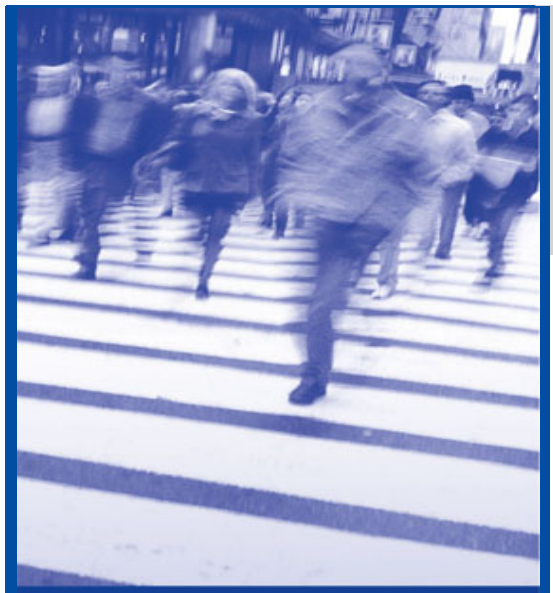


SUITS

Dokumento Nr.:	D4_Task 4.1
Inovatyvaus finansavimo gairės	
Projekto akronimas:	SUITS
Pilnas pavadinimas:	
Miesto **I**ntegruotų **T**ransporto **S**istemų **R**ėmimas; Perleidžiamos valdžios institucijos	
Sutarties Nr.:	690650
Darbo paketo Nr.	4
Darbo paketo klasifikavimas:	
Inovatyvus ir tvarus finansavimas, viešieji pirkimai ir verslo naujovės	
Atsakingas(i) autorius(iai):	
Arcadis, Jungtinė Karalystė Aleksei Lugovoi, Alice Parker	
Apžvalgininkas:	
Arcadis, Jungtinė Karalystė Dr Olga Feldman	
Data:	29.03.2018
Statusas:	v1 – Pirmas leidimas
Sklaidos lygmuo:	RE

2020 CIVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Projekto partneriai

Organizacija	Sutrumpinimas	Valstybė	Pagrindinė finansavimo gairių komanda
Integral Consulting R&D – DP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
SmartContinent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
SBoing	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council	CCC	UK	Sunil Budhdeo
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
MAKIOS S.A.	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker

Dokumento istorija

Data	Autorius	Veikla	Statusas	Sklaidos lygmuo
17.07.03	INTECO Dan Caraman	Bendri komentarai ir idėjos, liečiančios struktūros ir turinio gaires		
17.08.25	MAKIOS Nikos Sfitis	SKTP finansavimo mechanizmas V0.1		
17.08.26	KALAMARIA Krinos Ioannis	Ženklinimo, rėmimo ir Vardų teisių finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		
17.09.11	ARCADIS Eliza Shaw	„Crowdfunding" finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		
17.09.20	ITENE Loli Herrero	CIL finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		

Data	Autorius	Veikla	Statusas	Sklaidos lygmuo
17.09.22	INTECO Isolda Constantin	Bendradarbiavimo su tyrimų organizacijomis ir tyrimų konsorciumais finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		
17.09.24	LEVER Olympia Papadopoulou	Klimato kaitos finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		
17.09.25	InnDEA Angel Navarro	Pardavimų mokesčio finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		
17.09.28	WI Frederic Rudolph	Planavimo įsipareigojimų ir mokesčių padidinimo finansavimo mechanizmo suvestinės V0.1		
17.10.09	VTM Sofia Martins	Apmokestintų kelių finansavimo mechanizmo suvestinė V0.1		
17.10.10	ARCADIS	Pradinio užduoties 4.1 projekto inovatyvaus finansavimo gairės	V0.1 - Projektas	AP
17.10.27	InnDEA Angel Navarro	Klimato kaitos finansavimo mechanizmo suvestinė V0.2		
17.11.10	INTECO Dan Caraman	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.1		AP
17.11.14	TUI Sebastian Spundflasch	Piliečių kooperatyvų finansavimo mechanizmo suvestinė V0.2		
17.12.12	MAKIOS Theodoros Theodoulidis	SKTP finansavimo mechanizmas V0.2		
17.12.19	INTECO Isolda Constantin	Bendradarbiavimo su tyrimų organizacijomis ir tyrimų konsorciumais finansavimo mechanizmo suvestinė V0.2		
17.01.15	ARCADIS	Antrojo užduoties 4.1 projekto inovatyvaus finansavimo gairės. Atsižvelgiama į partnerių komentarus	V0.2 - Projektas	AP
18.01.25	EUROKLEIS Iana Dulskaia	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.2		AP
18.01.25	INTECO Cristiana Damboianu	Bendradarbiavimo su tyrimų organizacijomis ir tyrimų konsorciumais finansavimo mechanizmo suvestinė V0.3		
18.01.31	Coventry	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.2		AP
18.01.31	ITENE Loli Herrero	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.2		AP

Data	Autorius	Veikla	Statusas	Sklaidos lygmuo
18.02.01	INTECO Dan Caraman	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.2		AP
18.02.01	Angel Navarro InnDEA	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.2		AP
18.02.02	WI Frederic Rudolph	T4.1 apžvalgos ir komentarų gairės V0.2		AP
18.02.02	KALAMARIA Krinos Ioannis	Ženklinimo, rėmimo ir Vardų teisių finansavimo mechanizmo suvestinė V0.2		
18.02.09	EUROKLEIS Iana Dulskaia	Pardavimo ekspertizės and „Know-How“ finansavimo machanizmo suvestinė V0.1		
18.02.20	InnDEA Angel Navarro	Pardavimų mokesčio finansavimo mechanizmo suvestinė V0.2		
18.02.26	ITENE Loli Herrero	BIM finansavimo mechanizmo suvestinė V0.2		
18.03.20	EUROKLEIS Iana Dulskaia	Pardavimo ekspertizės and „Know-How“ finansavimo machanizmo suvestinė V0.2		
18.03.29	Arcadis	Į partnerių atsiliepimus atsižvelgiant patobulinta versija	V1.0 – Pirmas leidimas	AP

Sklaidos lygmuo:

VI – Viešas
PP – Apribotas kitiems projekto dalyviams (įskaitant komisiją)
AP – Apribotas konsorciumo patikslintai grupei (įskaitant komisiją)
KO - Konfidencialus, tik konsorciumo nariams (įskaitant komisiją)

Turinys

Lentelių sąrašas 7
Paveikslų sąrašas 8
Sutrumpinimai 8

Santrauka 9
Reguliavimo aplinka, strategija ir valdymas 10
Dabartinės fiansavimo tendencijos M-V ES miestuose 10
Inovatyvaus finansavimo metodai 11
Rekomendacijos 12

