietuvoje 2021 m. pasiekė rekordines sumas investicijų. Tikėtina, kad šios investicijos augs ir toliau¹⁰³.

Į ankstyvosios stadijos startuolius Lietuvoje investuoja / planuojama investuoti įgyvendinant rizikos kapitalo FP, kaip aprašyta lentelėje žemiau.

Lentelė 35 Į ankstyvosios stadijos startuolius investuojantys rizikos kapitalo fondai

Rizikos kapitalo fondas	Investicijų pasiūla, mln. Eur	Privačios lėšos
Akceleratorius 2	18,0	Ne mažiau 10 proc.
Akceleravimo fondas III	18,0, iš kurių: 10 – ES struktūrinių fondų lėšos	Ne mažiau 10 proc.
Ankstyvosios stadijos ir plėtros fondas III	28,5, iš kurių: 9,75 – ES struktūrinių fondų lėšos	Ne mažiau 10 proc.

Šaltinis: Verslo finansavimo išankstinis vertinimas

Minėtos FP yra daugiausiai finansuojamos ir (ar) planuojamos finansuoti ES struktūrinių fondų arba grįžusiomis lėšomis. Visgi, pagal ES reglamentus yra būtina pritraukti ir privačių lėšų dalį, kuri šiuo atveju sudaro ne mažiau 10 proc.

Taip pat, rizikos kapitalo kontekste planuojama įgyvendinti naują FP – rizikos kapitalo skolinimas (angl. *venture debt*). Šiai priemonei planuojama skirti 27,3 mln. Eur. Tikėtina, kad bus pritraukta 3,4 mln. Eur privačių lėšų.

Kaip buvo minėta anksčiau, šie rizikos kapitalo fondai nėra orientuoti tiesiogiai į susisiekimo sektoriaus inovacijas, tačiau šis investicijų srautas yra prieinamas visiems susisiekimo sektoriuje inovacijas kuriantiems ūkio subjektams.

4.2.3.6 Privačios lėšos

Atlikus kokybinį tyrimą buvo nustatyta, kad inovacijas kuriantys startuoliai dažniausiai turi ribotą prieigą prie finansavimo šaltinių. Finansų įstaigos finansuoja įmones, turinčias veiklos istoriją ir atitinkančias finansų įstaigų rizikos vertinimo normas. Dėl to, finansavimas iš finansų įstaigų nėra prieinamas startuoliams ar įmonėms, planuojančioms investicijas į MTEPI veiklas.

Rizikos kapitalo fondai užtikrina startuolių prieigą prie finansavimo šaltinių. Savo veikla rizikos kapitalo fondai pritraukia verslo angelų ir kitas privačias lėšas. Taip pat, privačios lėšos į inovacijas kuriančius startuolius gali būti pritrauktos įgyvendinant kitas FP¹⁰⁴ arba subsidines priemones¹⁰⁵.

Atsižvelgiant į viršuje nurodytas galimybes pritraukti privačias lėšas, skaičiuojama, kad nuo 2021 m. turėtų būti pritraukta:

- 4,4 mln. Eur įgyvendinant 35 lentelėje minėtas rizikos kapitalo FP;
- 67,36 mln. Eur planuojama pritraukti įgyvendinant tiesioginių paskolų MTEPI ir SVV priemonę ir rizikos kapitalo skolinimosi priemonę;

Interviu su LBA metu buvo pastebėta, kad nors finansų institucijos nefinansuoja inovacijų kūrimo, tačiau privataus kapitalo fondai, kaip ir finansų įstaigos, turi didelius rezervus. Finansavimas iš jų turėtų būti prieinamas, jeigu atsirastų daugiau startuolių / inovacijų susisiekimo sektoriuje.

¹⁰³ <https://www.vz.lt/inovacijos/2022/01/17/rizikos-kapitalo-investicijos-2021-m-triuskino-visus-imanomus-rekordus>

¹⁰⁴ Pritraukiant finansų tarpininkų lėšas

¹⁰⁵ Suteikiant dalinę subsidiją ir reikalaujant užtikrinti nuosavų lėšų šaltinį

4.3 Investicijų pasiūlos apibendrinimas

Lentelėje žemiau pateikta apibendrinta informacija apie investicijų pasiūlą Tiriamose srityse pagal finansuojamą veiklą.

Lentelė 36 Investicijų pasiūlos 10 m. perspektyvoje apibendrinimas pagal Tiriamąsias sritis

Tiriamoji sritis	Finansavimo šaltinis	Investicijų pasiūla, mln. Eur
AD naudojimo plėtra	ES struktūrinių fondų lėšos	242,6
	KPPP lėšos	Mažai tikėtina
	KKP lėšos	13
	MF lėšos	50,0 ¹⁰⁶
	EGADP lėšos	246,6
	Valstybės biudžeto lėšos	84,2
	Tarptautinių finansų institucijų lėšos	Ne mažiau kaip 100,0 ¹⁰⁷
	Privataus kapitalo lėšos – kredito įstaigos	Daroma prielaida, kad patenkins 75 proc. privačių krovinių pervežimo įmonių (3.184,0 mln. Eur) ir 15-20 proc. savivaldybių ir privačių keleivių pervežimo įmonių (270–360 mln. Eur) poreikio
Iš viso Tiriamajai sričiai:	Ne mažiau 4.190,0-4.280,0	
TP, naudojančių AD, gamybos / perdarymo skatinimas	ES struktūrinių fondų lėšos	5,7
	Valstybės biudžeto lėšos	-
	EGADP lėšos	3,4
	Rizikos kapitalo fondai	Iki 30,0
	Privataus kapitalo lėšos – kredito įstaigos	Iki 19,9
	Privataus kapitalo fondai	Galimas, tačiau šiuo metu negali būti apibrėžtas
Iš viso Tiriamajai sričiai:	Iki 60,0	
Susisiekimo sektoriaus inovacijų plėtra ir diegimas	ES struktūriniai fondai	10,8
	Valstybės biudžeto lėšos	3,8
	EGADP lėšos	24,5
	Tarptautinių finansų institucijų lėšos	15,0–20,0
	Rizikos kapitalo fondai	10,0–20,0
	Privačios lėšos	Pagal poreikį galimas, tačiau šiuo metu negali būti apibrėžtas
Iš viso Tiriamajai sričiai:	64,1-79,1 + privačios lėšos	
Kitos identifikuotos darnaus judumo sritys	Įvairūs lėšų šaltiniai	Patenka po 1–3 Tiriamųjų sričių investicijų pasiūla

¹⁰⁶ Duomenys pateikti iki 2023 m. Tolesnis investicijų srautas nėra žinomas

¹⁰⁷ Ši suma yra preliminarinė. Tarptautinių finansų institucijų finansavimas priklauso nuo konkrečių projektų, todėl ši investicijų pasiūlos suma gali būti ir didesnė.

Iš viso, 10 m. perspektyvoje investicijų pasiūla Tiriamosiose srityse gali siekti 4,4 mlrd. Eur. Finansų įstaigų duomenimis, investicijos į tvarias TP padės pritraukti privačias lėšas. Matoma, kad didžiausias dėmesys, t. y. net 98 proc. investicijų pasiūlos bus nukreipta į AD naudojimo plėtrą.

5. Investicijų trūkumas

Investicijų trūkumas apskaičiuotas vadovaujantis EK parengtomis gairėmis dėl FP taikymo 2014-2020 m. programavimo laikotarpiu¹⁰⁸. Investicijų trūkumas yra suprantamas kaip skirtumas tarp investicijų paklausos ir pasiūlos. Lentelėje žemiau pateikta informacija apie investicijų trūkumą.

Lentelė 37 Investicijų trūkumas pagal Tiriamąsias sritis

Tiriamoji sritis	Tikslinė grupė / veikla	Investicijų paklausa, mln. Eur	Investicijų pasiūla, mln. Eur	Investicijų trūkumas, mln. Eur
AD naudojimo plėtra	Savivaldybės / VT plėtra	999,3		
	Savivaldybės / AD infrastruktūros plėtra	79,8		
	Privačios keleivių pervežimo įmonės / TP atnaujinimas	667,1	1.006,00-1.095,86	701,44-791,31
	Privačios keleivių pervežimo įmonės / AD infrastruktūros plėtra	51,1		
	Privačios krovinių pervežimo įmonės / TP atnaujinimas	2.868,9		
	Privačios krovinių pervežimo įmonės / AD infrastruktūros plėtra	1.354,2	3.184,22	1.038,9
	Susisiekimo sektoriaus įstaigos* / TP atnaujinimas ir AD infrastruktūros plėtra	223,6	-	223,6
			Iš viso Tiriamajai sričiai:	1.963,4-2.053,8
AEI varomų transporto priemonių gaminimas ir perdarymas	Ūkio subjektai / Veiklos plėtra	105,0	60,0	45,0
				Iš viso Tiriamajai sričiai:
Susisiekimo sektoriaus inovacijų plėtra ir diegimas	Startuoliai / Susisiekimo sektoriaus inovacijų skatinimas	98,0	79,1 + privačios lėšos	Iki 18,9
	Susisiekimo sektoriaus įstaigos* / Inovacijų diegimas	333,1	-	333,1
Kitos darnaus judumo sritys	Susisiekimo sektoriaus įstaigos* ir savivaldybės / Darnaus judumo plėtrai reikalingos infrastruktūros diegimas	628,3	-	628,3
				Iš viso Tiriamajai sričiai:

¹⁰⁸ Ex-ante assessment methodology for financial instruments in the 2014-2020 programming period. General methodology covering all thematic objectives. Nuoroda: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/ex_ante_vol1.pdf. Naujesnė gairių versija dar nėra viešai prieinama.

* - Susisiekimo sektoriaus valstybės įmonės, įstaigos ir kiti valstybės ūkio subjektai (projekto apimtyje konsultuotasi su VŠĮ Plačiajuostis internetas, LTGI, VŠĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, LTG Link, VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija, VĮ Lietuvos oro uostai.

Pastebėtina, kad dalis investicijų pasiūlos bus panaudota anksčiau nei per iki 2031 m. (laikotarpis, kuriam buvo apskaičiuotas investicijų poreikis). Pavyzdžiui, EGADP lėšos turi būti panaudotos iki 2026 m. II ketv., o MF finansavimo kryptys šiuo metu suformuotos tik iki 2023 m. Dėl to numatomas investicijų pasiūlos šaltinis ateinantiems penkiems metams yra didesnis, tačiau šiuo metu negali būti tiksliai apibrėžtas.

Apibendrinant, Tiriamosiose srityse viso nustatytas 2,98–3,0 mlrd. Eur finansavimo trūkumas, kurį dalinai paaiškina ambicingi nacionaliniai ir ES strateginiai tikslai darnaus judumo srityje. Šio trūkumo, dėl neoptimalios finansavimo aplinkos, nepatenkina rinkos investicijų pasiūla. Didžiausias finansavimo trūkumas pasireiškia pirmoje Tiriamojoje srityje – AD naudojimo plėtra. Daugiausiai investicijų reikalinga savivaldybių AD varomų VT plėtrai (TP įsigyti ir įrengti VT parkams skirtai įkrovimo / pildymo infrastruktūrai) ir privačių ūkio subjektų, teikiančių keleivių vežimo paslaugas kelių transportu, TP parko atnaujinimui. Taip pat, nedidelis investicijų trūkumas yra matomas ir antrojoje ir trečiojoje Tiriamose srityse. Kitose darnaus judumo srityse, susijusiose su Tiriamosiomis sritimis ir Vertinimo tikslais, investicijų trūkumas nebuvo nustatytas.

Pagrindinės neoptimalios finansavimo situacijos priežastys:

1. reikalingos ypač didelės investicijų sumos: projektai Tiriamosiose srityse (pavyzdžiui, inovacijų kūrimas remiantis didžiais duomenimis, didelės apimties TP atnaujinimas į sąlyginai brangias AD varomas TP) reikalauja ypač didelių investicijų, kurias suteikti gali ne visi investuotojai;
2. mažas projektų pajamingumas ir ilgas atsipirkimo laikotarpis: projektai Tiriamosiose srityse (pavyzdžiui, AD varomų VT priemonių, elektra varomų TP įkrovimo stotelių įsigijimas) pasižymi nedideliu pajamingumu ir generuoja mažus pajamų srautus, todėl tikėtinas ilgas projektų atsipirkimo laikas (dalis projektų neatsiperka apskritai). Investuotojai nėra linkę finansuoti mažo pajamingumo ir ilgo atsipirkimo (ar neatsiperkančių) projektų;
3. užstato reikalavimas: kreditingumas yra vienas pagrindinių aspektų, vertinamų prieš teikiant finansavimą. Dalis tikslinių grupių Tiriamosiose srityse (savivaldybių įmonės, kurios valdo VT parkus ir teikia VT paslaugas, naujos keleivių ar krovinių vežimo įmonės) pasižymi prastais finansiniais rodikliais, dėl kurių finansavimo paraiškos būna atmestos. Taip pat, kadangi skolinimas vyksta turto pagrindu, komerciniai investuotojai beveik visada reikalauja užstato, tačiau TP nėra itin tinkamas užstatas finansavimui gauti dėl žemo likvidumo ir nuvertėjimo;
4. didelis naujų, inovacijas kuriančių įmonių rizikingumas: investuotojai vengia finansuoti prieš-parengiamosios ir parengiamosios stadijos startuolius, nes jauniems startuoliams dažnai nepavyksta įsitvirtinti rinkoje. Ši rizika yra ypač didelė prieš-ankstyvojoje ir ankstyvojoje startuolių plėtros stadijoje. Pradiniame verslo vystymo etape startuoliams yra ypač svarbu gauti verslo valdymo žinių, mentorystės, konsultacijų, bendradarbiavimo galimybių ir, žinoma, prieigą prie finansavimo šaltinių. Dėl šios priežasties pastebimas ne tik finansavimo inovacijų kūrėjams, bet ir vėlesnių stadijų susisiekimo sektoriaus startuolių trūkumas;
5. inovacijų diegimas yra nepatraukli sritis investuotojams: investicijų diegimas įmonėse reikalauja ypatingai didelių finansinių resursų, kuriuos investuoti gali tik labai didelės ir brandžios įmonės. Taip pat, investicijų diegimas susisiekimo sektoriaus įmonėse pasižymi ilgu atsipirkimo laikotarpiu, kuris yra vienas rizikos veiksnių potencialiems investuotojams.
6. Lentelėje žemiau pateiktas apibendrinimas apie Tiriamosiose srityse, kuriose buvo nustatytas investicijų trūkumas, aktualias rinkos neoptimalumo priežastis.

Lentelė 38 Rinkos neoptimalumo priežastys Tiriamosiose srityse

Nr.	Priežastys	AD naudojimo plėtra	TP, naudojančių AD, gamyba ir perdarymas	Susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimas ir plėtra
1.	Reikalingos ypač didelės investicijų sumos	x		x
2.	Mažas projektų pajamingumas ir ilgas atsipirkimo laikotarpis	x		

Nr.	Priežastys	AD naudojimo plėtra	TP, naudojančių AD, gamyba ir perdarymas	Susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimas ir plėtra
3.	Užstato reikalavimas	x	x	
4.	Didelis naujų, inovacijas kuriančių įmonių rizikingumas			x
5.	Inovacijų diegimas yra nepatraukli sritis investuotojams			x

Finansavimo galimybės ir potencialas ateityje skiriasi ne tik pagal Tiriamąsias sritis, bet ir pagal tikslines grupes Tiriamosiose srityse. Privatūs investuotojai yra suinteresuoti finansuoti ir, pagal poreikį, didinti investicijas AD naudojimo plėtros ir TP, naudojančių AD, gamybos ir perdarymo Tiriamosiose srityse. Nepaisant to, pastebimi šie skirtumai pagal tikslines grupes:

- privačių krovinių pervežimo įmonių ir brandžių įmonių, kurios gamina / perdaro TP į varomas AEI poreikį būtų galima finansuoti privačiomis lėšomis, dėl gerų tokių įmonių finansinių rodiklių,
- savivaldybių įmonių ir privačių keleivių pervežimo įmonių poreikiai privačiomis lėšomis negali būti patenkinti dėl potencialiai nepelningos veiklos ir prastų finansinių rodiklių.

Apibendrinant, Vertinimo metu buvo nustatytas 2,98-3,1 mlrd. Eur finansavimo trūkumas, kurio nepatenkina rinkos investicijų pasiūla, ir neoptimali finansavimo aplinka. Esminės to priežastys yra didelės reikalingų investicijų sumos, mažas projektų pajamingumas ir ilgas atsipirkimo laikotarpis, užstato reikalavimas, didelis naujų, inovacijas kuriančių įmonių rizikingumas ir inovacijų diegimo veiklos nepatrauklumas investuotojams. Šios priežastys yra ypač aktualios AD naudojimo plėtros ir susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimo ir plėtros Tiriamosiose srityse.

Didesnius investicijų srautus galėtų užtikrinti sektoriaus finansavimas įgyvendinant FP, iš kurių sugrįžusios lėšos būtų naudojamos tolesnėms investicijoms. FP turėtų būti finansuojami tik gyvybingi (atsiperkantys) projektai. Esant daliniam projekto atsiperkamumui, svarstyti finansavimą su subsidijomis.

6. Užsienio šalių gerosios praktikos analizė

Siekiant išnagrinėti ir nustatyti gerosios praktikos pavyzdžius, kaip užsienio šalys atliepia finansavimo trūkumą ar finansavimo aplinkos neoptimalumą Tiriamosiose srityse, žemiau pateikiama šių užsienio šalių gerųjų praktikų analizė:

- Vengrijoje vykdomas VT priemonių atnaujinimas į elektra varomas TP;
- Vokietijoje vykdomas elektrinių TP įsigijimo, gamybos ir taršių TP perdarymo skatinimas;
- Estijoje veikianti inovacijų ir startuolių skatinimo ekosistema.

6.1 Centralizuotas VT priemonių atnaujinimas į varomas elektra Vengrijoje

Žemiau pateikiama informacija apie centralizuotą VT priemonių atnaujinimą į varomas elektra Vengrijoje. Skyriuje toliau pateikiama apibendrinta informacija apie svarbiausias programos veiklos kryptis ir būdus.

Žaliųjų autobusų programa

2020 m. Vengrijos Inovacijų ir technologijų ministerijos paskelbė Žaliųjų autobusų programą¹⁰⁹, skyriuje pateikiama programos tikslų ir veiklų apžvalga. Žaliųjų autobusų programoje keliamas tikslas 32 proc. sumažinti išmetamą CO₂ iki 2030 m. keičiant miestų autobusus į varomus elektra. Šiam tikslui pasiekti iškeltas rodiklis – nuo 2022 m. visi daugiau nei 25 000 gyventojų turintys miestai turi pirkti tik elektra varomus autobusus, t.y. nacionalinės ir ES fondų lėšos nebus skiriamos finansuoti ne elektra varomų VT įsigijimui. Programos lėšomis numatoma atnaujinti 1300–1400 miestų autobusų į varomus elektra. Programa taip pat siekiama subsidijomis plėsti elektrinių autobusų gamybą Vengrijoje. Tokiu būdu Vengrija siekia tapti elektra varomo judumo lydere regione.

Žaliųjų autobusų programos finansavimas¹¹⁰:

- iki 2030 m. programai skiriama 104 mln. eurų iš nacionalinių ir ES fondų¹¹¹. Finansavimą numatoma skirstyti etapais, kasmet skiriant apytiksliai dešimtadalį numatyto biudžeto;
- numatoma, kad transporto priemonės perkantys miestai turės prisidėti savo lėšomis. Subsidijos dalis priklausys nuo to, kokios emisijos transporto priemonės keičiamos ir gali siekti nuo 20 iki 50 proc.

Svarbu pastebėti, kad paraleliai TP atnaujinimui, subsidijuojamas įkrovimo infrastruktūros įrengimas, taip pat nustatyta, kad reikalingos esminės investicijos atnaujinti elektros tiekimo tinklą ir pritaikyti jį vienu metu krauti didesniam skaičiui elektrinių autobusų¹¹².

Žaliųjų autobusų programos bandomieji projektai

2020 m. pradėti įgyvendinti aštuoni programos bandomieji (angl. *pilot*) projektai, kurių metu bandomi elektriniai autobusai¹¹³. Vadovaujantis bandomųjų projektų rezultatais bus vertinama esama įkrovimo / pildymo stotelių infrastruktūra. Bandomųjų projektų metu mokomasi integruoti elektrinius autobusus į TP parką, viešųjų pirkimų organizavimo ir vykdymo, įkrovimo / pildymo infrastruktūros įrengimo ir atnaujinimo poreikių vertinimo.

Miestai, dalyvaujantys pilotiniuose projektuose, turėjo galimybę pasirinkti partnerius:

- vietinius elektrinių autobusų gamintojus pagal programoje patvirtiną sąrašą. Pastebėtina, kad į sąrašą įtraukti tik Vengrijoje elektrinius autobusus gaminantys ir surenkantys tiekėjai.

¹⁰⁹ Internetinė nuoroda: <https://zoldbusz.hu/files/NE2030.pdf>

¹¹⁰ Internetinė nuoroda: <https://zoldbusz.hu/files/NE2030.pdf>

¹¹¹ Internetinė nuoroda: <https://www.eltis.org/in-brief/news/hungary-launches-green-bus-programme>

¹¹² Internetinė nuoroda: <https://ceenergynews.com/voices/hungarys-big-green-public-transport-overhaul/>

¹¹³ Internetinė nuoroda: https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1618492133.pdf

- įkrovimo infrastruktūros variantų sąrašė pateikiamos konkurso tvarka atrinktos, reikalavimus atitinkančias įkrovimo stoteles, jų gamintojai ir parametrai.

