

Ekologiškas viešasis transportas, taršos mokesčiai lengviesiems automobiliams, statymo vietų mažėjimas, kelių siaurinimas – šių priemonių imasi Vakarų Europos šalys, siekdamos sumažinti automobilių skleidžiamą taršą, pražūtingą klimato kaitos įtaką aplinkai bei paskatinti žmones persėsti į troleibusus, autobusus, tramvajus ar metro.

Lietuva, pasiryžusi žengti Žaliojo kurso keliu, prisiėmė dar ambicingesnius tikslus bei įsipareigojimus nei numatyta Europos Sąjungos teisės aktuose. Remiantis LR Seimo patvirtinta Nacionaline klimato kaitos valdymo darbotvarke, iki 2027 m. įsipareigojama pasiekti, kad visas didmiesčių viešasis, taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiantis transportas naudotų tik atsinaujinančių energetikos išteklių energiją, kai teikiamos viešosios keleivių vežimo paslaugos. Be to, remiantis Alternatyvių degalų įstatymu, 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. Data, kai turėsime važinėti tik alternatyviais degalais varomomis transporto priemonėmis, nenumaldomai artėja. Tik ar jai tinkamai ruošiamasi?

Viešųjų pirkimų įstatymo nuostatos stabdo progresą

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidento Gintaro Nakučio teigimu, nors keleivių vežėjai išgyja vis daugiau alternatyviais degalais varomų transporto priemonių, kalbėti apie proveržį šioje srityje dar labai anksti – žengti Žaliojo kurso keliu trukdo objektyvūs ir nuo vežėjų nepriklausantys veiksniai. Vienas jų – netobulas Viešųjų pirkimų įstatymas, nenumatantis galimybės įmonei, laimėjusiai konkursą vežti keleivius dyzeliniais autobusais, keisti jų į ekologiškesnius.

Bendrovė „Kautra“ pastaruoju metu laimėjo du viešųjų pirkimų konkursus. „Jie buvo skelbti prieš dvejus ir daugiau metų, kuomet žalioji Lietuvos politika buvo visai kita. Laimėjome konkursą dešimčiai metų, bet, užtrukus įvairioms procedūroms, teismo procesams, į kelius su dyzeliniais autobusais išvažiuosime tik nuo 2023-ųjų. Konkursą laimėjome pagal tam tikrus įkainius, kurie pritaikyti dyzeliniams autobusams – jie galės būti didinami, bet tik priklausomai nuo dyzelino kainos. Taigi iki 2033-ųjų būsime savotiškai įkaitai, privalėsime dirbti dyzeliniais autobusais, nors tiek transporto priemonių tiekėjai, tiek mes sakome – galime pateikti keleiviams ekologiškas transporto priemones, bet tai draudžiama pagal Viešųjų pirkimų įstatymą, o savivaldybės nieko negali keisti“, – kalba įmonės rinkodaros direktorius Gintautas Pakusas.

Pasak jo, valstybė ragina žengti Žaliojo kurso keliu, pereiti prie naujų ekologinių standartų, bet dėl ydingo Viešųjų pirkimų įstatymo vežėjai negalės modifikuoti jau įsigytų transporto

priemonių iš dyzelinių į elektrines. „Mano supratimu, Viešųjų pirkimų tarnyba ar Susisiekimo ministerija turėtų priimti sprendimą pakeisti Viešųjų pirkimų įstatymą, kad tiek perkančioji organizacija, tiek tiekėjai, tiek vežėjai galėtų suderinti savo sprendimus ir sėkmingai vykdyti valstybės politiką žengti Žaliojo kurso keliu. Teko domėtis Vokietijos patirtimi – ten, jei vežėjas ankstesnį konkursą vežti keleivius laimėjo su dyzeliniais autobusais, transformavęs juos į ekologiškus, gauna vadinamąsias „žaliojo kilometro“ kompensacijas. Galbūt panašią patirtį galima būtų pritaikyti ir pas mus“, – siūlo „Kautros“ atstovas.

Keleiviams atsieis pernelyg brangiai?

G. Nakutis primena, jog šalies savivaldybės jau nuo 2021-ųjų rugpjūčio 2-osios, skelbdamos konkursus keleiviams vežti, privalo nustatyti, kad paslaugos turi būti teikiamos autobusais, kurie naudoja alternatyvius degalus.

Savivaldybių asociacijos prezidentas Mindaugas Sinkevičius mano, jog reikalavimas, kad visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas būtų pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus, aplinkosauginiu požiūriu yra sveikintinas, tuo pačiu – brangus ir ambicingas.

„Klausimas – ar ne pernelyg ambicingas, ar mes, kaip valstybė, galėsime jį įvykdyti? Nors skirtingų savivaldybių autobusų parkų atnaujinimo darbai vyksta jau dabar, turime nepamiršti, kad startinė pozicija yra labai žema – daugelis transporto priemonių yra apie 15–20 metų senumo. Jau šiandien matome, kad net suvienijus savivaldybių, Europos Sąjungos ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės šaltinius, lėšų iki 2029-ųjų sukurti visiškai „žalią“ autobusų parką ir atitinkamą infrastruktūrą jam palaikyti nepakaks. Reikalingos daug didesnės investicijos“, – įsitikinęs M. Sinkevičius.

Pasak jo, lieka tikėtis, kad valstybė į tai atsižvelgs ir dar kartą įvertins reikalavimus arba užtikrins pakankamą finansavimą jiems įgyvendinti. „Svarbiausia, kad siekiant „žaliojo“ tikslo nenukentėtų šalies gyventojai, kuriems viešojo transporto paslaugos gali tapti mažiau prieinamos – būtent jie turės galiausiai sumokėti už brangius naujus ekologiškus autobusus,“ – pabrėžia Savivaldybių asociacijos prezidentas.