1. Įvadas 13
1.1. SUITS: Pagrindiniai tikslai ir uždaviniai 14
1.2. Inovatyvaus finansavimo gairių uždaviniai 15
1.3. Kaip naudotis gairėmis 15
1.4. Pagrindinės suinteresuotosios šalys esamų gairių kūrime 16

2. Tyrimo metodologija 17

3. Reguliavimo aplinka, strategija ir valdymas 18
3.1. Teisinė ir reguliavimo sistema: Europos Sąjunga 18
3.1.1. Bendrojo finansavimo reglamentas 18
3.1.2. Transporto ir mobilumo finansinis reglamentas 19
3.2. Teisinė ir reguliavimo sistema: ES valstybės - narės 20
3.2.1. Bendro finansavimo reguliavimas 20
3.2.2. Finansavimo, susijusio su transportu ir mobilumu, finansavimas 20
3.3. Dabartinės tendencijos miestuose - partneriuose 21
3.3.1 Miesto transporto ir mobilumo rėmimas 22
3.3.2. Santrauka 23

4. Inovatyvūs metodai 25
4.1. Inovatyvaus finansavimo principai 25
4.2. Inovatyvių finansavimo metodų svarba 25

5. Inovatyvaus finansavimo mechanizmai 27
5.1. Grūsčių mokestis 32
5.2. Savivaldybės žaliosios obligacijos 34
5.3. „Crowdsourcing“ 36
5.4 Žyminis žemės mokestis (ŽŽM) 38
5.5 Loterijos finansavimas 40
5.6 Savanorinis sulaikymas 42
5.7 SKTP apmokestinimo schemos 44
5.8 Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM) 46
5.9 Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM) 49
5.10 Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės 51
5.11 Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis 54
5.12 Piliečių kooperatyvai 56
5.13 Emisijos mainai 58
5.14 Planavimo įsipareigojimai / vystytojų įndėliai 61

5.15 Mokesčių didinimo finansavimas 64
5.16 Pardavimų mokestis 66
5.17 Apmokestinti keliai 68
5.18 Patirties ir techninių žinių pardavimas 70
5.19 Žemės ir turto pardavimas 72
5.20 Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų 74
5.21 Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis 76

6. Rekomendacijos 78

5.2. Papildomos rekomendacijos 78

5.2.1 Miesto inovacijų centrų – „katapultų“ įrengimas 78
5.2.2. Pirmenybę technologijoms teikianti investicijų metodika 78
5.2.3. Atvira informacija ir skaidrumas 79
5.2.4 Mobilumas kaip paslauga 79

7. Išvados 80

8. Šaltiniai ir nuorodos 81

8.1. Papildoma informacija ir nuorodos 81
8.2. Šaltiniai 83

A Priedas: Finansų reglamentai ES šalyse - narėse 86

B Priedas: Dabartinis finansavimas miestuose - partneriuose 92

Lentelių sąrašas

1 Lentelė: Suinteresuotųjų šalių investicijos 10
2 Lentelė: Rekomendacijos 12
3 Lentelė: Grūsčių mokestis 33
4 Lentelė: Savivaldybės žaliosios obligacijos 35
5 Lentelė: „Crowdsourcing“ 37
6 Lentelė: Žyminis žemės mokestis 39
7 Lentelė: Loterijos finansavimas 41
8 Lentelė: Savanorinis sulaikymas 43
9 Lentelė: SKTP Apmokestinimo schemos 45
10 Lentelė: Darbo vietos parkavimo mokestis 48
11 Lentelė: Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM) 50
12 Lentelė: Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės 53
13 Lentelė: Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis 55
14 Lentelė: Piliečių kooperatyvai 57
15 Lentelė: Emisijos mainai 60
16 Lentelė: Planavimo įsipareigojimai / vystytojų indėliai 63
17 Lentelė: Mokesčių didinimo finansavimas 65
18 Lentelė: Pardavimų mokestis 67
19 Lentelė: Apmokestinti keliai 69
20 Lentelė: Patirties ir techninių žinių pardavimas 71
21 Lentelė: Žemės ir turto pardavimas 73
22 Lentelė: Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų 75
23 Lentelė: Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis 77
24 Lentelė: Tvaraus transporto ir mobilumo rėmimo mechanizmų pavyzdžiai 92
25 Lentelė: Išorinis tvaraus mobilumo finansavimas Romoje (2014 -2020) 95
26 Lentelė: Vidinis tvaraus mobilumo finansavimas Romoje (metinis vidurkis) 96

Paveikslų sąrašas

1 Paveikslas: Orientacinė finansavimo mechanizmų matrica 28

2 Paveikslas: Inovatyvių finansinių mechanizmų iliustracija 31

Sutrumpinimai

CIPE	„Comitato Interministeriale per la Programmazoine Economica“
EK	Europos komisija
ES	Europos sąjunga
TD	Transporto departamentas
H2020	„Horizon 2020“
SUITS	Miesto integruotų transporto sistemų rėmimas
STP	„Societatea de Transport Public“
LT	Londono transportas
DP	Darbo paketas

Santrauka

Inovatyvaus finansavimo mechanizmų gairės – naudingas ir efektyvus įrankis vietinėms institucijoms ir kitioms suinteresuotosioms šalims nedideliuose ir vidutinio dydžio miestuose siekiant pritaikyti inovatyvų finansavimą tvariam transportui, mobilumo projektams ir schemoms.

Miesto integruotų transport sistemų rėmimo (SUITS) projektas remiamas Europos komisijos, siekiant padėti įgyvendinti tvaraus transporto ir mobilumo Europos sąjungoje tikslą. Pagrindinis SUITS projekto tikslas – dalintis geriausia praktika ir išplėtoti sprendimų priėmimo metodus, kurie padės padidinti vietos institucijų ir kitų suinteresuotųjų šalių galimybes investuoti remti ir pritaikyti tvaraus transporto ir mobilumo priemones nedideliuose ir vidutinio dydžio miestuose.

Šios gairės suformuoja vieną iš trijų pagrindinių produkcijų iš SUITS 4 Darbo paketo (DP4), kurio tikslas – maksimizuoti transporto priemonių efektyvumą ir tvarumą naudojant perkeliamą geriausią praktiką, naujus rėmimo modelius ir naujų verslų prisijungimo galimybes. Buvo paruošti trys atskiri patariamieji dokumentai:

1. Inovatyvaus finansavimo gairės
2. Inovatyvių viešųjų pirkimų gairės
3. Inovatyvių verslo modelių gairės

Svarbiausi inovatyvių finansavimo gairių tikslai yra:

- Dabartinai rėmimo mechanizmai ir metodai tvariam fianansavimui, pritaikyti transporto ir mobilumo projektams mažuose ir vidutinio dydžio (M-V) miestuose, įskaitant kapitalo, pajamų ir išlaikymo rėmimą, kur tinkama.
- Atskleisti esamus trūkumus dabartinėje praktikoje ir organizaciniuose gebėjimuose, kurie neleidžia M-V miestams identifikuoti, išbandyti ir pritaikyti naujų finansavimo metodų tvaraus mobilumo projektams.
- Dabartiniai inovatyvūs finansavimo mechanizmai ir strategijos, kurios yra įvertinamos ir pritaikomos tvaraus mobilumo projektuose M-V miestuose.
- Dabartinė tarptautinė geriausia praktika sprendimų priėmimo metodikoje, naudojant finansavimo mechanizmų matricą.
- Gerinti administracinius ir organizacinius vietos institucijų gebėjimus naudoti inovatyvaus finansavimo mechanizmus M-V miestuose.