Viešai pateikiamais duomenimis, 2021 m. bandomuosiuose projektuose dalyvavo 13 miestų, kurie turėjo galimybę mėnesį išbandyti patvirtintų gamintojų elektrinius autobusus. Pirmojo finansavimo etapo metu, daugiau nei 25 000 gyventojų turintys miestai galėjo teikti paraiškas įsigyti elektriniams autobusams įsigyti su 80 proc. subsidija ir plėsti įkrovimo infrastruktūrai su 60 proc. subsidija. Pagal šį kvietimą, įsigyti 123 elektriniai autobusai¹¹⁴. Pažymima, kad lėtesniam nei planuota programos įgyvendinimui turėjo įtakos COVID-19, tačiau siekiama tęsti ir plėsti Žaliųjų autobusų programą.

Apibendrinant, tikimasi, kad Žaliųjų autobusų programa paskatins susisiekiama sektoriaus inovacijas ir konkurenciją tarp autobusų gamintojų Vengrijoje¹¹⁵. Pirmasis elektrinių autobusų pirkimas pagal Žaliųjų autobusų programą įvyko 2022 m. Pirkimo metu Vengrijos didžiausia VT įmonė „Volánbusz“ įsigijo 48 autobusus¹¹⁶. 2022 m. iš viso planuojama Žaliųjų autobusų programos lėšomis subsidijuoti 350 elektrinių autobusų pirkimą Vengrijoje.

Kitos AD varomo VT plėtros priemonės

2016 m. Vengrijoje įsteigtas nacionalinis autobusų pirkimo komitetas, kurio tikslas – padėti parengti perkančiosioms organizacijoms trejų metų elektra varomų TP pirkimų ir verslo planą, pirkimo dokumentus¹¹⁷. Komitetas teikia rekomendacijas dėl techninių, kvalifikacinių, ekonominių ir finansinių reikalavimų elektrinių autobusų gamintojams, taip pat konsultuoja dėl optimalaus pirkimo būdo (įsigijimas, veiklos nuoma, išperkamoji nuoma ir pan.), priklausomai nuo pirkimo apimties ir tikslo.

Vengrijoje vykdomos ir kitos didelės apimties VT atnaujinimo į AD varomą VT iniciatyvas, kurioms pasitelkta tarptautinių finansinių institucijų parama. Pavyzdžiui, miesto, priemiestinio ir tarpmiestinio susisiekiama VT operatorius Volán Buszpark Kft. Pasirašė sutartį su EIB dėl 140 mln. eurų paskolos įsigyti 3200 naujų autobusų, atnaujinant pusę viso valdomo parko¹¹⁸. 450 iš šių autobusų (naudojami miestuose) bus varomi elektra, kiti atitiks ne žemesnį nei EURO 6 standartą.

Apibendrinant Vengrijoje pradėtas vykdyti centralizuoto VT atnaujinimas į VT varomą AD. Pastebėtina, kad tiek Žaliųjų autobusų programos atveju, tiek VT operatoriaus Volán Buszpark Kft. Vykdomo atnaujinimo atveju, vykdomas didelės apimties TP pirkimas. Taip pat galima apibendrinti, kad VT atnaujinimui skiriamos ES lėšos dengia tik dalį įsigijimo kainos.

6.2 Elektrinių TP įsigijimo, gamybos ir taršių TP perdarymo skatinimas Vokietijoje

Vokietija Klimato veiksmų programoje 2030 yra iškėlusį strateginį tikslą eksploatuoti 10 mln. AD varomų TP ir pastatyti 1 mln. elektros įkrovimo / pildymo stotelių¹¹⁹ iki 2030 m. Šiems tikslams įgyvendinti, Vokietijos Federalinė Vyriausybė sukūrė finansinių paskatų paketą. Paskatos apima naujas bei iki 2019 m. taikytas efektyvias priemones, skatinančias AD varomų TP įsigijimą / gamybą ir taršių TP perdarymą. Priemonėms įgyvendinti numatomas 130 mlrd. Eurų biudžetas, sudarytas iš Klimato veiksmų programos 2030 bei paramos nuo COVID-19 nukentėjusiems verslams lėšų. Žemiau pateikiamas priemonių AD varomų TP įsigijimui / gamybai bei taršių TP perdarymui apibendrinimas.

Subsidijos automobilių įrangos modifikavimui¹²⁰

Priemonė Vokietijoje taikoma nuo 2018 m. Priemonės tikslas – skatinti TP perdarymą į naudojančias AD ir AD varomų TP gamybą. Vartotojai gali teikti prašymą subsidijos paramai, skirtai kompensuoti TP perdarymo kainą. Šios priemonės finansavimas pagal TP tipus pateikiamas lentelėje žemiau.

¹¹⁴ Internetinė nuoroda: <https://zoldbusz.hu/a-kormany-36-milliard-forintot-fordit-a-zold-busz-programra-a-kovetkezo-evekben/>

¹¹⁵ Internetinė nuoroda: https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1618492133.pdf

¹¹⁶ Internetinė nuoroda: <https://www.electrive.com/2022/04/05/byd-set-to-provide-hungary-with-48-electric-buses/>

¹¹⁷ Internetinė nuoroda: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A16H1357.KOR&xtreferer=00000003.TXT>

¹¹⁸ Internetinė nuoroda: <https://www.eib.org/en/press/all/2020-024-investment-plan-commuters-in-hungary-to-enjoy-safer-more-comfortable-and-eco-friendly-buses-as-eib-lends-eur-47m-to-volan>

¹¹⁹ Internetinė nuoroda: <https://www.bundesregierung.de/breg-en/issues/climate-action/klimaschutzprogramm-2030-1674080#:~:text=By%20putting%20a%20price%20on,cent%20of%20the%201990%20level.>

¹²⁰ Internetinės nuorodos: <https://www.bmw.de/Redaktion/EN/Artikel/Industry/regulatory-environment-and-incentives-for-using-electric-vehicles.html> ir <https://www.diesel-international.com/sustainability/retrofit-buses-germany/>

Lentelė 39 TP perdarymo finansavimas pagal TP tipą

TP tipas	Finansavimas – maksimali suma
VT autobusai	20 tūkst. Eur
Sunkios savivaldybėse naudojamos TP	14,4 tūkst. Eur
Komerčinis transportas	TP iki 3,5 tonos subsidija iki 3,6 tūkst. Eur, TP virš 3,5 tonų – 4,8 tūkst. Eur

Šaltiniai: <https://www.diesel-international.com/sustainability/retrofit-buses-germany/> ir www.bmw.de/Redaktion/EN/Artikel/Industry/regulatory-environment-and-incentives-for-using-electric-vehicles.html

Subsidijos elektrinių TP įsigijimui¹²¹

Vokietijos Federalinė Vyriausybė nuo 2020 m. teikia subsidiją elektrinių automobilių pirkėjams. Ši priemonė prisideda prie paklausos didinimo ir taip skatina AD varomų TP naudojimą. Lentelėje žemiau pateiktas skiriamas finansavimas pagal TP tipus.

Lentelė 40 Skiriamas finansavimas pagal transporto tipą

TP	Finansavimas – maksimali suma
Elektriniai automobiliai, kurių kaina iki 40 tūkst. Eur	9 tūkst. Eur
Hibridiniai automobiliai, kurių kaina iki 40 tūkst. Eur	6,7 tūkst. Eur
Elektriniai automobiliai, kurių kaina didesnė nei 40 tūkst. Eur	7,5 tūkst. Eur
Hibridiniai automobiliai, kurių kaina didesnė nei 40 tūkst. Eur	5,6 tūkst. Eur

Šaltinis: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2021/07/20210708-ein-jahr-innovationspraemie-fuer-e-autos-rekord-abrufteile.html>

Subsidija elektrinių TP įsigijimui lizingu¹²²

Nuo 2021 m. Vokietijos Federalinė Vyriausybė kuria paskatas pirkti elektra varomas TP lizingu. Lentelėje žemiau pateikiama elektra varomų TP kaina, lizingo terminas, Vokietijos Federalinės Vyriausybės bei gamintojo subsidijos dalis.

Lentelė 41 Subsidijos elektrinių TP įsigijimo lizingui apžvalga

TP tipas	TP kaina (tūkst. Eur)	Lizingo terminas	Vokietijos Federalinės Vyriausybės subsidija (tūkst. Eur)	Gamintojo subsidija (tūkst. Eur)	Bendras subsidijos dydis (tūkst. Eur)
Elektrinė	iki 40	6–11 mėnesiai	1,5	0,7	2,2
Elektrinė	iki 40	12–23 mėnesiai	3	1,5	4,5
Elektrinė	nuo 40 iki 65	6–11 mėnesiai	1,25	0,6	1,8
Elektrinė	nuo 40 iki 65	12–23 mėnesiai	2,5	1,2	3,7
iš tinklo įkraunamas (angl. plug-in) hibridas	iki 40	6–11 mėnesiai	1,125	0,5	1,6

¹²¹ Internetinė nuoroda <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2021/07/20210708-ein-jahr-innovationspraemie-fuer-e-autos-rekord-abrufzahlen.html>

¹²² Internetinė nuoroda: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/foerderung-elektroautos/>

TP tipas	TP kaina (tūkst. Eur)	Lizingo terminas	Vokietijos Federalinės Vyriausybės subsidija (tūkst. Eur)	Gamintojo subsidija (tūkst. Eur)	Bendras subsidijos dydis (tūkst. Eur)
iš tinklo įkraunamas (angl. plug-in) hibridas	iki 40	12–23 mėnesiai	2,25	1,1	3,3
iš tinklo įkraunamas (angl. plug-in) hibridas	nuo 40 iki 65	6–11 mėnesiai	0,937	0,4	1,4
iš tinklo įkraunamas (angl. plug-in) hibridas	nuo 40 iki 65	12–23 mėnesiai	1,875	0,9	2,8

Šaltinis: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/foerderung-elektroautos/>

Vokietijoje elektra varomoms TP taikoma TP mokestinė lengvata, kuri leidžia elektrinių automobilių savininkams sutaupyti 190 Eur per mėnesį¹²³. Taip pat, vietinės žemės gali taikyti papildomas paskatas įsigyti elektrinę TP. Subsidija TP įsigijimui gali siekti iki 1,5 tūkst. Eur. Greta finansinių paskatų, 2015 m. Vokietijoje priimtas elektrinio mobilumo aktas suteikia elektrinių TP savininkams galimybę naudotis autobusų juostomis bei nemokamą parkavimą.

Apibendrinant, Vokietijoje taikomos elektrinių TP įsigijimo / gamybos bei taršaus TP perdarymo skatinimo priemonės 2021 m. prisidėjo prie 124 proc. elektrinių automobilių pirkimo / pardavimo sandorių augimo ir 161 proc. iš tinklo įkraunamų (angl. *plug-in*) hibridinių automobilių pirkimo / pardavimo sandorių augimo¹²⁴. Įvertinus FP elektrinių TP įsigijimo, gamybos ir taršių TP perdarymo skatinimui Vokietijoje, matyti, kad populiariausia, finansavimo forma – subsidijos. To priežastis – ilgas investicijų į AD varomo TP atsipirkimo laikas ir nedidelė investuoto kapitalo grąža AD varomo TP perdarymo bei gamybos projektuose.

6.3 Inovacijų ir startuolių skatinimo ekosistema Estijoje

Estija išskiriama kaip viena palankiausių startuolių skatinimo ekosistemų pasaulyje¹²⁵. Startuolių skatinimas yra vienas iš šalies prioritetų, ypač palankiai vertinamos jų finansavimo galimybės.

Inovacijų ir startuolių ekosistemos Estijoje sėkmės prielaidos¹²⁶:

- e–valdymo (angl. *e-governance*) iniciatyva ir viešojo sektoriaus skaitmenizavimas –skaitmenizuotos viešojo sektoriaus paslaugos (apie 3000 paslaugų) gyventojams. Taip skatinamas įprotis naudotis technologijomis ir inovacijomis ir kitose gyvenimo srityje;
- aktyvus startuolių steigimo ir augimo skatinimas;
- e–pilietybės (angl. *e-citizenship*) programa ir palanki mokesčių sistema leidžia užsienio šalių piliečiams kurti verslą Estijoje. Programa yra pasinaudoję daugiau nei 85 tūkst. asmenų, įkūrusių 18 000 įmonių;
- šalies, kaip inovacijų išbandymo laboratorijos, pozicionavimas ir inovacijų testavimo šalies mastu skatinimas, pavyzdžiui, 3 kartos savaeigių transporto priemonių testavimo programa;
- aktyvus užsienio investicijų į inovacijas, startuolius pritraukimas.

Atsižvelgiant į interviu metu išsakytus pastebėjimus, papildomai apžvelgtos ankstyvosios stadijos startuolių skatinimo ir ankstyvosios stadijos verslo plėtrai skirtos priemonės, pateikiamos nacionalinės startuolių skatinimo įstaigos Startup Estonia viešai prieinamoje informacijoje¹²⁷:

- prioritetinių sričių išskyrimas, numatant papildomas paskatas ir pagalbą (pavyzdžiui, verslo pradžios) kurti šių sričių verslus. Kaip prioritetinės sritys išskirtos kibernetinis saugumas, mokymosi technologijos

¹²³ Internetinė nuoroda: https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html

¹²⁴ Internetinė nuoroda: https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html

¹²⁵ Global Startup Ecosystem Report 2021.

¹²⁶ Global Startup Ecosystem Report 2021.

¹²⁷ Internetinė nuoroda: <https://startupestonia.ee/blog/chapter-2021-of-the-estonian-startup-sector>

(angl. *EdTech*). Skatinamos sričių inovacijų kūrėjų bendruomenės, bendradarbiavimas. 2019 m. startavo specializuotas viešojo sektoriaus akceleratorius;

- startuolių bendruomenių, renginių, bendradarbiavimo erdvių skatinimas;
- finansavimas visose startuolių augimo stadijose:
 - idėjos pavertimas įmone – Enterprise Estonia nuo 2007 m. finansuoja konkursą, rodomą per nacionalinę televiziją, kuriame verslo idėjas turinys startuoliai atlieka įvairias su verslo plėtra susijusias užduotis ir varžosi dėl finansavimo savo idėjai. Taip pat yra specializuotų renginių ir ugdymo iniciatyvų – pavyzdžiui, skaitmeninių produktų kūrimo, švirių ir žalių technologijų akceleratorius, programos universitetų studentams¹²⁸;
 - specializuota pagalba verslo pradžioje – konsultacijos ir pagalba steigiant įmonę;
 - įmonės plėtra (angl. *scaling*) – skatinamas sprendimų diegimas valstybės įmonėse, viešajame sektoriuje, papildomos paskatos diegti Estijoje sukurtas inovacijas privačiose įmonėse.

Vadovaujantis Enterprise Estonia pateikta informacija, finansuojant inovacijas prioritetas teikiamas finansiniams instrumentams, mažinant subsidijomis grįstą finansavimą. Estijoje planuojama įsteigti šias FP:

1. Enterprise Estonia paslaugos¹²⁹ verslo plėtrai, intelektinių teisių apsaugai, skaitmenizavimui, eksporto plėtrai. Paslaugos skirtos startuoliams ir smulkiam ir vidutiniam verslui;
2. nacionalinis SmartCap fondas¹³⁰, kurio lėšos bus skiriamos:
 - penkiems rizikos kapitalo fondams ir akceleratoriui, skirtiems ankstyvos stadijos startuoliams finansuoti. Numatoma paskirstyti 80 mln. Eur.;
 - žaliajam fondui (RRF lėšos), 2022–2026 metais numatoma investuoti 100 mln. Eur. Į žaliąsias technologijas. Šiuo metu ieškoma fondo valdytojo ir konkrečios finansavimo sąlygos nėra paskelbtos.

Startuoliams taip pat prieinamas finansavimas iš dvidešimties rizikos kapitalo fondų.

Apibendrinant, Estijoje inovacijų ir startuolių ekosistema yra skatinama per nacionalines strategines kryptis, verslo finansavimą technologijų srityje, iššūkių sprendimą (pavyzdžiui, e–pilietybe sprendžiama talentų trūkumo problema, taip pat pritraukiamos užsienio žinios eksporto plėtrai).

Estijos patirtis rodo, kad siekiant skatinti startuolių augimą:

- svarbu nustatyti prioritetines investicijų kryptis, pvz. Estijos pasirinktos informacinės technologijos;
- numatyti paramos ir skatinimo priemonės visose startuolio plėtos stadijose;
- skatinti ankstyvosios stadijos veiklas.

¹²⁸ Internetinė nuoroda: <https://www.eas.ee/teenused/?lang=en>

¹²⁹ Internetinė nuoroda: <https://www.eas.ee/teenused/?lang=en>

¹³⁰ Internetinė nuoroda: <https://smartcap.ee/portfolio/>

7. Valstybės pagalbos taisyklių taikymas

Planuojant FP įgyvendinimą ES valstybė narė turi teisę pasirinkti konkrečią priemonės struktūrą bei jos įgyvendinimo mechanizmą taip, kad numatoma FP būtų įgyvendinama kaip priemonė:

- kuriai nėra taikomos valstybės pagalbos taisyklės (detaliau vertinimo ataskaitoje nenagrinėjama);
- kuriai yra taikomos *de minimis* taisyklės;
- kuriai yra taikomos valstybės pagalbos išimties reglamentai, pagal kuriuos teikiama valstybės pagalba neturi būti derinama su EK;
- pagal kurią yra teikiama valstybės pagalba pagal iš anksto suderintą su Europos Komisija schemą (individualią valstybės pagalbą konkrečiai įmonei arba valstybės pagalbos schemą pagal sektorines Europos Komisijos gaires bei komunikatus).

Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo¹⁴ (toliau – ES sutartis) numato, jog išskyrus tuos atvejus, kuomet įvairių lygmenų EK ir ES teisės aktai numato kitaip, „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“ (107 str. 1 d.). ES sutartis (107–108 str.) numato išimtis, kuriomis vadovaujantis yra ES valstybių narių teikiama valstybės pagalba yra laikoma suderinama su vidaus rinka ir atitinkant EK teisės aktuose nustatytas taisykles gali būti teikiama naudos gavėjams.

Finansavimas (parama) laikomas valstybės pagalba, kai atitinka šiuos požymius kartu (Komisijos pranešimas dėl valstybės pagalbos, numatyto Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 str. 1 d., sąvokos¹⁵ (toliau – EK pranešimas dėl VP sąvokos)), kurie nurodyti lentelėje žemiau.

Lentelė 42 Komentariai dėl valstybės pagalbos požymių

Valstybės pagalbos požymis	Komentariai dėl požymio tenkinimo	Ar finansavimas tenkina požymius?
Parama teikiama ūkio subjektui, t. y. ekonominę veiklą vykdančiam fiziniam ar juridiniam asmeniui.	<p>Valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik tuo atveju, jeigu priemonės gavėjas yra įmonė (6 p.):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Įmonė valstybės pagalbos atžvilgiu yra bet kokio juridinio statuso ir bet koku būdu finansuojamas subjektas, vykdamas ekonominę veiklą (7 p.); • Ekonominė veikla laikoma bet kokia veikla, kurią sudaro prekių tiekimas ir paslaugų teikimas rinkoje (12 p.); • Valstybės pagalbos taisyklės taikomos, nepriklauso nuo to, ar subjektas įsteigtas pelnui siekti. Pelną nesiekiantys subjektai taip pat gali siūlyti prekes ir paslaugas rinkoje (9 p.). <p>Pabrėžtina, kad valstybės pagalbos teikimo taisyklių įtaka įgyvendinant finansines priemones turi būti vertinama kiekvieno FP įgyvendinime dalyvaujančio ūkio subjektų tipo atžvilgiu atskirai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Ko)Investuotojo atžvilgiu; • Finansinę priemonę įgyvendinančio subjekto (finansų tarpininkų ir fondo valdytojo) atžvilgiu; • Įmonės, gaunančios finansavimą iš FP, atžvilgiu. 	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujantį konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>
Parama yra teikiama valstybės (valstybės institucijos tiesiogiai ar per tarpininką) ir iš valstybės išteklių (visi	Tik iš valstybinių išteklių tiesiogiai ar netiesiogiai suteiktas pranašumas gali būti laikomas valstybės pagalba pagal ES sutarties 107 str. 1 d. (47 p.).	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi</p>

<p>viešojo sektoriaus išteklių, įskaitant ES struktūrinių fondų lėšas), nepriklausomai nuo konkrečios paramos formos.</p>	<p>Valstybiniai išteklių gali būti perduodami įvairiai – kaip tiesioginės dotacijos, paskolos, garantijos, tiesioginės investicijos į bendrovių kapitalą ir išmokos natūra. Tvirtas ir konkretus įsipareigojimas valstybinius išteklius suteikti vėliau taip pat laikomas valstybinių išteklių perdavimu. Realiai perduoti lėšas nėra būtina – užtenka vien to, kad yra atsisakoma valstybės pajamų. Pajamų, kurios priešingu atveju būtų atitekusios valstybei, atsisakymas yra valstybinių išteklių perdavimas. <...> Kad būtų galima taikyti 107 straipsnio 1 dalį, pakanka, kad dėl garantijos ar sutartimi pateikto pasiūlymo kiltų konkretus pavojus ateityje užkrauti valstybei papildomą našą (51 p.).</p> <p>Taigi, valstybės pagalbos taisyklės numato galimybes skirti finansavimą įvairiomis formomis, t. y. tiesioginėmis dotacijomis / subsidijomis, paskolomis, garantijomis, tiesioginėmis investicijomis į bendrovių kapitalą ir kt.</p> <p>Taigi, skirtingos finansavimo formos gali būti derinamos tarpusavyje taip, kad (i) atitiktų finansuojamo ir finansuojančio subjektų poreikius ir (ii) būtų laikomasi nustatytų bendrųjų valstybės pagalbos apribojimų atsižvelgiant į finansavimo šaltinį ir pagalbos gavėją.</p>	<p>būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>
<p>Parama teikia išskirtinę ekonominę naudą, kurios ūkio subjektai negautų rinkos sąlygomis.</p>	<p>Tiriamosiose srityse nagrinėjamų veiklų finansavimui egzistuoja rinkos nepakankamumas, dėl kurio finansavimo galimybės iš rinkos sąlygomis veikiančių subjektų yra ribotas, todėl viešųjų išteklių panaudojimas užpildant šį trūkumą suteiks įmonėms pranašumą.</p>	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>
<p>Parama teikiama selektyviai, dėl ko parama iškraipo ar gali iškraipyti konkurenciją ir turi poveikį prekybai tarp valstybių narių.</p>	<p>FP gavėjai bus atrinkti selektyviai (pvz. priemonė bus taikoma tik tam tikroms įmonėms (jų grupėms) ar tam tikriems konkrečios valstybės narės ekonomikos sektoriams), todėl gaus išskirtinę ekonominę naudą, atitinkamai, įgys konkurencinį pranašumą kitų rinkos dalyvių atžvilgiu, todėl konkurencija ir prekyba tarp ES šalių gali būti iškraipoma.</p>	<p>Tikėtina, jog taip.</p> <p>Galutinis vertinimas dėl valstybės pagalbos požymio atitikimo turi būti atliekamas ūkio subjektui ar jų grupei, dalyvaujančiai konkrečios FP įgyvendinime, nustatant šios FP sąlygas.</p>

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą informaciją, teigtina, jog numatomas finansavimas pagal FP turi valstybės pagalbos požymių, tačiau būtina kiekvienos Tiriamosios srities atveju ir kiekvienu FP įgyvendinime dalyvaujančio ūkio subjekto tipo lygiu įvertinti valstybės pagalbos požymių tenkinimą, o nustačius, jog yra tenkinami valstybės pagalbos požymiai – išimtis, kuriomis vadovaujantis gali būti teikiama valstybės pagalba.