Pagrindiniai inovatyviomis finansavimo gairėmis siekiami rezultatai:

- Inovatyvaus finansavimo suvestinių rinkinys, įtraukiant parinktas analizes ir pritaikymo žingsnius M-V miestuose;
- Finansavimo mechanizumų matrica, siekiant gairių naudotojams parodyti kurie inovatyvaus finansavimo mechanizmai geriausiai tinka konkretaus tipo tvaraus transporto ir mobilumo projektams;

Numatyta, kad šių gairių pagrindiniai naudos gavėjai bus nedidelės ir vidutinio dydžio Europos miestų savivaldybės, šiuo metu neturinčios galimybės nustatyti ir pritaikyti naujų finansavimo metodų.

Pagrindinės suinteresuotosios šalys, įtrauktos į gairių kūrimą, 1 Lentelė.

Suinteresuotoji šalis	Dalyvavimas gairių rengime
Arcadis	Užduočių, susijusių su gairių kūrimu, tvarkymas, galutinių gairių kūrimas, dalies inovatyvaus finansavimo mechanizmų suvestinių paruošimas, 4.1 užduoties partnerių paruoštų inovatyvių finansavimo mechanizmo suvestinių apžvalga ir papildymas.
SUITS Partneriai	Partneriai, kuriems buvo paskirtas indėlis į 4.1 užduotį, buvo atsakingi už inovatyvaus finansavimo mechanizmų suvestinių paruošimą ir atsiliepimų apie gaires pateikimą.
SUITS Miestai – partneriai	Miestai – partneriai nustatė finansavimo galimybių trūkumus pateikė atsiliepimus apie gairių formatą ir informaciją apie dabartinius finansavimo mechanizmus, kurie yra naudojami tvaraus transporto ir mobilumo priemonėms.

1 Lentelė: Suinteresuotųjų šalių investicijos

Reguliavimo aplinka, strategija ir valdymas

Tvaraus transporto ir mobilumo skatinimas svarbus ES lygiu, ir nors yra mažai teisės aktų apie būtent *tvaraus* trasporto ir mobilumo finansavimą, daug teisės aktų apie transporto finansavimą ir transporto tvarumo didinimą. Pavyzdžiui, yra reglamentas, kuris nurodo sujungtų Europos infrasturktūros priemonių naudojimosi taisykles, finansinio įrankio, skirto remti transportą ir mobilumą ES zonoje. Jame teigiama, kad projektai yra tinkami rėmimui tik jei jie skatina mažo anglies dioksidio kiekio politiką ir tvarius transporto rėžimus.

Palyginimui, ES valstybės - narės lygmeniu, teisinių aktų ir reglamentų apie transporto ir mobilumo projektus, yra nedaug, ypač apie projektus, kurie yra tvarūs. Kita vertus, Vokietijai, Graikijai, Italijai, Jungtinei Karalystei ir Rumunijai specifiniai pavyzdžiai rodo, kad yra didelis teisinės ir reguliavimo sistemos kiekis, liečiantis bendrąjį finansavimą ir investicijas į ES valstybes – nares, įvairius valdžios organus, kurie kontroliuoja finansų reguliavimą su nacionaliniais investicijų planais. Todėl, nepaisant keleto teisinių sistemų, yra taisyklės, nurodančios, kaip skirtingi lėšų tipai gali būti išleisti; jose kalbama ir apie lėšas, išleistas transporto ir mobilumo projektams.

Dabartinės fiansavimo tendencijos M-V ES miestuose

Dabartinės finansavimo sistemos tvariam miesto transportui ir mobilumui, ženkliai skiriasi kiekviename mieste, apima ir viešo, ir privataus finansavimo sistemas, taip pat viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystes (PPP). Dauguma miestų gauną dalį ES finansavimo, nors M-V miestai gauna gerokai mažesnį finansavimą palyginus su dideliais miestais. Atsižvelgiant į tai, nuspręsta padėti M-V miestams padidinti jų galimybes pasinaudoti inovatyvaus finansavimo mechanizmais, kurie gali pagerinti miestų tvarų transportą ir mobilumą.

Inovatyvaus finansavimo metodai

Šių gairių tikslui, „inovatyvus finansavimas“ reiškia mechanizmus, kurie yra kūrybiški, mobilizuoja, valdo ar paskirsto lėšas netradiciniais metodais. Inovatyvus finansavimas taip pat aprėpia finansavimo praktikas, kurios seniau nebuvo pritaikytos tvariam transportui ir mobilumui, tuo pačiu ir mechanizmus, kurie yra gerai įtvirtinti kituose miestuose, bet nėra paplitę M-V Europos miestuose.

Inovatyvūs tvaraus transporto ir mobilumo metodai M-V Europos miestuose yra svarbūs dėl padidėjusio spaudimo tradiciniams finansavimo šaltiniams, sukelto dėl sumažintų nacionalinių ir vietinių valdžios biudžetų, augančios populiacijos ir urbanizacijos. Verta pridėti, jog tradiciniai transporto ir mobilumo investuotojai nenoriai investuoja į *tvaraus* transporto ir mobilumo projektus, kadangi jie nesitiki pakankamai didelio pelno, nes nauda dažniausia būna labiau pasklidusi (pavyzdžiui, padidėjęs konkurencingumas, ekonominis augimas, efektyvus retųjų resursų panaudojimas).

Inovatyvaus finansavimo mechanizmai, parinkti ir įvertinti šiose gairėse, yra:

- Grūsčių mokestis
- Savivaldybių žaliosios obligacijos
- „Crowdsourcing“
- Žyminis žemės mokestis (ŽŽM)
- Loterijos finansavimas
- Savanorinis sulaikymas
- SKTP apmokestinimo schemos
- Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM)
- Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM)
- Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės
- Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis
- Piliečių kooperatyvai
- Emisijos mainai
- Planavimo įsipareigojimai / kūrėjo įnašai
- Mokesčių padidinimo finansavimas
- Pardavimų mokestis
- Apmokestinti keliai
- Patirties ir techninių žinių pardavimas
- Žemės ir turto pardavimas
- Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų
- Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis

Inovatyvaus finansavimo suvestinės gali būti rastos C Priede.

Potencialių rėmimo mechanizmų matrica parodyta 5.28 Skyriuje.

Rekomendacijos

2 Lentelė: vaizduoja rekomendacijas, sukurtas padėti vietos institucijoms M-V miestuose puoselėti aplinką, kuri gali paremti ir skatinti inovacijas ir efektyvumą tvaraus transporto ir mobilumo finansavime.

	Rekomendacija	**Apibūdinimas**
Gebėjimų stiprinimas	Skatinti inovacijas	Įsitraukti į mokslinių tyrimų ir plėtros programas, siekiant skatinti inovacijas.
	Mokymas ir žmogaus raida	Ruošti su tvaraus transporto ir mobilumo finansavimu dirbančius žmones, siekiant padidinti supratimą apie politikos tikslus ir prieinamus finansavimo mechanizmus. Taip pat skatinti darbą įvairiuose sektoriuose, siekiant suteikti darbuotojams įvariems sektoriams būtinų techninių įgūdžių.
Papildomos rekomendacijos	Inovacijos centrų kūrimas	Miesto inovacijų centrai (dar žinomi kaip „katapultos“) gali padėti bendradarbiauti akademikams, miesto lyderiams, verslininkams ir verslams, siekiant sukurti pažangius miesto sprendimus tvariam transportui ir mobilumui.
	Pirmenybę technologijoms teikiantys investavimo metodai	Prioritizuoti investavimą siekiant tobulinti skaitmenines klientų paslaugas ir informacijos teikimą transpotavimo paslaugoms, siekiant optimizuoti esamus tinklus ir pagerinti vartotojų patirtį.
	Atvira informacija ir skaidrumas	Pateikti atvirus duomenis pagerinti produkto kūrimą pažangiems miesto sprendimams.
	Mobilumas kaip paslauga (MkP)	MkP yra mobilumo paskirstymo modelis, kuris sujungia galimybes iš skirtingų transporto teikėjų į vieną mobilią paslaugą, siekiant sumažinti nuosavų automobilių kiekį ir padidinti esamų viešojo transporto tinklų naudojimą.

2 Lentelė: Rekomendacijos

1. Įvadas

Dauguma mažų ir vidutinio dydžio (M-V) Europos miestų susiduria su eismo ir grūsčių keliamomis problemomis. Miesto kelių transportas sudaro 40 proc. viso CO_2 emisijos kiekio, sukelto kelių transporto Europoje ir iki 70 proc. visų teršalų tarsporto sektoriuje. Be to, grūstys ES zonoje, dažniausiai kylančios aplink urbanizuotas vietoves bei jų viduje, kainuoja beveik 100 milijardų eurų kasmet: tai lygu 1 proc. viso ES BVP (EC, n.d.). efektyvaus ir tvaraus miesto transporto ir mobilumo skatinimas gali padėti sumažinti šias problemas ir atitikti nustatytas ribas daugelyje teisinių sistemų. To dėka būtų išgauta didesnė ekonominė ir socialinė nauda, kuri gali privesti prie geresnės miesto gyventojų sveikatos ir gerbūvio.

Europos komisija (EK) skatino tvarų transportą ir mobilumą per pranešimų, tyrimų ir kryptingų investicijų kolekciją. 2007 m. EK priėmė Žaliąjį Pranešimą : „Link naujos miesto mobilumo kultūros“(„Towards a new culture for urban mobility“), konsultacinį dokumentą, kuris pradėjo plačius debatus apie pagrindines miesto urbanumo problemas, apibūdinantis žalio, prieinamo ir saugaus miesto transporto ir mobilumo planą visiems Europos piliečiams. Remiantis šio dokumento konsultacijomis, 2009 m. EK priėmė Miesto mobilumo veiklos planą („Action Plan on Urban Mobility“). Šis dokumentas pateikė priemones, skirtas skatinti vietines, regionines ir nacionalines institucijas siekti tvaraus mobilumo uždavinių įgyvendinimo, ir tai buvo pirmasis išsamus paramos paketas miesto mobilumo srityje. Nuo jo išleidimo, EK sukūrė įvairovę kitų priemonių valdžios institucijoms, įskaitant ir 2013 m. išleistą Miesto mobilumo paketą („Urban Mobility Package“), kuris įtvirtino procedūras ir finansinės paramos mechanizmus europiniu lygiu už miesto mobilumo planų kūrimą.

Beveik pusė (44 proc.) visų ES miestų gyventojų gyvena mažuose ar vidutinio dydžio miestų regionuose (mažesniuose nei 500,000 žmonių), tačiau didžioji dalis inovacijų ir tyrimų tvaraus transportavimo ir mobilumo srityse kyla dideliuose Europos miestuose (Europos komisija, 2014). EK pripažino faktą, kad kryptingos investicijos ir tyrimai yra būtini siekiant užpildyti atotrūkį tarp žinių ir galimybių, su kuriuo susiduria maži ir vidutinio dydžio miestai, kad mobilumo uždaviniai taptų pasiekiamais. Tai yra SUITS (Miesto Integruotų Transporto Sistemų Rėmimas) tyrimo, remiamio „Horizon 2020“ programos, kontekstas.

Pagrindinis SUITS tikslas – padidinti vietinių M-V miestų savivaldybių galimybes kurti ir pritaikyti tvarias, integruotas ir prieinamas transporto ir mobilumo strategijas ir technologijas. SUITS projektas dalinasi geriausia praktika ir kuria priemonių diapazoną, siekiant įgalinti M-V miestus padidinti galimybes finansuoti ir pritaikyti tvarias transporto ir mobilumo priemones ir tvarius miesto mobilumo planus (TMMP), kurie remia mobilumo transformaciją.

Ši ataskaita susitelkia ties finansavimo mechanizmais tvariam transportui ir mobilumui. Su finansavimo problema susiduria dauguma miestų ir regionų Europoje. Tradiciškai, viešojo transportavimo infrastruktūra finansuojama viešojo rėmimo dėka mokesčių, skolinimosi, veiklos pelno, ar šių priemonių derinio. Dėl sumažėjusios valdžios institucijų galimybės rasti lėšų mobilumo ir transportavimo schemoms, inovatyvvūs finansavimo būdai tampa vis svarbesniais.

Šios gairės yra sukurtos padėti vietinėms M-V miestų institucijoms sprendimų priėmimo procese, siekiant nustatyti labiausiai tinkamus finansavimo metodus ir pasiekti tvaraus miesto mobilumo uždavinius. Detaliau, ši gairė sutelkia dėmesį į naujus ir inovatyvius

finansavimo metodus kurie, dėl įvairių priežasčių, nėra plačiai naudojami M-V miestų savivaldybėse šiuo metu.