Pažymėtina, jog tuo atveju, jeigu Tiriamosiose srityje analizuojamoms veikloms teikiamas finansavimas būtų laikomas valstybės pagalba, šis finansavimas galėtų būti vertinamas kaip leistina valstybės pagalba. Šių veiklų finansavimo tinkamumas nustatytas atitinkamuose ES lygmens horizontalios, regioninės ir sektorinės valstybės pagalbos gairėse ir pagrinduose, kuriuose nustatytos sąlygos ir kriterijai, kuomet skiriamos viešosios lėšos laikomos su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba.

Valstybės pagalbos taisyklėse yra numatytos išimties, suteikiančios teisę panaudojant valstybės išteklius finansuoti:

- AD varomų TP įsigijimą ir įkrovimo stotelių bei vandenilio papildymo infrastruktūrą;

- atsinaujinančiais energijos ištekliais varomų TP gamybą ir kitas transporto inovacijų gamybos ir plėtros veiklas;
- susisiekimo sektoriaus įstaigų darnaus judumo poreikių ir inovacijų diegimo veiklas.

Taip pat pažymėtina, jog valstybės pagalbos taisyklės numato galimybes skirti finansavimą įvairiomis formomis, t. y. tiesioginėmis dotacijomis / subsidijomis, paskolomis, garantijomis, tiesioginėmis investicijomis į bendrovių kapitalą ir kt. Skirtingos finansavimo formos gali būti derinamos tarpusavyje taip, kad (i) atitiktų finansuojamo ir finansuojančio subjektų poreikius ir (ii) būtų laikomasi nustatytų bendrųjų valstybės pagalbos apribojimų atsižvelgiant į finansavimo šaltinį ir pagalbos gavėją.

Valstybės pagalbos taisyklės nustato išimtis, kuriomis finansavimas gali būti skiriamas be išankstinio EK patvirtinimo (pritarimo), o tais atvejais, kuomet siekiama valstybės pagalbą suteikti didesnės reikšmės ar rizikos veikloms finansuoti – su EK patvirtinimu (pritarimu). Taikant pastarąjį atvejį būti įvertinti laiko sąnaudas, reikalingas įgyvendinant finansavimo suderinimo su EK procedūras, galinčias trukti nuo kelių iki keliolikos mėnesių (išskirtiniais atvejais ir ilgiau).

Atsižvelgiant į valstybės pagalbos analizėje nustatytas viešųjų finansų panaudojimo galimybes ir apribojimus, tolimesniame skyriuje detalizuojamos finansinės priemonės, kuriomis rekomenduojama Tiriamosiose srityse identifikuotas veiklas ir su jomis susijusias investicijas.

8. Siūlomoms finansinėms priemonėms

Šis skyrius yra parengtas vadovaujantis aukščiau pateiktu vertinimu dėl rinkos finansavimo trūkumo ir neoptimalios finansavimo aplinkos bei atliktos užsienio šalių analizės gerosios praktikos pavyzdžiais. Pirma, skyriuje pateikiama informacija apie prielaidas FP taikymui Tiriamosiose srityse ir konkrečioms tikslinėms grupėms. Skyriuje vertinami poreikis ir galimybės taikyti FP šioms ūkio subjektų grupėms, kaip nurodoma Vertinimo techninėje specifikacijoje:

- didžiųjų miestų savivaldybėms ir rajoninės savivaldybėms (įskaitant savivaldybių įmones);
- privačioms keleivių ir krovinių pervežimo įmonėms;
- AD varomų TP gamintojams;
- inovacijų kūrėjams ir / ar gamintojams ir / ar naudotojams;
- ūkio subjektams, planuojantiems investicijas į kitas darnaus judumo veiklas.

Antra, atsižvelgiant į aptartas prielaidas ir vadovaujantis valstybės pagalbos vertinimu, interviu programos bei ekspertinio vertinimo rezultatais pristatomos rekomenduojamos FP, jų pagrindinės jų sąlygos, veiklos pasiekimų matavimo rodikliai (angl. *key performance indicators, KPI*), su įgyvendinimu susijusios rizikos ir suderinamumo aspektai.

8.1 AD naudojimo plėtra

Šiame skyriuje pateikiamos AD naudojimo plėtros Tiriamojoje srityje rekomenduojamos FP.

8.1.1 Tiriamojoje srityje siūlomoms FP pagal ūkio subjektus

8.1.1.1 Didžiųjų miestų ir rajoninės savivaldybės

AD varomų VT priemonių plėtrai planuojama skirti dalį ES struktūrinių fondų ir EGADP lėšų, numatyta lėšų suma nėra pakankama. Iki 2021 m. finansavimas AD varomų TP priemonių įsigijimui ir AD infrastruktūros plėtrai buvo skiriamas subsidijų forma. Dėl iki šiol įgyvendinamų negrąžinamųjų subsidijų, valstybė negali generuoti tolesnio investicijų srauto kitoms panašaus pobūdžio investicijoms ir taip užtikrinti tolesnės AD naudojimo plėtros.

Pasireiškiančiam didžiųjų miestų ir rajoninių savivaldybių investicijų trūkumui (žr. 5 skyrių) įtakos turi šie aspektai:

- 3.5 skyriuje aptarti savivaldybių skolinimosi limitai apriboja savivaldybių skolinimąsi tolesnei AD varomų TP ir papildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtrai. Iki šiol, didžioji dalis savivaldybių projektus finansavo subsidijų forma, o savų lėšų dalis tokios pobūdžio projektams siekė ~15 proc.;
- nuostolinga VT parkų veikla riboja savivaldybių ir savivaldybių įmonių galimybes skolintis iš kredito įstaigų, todėl didžioji dalis investicijų pasiūlos – viešosios lėšos;
- AD naudojimo plėtra reikalauja ypač didelių pradinių investicijų dėl brangių VT priemonių, poreikio tuo pačiu metu įrengti įkrovimo / papildymo infrastruktūrą ir, vėliau, didesnių nei iškastiniu kuru varomų TP eksploatacijos kaštų.

Tarptautinių finansų institucijų finansuotų projektų analizė rodo, kad didžiųjų miestų savivaldybės, tokios kaip Vilnius, Kaunas ir Klaipėda, gali pritraukti tarptautinių finansų institucijų, pavyzdžiui, EIB, CEB ir ERPB, finansavimą. Tuo tarpu, Šiaulių m., Panevėžio m. ir rajoninės savivaldybės turi ribotas galimybes pritraukti TP priemonių įsigijimui reikiamas privačias ir kitas lėšas.

Siekiant patenkinti investicijų trūkumą, reikalinga pritraukti privačias ir kitas lėšas ir (ar) užtikrinti grįžtančių lėšų srautą. Tai galėtų būti atlikta įgyvendinant šias priemones:

- paskolų, derinamų su subsidija, FP;

- garantijų FP.

Apačioje detalizuotas konkrečių FP poreikis ir pritaikomumas.

Paskolų FP

Siekiant paskatinti AD varomų VT priemonių parko plėtrą, rekomenduojama įgyvendinti lengvatinių paskolų FP (šios FP sąlygos pateikiamos 50 lentelėje). Tokiai FP poreikis buvo išreikštas interviu su didžiųjų miestų ir rajoninių savivaldybių atstovais metu. Visgi, potenciali tikslinė konstruojamų FP grupė nurodė, kad lengvatinė paskola būtų aktuali tuo atveju, jeigu būtų derinama su didelio intensyvumo subsidija. Atlikus papildomą analizę buvo nustatyta, kad toks VT priemonių elektrifikavimo modelis taikomas ir užsienio šalyse, pavyzdžiui, Vengrijoje, Vokietijoje, Belgijoje, Lenkijoje ir kt.¹³¹ Lengvatinės paskolos, derinamos su subsidijomis, savivaldybių įmonėms leistų užtikrinti reikiamą į tikslines investicijas orientuotą pinigų srautą.

AD varomų TP ir infrastruktūros plėtrai skirtos lengvatinių paskolų FP galutiniai naudos gavėjai būtų ūkio subjektai, vykdančys viešąsias keleivių vežimo paslaugas, pavyzdžiui, savivaldybių įmonės, privačios keleivių pervežimo įmonės (FP pritaikomumas privačioms keleivių pervežimo įmonėms aptariamam žemiau).

Pastebėtina, kad 2021 m. liepos mėn. patvirtintame „Energijos vartojimo efektyvumo didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo bei transporto sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstiniame vertinime“ numatyta taikyti lengvatinių paskolų FP AD įkrovimo / papildymo infrastruktūros transporto sektoriuje plėtrai. FP rekomenduojama FP skirta viešąją, pusiau viešą ir privačią elektromobilių ir kitų AD įkrovimo / papildymo infrastruktūrą planuojantiems įrengti juridiniams asmenims, įskaitant savivaldybes, savivaldybių ir valstybės įmones. Visgi, siekiant atskirti viešas ir privačias įkrovimo stoteles bei šiame Vertinime nagrinėjamą Tiriamąją sritį finansuoti nuosekliai, rekomenduojama ūkio subjektus, vykdančius viešąsias keleivių vežimo paslaugas, skatinti šio Fondo apimtyje sukurti lengvatinių paskolų FP. Pastebėtina, kad pasinaudojant paskolų FP įrengtos įkrovimo / papildymo stotelės turėtų būti skirtos (arba prioritetas įsikrauti) ūkio subjektų, vykdančių viešąsias keleivių vežimo paslaugas, reikmėms.

Garantijų FP

Komerciniai bankai iš savivaldybių įmonių, siekiančių gauti finansavimą, prašo garantijų, nekilnojamojo turto įkeitimo ar sąskaitos bei gautinų sumų įkeitimo kaip paskolos užtikrinimo priemonės. Taikomos užtikrinimo priemonės visuomet priklauso nuo finansuojamo projekto rizikos. Įprastai finansų įstaigos reikalauja garantijos ar apsidraudimo priemonės sudarytų ne mažiau kaip 80 proc. suteikiamos paskolos sumos.

Suteikiama garantija galėtų sumažinti kliento riziką priskiriant jam mažesnės rizikos kategoriją ir atitinkamai sumažinti kredito įstaigos privalomo skaičiuoti kapitalo poreikį. Tokiu būdu kredito įstaigos galėtų sumažinti galutinių naudos gavėjų skolinimosi kainą. Visgi, garantija nėra pakankama sąlyga suteikti paskolą mažo pelningumo projektams ar esant nepakankamiems pajamų srautams.

Pagrindinės priežastys, dėl kurių savivaldybės ir savivaldybių įmonės nesiskolina ir (ar) kredito įstaigos nenoriai skolina šioje srityje yra mažas projektų gyvybingumas (atsiperkamumas), per didelės ar neprognozuojamos ilgame laikotarpyje paskolų palūkanos, užstato ribojimai, maži institucijų skolinimosi limitai bei lūkesčiai gauti subsidinį finansavimą. Garantijomis šios rinkos nepakankamumo priežastys negalės būti išspręstos. Dėl šių priežasčių garantijos galimai nepaskatintų potencialių galutinių naudos gavėjų investuoti į AD naudojimo plėtrą.

8.1.1.2 Privačios keleivių pervežimo įmonės

5 skyriuje pateiktoje investicijų trūkumo apžvalgoje matoma, kad juridiniams asmenims priklausančių AD varomų TP plėtrai reikalinga investicijų paklausa viršija investicijų pasiūlą. Interviu su kredito įstaigomis rezultatai bei 5 didžiausių keleivių pervežimo įmonių 2019–2020 m. finansinių rezultatų apžvalga parodė, kad:

¹³¹ Užsienio šalių gerosios praktikos analizė ir informacija iš internetinių puslapių: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/2.3_uitp_perchel.pdf; <https://zoldbusz.hu/files/NE2030.pdf>; <https://www.electrive.com/2020/01/31/eu-commission-approves-electric-bus-funding-for-germany/#:~:text=The%20EU%20Commission%20has%20approved,until%20the%20end%20of%202021.;> <https://cleanbusplatform.eu/storage/files/national-financial-schemes-for-clean-bus-fleet-renewals-2021-uitp.pdf>.

- dėl įvestų judėjimo ribojimų COVID-19 pandemijos valdymo kontekste, 2020 m. keleivių pervežimo įmonės patyrė nuostolių;
- besitęsianti pandemija turės įtakos tolesnei šio sektoriaus įmonių finansinei situacijai.

Dėl šių priežasčių:

- įmonės neturi reikiamo užstato, todėl negali gauti paskolų bankuose netaršioms TP įsigyti ir jų įkrovimo infrastruktūrai vystyti;
- dėl reikšmingo pradinių investicijų skirtumo į AD varomas TP ir iškastiniu kuru varomas TP, mažai tikėtina, kad šio sektoriaus įmonės, net ir turėdamos reikiamą užstatą, be kitų reguliacinio pobūdžio priemonių, tokių kaip įvažiavimo į miesto centrą mokestis ir kt., investuos į brangias ir šiuo metu neatsiperkančias TP, varomas AD, bei jų infrastruktūrą.

ADĮ 28 str. nurodyta, kad „Nuo 2029 m. sausio 1 d. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemones, turi būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus“. Dėl šios priežasties daroma prielaida, kad privačios keleivių pervežimo įmonės investuos į AD varomas TP ir jų eksploatavimui reikalingą infrastruktūrą.

Atsižvelgiant į šią situaciją, rekomenduojama įgyvendinti lengvatinių paskolų ir garantijų FP. Informacija apie šių FP sąlygas pateikiama 43 ir 44 lentelėse. Galutiniai lengvatinių paskolų ir garantijų naudos gavėjai būtų, ūkio subjektai, vykdančys viešąsias keleivių vežimo paslaugas, įskaitant privačias keleivių pervežimo įmones.

8.1.1.3 Krovinių pervežimo įmonės

Krovinių pervežimo sektoriuje veikiančioms įmonėms kredito įstaigos skolina aktyviai. Kaip nurodyta investicijų pasiūlos dalyje – ~25 proc. paraiškų dėl finansavimo nėra patenkinama (žr. 4 ir 5 skyrių). Atkreiptinas dėmesys, kad kredito įstaigos skolina pelningai veikiančioms įmonėms, tačiau, kaip ir minėta privačių keleivių vežimo įmonių atveju, MVĮ, neturinčios ilgametės patirties rinkoje ir gerų finansinių rodiklių, negali gauti reikalingo finansavimo dėl užstato trūkumo. Taip pat, kredito įstaigos ne visuomet skolina ir ypač sparčiai augančioms įmonėms.

Visgi, apibendrinant interviu su asociacijos Linava, UAB DHL Lietuva, LBA ir kredito įstaigomis rezultatus, pastebima, kad pagrindinis iššūkis krovinių pervežimo įmonėms yra ne finansavimo trūkumas, o tai, kad šiuo metu krovinių pervežimo veiklai vykdyti nėra tinkamų AD technologijų. Pavyzdžiui, UAB DHL Lietuva atstovai pastebėjo, kad šiuo metu pilnai įkrautas, elektra varomas N1 klasės automobilis žiemos metu gali įveikti apie 50 km. Taip pat tokių automobilių priežiūra yra sudėtingesnė, nes trūksta kvalifikuotų specialistų. Tuo tarpu, asociacijos Linava atstovai pastebėjo, kad sunkiasvorių TP AD technologijos nėra pritaikytos ilgiems maršrutams, o taip pat, nėra darbo / poilsio režimui pritaikytos infrastruktūros.

Atsižvelgiant į finansų įstaigų tvarumo įsipareigojimus, tikėtina, kad tobulėjant technologijoms dauguma krovinių pervežimo įmonių bus pajėgios elektrifikuoti savo vilkikų autoparkus be FP pagalbos. Visgi, mažesnė dalis įmonių gali susidurti su nepakankamo užstato ar aukštų rizikos rodiklių, dėl kurių išorinis finansavimas šioms įmonėms nebūtų suteiktas. Atsižvelgiant į tai, rekomenduojama:

- Lengvatinių paskolų FP;
- Garantijų FP.

Šios FP galėtų paskatinti krovinių TP parkų elektrifikavimą.

8.1.2 Pagrindinės siūlomų FP sąlygos

AD naudojimo plėtrai planuojama skirti 653,97–730,91 mln. Eur viešųjų lėšų. Šiai Tiriamajai sričiai priskiriamos investicijos iki šiol buvo subsidijuojamos, tokį finansavimo būdą planuojama teikti ir ateityje¹³². Visgi, norint pasiekti strateginius tikslus, būtų naudinga finansavimą teikti ne tik subsidijų, bet ir grįžtančias lėšas generuojančių ir privačias lėšas pritraukiančių FP pagrindu.

Atsižvelgiant į strateginius tikslus (žr. 2 skyrių), nustatytą investicijų trūkumą (žr. 5 skyrių) ir potencialių galutinių naudos gavėjų poreikius dėl FP, numatoma taikyti lengvatinių paskolų ir garantijų FP. Pagrindinės siūlomų FP sąlygos buvo nustatytos atsižvelgiant į galutinių naudos gavėjų poreikius ir neoptimalios

¹³² 2021-2027 m. m. ES fondų investicijų programoje ir NKL numatyta finansavimą suteikti subsidijų forma

finansavimo situacijos priežastis, nacionalinių plėtros įstaigų sukauptą FP taikymo patirtį ir rekomendacijas bei kredito įstaigų ir tarptautinių finansų institucijų įvardintus aspektus dėl FP taikymo.

Paskolų ir garantijų FP skiriamas viešųjų lėšų dydis buvo apskaičiuotas atsižvelgiant į:

- investicijų trūkumą;
- FP planuojamą pritraukti kitų lėšų sumą (svertu efekta).

Vadovaujantis šiais kriterijais, daroma prielaida, kad visas ūkio subjektų, vykdančių viešąsias keleivių vežimo paslaugas (savivaldybių įmonės, privačios keleivių pervežimo įmonės) investicijų trūkumas bus patenkintas lengvatinių paskolų FP. Ūkio subjektų, teikiančių krovinių pervežimo paslaugas 75 proc. investicijų trūkumo turėtų būti užtikrinama lengvatinių paskolų FP, o likusi dalis – garantijų FP.

Atsižvelgiant į didelį investicijų trūkumą, lengvatinių paskolų FP turėtų būti konstruojama taip, kad galėtų pritraukti kuo didesnę kitų lėšų dalį, pavyzdžiui, iš tarptautinių finansų įstaigų ir FT. Konstruojant FP turėtų būti svarstomi šie aspektai:

- lengvatinė paskola gali būti teikiama tiesiogiai fondų fondo valdytojo, tačiau prioritetas turėtų būti taikomas FT. Jeigu paskola bus teikiama FT, rekomenduojama siekti ne mažesnės kaip 50 proc. privačių lėšų dalies;
- bendradarbiavimas su finansų institucijomis galėtų ženkliai prisidėti prie FP įgyvendinimo. Rekomenduojama siekti ne mažesnio kaip 50 proc. finansų institucijų indėlio (Fondo lygmenyje);
- reikalavimo teisių refinansavimas. Refinansavimas leistų užtikrinti aukštesnį svertu efekta.

Siekiant padidinti lengvatinių paskolų FP potencialiems galutiniams naudos gavėjams, rekomenduojama įvertinus konkrečių investicijų projektų riziką, taikyti mažesnę nei rinkos kaina palūkanų normą, ilgesnį paskolos grąžinimo laikotarpį ir minimalias papildomo užtikrinimo priemones.

Atsižvelgiant į finansinę ūkio subjektų, teikiančių viešąsias keleivių vežimo paslaugas, padėtį, rekomenduojama teikti dalines subsidijas iš Darnaus judumo fondo arba kitų lėšų.

Apibendrinant aukščiau pateiktą informaciją ir analizę pagal tikslines grupes, lentelėse žemiau pateikiamos pagrindinės siūlomų FP sąlygos.

Lentelė 43 Lengvatinių paskolų FP sąlygos

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos pagal galutinius naudos gavėjus	
	Ūkio subjektai, teikiantys viešąsias keleivių vežimo paslaugas (savivaldybių įmonės, privačios keleivių pervežimo įmonės)	Ūkio subjektai, teikiantys krovinių pervežimo paslaugas
Ribojimai galutiniams naudos gavėjams	Ribojimai galutiniams naudos gavėjams dėl jų vykdomos veiklos ar teisinės formos nėra taikomi.	
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	87,68 mln. Eur	194,79 mln. Eur
Viešųjų lėšų dydis skiriamas subsidijai	350,72 mln. Eur ¹³³	-
Finansavimo šaltinis	ES struktūrinių fondų, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai	
Valstybės pagalba	Remiantis 7 skyriuje atlikta preliminarina analize nustatyta, kad siūloma finansuoti veikla gali atitikti šių valstybės pagalbos taisyklių nuostatas: <ul style="list-style-type: none"> • Reglamentą 651/2014 36 str. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas); • Aplinkosaugos gairių 4.3.1. ir 4.3.2. punktais. Valstybės pagalbos teikimui turi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas); 	

¹³³ Daroma prielaida, kad subsidijų dalis vidutiniškai sieks 50 proc.

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos pagal galutinius naudos gavėjus
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>De minimis</i> reglamentą. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas). <p>Atsižvelgiant į esamus teisinius valstybės pagalbos pagrindus rekomenduojama (pateikta siūlomo prioriteto tvarka):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. siekiant užtikrinti didesnę nei vidutinę lankstumą finansuojant įvairaus tipo išlaidas, tačiau skiriant apriboto dydžio valstybės pagalbos sumą, kuriai nebūtų taikomos derinimo su EK procedūros, taikyti Reglamento 651/2014 ir (esant poreikiui) <i>de minimis</i> reglamento nuostatas; 2. tais atvejais, kuomet Reglamento 651/2014 ir <i>de minimis</i> reglamento nuostatose numatyta didžiausia galima valstybės pagalbos suma yra per maža, derinti individualios pagalbos teikimą su EK pagal Aplinkosaugos gairių nuostatas. <p>Papildomai pabrėžtina, kad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo turi būti įvertintos papildomai; • detalių FP sąlygų rengimo metu būtina papildomai įvertinti aktualias ir tuo metu galiojančias valstybės pagalbos taisykles ir, esant poreikiui, taikyti kitus nei rekomendacijoje nurodytus valstybės pagalbos teisinius pagrindus.
FP pagrindu pritrauktos kitos lėšos (privачios, FT, tarptautinės finansų institucijos, kt.), proc.	Siekti ne mažiau nei 50 proc. finansų institucijų įnašo. Ne mažiau kaip 50 proc. FT lėšų, jeigu administruojama FT lygiu.
Rizika tenkanti valstybės finansuojamai daliai	<i>Pari-passu</i> arba pirmojo nuostolio, derinant su pritraukiamo finansavimo kaina bei pasiekiamu svirtu
Paskolos terminas ¹³⁴	Iki 10 m. Iki 10 m.
Didžiausia paskolos suma	Priklauso nuo konkrečių galutinių naudos gavėjų rizikos vertinimo, tačiau valstybės pagalbos dalis paskoloje negali viršyti didžiausios galimos valstybės pagalbos sumos (žr. 7.2. skyriuje pateiktas alternatyvas)
Paskolos palūkanų norma	Rinkos palūkanos ir (arba) lengvatinės palūkanos* *Priklauso nuo konkrečių galutinių naudos gavėjų rizikos vertinimo
Papildomos sąlygos	Siekiant paskatinti FP panaudojimą, projekto daliai įgyvendinti rekomenduojama taikyti dalines subsidijas. Rekomenduojamas subsidijų dydis – iki 55 proc. tinkamų finansuoti išlaidų ¹³⁵ . Ateityje rekomenduojama subsidinės dalies intensyvumą nuosekliai mažinti.
Investicijų pobūdis	<ul style="list-style-type: none"> • AD varomų TP įsigijimas; • įkrovimo / papildymo stotelių įrengimas.
Valdymo (administravimo) mokestis	Fondų fondo valdytojo arba FT lygiu (jei yra FT)

134 Pabrėžtina, kad priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl paskolos termino gali keistis.

135 Pabrėžtina, kad priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl subsidijos taikymo atitiktis galiojančioms valstybės pagalbos taisyklėms turi būti įvertintos papildomai.

Vadovaujantis šiais kriterijais, numatoma, kad pradinė garantijų FP skiriama viešųjų lėšų suma galėtų siekti 20,78-41,56 mln. Eur. Pagrindinės garantijų FP AD naudojimo plėtrai nurodytos lentelėje žemiau.

Lentelė 44 Individualių garantijų FP sąlygos ūkio subjektams, teikiantiems krovinių pervežimo paslaugas

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	20,78–41,56 mln. Eur ¹³⁶
Valstybės pagalba	<p>Remiantis 7 skyriuje atlikta preliminarina analize nustatyta, kad siūloma finansuoti veikla gali atitikti šių valstybės pagalbos taisyklių nuostatas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reglamentą 651/2014 36 str. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas); Aplinkosaugos gairių 4.3.1. ir 4.3.2. punktais. Valstybės pagalbos teikimui turi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas); De minimis reglamentą. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas). <p>Atsižvelgiant į esamus teisinius valstybės pagalbos pagrindus rekomenduojama (pateikta siūlomo prioriteto tvarka):</p> <ol style="list-style-type: none"> siekiant užtikrinti didesnę nei vidutinę lankstumą finansuojant įvairaus tipo išlaidas, tačiau skiriant apriboto dydžio valstybės pagalbos sumą, kuriai nebūtų taikomos derinimo su EK procedūros, taikyti Reglamento 651/2014 ir (esant poreikiui) de minimis reglamento nuostatas; tais atvejais, kuomet Reglamento 651/2014 ir de minimis reglamento nuostatose numatyta didžiausia galima valstybės pagalbos suma yra per maža, derinti individualios pagalbos teikimą su EK pagal Aplinkosaugos gairių nuostatas. <p>Papildomai pabrėžtina, kad:</p> <ul style="list-style-type: none"> priklausomai nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo turi būti įvertintos papildomai; detalių FP sąlygų rengimo metu būtina papildomai įvertinti aktualias ir tuo metu galiojančias valstybės pagalbos taisykles ir, esant poreikiui, taikyti kitus nei rekomendacijoje nurodytus valstybės pagalbos teisinius pagrindus.
Finansavimo šaltinis	ES struktūrinių fondų, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
Maksimali garantijos suma (angl. <i>capped amount</i>)	Priklauso nuo konkrečių galutinių naudos gavėjų rizikos vertinimo, tačiau valstybės pagalbos dalis paskoloje negali viršyti didžiausios galimos valstybės pagalbos sumos (žr. 7.2. skyriuje pateiktas alternatyvas)
Garantijos dydis (angl. <i>Guarantee rate</i>)	Iki 80 proc. skolinto kapitalo sumos
Indikatyvi viršutinės ribos norma (angl. <i>Cap Rate</i>)	Netaikoma
Garantuojamų paskolų trukmė	Iki 10 m.
Tinkamos išlaidos	<ul style="list-style-type: none"> AD varomų TP įsigijimas; Įkrovimo / papildymo stotelių įrengimas.
Ribojimai galutiniams naudos gavėjams	Ribojimai galutiniams naudos gavėjams dėl jų vykdomos veiklos ar teisinės formos nėra taikomi.
Garantijos mokestis	Taikomas

136 Darant prielaidą, kad yra 10-20 proc. rizika, jog galutiniai naudos gavėjai negalės grąžinti įsipareigojimų

Lentelėse aukščiau pristatytų FP efektyvumą galima stebėti pagal veiklos pasiekimų matavimo rodiklius (angl. *key performance indicators, KPI*):

- įsigytos nulinės taršos viešojo transporto priemonės, vnt. (tik ūkio subjektams, teikiantiems viešąsias keleivių vežimo paslaugas);
- įsigytos nulinės taršos krovinių ir sunkiasvorės transporto priemonės, vnt. (tik ūkio subjektams teikiantiems krovinių pervežimo paslaugas);
- įrengta AD infrastruktūra (degalų papildymo / įkrovimo punktai), vnt.;
- privačios investicijos, atitinkančios viešąją paramą įmonėms, mln. Eur.

Viena iš pagrindinių aukščiau nurodytų FP rizikų – konkurencija tarp skirtingų finansavimo formų, prieinamų galutiniams naudos gavėjams. Šios rizikos pasireiškimas gali turėti įtakos galutinių naudos gavėjų mažam galutinių naudos gavėjų aktyvumui, naudojantis FP.

Kaip nurodyta 4 skyriuje, vienos iš tikslinių siūlomos FP grupių – ūkio subjektų, teikiančių viešąsias keleivių vežimo paslaugas (savivaldybių įmonės, privačios keleivių pervežimo įmonės) – investicijos iki šiol buvo finansuojamos subsidijų forma. Finansavimas AD naudojimo plėtrai subsidijų forma numatytas tęsti tiek 2021–2027 m. ES investicijų programoje, tiek NKI. Taip pat, finansavimas AD varomų TP įsigijimui ir įkrovimo / papildymo stotelių plėtrai gali būti suteikiamas ir iš KKP arba MF lėšų. Abiejų finansavimo formų – tiek subsidijų, tiek FP – tikslinė grupė yra ta pati. Dėl to kyla rizika, kad planuojamos priemonės gali persidengti ir konkuruoti tarpusavyje. Siekiant išvengti šios rizikos pasireiškimo, rekomenduojama, rengiant konkrečių lėšų šaltinių įgyvendinimo tvarkos aprašus numatyti galimybę subsidijų ir FP derinimui.

Pastebėtina, kad antrai tikslinei grupei – ūkio subjektams, teikiantiems krovinių pervežimo paslaugas, panašaus pobūdžio priemonių įgyvendinama / suplanuota įgyvendinti nėra, todėl rizikos dėl konkuravimo nėra.

Apibendrinant, siekiant paskatinti pasinaudojimą FP, rekomenduojama FP derinti su aukšto intensyvumo subsidijomis. Subsidijos galėtų būti administruojamos atskirai, tačiau tiek FP, tiek subsidijų tvarkaraštis turėtų būti derinamas laike.

8.1.3 Nefinansinės priemonės AD naudojimo plėtrai

Siūlomos FP iš dalies sprendžia investicijų AD naudojimo plėtrai trūkumą. Dėl didelių pradinių investicijų, skolinimosi limitų ir urbanizacijos (atitinkamai mažėjančiam gyventojų ir VT naudojančių asmenų skaičiui) kai kurioms savivaldybėms gali būti sudėtinga pritraukti lėšų AD naudojimo plėtrai. Papildomai, AD varomų TP įsigijimas reikalauja lygiagrečiai vykstančios AD įkrovimo / papildymo infrastruktūros plėtros. Dėl šių priežasčių, galima būtų papildomai įvertinti centralizuoto savivaldybių aprūpinimo AD varomomis TP ir AD įkrovimo / papildymo infrastruktūra modelio pritaikymą.

Pasaulio ekonomikos forumo (angl. *World Economic Forum*) atliktoje studijoje „Ilgalaikių, plataus masto investicijų darniam judumui įgalinimas. Pagrindiniai investavimo į judumą archetipai“¹³⁷ pristatyta investavimo strategija, kuri galėtų prisidėti prie spartesnės AD naudojimo plėtros Lietuvos savivaldybėse. Siūlomos strategijos pagrindą sudaro modelis, tiesiogiai mažinantis pradinių investicijų našatą ir eksploataavimo sąnaudas (angl. *total cost of ownership*).

Pagrindiniai taikytini tokios investavimo strategijos aspektai:

- centralizuotą pirkimą atliktų šių funkcijų paskirta / įkurta įmonė. Pradinis finansavimas tokiai įmonei galėtų būti suteiktas valstybės, t. y. subsidijų ar FP (pavyzdžiui, pasinaudojant 43 ir 44 lentelėse nurodytomis FP), forma. Vėliau dalis finansavimo galėtų būti pritraukta iš privačių lėšų arba tarptautinių finansų institucijų¹³⁸;
- užsitikrinus finansavimą, AD varomų VT priemonių ir įkrovimo infrastruktūros pirkimas vykdomas centralizuotai. Už VT priemonių paskirstymą ir AEI įkrovimo / papildymo infrastruktūros plėtrą atsakinga perkančioji organizacija;

¹³⁷ World Economic Forum (2021). Unlocking Large-Scale, Long-Term Capital for Sustainable Mobility: Introducing Key Mobility Investment Archetypes. Internetinė nuoroda: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Unlocking_Large_Scale_Long_Term_Capital_for_Sustainable_Mobility_2021.pdf

¹³⁸ Jeigu būtų nuspręsta įkurti atskirą specialiosios paskirties įmonę, galima būtų pritraukti privačius investuotojus, pavyzdžiui, AEI įkrovimo / papildymo infrastruktūros rengėjus ir kt.

- savivaldybės / savivaldybių įmonės lizingo ar veiklos nuomos būdu įgytų teisę naudotis AD varomomis TP ir jų įkrovimo infrastruktūra.

Šis modelis galėtų būti naudingas AD plėtrai Lietuvoje dėl šių priežasčių:

- kaip pristatyta Vengrijos gerosios praktikos analizėje, centralizuotas pirkimas galėtų būti organizuojamas taip, kad būtų skatinami vietiniai VT priemonių ir AD įkrovimo / papildymo infrastruktūros gamintojai;
- interviu su EIB atstovais metu buvo pastebėta, kad didesnio masto investicijos galėtų atkreipti tarptautinių finansų institucijų dėmesį. Sėkmingai pritraukus tarptautines finansų institucijas, kurios galėtų suteikti finansavimą labai mažomis palūkanomis ir ilgam laikotarpiui (laikant, kad skolinasi valstybė), galutinis naudos gavėjas galėtų gauti patrauklų išorinio finansavimo pasiūlymą, atitinkantį savivaldybių ir (ar) savivaldybių įmonių poreikius;
- didesnis mastas galėtų užtikrinti konkurencingesnę TP įsigijimo ir AEI įkrovimo / papildymo infrastruktūros įsigijimo kainą.

Centralizuotas AD varomų VT priemonių ir AD įkrovimo / papildymo infrastruktūros pirkimas galėtų būti iš dalies finansuojamas lengvatinių paskolų FP, kaip nurodyta 43 lentelėje. Jeigu pilotinio projekto įgyvendinimui būtų pritrauktos privačios ar tarptautinių finansų institucijų lėšos, būtų reikalinga garantija.

Suprantant, kad tokio modelio įgyvendinimas reikalauja išplėstinio pasiruošimo (įskaitant, kas ir koku pagrindu galėtų vykdyti tokio tipo centralizuotą pirkimą ir kt.) bei atitinkamų sprendimų priėmimo, būtų reikalinga atlikti atskirą analizę dėl tokio modelio įgyvendinimo galimybių ir reikiamų sprendimų parengimo.

Kitas išskirtinas aspektas – AD varomų TP viešųjų pirkimų elementai. Darbinių sesijų su Susisiekimo ministerija ir NPĮ buvo pastebėta, kad šiuo metu taikoma viešųjų pirkimų praktika apriboja kai kurių gamintojų dalyvavimą viešuosiuose pirkimuose. Inovatyvius produktus / technologijas kuriančios ir jas VT priemonėse diegiančios įmonės nėra konkurencingos varžytis su rinkoje įsitvirtinusiems gamintojais dėl pirkimo sąlygose nurodomų kvalifikacinių apribojimų. Atsižvelgiant į problematiką, rekomenduojama peržiūrėti viešųjų pirkimų procedūras bei AD varomų TP ir infrastruktūros gamintojams taikomus reikalavimus bei parengti standartinį pirkimo dokumentų paketą su rekomenduojamomis pirkimo sąlygomis, kuris galėtų būti naudojamas visų perkančiųjų organizacijų.

Šios nefinansinės priemonės galėtų prisidėti prie spartesnės AD naudojimo plėtos.

8.2 Transporto priemonių, naudojančių alternatyvius degalus, gamybos / perdarymo skatinimas

Lietuvoje ūkio subjektus, užsiimančius TP gamyba ar perdarymu, galima skirstyti į dvi grupes:

- brandžios įmonės, vykdančios nuolatinę veiklą, veikiančios rinkoje ne vienerius metus, turinčios įvairaus turto. Tokių ūkio subjektų prioritetas yra veiklos plėtra, investicijų poreikį dalinai gali tenkinti kredito įmonės, tačiau didesniame proveržiu ir spartesnei veiklos plėtrai yra reikalingos papildomos investicijos;
- naujos įmonės (augantys startuoliai), pradedančios vykdyti veiklą, dar neturinčios veiklos istorijos ir kapitalo. Tokios įmonės nėra kredito įstaigų klientai, įprastai veiklos pradžia ir plėtra finansuojama rizikos kapitalo fondų. Dėl TP gamybos plėtrai reikalingų didelės apimties investicijų, šiame sektoriuje veikiantiems ūkio subjektams įprastos rizikos kapitalo fondų investicijos yra per mažos. Dėl šios priežasties valstybės intervencija yra svarbi, siekiant skatinamojo poveikio.

Kaip nurodyta 3.2.1 skyriuje, trys iš keturių įmonių (gamintojų) gali gauti finansavimą iš kredito įstaigų, tačiau siekiant ženklaus įmonės veiklos proveržio – reikalingas papildomas finansavimas. Viena iš keturių įmonių, veikiančių šioje rinkoje negali pasinaudoti išorės finansavimo galimybėmis, nes negali užsitikrinti planuojamo pinigų srauto dėl veiklos apribojimų. Nepaisant to, kaip nurodyta 3.2.1 skyriuje, ši veikla turi didelį potencialą tapti ekonomiškai ir politiškai svarbiu sektoriumi. Transporto priemonių, naudojančių AD, gamintojai dažniausiai susiduria su dviem iššūkiais – finansavimo, reikalingo MTEPI veiklos trūkumui, ir tolesnei įmonės plėtrai įvysčius produktą.

Dėl šios priežasties investicijų paklausą galima patenkinti investuojant į (i) MTEPI veiklas; (ii) tolesnę įmonių plėtrą. FP, skirta investicijų į MTEPI veiklas finansavimui, buvo pasiūlyta „Energijos vartojimo efektyvumo didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo bei transporto sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstiniame vertinime“. Tokios FP įgyvendinimas būtų aktualus dėl (i) pakankamai didelės paskolos dalies sumos; (ii) galimybės gauti

subsidiją mokslinių tyrimų veikloms. Visgi, vėlesnėje stadijoje esančioms įmonėms reikalingas papildomas finansavimas.

Norint patenkinti šioje Tiriamojoje srityje veikiančių ūkio subjektų investicijų paklausą, finansavimas galėtų būti teikiamas ne tik subsidijų, bet ir grįžtančias lėšas generuojančių ir privačias lėšas pritraukiančių FP pagrindu. Atsižvelgiant į nurodytų įmonių amžių, reikalingas investicijas ir plėtros planus, tokių įmonių investicijų paklausą patenkinti galėtų esamos rizikos kapitalo priemonės. Pavyzdžiui, šiame sektoriuje veikiančios įmonės galėtų būti finansuojamos dėl investicijų kreipiantis į Baltijos inovacijų fondą II, kurio galutinis naudos gavėjas – MVĮ ir mažos (angl. *Smallcaps*) ir vidutinės (angl. *Midcaps*) kapitalizacijos įmonės. Šiame fonde didžiausios investicijų sumos dydis nėra ribojamas, o pagal rinkos standartus vienos investicijos suma galėtų svyruoti nuo 1 mln. Eur iki 15 mln. Eur.

Pažymėtina, kad atskiro rizikos kapitalo fondo kurti nerekomenduojama dėl nepakankamo įmonių, į kurias rizikos kapitalo fondas galėtų investuoti, skaičiaus.

Nepaisant to, kaip nurodyta 3.2.1 skyriuje, ši veikla turi didelį potencialą tapti ekonomiškai ir politiškai svarbiu sektoriumi. Todėl, net ir naudojantis esamais ar planuojamais fondais, bendroji rekomendacija būtų bendradarbiauti su NPĮ savininkais, siekiant aptarti investavimo strategiją ar netgi rodiklius, nukreiptus į TP, naudojančių AD, gamybos skatinimą.

Papildomai, siekiant užtikrinti, kad TP, naudojančių AD, gamybos sektoriuje veikiančios įmonės turėtų aiškų ateities pinigų srautą, rekomenduojama taikyti papildomas nefinansines priemones. Kaip nurodyta ir 8.1 skyriuje, rekomenduojama sistemiskai peržiūrėti viešųjų pirkimų procedūras bei AD varomų TP ir infrastruktūros gamintojams taikomus reikalavimus, apibrėžti gerąją praktiką tokio tipo pirkimams bei parengti standartinį pirkimo dokumentų paketą su rekomenduojamomis pirkimo sąlygomis, kuris galėtų būti naudojamas visų perkančiųjų organizacijų.

8.3 Inovacijų diegimo ir skatinimo perspektyvos

Šiuo metu Lietuvoje veikianči FP „Ko-investicinis fondas susisiekimui“, skirta MVĮ inovacijų susisiekimo srityje skatinimui atliko vieną investiciją. Vadovaujantis interviu su NPĮ metu išsakytomis išvalgomis, pagrindinės investicijų į susisiekimo sektoriaus įmones trūkumo priežastys:

- nėra tinkamo finansavimo prieš-parengiamosios ir parengiamosios stadijos startuoliams susisiekimo srityje;
- vienos investicijos dydžio poreikis į startuolius susisiekimo sektoriuje yra įprastai didesnis nei kituose ekonomikos sektoriuose;
- trūksta ilgalaikių, plataus kompetencijų spektro verslumo ir inovacijų mokymų, fizinių ir virtualių (pre)akceleravimo programų.

Mažas pateiktų paraiškų skaičius atliepia bendras startuolių vystymosi susisiekimo srityje tendencijas, pristatytas 3.3 skyriuje.