Pagrindiniai šių gairių tikslai: išgauti dalį trumpų suvestinių, apibūdinančių potencialius inovatyvius finansavimo metodus, ir rėmimo mechanizmų, tinkančių tvariems mobilumo projektams, matricą.

1.1. SUITS: Pagrindiniai tikslai ir uždaviniai

Pagrindinis projekto SUITS uždavinys – nustatyti galimybių trūkumus tarp M-V miestų žinių apie tvaraus mobilumo finansavimą. Galimybių trūkumai gali egzistuoti dėl sumažintų biudžetų, organizacinių, technologinių pasikeitimų, naujų mobilumo teikėjų, besikeičiančių piliečių lūkesčių, naujų ES direktyvų ir mobilumo tendencijų. SUITS suteikia įrankius ir metodus, skirtus padėti M-V miestams padidinti savo galimybes planuoti, finansuoti ir pritaikyti tvarų transportą ir mobilumą dalinantis žiniomis ir geriausia praktika Europoje.

SUITS darbo pakete 4 (DP4), trys atskiri gairių dokumentai buvo sukurti padėti vietinėms M-V miestų institucijoms pritaikyti inovatyvias praktikas tvariam transportui ir mobilumui. Gairių dokumentai:

1. Gairės, skirtos pritaikyti inovatyvius ir tvarius finansavimo metodus (ši ataskaita);
2. Gairės inovatyviems viešiesiems pirkimams; ir
3. Gairės vystyti bankinius projektus, naujus verslo modelius ir partnerystes.

Šios trys ataskaitos turi šiuos uždavinius:

- Nustatyti, kaip skirtingi transporto ir mobilumo metodai šiuo metu yra finansuojami, įsigyti ir valdomi;
- Asimiliuoti paskelbtą informaciją apie inovatyvų rėmimą, įsigyjimą ir verslo modelius;
- Įvertinti mechanizmų pritaikomumą, atsižvelgiant į transportu ir mobilumu suinteresuotųjų šalių reikalavimus; ir
- Pristatyti geriausias praktikas sprendimų paramos įrankių formoje.

Siekiant patikrinti paramos įrankių pritaikomumą ir gyvybingumą, bandomoji programa bus sukurta Alba Iulia savivaldybėje, su DP4 lyderiais. Tuomet bus paruošta bandomosios programos ataskaita, siekiant perduoti bandomosios programos rezultatus ir apmąstyti įrankių, sukurtų pagal DP4, pritaikomumą. Patobulinimai ir rekomendacijos tolimesniam gerinimui bus paruoštos ir įgyvendintos atitinkamai.

Trys gairės viena kitą papildo ir sudaro paketą, kuris bus perkeltas į užduotį 4.5, „Paramos įrankių metodologijos ir planavimo integravimas“, kad kartu jie padidintų vietos institucijų galimybes pritaikyti tvaraus miesto mobilumo metodus.

Pabaigus visus darbo paketus ir atlikus bandomąją programą, devyni miestai – partneriai (Koventris, Štutgartas, Erfrutas, Palanga, Roma, Valensija, Turinas, Alba Iulia ir Kalamarija) pritaikys žinias, suteitkas SUITS portfelio. Tai padės partneriams auginti adminstravimo galimybes pritaikyti inovatyvius finansavimo mechanizmus tvariam transportui ir mobilumui.

Bandomosios programos pritaikymo periodo pabaigoje, veiklos ir rezultatai iš devynių miestų – partnerių bus įvertinti. 2020 metų liepą įvyks seminaras, kurio tikslas: pristatyti veiklas ir pasiekimus devyniuose dalyvaujančiuose miestuose.

1.2. Inovatyvaus finansavimo gairių uždaviniai

Pagrindiniai inovatyvaus finansavimo mechanizmų gairių uždaviniai yra:

- Pristatyti esamus tvaraus finansavimo, naudojamo trasporto ir mobilumo projektams M-V miestuose, rėmimo mechanizmus ir metodus , įsaitant, kur tinkama, kapitalo, pajamų ir išlaikymo rėmimą.
- Parodyti spragas dabartinėse žiniose ir organizacinėse galimybėse, kuriais neleidžiama M-V miestams nustatyti, išbandyti ir pritaikyti naujų tvaraus mobilumo projektų finansavimo metodų.
- Pristatyti inovatyvaus finansavimo mechanizmus ir strategijas, kurios yra įvertinamos ir perkeliamos į tvaraus mobilumo projektus M-V miestuose.
- Pristatyti tarptautinę geriausią praktiką naudojant sprendimų priemimo įrankį finansavimo mechanizmų matricos formoje.
- Padidinti administracines ir organizacines M-V miestų vietos institucijų galimybes naudoti inovatyvius finansavimo mechanizmus.

Numatyta, kad pagrindiniai šios atsakaitos naudos gavėjai bus mažo ir vidutinio dydžio Europos miestų savivaldybės, kurios šiuo metu neturi personalo ir organizacinių galimybių, reikalingų nustatyti ir pritaikyti naujus finansinius metodus, net jei jie ir turi mobilupo plėtros planą.

1.3. Kaip naudotis gairėmis

Gairės buvo sukurtos taip, kad jas galima būtų skaityti kaip atskirą dokumentą. Vis dėlto, norint išgauti maksimalią naudą, ši gairė turetų būti skaitoma kartu su dviem kitomis ataskaitomis, kurios buvo paruoštos kaip SUITS DP4: „Inovatyvūs viešieji pardavimai“ ir dalis „Nauji verslo modeliai, susiję su transportu“, dalis.

Ši ataskaita strutūruota, kaip pateikiama žemiau:

- 1 Skyrius – įvadas;
- 2 Skyrius suteikia tyrimo metodologijos apžvalgą;
- 3 Skyrius pristato tam tikrą svarbią reguliavimo aplinką, strategiją, valdymą, ir nustato dabartines tendencijas Europos M-V miestuose;
- 4 Skyrius apibūdina inovatyvaus finansavimo principus ir inovatyvių finansavimo metodų svarbą;
- 5 Skyrius nustato inovatyvius finansavimo mechanizmus, kuriuos M-V miestai gali pritaikyti remiant tvarius mobilumo projektus;
- 6 Skyrius – apibūdina papildomas rekomendacijas; ir
- 7 Skyrius – apibendrina išvadas.

Pagrindiniai šios gairės rezultatai yra:

- Inovatyvaus finansavimo mechanizmų suvestinių rinkinys, įtraukiant pasirinktas analizes ir pritaikymo žingsnius M-V miestuose; ir
- Finansavimo mechanizmų matrica.

Individualios suvestinės, kurios yra pridėtos C Priede, suteikia glaustas nustatytų inovatyvių finansavimo mechanizmų apžvalgas. Kiekviena suvestinė turi finansavimo mechanizmo

santrauką ir bendras charakteristikas, taip pat – pagrįstus įrašus, analizes ir gaires pritaikymui M-V miestuose.