Atsižvelgiant į sąlyginai mažą startuolių, veikiančių susisiekimo sektoriuje skaičių, poreikio atskirai FP, nukreiptai į susisiekimo srities startuolius, nėra. Tikslingiau inovacijų diegimą ir kūrimą susisiekimo srityje skatinti būtų galima sudarant galimybę startuoliams dalyvauti bendrųjų prieš-parengiamosios (angl. *pre-seed*) ir parengiamosios (angl. *seed*) akceleratorių tematinuose kvietimuose (angl. *batch*).

Vėliau, Susisiekimo ministerijai įvertinus komandų, susidomėjusių inovacijų susisiekimo srityje kūrimu, skaičių ir jų dalyvavimą akceleratoriaus tematiname kvietime, ateityje būtų galima svarstyti galimybę įkurti atskirą susisiekimo srities prieš-parengiamąjį ir parengiamąjį akceleratorių.

Lentelėje žemiau pateikiamas FP sąrašas, kuriomis inovacijas kuriantys startuoliai galėtų užsitikrinti finansavimą.

Lentelė 45 Susisiekimo inovacijų diegimui aktualios esamos ir planuojamos FP

FP pavadinimas	Apibūdinimas	Investavimo laikotarpis
Akceleravimo fondas	Wise Guys Pre-seed Fund I	Priešankstyvosios stadijos rizikos kapitalo fondas, kuris apmoko, suteikia
		Iki 2023-12-31 (14,48 mln. Eur, o likusi suma ne

	besikuriančioms įmonėms verslo plėtojimo žinių ir vėliau į jas investuoja.	trumpiau kaip per 5 m. nuo FP „Akceleratorius 2“ įgyvendinimo pradžios)
Wise Guys Seed Fund I	Ankstyvosios stadijos fondas, kuris ko-investuoja į jaunas įmones ankstyvojoje jų stadijoje.	
70 Ventures Accel	Priešankstyvosios stadijos rizikos kapitalo fondas, kuris apmoko, suteikia besikuriančioms įmonėms verslo plėtojimo žinių ir vėliau į jas investuoja.	
70 Ventures Seed	Ankstyvosios stadijos fondas, kuris finansuoja jaunas įmones vėlesniuose jų vystymosi etapuose.	
Akceleratorius 2	Priešankstyvosios ir ankstyvosios stadijos rizikos kapitalo fondas, kurio apimtyje numatomos ir iki-akceleravimo bei akceleravimo programos.	Preliminariai iki 2025-2027 m. ¹³⁹
Akceleravimo fondas III	Priešankstyvosios ir ankstyvosios stadijos rizikos kapitalo fondas	Planuojamas įgyvendinti
Ankstyvosios stadijos ir plėtos fondas II	Fondas skirtas investuoti į novatoriškų didelio augimo ankstyvojo plėtos etapo diversifikuotą MVĮ, vykdančių arba planuojančių vykdyti mokslinių tyrimų ir plėtos bei inovacijų veiklą sumanios specializacijos prioritetiniuose sektoriuose, portfelį.	Iki 2023-12-31
Ankstyvosios stadijos ir plėtos fondas III	Fondas skirtas investuoti į novatoriškų didelio augimo ankstyvojo plėtos etapo diversifikuotą MVĮ portfelį	Planuojamas įgyvendinti
Bendrai su verslo angelais investuojantis fondas	Bendrai su verslo angelais investuojantis fondas skirtas finansuoti diversifikuotą bendrų investicijų su verslo angelais ir kitais privačiais investuotojais portfelį, investuojant nuo parengiamojo iki plėtos etapo.	Iki 2023-12-31
Ko-investicinis fondas	Fondo tikslas – investuoti į didelį augimo potencialą turinčias įmones, kuriančias ar diegiančias naujus produktus ar technologijas, ypatingą dėmesį skiriant verslams, kuriantiems, įsidiegusiems ar ketinantiems įsidiegti technologines ekoinovacijas, mažinančias neigiamas klimato kaitos ir šiltnamio efekto pasekmes.	Iki 2023-12-31
Ko-investicinis fondas II	Skirtas vystyti Lietuvos rizikos kapitalo rinką, auginti naujus rizikos kapitalo rinkos dalyvius ir tokiu būdu suteikti platesnį kapitalo prieinamumą naujoms perspektyvioms Lietuvos įmonėms, turinčioms ribotas galimybes pasinaudoti bankų siūlomomis verslo finansavimo priemonėmis.	Iki 2023-12-31

139 Nuoroda internete: <https://invega.lt/doclib/m8tg1cvinu5nw1pb5ucafshym6tyq41>

Baltijos inovacijų fondas	Fondo investicijos orientuotos į Baltijos regione veikiančias ir didelį augimo potencialą turinčias MVĮ.	Neapibrėžtas sutartyje
Baltijos inovacijų fondas II		
Plėtros fondas I	Skirtas teikti kapitalą diversifikuoto MVĮ, siekiančių patekti į naujas rinkas arba sektorius ar kurti naujus produktus bei kitaip realizuoti plėtros planus, portfelio vystymui.	Iki 2023-12-31
Plėtros fondas II	Skirtas teikti kapitalą diversifikuoto MVĮ, siekiančių patekti į naujas rinkas arba sektorius, kurti naujus produktus arba kitaip realizuoti plėtros planus, portfelio vystymui.	Iki 2023-12-31
Plėtros fondas III	Skirtas teikti kapitalą diversifikuoto MVĮ, siekiančių patekti į naujas rinkas arba sektorius, kurti naujus produktus arba kitaip realizuoti plėtros planus, portfelio vystymui.	Planuojamas įgyvendinti
Rizikos kapitalo skolinimas (angl. <i>venture debt</i>)	Paskolų FP, skirta startuolių vystymui, akceleravimui ir plėtrai bei pradedančiųjų SVV subjektų kūrimuisi, augimui ir plėtrai	Planuojama įgyvendinti
Tiesiogiai INVEGOS išduodamos paskolos SVV subjektams ir MTEPI projektams įgyvendinti	Paskolos SVV subjektams ir MTEPI projektams įgyvendinti	Įgyvendinama

*Pilka spalva pažymėtos FP, kurios yra planuojamos įgyvendinti, ir galima būtų įvertinti galimybes įsitraukti į jų investavimo strategijos parengimą.

Susisiekimo srities startuoliai gali dalyvauti šių rizikos kapitalo fondų priešankstyvosios ir ankstyvosios stadijos plėtros programose, kuriose suteikia mentorystę, verslo plėtojimo žinios, o vėliau – atliekamos investicijos į konkrečias įmones. Brandesnėse stadijose esančioms įmonėms, siekiančioms užsitikrinti papildomą finansavimą veiklos plėtrai, tinkamiausi yra fondai, investuojantys į verslo plėtrą, tokie kaip Baltijos inovacijų fondas, Plėtros fondas.

Inovacijų diegimas yra taip pat svarbi susisiekimo sektoriaus dalis, padėsianti sumažinti transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekį. Atlikus interviu programą su valstybės įmonėmis buvo nustatyta, kad valstybės įmonės ypač aktyviai siekia paskatinti susisiekimo inovacijų diegimą. Pagrindinė finansavimo trūkumo inovacijų diegimui problema – tokie projektai yra inovatyvūs, neturi aiškaus ateities pinigų srauto ir nėra priskiriami prie bazinės infrastruktūros. Tokie projektai gali apimti intelektinių sprendimų eismo sąlygų stebėsenai įsigijimą, elektrinių stūmikų įsigijimą ir pan. Atsižvelgiant į tai, kad inovacijų diegimas iš dalies yra susijęs ir su 4-ąja Tiriamąja sritimi, FP tokiems projektams yra aprašyta skyriuje žemiau.

8.4 Kitos darnaus judumo sritys

Kitos darnaus judumo sritys apima įvairius strateginės reikšmės projektus, atitinkančius ES Darnaus ir išmanaus judumo strategijos kryptis ir tikslus bei nacionalinio lygmens strateginius tikslus (projektų pavyzdžiai nurodyti 3.4 skyriuje).

Kaip nurodyta 5 skyriuje, investicijų paklausa, ir tuo pačiu, trūkumas yra didelis (644.2 mln. Eur – kitoms darnaus judumo veikloms ir 333.1 mln. Eur – inovacijų diegimo veikloms). Svarbu paminėti, kad dalis nurodytų projektų gali būti traktuojami kaip (i) susiję su AD varomų TP įsigijimu ir (ar) TP modernizavimu; (ii) susiję su bazinės infrastruktūros plėtra. Atsižvelgiant į atliktą minėtų projektų ir valstybės pagalbos analizę (žr. 7.3 skyrių), rekomenduojama:

- 3.4 skyriuje nurodytus projektus, susijusius su AD varomų TP įsigijimu ir (ar) TP modernizavimu, po kurio TP taptų netaršiomis, finansuoti naudojant 8.1. skyriuje nurodytas FP;
- 3.4 skyriuje nurodytus projektus, kurie yra susiję su bazinės infrastruktūros plėtra, rekomenduojama nagrinėti atliekant Fondo 2-ojo etapo – Bazinės viešosios infrastruktūros

sisisiekimo sektoriuje atnaujinimo ir plėtros skatinamojo finansavimo poreikio išankstinio (ex-ante) vertinimą.

Jeigu minėti projektai būtų finansuojami kaip nurodyta aukščiau, papildoma FP galėtų būti skirta tik veikloms, susijusioms ITS diegimu bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimui. Šiuo metu nustatytas poreikis tokio pobūdžio veikloms siekia 74,9 mln. Eur. Likusi dalis investicijų paklausos (644.2 mln. Eur – kitoms darnaus judumo veikloms ir 333,1 mln. Eur – inovacijų diegimo veikloms) turėtų būti patenkinta kitomis priemonėmis.

Paskolų FP galėtų būti sudaromos panašiomis sąlygomis, kaip nurodyta 43 lentelėje. Atsižvelgiant į potencialius gautinius naudos gavėjus ir nurodytus projektus bei numatomą jų atsiperkamumą, daroma prielaida, kad tokią lengvatinių paskolų FP galėtų administruoti NPĮ, todėl FP įgyvendinimui galėtų būti pritraukiamos tarptautinių finansų institucijų lėšos (ne mažiau 50 proc.). Informacija apie pagrindines FP sąlygas pateikiama 46 lentelėje.

Lentelė 46 Lengvatinių paskolų FP ITS diegimui bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimui

FP požymiai	Pagrindinės sąlygos
Galutiniai naudos gavėjai	Ūkio subjektai, diegiantys ITS, išmanaus judumo ir (ar) skaitmenizavimo sprendimus susisiekimo srityje
Ribojimai galutiniams naudos gavėjams	Ribojimai galutiniams naudos gavėjams dėl jų vykdomos veiklos ar teisinės formos nėra taikomi.
Viešųjų lėšų dydis skiriamas FP	37,45 mln. Eur
Finansavimo šaltinis	ES struktūrinių fondų, biudžeto lėšos ar kiti viešųjų lėšų šaltiniai
Valstybės pagalba	Remiantis 7 skyriuje atlikta preliminarina analize, nustatyta, kad siūloma finansuoti veikla gali atitikti de minimis reglamento nuostatas. Valstybės pagalbos teikimui neturi būti gautas EK patvirtinimas (pritarimas). Papildomai pabrėžtina, kad: <ul style="list-style-type: none"> • nuo pasirinkto galutinio FP įgyvendinimo būdo ir (ar) sandaros, pateiktos rekomendacijos dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo turi būti įvertintos papildomai; • detalių FP sąlygų rengimo metu būtina papildomai įvertinti aktualias ir tuo metu galiojančias valstybės pagalbos taisykles ir, esant poreikiui, taikyti kitus nei rekomendacijoje nurodytus valstybės pagalbos teisinius pagrindus.
FP pagrindu pritrauktos kitos lėšos (privačios, FT, tarptautinės finansų institucijos, kt.), proc.	Siekti ne mažiau nei 50 proc. tarptautinių finansų institucijų įnašo
Paskolos terminas	Iki 20 m., priklausomai nuo naudingo tarnavimo laiko
Didžiausia paskolos suma	Priklauso nuo konkrečių galutinių naudos gavėjų rizikos vertinimo, tačiau suteikta valstybės pagalbos suma negali viršyti: <ul style="list-style-type: none"> • 200 000 Eur vienai įmonei per bet kurį trejų metų laikotarpį. • 100 000 Eur vienai įmonei, vykdančiai krovinių vežimo keliais veiklą samdos pagrindais arba už atlygį, per bet kurį trejų metų laikotarpį.
Paskolos palūkanų norma	Rinkos palūkanos ir (arba) lengvatinės palūkanos* *Priklauso nuo konkrečių galutinių naudos gavėjų rizikos vertinimo
Papildomo užtikrinimo priemonės	Užstatas – įsigytos investicijos, kitas įmonės turtas
Investicijų pobūdis	ITS diegimas bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimas
Valdymo (administravimo) mokestis	Fondų fondo valdytojo arba FT lygiu (jei yra FT)

Lentelėse aukščiau pristatytų FP efektyvumą galima stebėti pagal veiklos pasiekimų matavimo rodiklius (angl. *key performance indicators, KPI*):

- įrengtos nulinės emisijos zonos, vnt. (jeigu taikoma);
- susisiekimo sektoriaus projektų, kuriais buvo įdiegtos inovacijos ir / ar inovatyvūs technologiniai sprendimai, skaičius, vnt. (jeigu taikoma);
- privačios investicijos, atitinkančios viešąją paramą įmonėms, mln. Eur.

Šiuo metu finansavimas ITS diegimui bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimui nėra numatytas finansuoti kitomis priemonėmis. Dėl to, rizikos dėl šios FP konkuravimo su kitomis priemonėmis nėra.

Apibendrinant, FP taikymas darnaus judumo ir susisiekimo inovacijų sektoriuje yra galimas. Tolesniam Fondo steigimui / įgyvendinimui rekomenduojama:

- pirmiausiai pradėti suderinimo su EK procedūras dėl rizikos kapitalo FP – šioje srityje veikiantys ūkio subjektai nurodė, kad investicijų trūkumas juntamas jau dabar. Visgi, suderinimo su EK procedūra gali užtrukti, kaip nurodyta 7.3 skyriuje;
- lengvatinių paskolų ir garantijų FP AD naudojimo plėtrai paskelbimas ir įgyvendinimas laike turėtų būti derinamas su planuojamų paskelbti subsidinių kvietimų grafiku, siekiant pritraukti didesnę skaičių galutinių naudos gavėjų;
- lengvatinių paskolų FP susisiekimo sektoriaus inovacijų diegimui ir kitai darnaus judumo infrastruktūrai galėtų būti paskelbtos kiek vėliau, lyginant su anksčiau minėtomis FP. Potencialūs galutiniai naudos gavėjai atliktų interviu metu minėjo, kad prioritetingi projektai gali keistis dėl neaiškios geopolitinės situacijos. Visgi, interviu dalyviai įvardino šiuos prioritetingus projektus:
 - LTG Link / LTGI: išmanioji bilietų pardavimo sistema; nuotolinis esamų keleivinių traukinių būklės stebėjimas; vandeniliu varomo traukinio pilotas; bepiločio keleivinio traukinio prototipas;
 - Lietuvos oro uostai: tvariųjų aviacijos degalų teikimo užtikrinimo infrastruktūra; dviračių takai ir automatizuotos dviračių saugyklos keleiviams.

9. Sverto efektas

Kiekybiniam siūlomų FP poveikiui įvertinti toliau pateikiamas numatomo sverto efekto (angl. *expected leverage effect*) vertinimas. Sverto efektas buvo apskaičiuotas vadovaujantis EK užsakymu parengta 2014–2020 m. FP išankstinio vertinimo metodologija ir EK gairėmis, skirtomis ES valstybėms narėms FP vertinimo ataskaitoms pateikti.

Šiuo metu tikslus siūlomų FP finansavimo šaltinis nėra apibrėžtas, todėl sverto efektui apskaičiuoti vietoje minėtuose dokumentuose nurodytų ES struktūrinių fondų lėšų yra vertinamos viešosios lėšos, skirtos FP.

Sverto efektas apskaičiuojamas sudėjus visą galutiniams naudos gavėjams prieinamą finansavimo sumą ir padalinus ją iš FP skirtų viešųjų lėšų.

9.1 Sverto efektas paskolų FP

Šiame skyriuje šių FP sverto efektas:

- lengvatinių paskolų FP, skirtų ūkio subjektams, teikiantiems viešąsias keleivių vežimo paslaugas (savivaldybių įmonės, privačios keleivių pervežimo įmonės) ir krovinių pervežimo įmonėms;
- lengvatinių paskolų, skirtų ITS diegimui bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimui.

Lengvatinių paskolų FP, skirtų ūkio subjektams, teikiantiems viešąsias keleivių vežimo paslaugas (savivaldybių įmonės, privačios keleivių pervežimo įmonės) ir krovinių pervežimo įmonėms, sverto efektas yra apskaičiuojamas vadovaujantis šiomis prielaidomis:

- lengvatinių paskolų finansavimo poreikis –1.480,60–1.570,47 mln. Eur, iš kurių viešųjų lėšų dalis, skirta FP – 282,47–293,70 mln. Eur, o likusi dalis, siekianti 75 proc. bus finansuota iš privačių ir kitų finansų institucijų lėšų;
- investicijų trūkumui patenkinti ir padidinti FP patrauklumą, rekomenduojama derinti su subsidija, kurios vidutinis intensyvumas siektų apie 50 proc. Subsidinei daliai finansuoti reikės 350,72–395,65 mln. Eur viešųjų lėšų.

Vadovaujantis šiomis prielaidomis skaičiuojama, kad sverto efektas siektų 2,34–2,28.

Lengvatinių paskolų, skirtų ITS diegimui bei išmanaus judumo ir skaitmenizavimo skatinimui, FP sverto efektas yra apskaičiuojamas vadovaujantis šiomis prielaidomis:

- lengvatinių paskolų poreikis – 74,9 mln. Eur, iš kurių viešųjų lėšų dalis – 37,45 mln. Eur;
- daroma prielaida, kad FP įgyvendinimui galėtų būti pritraukiamos tarptautinių finansų institucijų lėšos, o jų indėlis siektų 50 proc. poreikio.

Vadovaujantis šiomis prielaidomis skaičiuojama, kad sverto efektas siektų 2.

9.2 Sverto efektas garantijų FP

Sverto efektas garantijų FP skaičiuojamas padalinus visas projektui skirtas lėšas iš didžiausios galimos skirtų viešųjų lėšų sumos. Viešųjų lėšų suma apskaičiuojama pagal šias prielaidas:

- mažiausia garantijoms skirta viešųjų lėšų suma yra lygi nuliui ir bus tokia tada, jei visi garantija pasinaudoję subjektai įvykdys savo įsipareigojimus FT;
- didžiausia garantijoms skirta viešųjų lėšų suma gaunama padauginus visą FP skirtą sumą iš garantijos dydžio (kokia dalis vienos paskolos nuostolių atlyginama FT) ir iš indikatyvios viršutinės normos ribos.

Garantijų FP sverto efektas skaičiuojamas remiantis šiomis prielaidomis:

- garantuojamo paskolų (lizingo) portfelio suma yra 259,72 mln. Eur.;
- garantijos dydis yra 80 proc.;
- Prognozuojamas bankrutavusių paskolų kiekis yra 10–20 proc.;
- didžiausia garantijoms skirta (rezervuota) viešųjų lėšų suma yra 20,78–41,56 mln. Eur.

Vadovaujantis šiomis prielaidomis skaičiuojama, kad sveto efektas galėtų siekti 6,25–12,51.

Apibendrinant, pateikti skaičiavimai rodo, kad didžiausias sveto efektas pasiekiamas, kai įgyvendinama garantijų FP.

Priedas Nr. 1. Vertinimo metodika

Lentelėje žemiau pateikiami Vertinime naudoti metodai ir jų aprašymai pagal ataskaitos skyrių.

Lentelė 47 Vertinimo atlikimo metu taikyti metodai

Vertinimo ataskaitos skyriaus pavadinimas	Taikytas metodas	Aprašymas
Strateginių krypčių apžvalga	Pirminių šaltinių analizė	Atlikta su Susisiekimo ministerija suderintų ES bei Lietuvos strateginių dokumentų ir teisės aktų analizė. Informacija buvo renkama, sisteminama ir nagrinėjama taikant standartizuotą analizės formą, siekiant sistemingai išnagrinėti pirminių šaltinius. Nagrinėtų pirminių šaltinių sąrašas pateiktas 2.1 skyriuje.
Esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimas Tiriamosiose srityse	Antrinių šaltinių analizė	Investicijų paklausos analizei buvo naudojami ankstesni skatinamojo finansavimo vertinimo projektai, pavyzdžiui, Energijos vartojimo efektyvumo didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo bei susisiekimo sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstinis vertinimas, Verslo srities planuojamų finansinių priemonių išankstinis vertinimas ir kt. Taip pat buvo atlikta mokslinės literatūros, anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų apžvalga pagal Tiriamąsias sritis ir jų tikslines grupes, tokių kaip Vilniaus m. savivaldybės įmonei 2020 m. atlikta „Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija“.
	Statistinių duomenų analizė	Atlikta Valstybės įmonės „Registru centras“ viešai pateikiamų duomenų apie transporto priemonių parką Lietuvoje analizė.
	Stebėsenos duomenų analizė	Stebėsenos duomenų analizė apima institucijų sistemose kaupiamų duomenų apžvalgą. Šiame Vertinime stebėsenos duomenų apžvalga apėmė ES struktūrinės paramos kompiuterinėje informacinėje valdymo ir priežiūros sistemoje (SFMIS) ir Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS) kaupiamų duomenų analizę.
	Pusiau struktūruoti interviu	Atlikti 22 interviu, iš kurių: <ul style="list-style-type: none"> • 5 su didžiųjų savivaldybių atstovais; • 3 su privačiomis krovinių gabenimo įmonėmis; • 2 su potencialiais alternatyvių degalų transporto priemonių gamintojais. • 1 su tarptautine finansų institucija; • 1 su finansų įstaigų atstovais; • 3 su nacionalinių plėtros įstaigų atstovais; • 7 su valstybės įmonių, viešųjų įstaigų ar kitų subjektų atstovais. <p>Detalus interviu respondentų sąrašas su interviu atlikimo datomis pateikiamas Priede Nr. 7.</p>

Vertinimo ataskaitos skyriaus pavadinimas	Taikytas metodas	Aprašymas
	Anketinės apklausos	Duomenų užklausa buvo išsiųsta 9 rajoninėms savivaldybėms ¹⁴⁰ . Atsakymai buvo gauti iš 7 savivaldybių.
	Ekspertinis vertinimas	Surinktos informacijos pagrindu buvo atliktas ekspertinis vertinimas, kuris apėmė: <ul style="list-style-type: none"> • surinktos informacijos ekstrapoliaciją; • prielaidų ir hipotezių parengimą, įvertinimą surinktos informacijos pagrindu; • skirtingų atvejų (pavyzdžiui, TP ir infrastruktūros plėtros) metodikos investicijų paklausos vertinimui parengimą.
Investicijų pasiūla	Pirminių šaltinių analizė	Atlikta su Susisiekimo ministerija suderintų ES bei Lietuvos strateginių dokumentų ir teisės aktų analizė. Papildomai buvo išnagrinėta Ekonomikos ir transformacijos ir konkurencingumo plėtros programa. Surinkti duomenys buvo apibendrinti, siekiant nustatyti investicijų pasiūlą 10 m. perspektyvoje pagal galimą lėšų šaltinį. Nagrinėtų pirminių šaltinių sąrašas pateiktas 2.1 skyriuje, o papildomi šaltiniai, kai aktualu, nurodomi išnašose.
	Antrinių šaltinių analizė	Buvo atlikta anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų analizė, pagal Tiriamąsias sritis ir jų tikslines grupes analizė ¹⁴¹ . Investicijų pasiūlos analizei buvo naudojami ankstesni skatinamojo finansavimo vertinimo projektai, pavyzdžiui, Energijos vartojimo efektyvumo didinimo ir atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo bei susisiekimo sektoriuose planuojamų įgyvendinti finansinių priemonių išankstinis vertinimas, Verslo srities planuojamų finansinių priemonių išankstinis vertinimas ir kt.
	Stebėsenos duomenų analizė	Stebėsenos duomenų analizė apima institucijų sistemose kaupiamų, duomenų analizę. Šiame Vertinime stebėsenos duomenų analizė apėmė ES struktūrinės paramos kompiuterinėje informacinėje valdymo ir priežiūros sistemoje (SFMIS) ir Aplinkos projektų valdymo informacinėje sistemoje (APVIS) kaupiamų duomenų analizę.
	Pusiau struktūruoti interviu	Atlikti 22 interviu, iš kurių: <ul style="list-style-type: none"> • 5 su didžiųjų savivaldybių atstovais; • 3 su privačiomis krovinių gabenimo įmonėmis; • 2 su potencialiais alternatyvių degalų transporto priemonių gamintojais. • 1 su tarptautine finansų institucija; • 1 su finansų įstaigų atstovais; • 3 su nacionalinių plėtros įstaigų atstovais; • 7 su valstybės įmonių, viešųjų įstaigų ar kitų subjektų atstovais. Detalus interviu respondentų sąrašas su interviu atlikimo datomis pateikiamas Priede Nr. 7.
Investicijų trūkumas	Ekspertinis vertinimas	Vadovaujantis EK parengtomis gairėmis dėl finansinių priemonių taikymo 2014-2020 m. programavimo laikotarpiu ¹⁴² ir 3 ir 4

¹⁴⁰ Rajoninės savivaldybės buvo atrinktos taikant Excel funkciją „Sampling“. Rajoninės savivaldybės, kurios neturi savo autobusų parko arba autobusų parke yra mažiau nei 20 automobilių į atsitiktinę atranką nebuvo įtrauktos. Iš viso, į atsitiktinę atranką buvo įtrauktos 32 savivaldybės.

¹⁴¹ Nuorodos į konkrečius šaltinius pateikiamos toliau dokumente.









¹⁴² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/ex_ante_vol3.pdf

Vertinimo ataskaitos skyriaus pavadinimas	Taikytas metodas	Aprašymas
		skyriuose pateiktos informacijos analize buvo apskaičiuotas investicijų skirtumas.
Užsienio šalių gerosios praktikos analizė	Antrinių šaltinių analizė	<p>Ekspertiniu vertinimu buvo pasirinktos trys atvejo studijos, atitinkančios Tiriamųjų sričių galimas veiklas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • šalies mastu koordinuojamas VT parko atnaujinimas į varomą elektra; • krovinių transporto priemonių perdarymo į varomas elektra skatinimas; • inovacijų skatinimo ir finansavimo sistema. <p>Atlikta anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų, susijusių su nagrinėjamų užsienio šalių ir konkrečių atvejų, analizė.</p>
Siūlomoms finansinėms priemonėms	Antrinių šaltinių analizė	<p>Buvo atlikta mokslinės literatūros, anksčiau atliktų studijų, tyrimų ir vertinimo projektų analizė, pagal Tiriamąsias sritis ir jų tikslines grupes analizė. Antrinių šaltinių pavyzdžiai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vokietijos aplinkos, gamtos apsaugos ir branduolinio saugumo ministerijos studija dėl finansinių mechanizmų autobusų parkų elektrifikacijai skatinti; • Pasaulio ekonomikos forumo judumo investicijų tipų atskaita; • Europos Komisijos FP panaudojimo studija.
	Pusiaus struktūruoti interviu	<p>Atlikti 22 interviu, iš kurių:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 su didžiųjų savivaldybių atstovais; • 3 su privačiomis krovinių gabenimo įmonėmis; • 2 su potencialiais alternatyvių degalų transporto priemonių gamintojais. • 1 su tarptautine finansų institucija; • 1 su finansų įstaigų atstovais; • 3 su nacionalinių plėtros įstaigų atstovais; • 7 su valstybės įmonių, viešųjų įstaigų ar kitų subjektų atstovais. <p>Detalus interviu respondentų sąrašas su interviu atlikimo datomis pateikiamas ataskaitos Priede Nr. 7.</p>
	Tikslinės grupės diskusijos	<p>Atliktos dvi tikslinės grupės diskusijos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 su Susisiekimo ministerija; • 1 su Susisiekimo ministerija ir nacionalinėmis plėtros įstaigomis
	Pirminių šaltinių analizė	Atlikta teisės aktų ir ES reglamentų nuostatų analizė.
Sveto ir multiplikatoriaus efekto skaičiavimas	Ekspertinis vertinimas	Sveto ir multiplikatoriaus efektas apskaičiuotas pagal EK pateiktas gaires ¹⁴³ sveto efektui apskaičiuoti, vadovaujantis ekspertų suformuotomis prielaidomis.

¹⁴³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_leverage_reporting_en.pdf

Priedas Nr. 2 Transporto priemonių kategorijos

Paveiksle žemiau pateikiamos transporto priemonių kategorijos bei jų aprašymai.

Autobusai	M ₂		Transporto priemonė, kuri turi daugiau kaip 8 sėdimąsias vietas keleiviams ir vieną sėdimąją vietą vairuotojui ir kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 5 tonos
	M ₃ A B		Transporto priemonė, kuri turi daugiau kaip 8, bet ne daugiau kaip 22 sėdimąsias vietas keleiviams ir vieną sėdimąją vietą vairuotojui ir kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 5 tonos
	M ₃ I–III		Transporto priemonė, kurioje telpa daugiau kaip 22 keleiviai, neįskaitant vairuotojo
Krovininės kelių transporto priemonės ir jų junginiai	N ₁		Iki 3,5 tonos (įskaitytinai)
	N ₂		Nuo 3,5 tonos iki 12 tonų (įskaitytinai)
	N ₃		Nuo 12 tonų didžiausiosios leidžiamosios masės
	N ₁ –N ₃		Iki 16 tonų (įskaitytinai) didžiausiosios leidžiamosios masės, kai transporto priemonės valdytojas – žemės ūkio veiklos subjektas
Specialiosios paskirties transporto priemonės	M ₂ –M ₃ N ₁ –N ₃		Transporto priemonė, skirta specialioms funkcijoms atlikti naudojant specialią įrangą

Paveikslas 3 Transporto priemonės, jų kategorijos ir aprašymai.

Šaltinis: <https://lakd.lrv.lt/lt/keliu-mokesciai-ir-rinkliavos/naudotojo-mokestis/transporto-priemoniu-kategorijos>

Priedas Nr. 3 Strateginių dokumentų apžvalga

Lentelėje žemiau pateikiamos strateginių dokumentų apžvalgos metu nustatytos ES strateginės kryptys Tiriamosiose srityse ir aktualūs rodikliai, tiesiogiai ar netiesiogiai prisidedantys prie Tiriamųjų sričių plėtros – konkretūs tikslai (kur aktualu, tarpiniai ir galutiniai), jų pasiekimo terminai.

Lentelė 48 ES lygmens strateginių dokumentų analizė

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
Europos žaliajo kurso komunikatas		
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	<p>Europos žaliajo kurso komunikate yra iškeltos keturios pagrindinės tvaraus augimo strateginės kryptys:</p> <ol style="list-style-type: none"> neutralizuoti poveikį klimatui; apsaugoti žmonių gyvybes, gyvūnus ir augalus mažinant taršą; padėti įmonėms tapti pasaulio lyderėmis švarių produktų ir technologijų srityje; padėti užtikrinti teisingą ir įtraukią pertvarką. 	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2025 m. – ES eksploatuojamų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičius: 13 mln.; Iki 2050 m. – sumažintas transporto išmetamų teršalų kiekis: 90 proc.
ES Darnaus ir išmanaus judumo strategija		
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	<p>Strategijoje iškeltos šios strateginės kryptys, papildančios Europos žaliajo kurso komunikate iškelto tikslus:</p> <ul style="list-style-type: none"> visų rūšių transportą padaryti darnesnį; užtikrinti, kad tvarias alternatyvas būtų galima plačiai naudoti daugiarašio transporto sistemoje; įgyvendinti tinkamas skatinamąsias priemones šiai (ES poveikio klimatui neutralizavimo) pertvarkai spartinti. 	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – ES eksploatuojamų netaršių lengvųjų automobilių ir netaršių sunkvežimių skaičius: bent 30 mln. automobilių ir 80 tūkst. sunkvežimių; Iki 2050 m. – beveik visi lengvieji automobiliai, furgonai, autobusai ir naujos sunkiosios transporto priemonės – netaršūs.
AD naudojimo plėtra	<p>Viena iš strategijoje keliamų strateginių kryptų – visų rūšių transportą padaryti darnesnį – skatinama naudoti mažai taršias ir netaršias transporto priemones, taip pat atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus kelių, vandens, oro ir geležinkelių transporto sektoriuose.</p>	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
Susisiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas	<p>Strategija skatinama remti konkurencingų, tvarių ir žiedinės ekonomikos principus atitinkančių gaminių¹⁴⁴ ir MTI, užtikrinti, kad pramonė tiekėtų tinkamas TP ir degalus, kad būtų įdiegta reikiama infrastruktūra ir kad būtų skatinama galutinių naudotojų paklausa.</p>	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
Kitos darnaus judumo sritys prisidedančios prie	<p>Strategija skatinamas išmanus judumas, kuris padėtų užtikrinti sklandų, saugų ir veiksmingą susisiekimą. Keliaudami žmonės turėtų turėti</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – sklandus keleivių vežimas daugiarašiu transportu įdiegtas integruotas elektroninių

¹⁴⁴ Žiedinės ekonomikos principus atitinkantys gaminiai ir paslaugos taip pat prisidės prie transporto darnumo. Žiedinės ekonomikos veiksmų plane (COM(2020) 98 final) nustatomos septynios pagrindinės produktų vertės grandinės, visų pirma baterijų bei transporto priemonių ir statybos.

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
Tiriamųjų sričių tikslų įgyvendinimo	galimybę sklandžiai naudotis daugiarūšių transportu rinkdamiesi įvairius darnaus judumo sprendimus, vis labiau grindžiamus skaitmeninimu ir automatizavimu.	<p>bilietų pardavimo sistemas ir bepopieris krovinių vežimas;</p> <ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – didelio masto automatizuotas judumas.
EGADP		
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	Pagrindinė strateginė šio plano kryptis susijusi su darniu judumu ir inovacijomis transporto sektoriuje – veiksmingų ir aplinkosaugos bei klimato kaitos požiūriu tvary technologijų diegimas, vystymo skatinimas, kova su klimato kaita, ypač pasitelkiant skaitmenizavimą.	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
Susiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas	Viena iš plano strateginių kryptių – persikrauki (angl. Recharge and refuel) – veiksmingų ateityje aplinkosaugos ir klimato kaitos požiūriu tvary technologijų naudojimo skatinimas transporte, jo įkrovimo stotyse ir VT plėtra.	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
Komisijos komunikatas 55 proc. tikslas – pasiekiamas. ES 2030 m. Klimato tikslo įgyvendinimas siekiant neutralizuoti poveikį klimatui		
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	<p>Komunikate EK siūlo kelių transportui ir pastatams nuo 2026 m. taikyti apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą. Taip pat į pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinį įtraukiami keturi pasiūlymai dėl technologiškai neutralių paskatų rinktis švaresnes TP ir švaresnius degalus:</p> <ul style="list-style-type: none"> naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normų peržiūros tikslas – toliau mažinti šių TP išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį nubrėžiant aiškią ir realistišką trajektoriją link netaršaus judumo; užtikrinti būtinas sąveikios vartotojui patogios švaresnių TP įkrovimo ir papildymo infrastruktūros prieigą visoje ES; skatinti naudoti tvarys degalus aviacijos ir jūrų sektoriuose; skatinti naudoti tvary jūrinį kurą pagal pasiūlymą „FuelEU Maritime“. 	Aktualių rodiklių iškelta nėra.

Sudaryta autorių, vadovaujantis dokumentais, pateiktais lentelėje.

Lentelėje žemiau pateikiamos strateginių dokumentų apžvalgos metu nustatytos Lietuvos strateginės kryptys Tiriamosiose srityse ir aktualūs rodikliai.

Lentelė 49 Strateginių ir planavimo dokumentų analizė

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
NPP		
AD naudojimo plėtra	Vienas iš plano tikslų – didinti energijos suvartojimo efektyvumą ir diegti energijos efektyvumą didinančias priemones transporto sektoriuje. Šiam tikslui pasiekti, AD naudojimo plėtros srityje, keliamas	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2025 m. – transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu: – 11,3 proc.;

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
	uždavinys 6.1, skirtas: a) didinti energijos iš AEI dalį ir AD vartojimą transporto sektoriuje; b) skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu: – 14 proc.; Iki 2025 m. – transporto sektoriuje išmetamo azoto oksidų (toliau – NOx) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu: –49,5 proc.; Iki 2030 m. – transporto sektoriuje išmetamo NOx kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu: –51 proc.; Iki 2025 m. – AEI dalis, palyginti su bendruoju energijos suvartojimu transporto sektoriuje: –11 proc.; Iki 2030 m. – AEI dalis, palyginti su bendruoju energijos suvartojimu transporto sektoriuje: –15 proc.; Iki 2025 m. – sutaupyta transporto sektoriuje energijos kiekis: 8 183,7 GWh; Iki 2030 m. – sutaupyta transporto sektoriuje energijos kiekis: 10 911,6 GWh.

Susisiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas

NPP keliamas tikslas gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą. Šiam tikslui pasiekti yra skirtas 5.4 uždavinys orientuotas į skaitmeninį junglumą ir susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumo bei sektoriaus kuriamos vertės augimą.

- Iki 2025 m. – susisiekimo sektoriaus įmonių, diegusių inovacijas dalis: 49,1 proc.;
- Iki 2030 m. – susisiekimo sektoriaus įmonių, diegusių inovacijas dalis: 60 proc.

NKL

AD naudojimo plėtra

NKL dokumentu skatinama plėsti AD naudojimą:

- didinat transporto ekologiškumą, plėtojant švaresnį, pigesnį ir sveikesnį VT, sprendžiant išmetamų teršalų kiekio, spūsčių miestuose mažinimo, saugumo didinimo bei viešojo transporto patrauklumo ir prieinamumo didinimo iššūkius šalies savivaldybėse;
- sukuriant optimalų viešųjų, pusiau viešųjų ir privačių įkrovimo ir papildymo infrastruktūros elementų tinklą, sudarantį palankias prielaidas verslui ir gyventojams eksploatuoti netaršias TP.

- Iki 2025 m. – įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietėse skaičius: 2 660;
- Iki 2025 m. – pradėjusių veikti viešųjų ir pusiau viešųjų įkrovimo prieigų ir labai didelės galios įkrovimo prieigų kroviniam transportui ir / ar autobusams skaičius: 2 625;
- Iki 2025 m. – įsigytų ir registruotų Lietuvoje netaršių TP skaičius: 11 750;
- Iki 2025 m. – įsigytų ir pristatytų elektra varomų VT priemonių autobusų skaičius: 115;
- Iki 2026 m. – įrengtų ir pradėjusių veikti privačių įkrovimo prieigų namų ūkiuose, daugiabučių namų kiemuose, darbovietėse skaičius: 39,9 tūkst. 11 kW galios, 13,3 tūkst. nuo 22 kW iki 49 kW galios;
- Iki 2026 m. – pagamintų (surinktų Lietuvoje) elektrinių autobusų skaičius: 25;
- Iki 2026 m. – įrengtų ir paslaugas teikiančių viešųjų suslėgtų biodujų ir vandenilio pildymo punktų skaičius: 34;

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
		<ul style="list-style-type: none"> Iki 2026 m. – įsigytų ir pristatytų elektra varomų viešojo transporto priemonių, autobusų skaičius: 230; Iki 2026 m. – nulinės emisijos lengvųjų (M1¹⁴⁵ arba N1 klasės) automobilių skaičius: 22 500; Iki 2026 m. – elektra, vandeniliu arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų mikroautobusų ir autobusų (M2 arba M3) skaičius: 500; Iki 2026 m. – elektra arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų krovinių ir sunkiasvorių (N2 arba N3) TP skaičius: 500; Iki 2026 m. – įrengtų viešų įkrovimo prieigų skaičius: 4 840; Iki 2026 m. – įrengtų pusiau viešų įkrovimo prieigų skaičius: 400; Iki 2026 m. – įrengtų labai didelės galios įkrovimo prieigų kroviniam transportui ir (ar autobusams) skaičius: 10.

2021–2027 m. ES fondų investicijų programa

Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa siekiama skatinti tvarų daugiarūšį judumą miestuose. Šis tikslas yra viena iš perėjimo prie nulinio anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos dalių.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – apskaičiuotas ŠESD emisijos kiekis tonos (CO2 ekvivalentu per metus): 530 227.
AD naudojimo plėtra	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa atkreipiamas dėmesys į: a) kompleksinių priemonių siekiant keleivius paskatinti naudotis VT svarbą; b) AD papildymo / įkrovimo prieigų tinklo plėtros skatinimą, taip sukuriant palankesnes sąlygas ir paskatas naudotis mažiau taršiomis TP.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – viešajam transportui skirtų ekologiškų riedmenų skaičius: 50 580; Iki 2030 m. – įgyvendintų darnaus judumo priemonių skaičius: 34; Iki 2030 m. – pastatyti degalų papildymo / įkrovimo punktai: 2 041; Iki 2030 m. – įsigytų nulinės emisijos VT priemonių skaičius: 562; Iki 2030 m. – asmenų, kurie naudojami naujo arba modernizuoto VT naudotojų skaičius per metus: 21 925 306.

Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa

Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programoje yra keliamas tikslas kurti darnią, skaitmeninę ir į ateities ekonomikos poreikius orientuotą susisiekimo sistemą, stiprinti Lietuvos susisiekimo sektoriaus transporto sektoriaus konkurencingumą.	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
--	---	---------------------------------

Aštuonioliktos Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas

¹⁴⁵ Transporto priemonių klasifikacija pateikta Priede Nr. 1.