Finansavimo mechanizmų matrica parodo, kurie inovatyvūs finansavimo mechanizmai yra geriausiai tinkami finansuoti konkrečius tvaraus transporto ir mobilumo tipus.

1.4. Pagrindinės suinteresuotosios šalys esamų gairių kūrime

Pagrindinės suinteresuotosios šalys dalyvavo įvairiuose gairių kūrimo etapuose. ES atsakinga už gairių plėtros rėmimą, kaip dalis „Horizon 2020“ programos, didžiausios ES tyrimų ir inovacijos programos.

ARCADIS atsakingas už pasirinktų inovatyvių finansavio mechanizmų suvestines ir gaires, taip pat už partnerių indėlio į užduoties 4.1 tvarkymą.

Partneriai, prisidėję prie užduoties 4.1, buvo atsakingi už finansavimo mechanizmo gairių paruošimą, atsiliepimų apie gaires parengimą. Kiekvienas partneris pasirinko finansavimo mechanizmą (pagal savo interesus, patirtį ir žinias) susumuoti trumpoje suvestinėje. Miestai – partneriai dalyvavo inovatyvių finansavimo mechanizmų vietinėse institucijose galimybių spragų nustatyme, taip pat padėjo DP4 užduoties lyderiams sukurti gairių formatą. Partneriai – miestai prisidėjo prie 3.3 Skyriaus, analizuojant dabartines tvaraus transporto ir mobilumo projektų M-V miestuose finansavimo tendencijas. Nors dalis supratimo apie dabartines tendencijas buvo pasiekta miesto charakterizacijos apklausose, atliktose per DP2, pusiau-struktūruoti, neformalūs, telefonu atlikti interviu taip pat buvo panaudoti siekiant įgyti gilesnį supratimą.

Dėka pastovaus bendravimo ir seminarų, miestai – partneriai atskleidė savo polinkius aiškioms ir glaustoms gairėms, ne tik finansinių mechanizmų apibūdinimų, bet ir aktualių pavyzdžių, analizių, rekomendacijų, pritaikymo vadovų įtraukimui. Siekiant patenkinti šiuos prašymus, ataskaitos turinys buvo apribotas iki pačios svarbiausios informacijos, siekiant padėti Europos M-V miestų savivaldybėms padidinti savo žinias ir galimybes.

2. Tyrimo metodologija

Šio tyrimo metu pasinaudota įvairiais pirminiais ir antriniais duomenų šaltiniais. Prie pirminių šaltinių priskiriami pusiau – struktūruoti interviu ir neformalūs pokalbiai su atskirais miestais – partneriais. Šie interviu padėjo surinkti informaciją apie esamą padėtį ir finansavimo mechanizmų pritaikomumą ateityje. Prie antrinių šaltinių priskiriamos publikacijos iš recenzuotų žurnalų, žiniasklaidos publikacijos ir knygos, taip pat laisvos prieigos valstybiniai, universitetiniai, pelno nesiekiančių agentūrų, privačių konsultacinių įmonių ir inovacijos centrų ataskaitos ir darbai.

Informacijos prieinamumas

Pagrindinė kliūtis, su kuria teko susidurti pasiruošimo šiam tyrimui metu, buvo didelis prieinamos informacijos apie finansavimo ir rėmimo metodus, kurie buvo naudojami skirtingų valdžios institucijų, organizacijų ir grupių, siekusių paremti savo projektus ir veiklas, kiekis. Dėl šios priežasties, SUITS partneriams teko atrinkti svarbiausius šaltinius ir analizes remiantis savo profesionaliu sprendimu. Finansavimo mechanizmai, labiausiai tinkami M-V miestų mobilumo siekių finansavimui, buvo įtraukti į ataskaitą ir detaliai išanalizuoti. Neišvengamai, yra ir kitų naudingų finansavimo mechanizmų, neaptartų šiame tyrime. Todėl, šis įrankių sąrašas nėra išsamus.

Atliekant tyrimą tapo aišku, kad yra recenzuotų tyrimų, apžvelgiančių dabartinius/tradicinius finansavimo mechanizmus būtent M-V miestuose, skirtų finansuoti tvaraus mobilumo darbotvarkę, trūkumas. Prieinama informacija, panaudota gairėse, pagrinde buvo subjektyvūs įrodymai, tokie kaip valdžios ataskaitos, žiniasklaidos publikacijos, ar vietos institucijų biudžeto ataskaitos ir vidaus dokumentai. Informacija, gauta iš miestų – partnerių, taip pat buvo panaudota kuriant gaires.

Suvaržymai

Prieinamais įrodymais ir tyrimais pagrįstas profesionalus sprendimas buvo reikalingas norint įvertinti nustatytų finansavimo mechanizmų pritaikomumą ir potencialius jų efektus M-V miestams. Kita vertus, be studijų, atliktų prieš ir po analizės, šių intervencijų efektai negalėjo būti visuomet įvertinti tobulai. Po bandomosios programos ir miestų – partnerių atsiliepimų, šios gairės gali būti atnaujintos.

Net jei anksčiau buvo įgyvendintas finansinis mechanizmas tvaraus judumo projektams finansuoti, atvejų analizė ne visada sudarė reprezentatyvų pavyzdį, kuris buvo reikalingas tvirtam vertinimui. Tokie atvejų tyrimų rezultatai turėtų būti vertinami labiau kaip nepatvirtinti įrodymai, kurie yra konkretūs kontekstui ir kultūrai.

Pritaikomumas

Buvo padaryta viskas siekiant užtikrinti, kad šios gairės būtų naudingos plačiam M-V miesto savivaldybių spektrui, kurių galimybės ir organizacinė struktūra skiriasi. Vis dėlto, galimybės pritaikyti rezultatus ir rekomendacijas, pateiktas gairėse, priklausys nuo miesto tankumo, valdymo, organizacinių struktūrų, požiūrio į naujas idėjas ir inovatyvius sprendimus, dabartinio pajėgumo ir prieinamų resursų.

3. Reguliavimo aplinka, strategija ir valdymas

Pirmiausia, šiame skyriuje aptariama politika ir teisės aktai, priimti ES ir šalių - narių lygiu, susiję su tvaraus transporto ir mobilumo rėmimu. Tuo pačiu, šiame skyriuje nustatomos dabartinės tvaraus transporto ir mobilumo projektų M-V miestuose finansavimo tendencijos.

3.1. Teisinė ir reguliavimo sistema: Europos Sąjunga

Praėjus naujausiai ekonomikos krizei, ES priėmė virš 40 naujų teisinių aktų, siekdama atkurti finansinį stabilumą ir rinkos pasitikėjimą (Europos Komisija, 2016). Finansiniai teisės aktai ir reglamentai suteikia Europos Parlamentui galią apriboti išlaidas projektams, neatitinkantiems sistemose numatytų taisyklių (Europos Sąjunga, 2017). Tarp šių dokumentų yra ir įvairių teisinių ir reguliavimo sistemų, apimančių transportą ir mobilumą, kurie detalizuoja kaip šios ES lėšos gali būti panaudotos.

Nuo ES pažado 2013 metais skatinti tvaraus transporto ir mobilumo inicityvas, dar daugiau atitinkamų teisės aktų ir reglamentų buvo patvirtinta. Siekiant gauti transporto ir mobilumo projektų rėmimą, reikia atitikti aukštesnius projekto aplinkos tvarumo kriterijus. Transporto ir mobilumo projektams naudojama rėmimo ir finansavimo galimybių įvairovė, pavyzdžiui: Europos struktūrinins investicinis fondas („European Structural and Investment Fund (ESIF)“) Europos infrastruktūros tinklų priemonė („Connecting Europe Facility (CEF)“) ir Europos strateginių investicijų fondas („European Fund for Strategic Investment“).

3.1.1. Bendrojo finansavimo reglamentas

Reglamentas (EU, EURATOM) Nr. 966/2012 yra pagrindinis teisinis dokumentas, kuris nustato finansines taisykles, taikomas ES bendram biudžetui. Visų ES vykstančių operacijų rėmimas ir finansavimas turi atitikti šias taisykles.

Regioninė politika („Regional Policy“ – dar žinoma kaip Sanglaudos politika) ir Europos investavimo planas („Investment Plan for Europe“) yra pagrindinės ES investavimo politikos, čia išleidžiamas trečdalis Europos biudžeto. Regioninė politika liečia visus regionus ir miestus Europos Sąjungoje ir remia ekonominį augimą, tvarų vystymąsį ir gyvenimo kokybę. Vienas iš regioninės politikos prioritetų 2014 – 2020 metais - transporto in energijos tinklai, ypatingą dėmesį skiriantys „išmaniam mobilumui, multimodaliniam transportui, švariam trasnportui ir miesto mobilumui“ (Europos Komisija, 2017c).

Investavimo planas Europai, dar žinomas kaip Junkerio planas („Juncker Plan“), yra ambicingas infrastruktūrinių investicijų planas, pristatytas 2013 metais, kurio tikslas - atverti duris papildomomoms viešosioms ir privačiosioms investicijoms infrastruktūroje parūpinant garantijas ir techninę paramą. Plano pagrindiniai tikslai yra „pašalinti kliūtis investavimui; suteikti matomumą ir techninę pagalbą investiciniams projektams; išmaniau išnaudoti finansinius išteklius“. Šis planas turi tris pagrindines kolonas: Europinis strateginių investicijų fondas („The European Fund for Strategic Investment (EFSI)“), kuris yra investicinio plano pagrindas; Europos investicijų projekto portalas / Investicinių konsultacijų centras („the European Investment Project Portal / Investment Advisory Hub“), kuris siūlo techninę pagalbą investiciniams projektams; ir nacionalinių bei ES reguliavimo barjerų šalinimas, siekiant pagerinti verslo aplinką (Europos Komisija, 2017c). Reglamentas (EU) 2015/17 pateikia taisykles, susijusias su Europos strateginių investicijų fondu (EFSI), Europos investicijų projekto portalu ir Investicinių konsultacijų centru. Reglamente pabrėžiama, kad

EFSI turėtų remti tik strategines investicijas į projektus kurie yra reikšmingi bendriems Sąjungos narių tikslams.

Pavyzdžiui, EFSI parėmė Gran Kanarijos miesto Las Palmas savivaldybę siekiant gauti 50 mlijonų eurų paskolą iš EIB, kad galėtų finansuoti didelio pajėgumo autobusų tinklą mieste. Į projektą įėjo 11.7 km didelio pajėgumo maršrutinė linija su naujomis dviračių eismui skirtomis juostomis, šaligatvių platinimu, ir 17 naujų hibridinių ir elektrinių autobusų. Ši paskola nebūtų buvusi prieinama be EFSI garantijos ir pagalbinių paslaugų iš Investicinių konsulacijų centro,kuris padėjo pradėti projekto darbus.

3.1.2. Transporto ir mobilumo finansinis reglamentas

Dauguma naujų europinio lygio transporto ir mobilumo teisės aktų pabrėžia tvarumo svarbą. Naujausias ES teisės aktas, liečiantis transportą ir mobilumą, kuris detalizavo kaip naujasis ES biudžetas turėtų būti panaudotas, buvo priimtas 2013 metais. Iki tol, ES paramos teisiniai aktai transporto ir mobilumo projektas aktyviai neskatino „žalesniojo mobilumo“, sėkmingai neapsvarstė oro taršos, žemės naudojimo, transporto pagaminamų šiltnamio dujų. Tačiau 2013 metais ES pažadėjo, kad mažiausiai 20 proc. nuo vieno trilijono eurų ES biudžeto 2014-2020 metams bus skirta prisitaikymo prie klimato kaitos ir saugos tikslais, o milijardas eurų bus panaudoti tvaraus transpoto ir mobilumo projektams (Transportas ir Aplinka, 2017). Nuo tada, ES transporto ir mobilumo finansavimo ir rėmimo teisės akte daugiau dėmesio skirto tvariam transportui ir mobilumui.

Europos infrastruktūros sujungimo priemonė („Connecting Europe Facility (CEF)“) yra pagrindinis finansavimo įrankis transporto ir mobilumo projektų rėmimui ES lygiu. CEF pirmą kartą buvo paleistas 2014 metais ir parūpino lėšas Europos transportui, energijai, skaitmenėms infrastruktūroms. Didžioji dalis rėmimo, virš 24 milijardų eurų 2014-2020 metų laikotarpiu, buvo paskirta europiniam trasportui (Trans-Europiniam transporto tinklui), iš kurių maždaug 11 milijardų eurų bus skirti projektams šalyse – narėse, atitinkančiose Sanglaudos Fondo reikalavimus.

ES Reglamentas nr. 1316/2013 („Regulation (EU) No 1316/2013“) nustato CEF naudojimosi taisykles. Reglamente dėmesys sutelkiamas į tvarų mobilumą ir transportą, o transporto ir mobilumo projektai gali pasinaudoti CEF finansavimo tik jei atitinka padidinto transporto tvarumo modelių kriterijus ir skatina mažą anglies dvideginio kiekį gaminančią ekonomiką. Taip pat yra legalūs reikalavimai socio-ekonominiams kainos – naudos įvertinimams, būtinus visiems projektams, pateikusiems paraišką fondui. Taip siekiama parodyti, kad projektas suplanuotas atsižvelgiant į visus nacionalinius ir europinius aplinkosauginius teisės aktus, naudojant efektyvų resursų panaudojimo būdą.