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
AD naudojimo plėtra	Vyriausybės programos įgyvendinimo planu siekiama skatinti degalų iš AEI gamybą ir naudojimą plėtojant elektromobilių įkrovimo tinklą ir AD pildymo infrastruktūrą.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2024 m. – degalų iš AEI, vartojamų viešojo keleivių vežimo kelių TP, dalis: 30 proc.; Iki 2030 m. – AEI susisiekimo sektoriuje dalis: ne mažiau kaip 15 proc.
Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė		
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje iškeltas uždavinys sumažinti išmetamų ŠESD kiekį.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2030 m. – suvartojamų AEI susisiekimo sektoriuje dalis: 15 proc. Iki 2035 m. – iškastinio kuro naudojimas kelių transporte dalis: –50 proc.; Iki 2045 m. – iškastinio kuro kelių transporte dalis: 0 proc.; Iki 2050 m. – ŠESD kiekio pokytis susisiekimo sektoriuje lyginant su 1990 m.: –90 proc.; Iki 2050 m. – suvartojamų AEI transporte dalis: 90 proc.
AD naudojimo plėtra	Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje iškeltas tikslas sumažinti išmetamų ŠESD kiekį susisiekimo sektoriuje.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2027 m. – didmiesčių viešasis, taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiantis transportas naudojantis tik AEI energiją: 100 proc. Iki 2030 m. – kelionių miestuose VT, dviračiais ir pėsčiomis dalis: ne mažiau nei 60 proc.; Iki 2030 m. – elektromobilių ir netaršių TP dalis lengvųjų transporto priemonių parke: 20 proc.; Iki 2025 m. – M1 klasės elektromobilių dalis pirkimų sandoriuose: 10 proc.; Iki 2030 m. – M1 klasės elektromobilių dalis pirkimų sandoriuose: 50 proc.; Iki 2025 m. – N1 klasės elektromobilių dalis pirkimų sandoriuose: 30 proc.; Iki 2030 m. – N1 klasės elektromobilių dalis pirkimų sandoriuose: 100 proc.; Nuo 2030 m. – registruotų N1 klasės TP su vidaus degimo varikliais, išskyrus AEI N1 skaičius: 0; Iki 2030 m. – įrengtų elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius: 60 000; Nuo 2023 m. – statomose arba rekonstruojamose degalinėse, autobusų ir geležinkelio stotyse, oro uostuose ir jūrų uoste, kuriose yra įrengta ne mažiau kaip po vieną viešąją didelės arba labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieiga dalis: 100 proc.; Iki 2035 m. – keleivių vežimo ir logistikos paslaugų, teikiamų miestuose tik netaršiomis TP dalis: 100 proc.
Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija		

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijoje keliamas vartojimo efektyvumo didinimo tikslas. Šiam tikslui pasiekti numatoma didinti energijos vartojimo efektyvumą susisiekimo sektoriuje, atnaujinant automobilių parką, pereinant prie modernaus ir efektyvaus VT, optimizuojant transporto ir AD panaudojimo infrastruktūrą, ją elektrifikuojant ar naudojant AD.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2020 m. – susisiekimo sektoriaus transporto sektoriaus suvartojamos energijos, sudarytos iš AEI dalis: 10 proc.; Iki 2030 m. – susisiekimo sektoriaus transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytos iš AEI dalis: 15 proc.; Iki 2030 m. įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių miestuose dalis: –50 proc.; Iki 2050 m. – susisiekimo sektoriaus transporto sektoriaus suvartojamos energijos iš AEI dalis: 50 proc. Iki 2050 m. įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių miestuose dalis: –100 proc.

AD naudojimo plėtra	Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijoje keliamas tikslas palaipsniui pereiti prie mažiau taršių degalų ir elektros energijos vartojimo, lanksčiai ir efektyviai išnaudojant esamą naftos ir naftos produktų sektoriaus infrastruktūrą ir vietinį atsinaujinančių energijos išteklių potencialą. Siekiant pasiekti šį tikslą numatoma: <ul style="list-style-type: none"> didinti į iškastinio kuro degalus įmaišomą biodegalų dalį iki ES teisės aktuose nustatytų normų; didinti susisiekimo sektoriuje suvartojamų biodegalų dalį bendrame kuro balanse; skatinti elektrinių transporto priemonių, tarp jų – elektromobilių, naudojimą susisiekimo sektoriuje; atnaujinti VT parkus, juos nuosekliai keičiant elektra arba AD varomu transportu; skatinti gamtinių dujų ir kitų alternatyvių rūšių degalų panaudojimą sunkiojo transporto ir laivybos srityse bei VT, išnaudojant turimą suskystintų gamtinių dujų paskirstymo stoties ir kitos suskystintų gamtinių dujų infrastruktūros potencialą. 	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
----------------------------	---	---------------------------------

Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.

Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	LR nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų 2021–2030 m. plane nustatytos penkios strateginės kryptys: a) priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas; b) energijos vartojimo efektyvumo didinimas; c) energetinis saugumo užtikrinimas; d) energijos vidaus rinkos konkurencingumo skatinimas; e) mokslinių tyrimų, inovacijų konkurencingumo skatinimas.	<ul style="list-style-type: none"> Iki 2025 m. – AEI dalis susisiekimo sektoriuje: 15 proc.; Iki 2030 m. – AEI dalis susisiekimo sektoriuje: 50 proc.; Iki 2030 m. vidaus degimo varikliais varomų lengvųjų automobilių transporto priemonių sandoriai pokytis: –5 proc.
--	--	---

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
AD naudojimo plėtra	<p>LR nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų 2021–2030 m. plane keliami šie tikslai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • perorientuoti VT parkus ir paskatinti viešuosius subjektus rinktis netaršias TP; • padidinti AEI dalį susisiekimo sektoriuje. 	<ul style="list-style-type: none"> • Iki 2030 m. – įsigytų AD ir elektra varomų miesto ir priemiestinių autobusų skaičius: 200; • Iki 2030 m. – įsigytų suspaustomis gamtinėmis dujomis varomų komercinio TP skaičius: 600; • Iki 2025 m. – elektromobilių dalis N1 klasės metiniuose prikimo sandoriuose: ne mažiau kaip 30 proc.; • Iki 2030 m. elektromobilių dalis N1 klasės metiniuose prikimo sandoriuose: 100 proc.
Susisiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas	<p>LR nacionalinis energetikos ir klimato srities 2021–2030 m. veiksmų planu siekiama plėtoti pažangiųjų biodegalų rinką ir elektrifikuoti geležinkelius bei parengti infrastruktūrą lengvosios TP elektrifikuoti. Taip pat planuojama biometano dujų panaudojimo susisiekimo sektoriuje koncepcija ir jos įgyvendinamosios priemonės.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iki 2025 m. – energijos iš AEI gamybos trajektorijos pagal technologijas susisiekimo sektoriuje, netaikant Direktyvoje 2018 / 2001 nustatytų daugiklių kiekis: 1 621 ktne; • Iki 2030 m. – energijos iš AEI gamybos trajektorijos pagal technologijas susisiekimo sektoriuje, netaikant Direktyvoje 2018 / 2001 nustatytų daugiklių kiekis: 1 253 ktne.
Nacionalinis oro taršos mažinimo planas		
Taikoma visoms Tiriamosioms sritims	<p>Nacionaliniu oro taršos ir mažinimu planu siekiama sumažinti NOx taršą, didžiausią dėmesį skiriant taršos sumažinimui susisiekimo sektoriuje. Tikslams įgyvendinti plane yra numatytos šios veiklos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ekologinio vairavimo įgūdžių formavimas ir skatinimas; • taršių TP naudojimo miestuose patrauklumo mažinimas. 	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
AD naudojimo plėtra	<p>Nacionaliniame oro taršos mažinimo plane numatytos šios strateginės kryptys, skirtos plėsti AD naudojimą:</p> <ul style="list-style-type: none"> • finansinių paskatų (fiksoto dydžio vienkartinė kompensacija) fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršių lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą TP, skirtų atsiskaityti už VT paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį sukūrimas; • miesto susisiekimo VT priemonių parko atnaujinimas; • priemiestinio susisiekimo VT priemonių parko atnaujinimas. 	Aktualių rodiklių iškelta nėra.
Susisiekimo srities inovacijų diegimas ir skatinimas	<p>Nacionaliniame oro taršos mažinimo plane keliamas tikslas skatinti inovacijas susisiekimo srityje diegiant TP išmetamų teršalų nuotolinės stebėsenos sistemas.</p>	Aktualių rodiklių iškelta nėra.

Sudaryta autorių, vadovaujantis dokumentais, pateiktais lentelėje.

Lentelėje žemiau pateikiama vertinimui aktualių teisės aktų apžvalga.

Lentelė 50 Teisės aktų analizė

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
ADĮ		
AD naudojimo plėtra	<p>ADĮ siekiama šių tikslų:</p> <ul style="list-style-type: none"> • didinti įsigyjamų elektromobilių skaičių; • nustatyti aplinką tausojančius reikalavimus keleivius vežančioms TP; • sukurti mažos taršos zonas savivaldybėse; • iškelti AD tikslus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Iki 2025 m. – M1 klasės elektromobilių dalis metiniuose pirkimų sandoriuose: ne mažiau kaip 10 proc.; • Iki 2025 m. – N1 klasės elektromobilių dalis metiniuose pirkimų sandoriuose: ne mažiau kaip 30 proc.; • Iki 2030 m. – M1 klasės elektromobilių dalis metiniuose pirkimų sandoriuose: ne mažiau kaip 50 proc.; • Iki 2030 m. – N1 klasės elektromobilių dalis metiniuose pirkimų sandoriuose: ne mažiau kaip 100 proc.; • Nuo 2029 m. sausio 1 d. – viešojo keleivių vežimo keliais transporto, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų TP, pritaikytų naudoti AD dalis: 100 proc.; • Iki 2030 m. – elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius: 60 000, iš kurių 6 000 – viešosios ir pusiau viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos; • Iki 2023 m. – savivaldybių tarybos nustato ir pagal poreikį periodiškai atnaujina mažos taršos transporto zonas miestuose, atsižvelgdamos į DJMP ir valstybinio aplinkos oro monitoringo ir (ar) savivaldybės aplinkos oro monitoringo duomenis savivaldybių teritorijose; • Iki 2025 m. gruodžio 31 d. – minimalaus viešai prieinamų suslėgtų gamtinių dujų pildymo punktų, tarp kurių suslėgtų gamtinių dujų pildymo punktų atstumas turėtų sudaryti ne daugiau kaip 100 km, skaičius: ne mažiau 15 vnt.; • Iki 2030 m. gruodžio 31 d. – minimalaus viešai prieinamų suslėgtų gamtinių dujų pildymo punktų, tarp kurių suslėgtų gamtinių dujų pildymo punktų atstumas turėtų sudaryti ne daugiau kaip 100 km, skaičius: ne mažiau 30 vnt.; • Iki 2025 m. gruodžio 31 d. – suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų, tarp kurių atstumas Lietuvoje turėtų sudaryti ne daugiau kaip 200 km skaičius: ne mažiau kaip 2 vnt.¹⁴⁶;

¹⁴⁶ Minimalus viešai prieinamų suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų skaičius planuojamas taip, kad dviem tūkstančiams Lietuvoje registruotų sunkiųjų N3 kategorijos transporto priemonių tektų ne mažiau kaip vienas suskystintų gamtinių dujų pildymo punktas.

Tiriamoji sritis	Keliami tikslai	Aktualūs rodikliai
------------------	-----------------	--------------------

- Iki 2025 m. gruodžio 31 d. – suskystintų gamtinių dujų pildymo punktų, tarp kurių atstumas Lietuvoje turėtų sudaryti ne daugiau kaip 200 km skaičius: ne mažiau kaip 3 vnt.

Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymas

**Taikoma visoms
Tiriamosioms sritims**

LR triukšmo valdymo įstatymu siekiama sumažinti triukšmo lygį planuojant transporto srautus.

Aktualių rodiklių iškelta nėra.

Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas

**Taikoma visoms
Tiriamosioms sritims**

Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas nustato kelių naudojimo apmokestinimo ir Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo tvarką. Šiame įstatyme nustatyti TP valdytojų kasmetinio mokesčio už LR įregistruotas krovines TP ribiniai tarifai.

Aktualių rodiklių iškelta nėra.

Sudaryta autorių, vadovaujantis dokumentais, pateiktais lentelėje.

Investicijų poreikio, kylančio iš strateginių tikslų, skaičiavimo lentelė pateikta žemiau.

Lentelė 51 Investicijų poreikio, kylančio iš strateginių tikslų, skaičiavimai

Strateginis tikslas	Rodiklio reikšmė 2022	Kaina (tūkst. Eur)	Kainos šaltinis	Poreikis iki 2026 m.	Investicijų paklausa mln. Eur (iki 2026 m.)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2026 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2030 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)
AEI varomų TP parko plėtra									
Elektra varomi M1 ir N1 klasės automobiliai	8255	40	TP kaina nustatyta išvedus vidurkį iš viešųjų pirkimų (CVPP) ir rinkos (autoplus.lt) duomenų.	22500*	744.200.000 €	Nulinės emisijos lengvųjų (M1 arba N1 klasės automobilių – 22 500	Naujos kartos Lietuva	Elektromobilių ir netaršių transporto priemonių dalis lengvųjų transporto priemonių parke – ne mažiau 20 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
						Didmiesčių viešasis, taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiantis transportas naudotų tik AEI energiją – 100 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė	Elektromobilių ir netaršių transporto priemonių dalis lengvųjų transporto priemonių parke – ne mažiau 20 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
								N1 klasės transporto priemonės su vidaus degimo varikliais, išskyrus AEI N1, registracijų skaičius – 0	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
								Per viešuosius pirkimus įsigyjamoms ar paslaugoms teikti naudojamos kelių M1, M2, M3, N1 kategorijų transporto priemonių dalis – 100 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
								AEI dalis transporto sektoriuje – 50 proc.	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas

Strateginis tikslas	Rodiklio reikšmė 2022	Kaina (tūkst. Eur)	Kainos šaltinis	Poreikis iki 2026 m.	Investicijų paklausa mln. Eur (iki 2026 m.)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2026 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2030 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)
Elektra varomi M2 ir M3 klasės automobiliai	429	360	TP kaina nustatyta išvedus vidurkį iš viešųjų pirkimų (CVPP) duomenų.	500*	25.560.000 €	Įsigytų ir pristatytų elektra varomų viešojo transporto priemonių (autobusų skaičius) – 230	Naujos kartos Lietuva	Elektromobilių ir netauršų transporto priemonių dalis lengvųjų transporto priemonių parke – ne mažiau 20 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
						Elektra, vandeniliu arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų mikroautobusų ir autobusų (M2 arba M3) – 500	Naujos kartos Lietuva		
								Per viešuosius pirkimus įsigyjamoms ar paslaugoms teikti naudojamos kelių M1, M2, M3, N1 kategorijų transporto priemonių dalis – 100 proc.	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
								AEI dalis transporto sektoriuje – 50 proc.	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas

Strateginis tikslas	Rodiklio reikšmė 2022	Kaina (tūkst. Eur)	Kainos šaltinis	Poreikis iki 2026 m.	Investicijų paklausa mln. Eur (iki 2026 m.)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2026 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2030 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)
								Alternatyviais degalais ir elektra varomų miesto ir priemiestinių autobusų pirkimas ir infrastruktūros įrengimas – 200	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
Elektra varomi M2 ir M3 klasės automobiliai (neįskaitant troleibusų)	9	360	TP kaina nustatyta išvedus vidurkį iš viešųjų pirkimų (CVPP) duomenų.	500	176.760.000 €				
Elektra varomi N2 ir N3 klasės automobiliai	112	238	TP kaina nustatyta išvedus vidurkį iš rinkos duomenų.	500*	92.344.000 €	Elektra arba biodujomis, pagamintomis iš RED II direktyvos reikalavimus atitinkančių žaliavų, varomų krovinių ir sunkiasvorių (N2 arba N3 transporto priemonių – 500	Naujos kartos Lietuva	Per viešuosius pirkimus įsigyjamoms ar paslaugoms teikti naudojamos kelių N2, N3 kategorijų transporto priemonių dalis – 16	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė
								AEI dalis transporto sektoriuje – 50 proc.	Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas
AEI varomų TP infrastruktūros plėtra									

Strateginis tikslas	Rodiklio reikšmė 2022	Kaina (tūkst. Eur)	Kainos šaltinis	Poreikis iki 2026 m.	Investicijų paklausa mln. Eur (iki 2026 m.)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2026 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)	Strateginių tikslų rodikliai, prie kurių pasiekimo prisidės ir yra reikalinga ši investicija (iki 2030 m.)	Rodiklio šaltinis (dokumentas)
Viešos greito (22 kW) arba itin greito (50 kW) elektra varomų TP įkrovimo prieigos	78	12 000 €	Kaina nustatyta išvedus vidurkį iš rinkos duomenų apie 22 kW ir 50 kW kainas.	4840*	66.429.900 €	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo / įkrovimo punktai – 1325	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa	Įrengtos elektromobilių įkrovimo prieigos – 60 000	Nacionalinė klimato kaitos valdymo darbotvarkė

*Poreikis vertinamas atsižvelgiant į tai, kiek EGADP numatytais lėšomis bus viso įrengta AD varomų TP ir TP pildymo / įkrovimo stotelių. Vadovaujantis šiuo skaičiumi, daroma prielaida, kad iš strateginių tikslų kylantis poreikis (vnt.) bus nemažesnis, nei numatyta NKL.

Priedas Nr. 4. Esamos situacijos analizė ir investicijų poreikio vertinimo Tiriamosiose srityse skaičiavimai

Šiame priede pateikiama esamos situacijos bei investicijų poreikio vertinimo Tiriamosiose srityse skaičiavimai. Lentelėje žemiau pateikiamos poreikio skaičiavimams atlikti naudotos AD varomų TP ir įkrovimo / pildomo stotelių kainos.

Lentelė 52 Poreikio skaičiavimams atlikti naudotos AD varomų TP ir įkrovimo / pildymo stotelių kainos

TP ir įkrovimo / pildymo stotelės	Kaina, tūkst. Eur	Šaltinis
Elektrinis autobusas	360	TP kaina nustatyta atsižvelgus į TP tipą (autobusai gali būti dviašiai, triašiai) ir išvedus vidurkį iš gamintojų pateikiamos informacijos bei kitų šalių nustatytų verčių. Susisiekimo paslaugos, 2020 „Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija
Troleibusas	366	Troleibuso kaina nustatyta išvedus vidurkį iš Kauno m. ir Vilniaus m. savivaldybių 2018 m. pirktų troleibusų kainų
Įprastos galios elektromobilių įkrovimo stotelė	12	Kaina nustatyta išvedus vidurkį iš TP pardavėjų bei susisiekimo ministerijos pateiktų duomenų
Elektrinė N1 TP	40	TP kaina nustatyta išvedus vidurkį iš viešųjų pirkimų, rinkos ir susisiekimo ministerijos pateiktų duomenų
Elektrinė N2 ir N3 TP	238	TP kaina nustatyta išvedus vidurkį iš TP pardavėjų pateiktų duomenų
Įkrovimo / pildymo stotelė skirta N2 ir N3 TP	70	Kaina nustatyta vadovaujantis įkrovimo / pildymo infrastruktūros pardavėjų pateiktais duomenimis
Didelės galios įkrovimo stotelės kaina	203	Kaina nustatyta vadovaujantis įkrovimo / pildymo infrastruktūros pardavėjų pateiktais duomenimis ir Susisiekimo paslaugos, 2020 „Vilniaus miesto viešojo transporto atnaujinimo galimybių studija“.

Didžiųjų miestų savivaldybių investicijų poreikio analizė

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie penkių didžiųjų miestų savivaldybių investicijų į AD varomą VT bei AD varomam VT skirtos pildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikį.

Transporto priemonių atnaujinimo poreikio vertinimas

Lentelėje žemiau pateikiama informacija apie Vilniaus m., Kauno m, Klaipėdos m., Šiaulių m. ir Panevėžio m. savivaldybių turimų TP skaičių, vidutinį autoparkų amžių bei jo atnaujinimo poreikį.

Lentelė 53 Didžiųjų miestų savivaldybių turimos TP, jų vidutinis amžius, atnaujinimo bei finansavimo poreikis

TP	Vidutinis TP amžius	TP, kurių amžius didesnis nei septyni metai	Viso TP skaičius	Atnaujinimo poreikis		Finansavimo poreikis (mln. Eur)	
				iki 2026 m.	iki 2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.
Bendra	18,5	765	1458	815	643	209,5	164,9
Viso autobusų	11,8	538	1055	538	517	137,5	132,1
Troleibusai	25,3	227	403	277	126	72,0	32,7

Šaltinis: didžiųjų miestų savivaldybių atstovų pateikta informacija.

Šiuo metu penkios didžiosios miestų savivaldybės eksploatuoja 1055 autobusais ir 403 troleibusai. Šiuo metu 61 proc. autobusų, 68 proc. troleibusų ir 82 proc. kitų TP, varomų AD, yra senesnės nei septyni metai.

VT įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie esamą VT įkrovimo / pildymo infrastruktūros esamą situaciją bei įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtros poreikį.

Svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad duomenys apie įkrovimo / pildymo stotelių tipą bei jų statusą (viešos, pusiau viešos, privačios) nėra prieinami. Todėl naudojama interviu su savivaldybių atstovais pateikta informacija. Lentelėje žemiau pateikiama penkių didžiausių miestų savivaldybių turima įkrovimo / papildymo infrastruktūra.

Lentelė 54 Penkių didžiųjų miestų turima įkrovimo / pildymo stotelių infrastruktūra

Įkrovimo / pildymo stotelių tipas	Esama įkrovimo / pildymo infrastruktūra			
	Viešos elektromobilių įkrovimo stotelės	Pusiau elektromobilių įkrovimo stotelės	viešos elektromobilių įkrovimo stotelės	Privačios elektromobilių įkrovimo stotelės
Viso elektrinių įkrovimo stotelių				
Įprastos galios elektromobilių įkrovimo stotelių		20	n. d.*	12
Vidutinės galios elektromobilių įkrovimo stotelių		n. d.*	n. d.*	n. d.*
Didelės galios elektromobilių įkrovimo stotelių		72	n. d.*	2
Suslėgtų gamtinių dujų bei suskystintų gamtinių dujų stotelių pildymo stotelių		n. d.*	n. d.*	n. d.*
Vandenilio dujų pildymo stotelių		n. d.*	n. d.*	n. d.*

Šaltinis: didžiųjų miestų savivaldybių atstovų pateikta informacija.

* - nėra duomenų

Lentelėje žemiau pateikiamas penkių didžiųjų miestų savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.

Lentelė 55 Penkių didžiųjų miestų savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso	269	259	528	12,3	11,8	24,1
Lėto krovimo stotelės	221	212	433	2,6	2,5	5,1
Didelės galios krovimo stotelės	48	47	95	9,7	9,3	19,0

Šaltinis: didžiųjų miestų savivaldybių atstovų pateikta informacija.

Rajoninių savivaldybių poreikių vertinimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie rajoninių savivaldybių investicijų į AD varomo VT bei AD varomam VT skirtos pildymo / įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikį.

Transporto priemonių atnaujinimo poreikio vertinimas

Lentelėje žemiau pateikiama apklaustų savivaldybių informacija apie turimų TP skaičių, vidutinį šių autoparkų amžių bei atnaujinimo poreikį.

Lentelė 56 Rajoninių savivaldybių turimos TP, jų vidutinis amžius, atnaujinimo bei finansavimo poreikis

TP	Vidutinis TP amžius	TP, kurių amžius didesnis nei septyni metai	Viso TP skaičius	Atnaujinimo poreikis		Finansavimo poreikis (mln. Eur)	
				iki 2026 m.	iki 2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.
Autobusų	15,4	2152	2445	2152	293	774,6	105,6

Šaltinis: rajoninių savivaldybių atstovų pateikta informacija bei viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

VT įkrovimo / pildymo infrastruktūros plėtros poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiama esama įkrovimo / pildymo infrastruktūra devyniose rajoninėse savivaldybėse. Svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad duomenys apie įkrovimo / pildymo stotelių tipą bei jų statusą (viešos, pusiau viešos, privačios) nėra prieinami. Todėl naudojama savivaldybių atstovų pateikta informacija. Lentelėje žemiau pateikiama esama devynių rajoninių savivaldybių įkrovimo / papildymo infrastruktūra.

Lentelė 57 Esama įkrovimo stotelių infrastruktūra rajoninėse savivaldybėse

Įkrovimo stotelių tipas	Esama pildymo įkrovimo / pildymo infrastruktūra		
	Viešos elektromobilių įkrovimo stotelės viešose	Pusiau viešos elektromobilių įkrovimo stotelės pusiau viešos	Privačios elektromobilių įkrovimo stotelės
Viso elektrinių įkrovimo stotelių	36	n. d.*	n. d.*

Įkrovimo stotelių tipas	Esama pildymo įkrovimo / pildymo infrastruktūra		
	Viešos elektromobilių įkrovimo stotelės viešose	Pusiau viešos elektromobilių įkrovimo stotelės pusiau viešos	Privačios elektromobilių įkrovimo stotelės
Įprastos galios elektromobilių įkrovimo stotelių	n. d.*	n. d.*	n. d.*
Vidutinės galios elektromobilių įkrovimo stotelių	n. d.*	n. d.*	n. d.*
Didelės galios elektromobilių įkrovimo stotelių	n. d.*	n. d.*	n. d.*
Suslėgtų gamtinių dujų bei suskystintų gamtinių dujų stotelių pildymo stotelių	n. d.*	n. d.*	n. d.*
Vandenilio dujų pildymo stotelių	n. d.*	n. d.*	n. d.*

Šaltinis: rajoninių savivaldybių atstovų pateikta informacija.

* - nėra duomenų.

Lentelėje žemiau pateikiamas rajoninių savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.

Lentelė 58 Rajoninių savivaldybių VT parkų reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso	1076	147	1223	49,0	6,7	55,7
Lėto krovimo stotelės	882	121	1003	10,3	1,4	11,7
Didelės galios krovimo stotelės	194	26	220	38,8	5,3	44,0

Šaltinis: rajoninių savivaldybių atstovų pateikta informacija.

Privačių keleivių ir krovinių pervežimo įmonių poreikio vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas privačių keleivių ir krovinių pervežimo įmonių TP atnaujinimo į AD varomas TP bei AD varomų TP reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis.

Keleivių pervežimo įmonių poreikių vertinimas

Lentelėje žemiau pateikiama informacija apie privačių keleivių pervežimo įmonių¹⁴⁷ turimas TP, atmetus savivaldybių eksploatuojamas TP.

¹⁴⁷ Apklaustos šios įmonės: Kauno autobusai, UAB; Busturas, UAB; Klaipėdos autobusų parkas, UAB.

Lentelė 59 Keleivių pervežimo įmonių turimas TP skaičius

TP	30 proc. privačių keleivių pervežimo įmonių eksploatuojamų TP	70 proc. privačių keleivių pervežimo įmonių eksploatuojamų TP	VĮ Regitra pateikti duomenys apie M2 ir M3 TP skaičių	Preliminarus tik privačių keleivių pervežančių įmonių eksploatuojamų TP skaičius
Viso autobusų	783	1827	6110	2610

Šaltinis: viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

Lentelėje žemiau pateikiamas keleivių pervežimo įmonių eksploatuojamų TP atnaujinimo poreikis.

Lentelė 60 Keleivių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso autobusų	783	1827	2610	200,1	467	667,1

Šaltinis: viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

Lentelėje žemiau pateikiama keleivių vežimo įmonių eksploatuojamų TP reikmėms skirtų įkrovimo / pildymo stotelių poreikis.

Lentelė 61 Privačių keleivių pervežimo įmonių TP reikmėms skirtų papildymo / įkrovimo stotelių poreikis

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso	392	914	1306	15,3	35,7	51,1
Lėto įkrovimo stotelė	321	749	1071	3,7	8,7	12,5
Greito įkrovimo stotelė	58	135	193	11,6	27,0	38,6

Šaltinis: viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

Krovinių pervežimo įmonių poreikių vertinimas

Šiame skyriuje (lentelėse žemiau) pateikta krovinių pervežimo įmonių esamos situacijos apžvalga bei eksploatuojamų TP atnaujinimo į AD varomas TP poreikis.

Lentelė 62 Privačių krovinių vežimo įmonių eksploatuojamų TP skaičius

TP	16 proc. N2 ir N3 TP	5 proc. N2 ir N3 TP	95 proc. N2 ir N3 TP	VĮ Regitra pateikti duomenys apie turimą TP skaičių
N1	-	-	-	38171
N2	1035	51	984	6474
N3	9528	476	9051	59547

Šaltinis: viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

Lentelė 63 Privačių krovinių vežimo įmonių turimų TP atnaujinimo ir finansavimo poreikis iki 2026 m. ir iki 2031 m.

TP	Atnaujintų TP poreikis (TP skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
Viso N1 TP	19 086	19 086	38172	542	542	1.084
Viso N2 TP	51	984	1035	8,6	166,3	174,9
Viso N3 TP	476	9051	9528	80,5	1.529,5	1.610,0

Šaltinis: viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

Lentelėje žemiau pateikiama informacija apie krovinių pervežimo įmonių eksploatuojamų TP reikmėms skirtų įkrovimo / pildymo stotelių poreikį.

Lentelė 64 Krovinių pervežimo įmonių eksploatuojamų TP reikmėms skirtų įkrovimo / pildymo stotelių poreikis

Įkrovimo / pildymo stotelės	Įkrovimo / pildymo stotelių plėtros poreikis (stotelių skaičius)			Finansavimo poreikis (mln. Eur)		
	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.	iki 2026 m.	iki 2031 m.	Poreikis laikotarpiui 2021-2031 m.
N1 lėto įkrovimo stotelė	7825	7825	15650	91,1	91,1	182,2
N1 greito įkrovimo stotelė	1718	1718	3435	343,8	343,8	687,6
N2 ir N3 lėto įkrovimo stotelė	216	4114	4331	14,7	279,4	294,1
N2 ir N3 greito įkrovimo stotelė	47	903	951	9,5	180,8	190,3

Šaltinis: viešai prieinami VĮ „Regitra“ duomenys.

Priedas Nr. 5 Savivaldybių skolinimosi galimybių apžvalga

Savivaldybių skolinimasis yra ribojamas dviejų pagrindinių teisės aktų – Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymu ir Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinis įstatymu. Kasmet tvirtinant biudžetą, tvirtinami savivaldybių biudžeto finansiniai rodikliai bei skolinimosi ir garantijų limitai. Skolinimosi limitas apibrėžia savivaldybės skolos viršutinę ribą, išreikštą procentais nuo planuojamų savivaldybės pajamų. 2021 m. šis limitas siekė buvo 60 proc. (Vilniaus miesto savivaldybės – 75 proc.)¹⁴⁸.

Savivaldybes taip pat riboja LR Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinis įstatymas¹⁴⁹. Jame įtvirtinta nuostata, kad savivaldybės kad savivaldybės biudžetas turi būti subalansuotas arba perteklinis (t.y. savivaldybės išlaidos negali viršyti pajamų), išskyrus atvejus, kai Vyriausybės paskelbtas ekonominės raidos scenarijus numato neigiamą produkcijos atotrūkį nuo potencialo. Tokiais metais savivaldybės gali padidinti savo įsiskolinimą LR Finansų ministerijos numatytu dydžiu¹⁵⁰. Apibendrinant, LR Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinis įstatymas leidžia savivaldybėms skolintis tik tokią sumą, kurią ketinama grąžinti einamaisiais metais. Savivaldybės, kurių įsiskolinimo lygis žemas, skolos grąžinimui išleidžia nedaug ir todėl papildomai pasiskolinti gali tik tiek, kiek išleidžia skolos grąžinimui.

Tarptautinė ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (toliau – EBPO) savo analizėje LR Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinį įstatymą, kuris apibrėžia savivaldybių skolinimosi galimybes, vertina kaip vieną griežčiausių euro zonoje¹⁵¹. Nors šios taisyklės sėkmingai užtikrina fiskalinę discipliną ir lemia mažėjančią vietos valdžios skolą, tai gali reikšti ir tai, kad savivaldybėms kad savivaldybėms sunku rasti lėšų svarbių investicinių projektų finansavimui. EBPO pastebi reikšmingą, teigiamą koreliaciją tarp vietos valdžios įsiskolinimo ir investicijų – Lietuvoje abu šie rodikliai yra itin žemi.

LR Prezidentas, remdamasis EBPO analize bei augančiu investicijų poreikiu žaliojo kurso ir skaitmeninimo srityse, pateikė Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinio įstatymo pakeitimo projektą¹⁵², kuris leistų papildomai skolintis, kai skolintomis lėšomis bus dalinai finansuoti projektai, susiję su klimato kaita, skaitmeninimu, ekonomika.

Garantijos – savivaldybių įmonių skolos – taip pat yra ribojamos valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymo. Šiuo metu jos negali viršyti 10 proc. savivaldybės gaunamų pajamų. 2020 m.

Mažesniųjų (kurių išlaidos neviršija 0,3 proc. BVP) savivaldybių skolinimasis yra apribotas labiau nei didžiųjų savivaldybių. Nors subalansuoto biudžeto taisyklė taikoma nepriklausomai nuo savivaldybės dydžio, taisyklės įtaka skolinimosi galimybėms priklauso nuo apskaitos tipo. Didesnės savivaldybės apskaitoje taiko kaupimo principą – tai leidžia joms projekto išlaidas paskirstyti per visą jo vykdymo laikotarpį ir taip lengviau pasiekti subalansuotą biudžetą. Mažesnės savivaldybės, priešingai apskaitą vykdo grynųjų pinigų pagrindu, tad išlaidos turi būti pripažintos tuomet, kai įvykdomas apmokėjimas. Todėl subalansuoto biudžeto taisyklė labiau riboja mažąsias savivaldybes.

¹⁴⁸ LR 2021 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas, 2020–12–22 Nr. XIV–102, 13 str. 1 d.

¹⁴⁹ 15 LR Fiskalinės sutarties įgyvendinimo konstitucinis įstatymas, 2014–11–06 Nr. XII–1289, 4 str. 4 d

¹⁵⁰ Ten pat

¹⁵¹ Internetinė nuoroda: <https://pplietuva.lt/uploads/documents/files/EBPO%20studija%20ENG.pdf>

¹⁵² Internetinė nuoroda: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/046046405d8311ecb2fe9975f8a9e52e?jfwid=36mve7lv4>

Priedas Nr. 6. 2014–2020 m. AD naudojimo plėtrai skirtų priemonių sąrašas

Šiame priede pateikiamas detalus priemonių, skirtų finansuoti AD plėtrą, sąrašas.

Lentelė 65 2014–2020 m. AD naudojimo plėtrai skirtų priemonių sąrašas

Priemonės Nr. / Finansavimo šaltinis	Priemonės pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas, Eur	Panaudota, Eur	Panaudota numatyto finansavimo dalis, proc. ¹⁵³
04.5.1–TID–V–513 / ES struktūriniai fondai	Darnaus judumo sistemų kūrimas	DJPM planų rengimas	1,1 mln.	1,1 mln.	100
			196,5 tūkst. iš savivaldybės biudžeto.	216,5 tūkst.	110
04.5.1–TID–V–514 / ES struktūriniai fondai	Darnaus judumo priemonių diegimas	1. ITS diegimas ir plėtra mieste 2. Miesto gatvių ir kitos transporto infrastruktūros pritaikymas VT poreikiams, lyninio transporto diegimas; 3. Miesto transporto infrastruktūros pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms 4. Viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemų, dviračių infrastruktūros ir jos sistemų diegimas ir plėtra 5. VT saugumo įrangos diegimas ir plėtra.	18,9 mln.	17,6 mln.	93
			3,3 mln.	5,8 mln.	176
04.5.1–TID–V–515 / ES struktūriniai fondai	Elektromobilių įkrovimo priegų tinklo kūrimas	1. Elektromobilių greitojo įkrovimo priegų įrengimas valstybinės reikšmės keliuose;	2,1 mln.	2,1 mln.	100
			2. Elektromobilių įkrovimo priegų	159,5 tūkst. iš valstybės biudžeto;	159,5 tūkst.

¹⁵³ Finansavimo panaudojimas, viršijantis 100 proc., reiškia, kad projekto išlaidos buvo didesnės nei numatytas ES fondų ir kitas finansavimas, ir susidaręs kainos perviršis buvo padengtas savivaldybės lėšomis.

Priemonės Nr. / Finansavimo šaltinis	Priemonės pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas, Eur	Panaudota, Eur	Panaudota numatyto finansavimo dalis, proc. ¹⁵³
		įrengimas miestuose.			
			213,0 tūkst. iš savivaldybės biudžeto.	227,0 tūkst.	107
04.5.1–TID–V–517 / ES struktūriniai fondai	Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	Nekenksmingų aplinkai miesto VT priemonių įsigijimas.	35,9 mln. 6,3 mln. iš savivaldybės biudžeto.	35,9 mln. 6,5 mln.	100 103
04.5.1–TID–R–518 / ES struktūriniai fondai	Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	Nekenksmingų aplinkai VT priemonių įsigijimas regionuose.	7,5 mln. 1,3 mln. iš savivaldybės biudžeto.	5,5 mln. 1,2 mln.	73 92
KKP	Elektromobilių įsigijimo juridiniams asmenims skatinimas	M1 ir M2 klasės elektromobiliams įsigyti	2,0 mln.	0,9 mln.	43
	Elektromobilių įsigijimo juridiniams asmenims skatinimas	N1 ir N2 klasės elektromobiliams įsigyti	1,5 mln.	0,4 mln.	30
	Mažiau taršių judumo priemonių fiziniams asmenims skatinimas	Senų automobilių sunaikinimas, pakeičiant jį mažiau taršiu M1 klasės transporto priemone	5,0 mln.	2,7 mln.	55
	Elektromobilių įsigijimo fiziniams asmenims skatinimas	M1 ir M2 klasės elektromobiliams įsigyti	5,0 mln.	1,7 mln.	35
	Visuomeninio transporto ir kitų alternatyvių mažiau taršių judumo priemonių fiziniams asmenims skatinimas	Vienkartinės kompensacijos VT bilietams, paspirtuko, dviračio ar elektrinio mopedo ar motociklo įsigijimui	11,0 mln.	10,9 mln.	99

Priemonės Nr. / Finansavimo šaltinis	Priemonės pavadinimas	Remiama veikla	Numatytas finansavimas, Eur	Panaudota, Eur	Panaudota numatyto finansavimo dalis, proc. ¹⁵³
	Transporto priemonių, naudojančių elektrą, suslėgtąsias gamtines dujas, suskystintąsias gamtines dujas, biometaną, vandenilį, įsigijimas ir joms reikalingos infrastruktūros sukūrimas ir (ar) plėtra, užtikrinant bazinį sukurtos infrastruktūros vartotoją	Skatinama AD (elektros energijos, biometano, gamtinių (suslėgtųjų ar suskystintųjų), vandenilio dujų pildymo (ikrovimo) punktų infrastruktūros plėtra bei alternatyvius degalus naudojančių transporto priemonių įsigijimas.	15,0 mln.	11,0 mln.	73
	Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas skatinant naudoti elektrą, biometanu, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis gamtinėmis dujomis varomas transporto priemonės	Naujų, AD varomų (elektra, biodujomis, SGD, vandeniliu arba jų kombinacija) TP, skirtų keleiviams vežti, įsigijimas	20,0 mln.	9,7 mln.	48

Priedas Nr. 7 Interviu respondentų sąrašas

Šiame priede pateikiamas interviu respondentų sąrašas, respondentų atstovaujama organizacija bei grupė.

Lentelė 66 Interviu respondentų sąrašas

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija	Respondentų grupė
2022 m. sausio 26 d.	Justinas Bučys ir Renata Padalevičiūtė	VIPA	NPĮ
2022 m. sausio 26 d.	Ausma Bartkutė ir Inga Beiliūnienė	INVEGA	NPĮ
2022 m. sausio 26 d.	Darius Petrauskas	VIVA	NPĮ
2022 m. sausio 28 d.	Ina Urbonavičienė ir Dalius Vadlūga	Panevėžio miesto savivaldybė	Didžiųjų miestų savivaldybė
2022 m. sausio 31 d.	Anton Nikitin ir Jonas Damidavičius	Vilniaus m. savivaldybė	Didžiųjų miestų savivaldybė
2022 m. vasario 1 d.	Vaidas Ramanauskas	Klaipėdos autobusų parkas	Privati keleivių pervežimo įmonė
2022 m. vasario 1 d.	Tadas Metelionis, Paulius Keras, Aistė Lukaševičiūtė ir Martynas Matusevičius	Kauno m. savivaldybė	Didžiųjų miestų savivaldybė
2022 m. vasario 1 d.	Mindaugas Tarasevičius	Kauno autobusai	Privati keleivių pervežimo įmonė
2022 m. vasario 1 d.	Rimantas Mockus, Gintaras Neniskis, Lina Zemaitytė, Andrius Samuilovas	Klaipėdos miesto savivaldybė	Didžiųjų miestų savivaldybė
2022 m. vasario 2 d.	Eglė Bružienė	Šiaulių miesto savivaldybė	Didžiųjų miestų savivaldybė
2022 m. vasario 2 d.	Vaidas Seirackas	Busturas	Privati keleivių pervežimo įmonė
2022 m. vasario 4 d.	Simonas Bielskis	Omniva	Privati krovinių pervežimo įmonė (kurjeriai)
2022 m. vasario 4 d.	Rasa Česnienė	DHL Lietuva	Privati krovinių pervežimo įmonė (kurjeriai)
2022 m. vasario 8 d.	Zenonas Buivydas ir Andrius Burba	Linava	Privati krovinių pervežimo įmonė (logistika)
2022 m. vasario 8 d.	Alvydas Naujėkas	UAB „Vėjo projektai“ (Dancerbus)	Esami / potencialūs alternatyvių degalų transporto priemonių gamintojai
2022 m. vasario 8 d.	Laurynas Jokužis	Elinta Motors	Esami / potencialūs alternatyvių degalų transporto priemonių gamintojai
2022 m. vasario 9 d.	Eivilė Čipkutė	Lietuvos bankų asociacija	Kredito įstaigos

Interviu data	Respondentas	Atstovaujama organizacija	Respondentų grupė
2022 m. vasario 11 d.	Junona Bumelytė	EIB	Tarptautinės finansų institucijos
2022 m. vasario 18 d.	Monika Cemnolonskienė ir Liudas Zajanckauskas	Swedbank	Kredito įstaigos
2022 m. vasario 21 d.	Audrius Rutkauskas	SEB bankas	Kredito įstaigos
2022 m. vasario 23 d.	Gytis Liaugminas, Jolanta Kavaliūnaitė	VšĮ Plačiajuosti internetas*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. vasario 24 d.	Linas Bauzys, Violeta Simelionienė, Gediminas Seckus, Jūratė Lukoševičienė, Jurgita Tamošaitienė	LTGI*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. vasario 23 d.	Algis Latakas, Audinga Jokubauskienė	VšĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. vasario 24 d.	Vladimiras Vinokurovas, Sigita Neverauskaitė, Gediminas Vasiliauskas, Aurelijus Rimas, Liudvikas Mickevičius	VĮ Vidaus vandens kelių direkcija*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. kovo 7 d.	Andrius Jakumas, Domantas Grigas, Gintarė Agintienė, Kristijonas Sribikė, Mindaugas Bereiša, Modesta Gusarovienė, Violeta Šimelionienė, Vytautas Savickas	LTG Link*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. kovo 7 d.	Virgilijus Motiejūnas, Aivaras Vilkelis, Alma Vaitkunskienė	VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. kovo 18 d.	Arnas Dūmanas	VĮ Lietuvos oro uostai*	Valstybės įmonių, įstaigų ir kitų valstybės ūkio subjektų atstovai
2022 m. kovo 18 d.	Junona Bumelytė	EIB	Tarptautinės finansų institucijos

* Institucijos informaciją pateikė raštu.

Priedas Nr. 8 Privačių investicijų į elektra varomas TP skaičiavimas

Šiame priede pateikiamas detalus privačių lėšų, skirtų AD varomoms TP, skaičiavimas pagal TP kategoriją.

Lentelė 67 Privačių lėšų, skirtų AD varomoms TP, skaičiavimas pagal TP kategoriją

Kategorija	Vnt.	Vidutinė vnt. kaina (tūkst. Eur)	Bendra investicijos suma (tūkst. Eur)	Parama iš ES struktūrinių fondų, KKP (tūkst. Eur)	Privačios lėšos (tūkst. Eur)
M1	1348	40	53920	2000	51920
N1	155	68	10540	1500	9040
M2	5	189	945	803,25	141,75
M3	9	417	3753	3190,05	562,95
Iš viso:	1517	714	69158	7493,3	61664,7

Šaltiniai: Valstybės įmonės „Regitra“ duomenys, esinvesticijos.lt, apvis.apva.lt