ES Reglamente nr. 1315/2013 („Regulation (EU) 1315/2013“) aptariamos Trans-Europininio transporto tinklo (TET-T) projektų, į kuriuos ES gali investuoti, finansavimas. Projektai, atitinkantys ES tikslus ir prisidedantys prie TET-T gairių, yra tinkami gauti Sąjungos finansinę paramą. Reglamente patikslinama, kad kas dvejus metus Europos Komisija turi paskelbti pažangos ataskaitą, nurodančią, kur buvo panaudota finansinė TET-T parama. Taip pat, Europos Komisija turi nuosekliai nurodyti kaip kiekvienam projektui panaudotos lėšos palaiko ES gaires, kartu su jų tikslais ir prioritetais.

Nors teisės aktų, kuriuose būtų kalbama konkrečiai apie tvarų transportą ir mobilumą, yra nedaug, daugelyje teisės aktų apžvelgiama transporto finansavimas ir daug dėmesio

skiriama transpoto tvarumui. Pateikti ES teisinių aktų apie finansavimą ir rėmimą transporto lygmenyje buvo parinkti siekiantparodyti platų ES finansavimo ir rėmimo teisės aktų svarbos ir tvariam mobilumuir it transportui teikiamo dėmesio spektrą.

3.2. Teisinė ir reguliavimo sistema: ES valstybės - narės

Visos ES valstybės – narės turi įtraukti europinio lygio finansavimo direktyvas į savo nacionalinę teisinę sistemą ir pritaikyti Europos Komisijos paskirtas priemones. Kai kuriais atvejais, siekiant pilnai įgalinti šiuos teisės aktus, įgyvendinimo priemonių priėmimas nacionaliniu lygiu yra būtinas (Europos Komisija, 2017b).

Šiame skyriuje aptariami teisinės ir reguliavimo sistemos, pritaikytos įvairiose ES valstybėse – narėse, pirmiausia, peržiūrint teisines ir reguliavimo sistemas bendroms investicijoms šiose šalyse, taip pat – teisinių ir reguliavimo sistemų, aktualesnių investavimui transporto ir mobilumo sektoriuje, ypač – tvariojo transporto ir mobilumo srityje, aptarime.

3.2.1. Bendro finansavimo reguliavimas

Valstybėse naryse yra keli teisinės ir reguliavimo sistemos tipai, pagal kuriuos tvarkomi finansai ir investicijos nacionaliniu, regioniniu, vietiniu lygmeniu, taip pat – privačiose organizacijose. Be teisės aktų, liečiančių finansus, kai kuriose valstybės – narės turi specialius, šioms teisėms reguliuoti sukurtus valdžios organus.

Išsami informacija apie konkrečius šalims būdingus finansavimo reguliavimo pavyzdžius ES valstybėse narėse pateikta A priede.

3.2.2. Finansavimo, susijusio su transportu ir mobilumu, finansavimas

Teisės aktai ir reglamentai, tvarkantys investicijas ir finansavimą transporto ir mobilumo projektuose, skiriasi kiekvienoje šalyje. Kai kuriose ES valstybėse, pvz.: Graikijoje, yra teisinių aktų ir reglamentų, tiesiogiai susijusių su transporto ir mobilumo finansavimu, trūkumas, ypač mažai reglamentų liečia tvaraus transporto ir mobilumo finansavimą. Kitą vertus, kai kuriose valstybėse tvarumui skiriamas itin didelis dėmesys: šiose šalyse aktai, apimantys tvaraus transporto ir mobilumo finansavimą, egzistuoja[1].

Nacionalinės teisinės ir reguliavimo sistemos dažnai nustato priemones transporto finansavimui ir investavimui. Vis dėlto, net ir esant reglamentams, kurie tvarko investicijas į transportą ir mobilumą, šie reglamentai gali būti pasenę ir ne visuomet tikti iš investicijų į tvarų transportą ir mobilumą kilusiai užduočiai.

Nepaisant įvairių transporto ir mobilumo finansavimą ES valstybėse narėse liečiančių teisės aktų, panašu, kad nemaža paramos ir finansavimo dalis nėra kontroliuojama teisinių ir reguliavimo sistemų. Daugumos tvaraus transporto ir mobilumo projektų rėmimas gaunamas iš bet kokios investuoti į projektą pasirengusios organizacijos, ir yra nedaug teisės aktų, nurodančių, iš kur gali atplaukti investicijos, ir kaip jos turi būti paskirstomos.

Daugumoje valstybių – narių nacionalinės lėšos transportui ir mobilumui išleidžiamos pagal nacionalines investavimo strategijas, numatančias investavimo prioritetus. Neseniai, nacionalinės investavimo strategijos pradėjo skirti daugiau dėmesio *tvariam* transportui ir mobilumui.

[1] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/regulatory_bodies_en

Nors ir nėra daug teisės aktų ir reglamentų, liečiančių transporto ir mobilumo projektų finansavimą ir rėmimą, ypač tų, kurie yra tvarūs, yra daug teisės ir reguliavimo sistemų, tvarkančių bendras investicijas ir finansavimą ES valstybėse – narėse. Taip pat, yra įvairių valdžios organų, kontroliuojančių ir reguliuojančių, kaip finansavimas ir rėmimas yra priimamas ir paskirstomas transporto ir mobilumo projektams ES šalyse. Be to, dauguma rėmimo ir finansavimo šaltinių tvariam transportui ir mobilumui yra reguliuojami pagal nacionalinius investicijų planus, todėl, nepaisant mažo teisinių sistemų kiekio, yra taisyklės, nustatančios, kaip skirtingi rėmimo tipai turi būti panaudoti.

Išsami informacija apie konkrečias šalies transporto ir mobilumo finansavimo taisyklių pavyzdžius ES valstybėse narėse pateikta A priede.

- A1 priede aptarti su transportu susiję finansiniai reglamentai Vokietijoje ir pabrėžiamas Savivaldybių transporto finansavimo įstatymas ir Miesto transporto plėtros koncepcija VEK, kuri yra tvaraus judumo veiksmų planas.
- A2 priede minima geležinkelių reguliavimo institucija (RAS), įsteigta 2011 m. Graikijoje.
- A3 priede pateikiami Italijai naudingi pavyzdžiai, įskaitant nacionalinį strateginį planą.
- A4 priede pateikiami bendrieji finansiniai nuostatai (būtent 2012 m. Finansinių paslaugų įstatymas ir 2002 m. Įmonių įstatymas) ir su transportu susijusios JK finansinės taisyklės (Transporto investicijų strategija).
- A5 priede pateiktas Rumunijos pavyzdys, įskaitant įstatymą Nr. 500/2002 dėl valstybės finansų, įstatymo Nr. 273 dėl vietos viešųjų finansų ir Rumunijos bendrojo transporto plano (GTMP), kuriame pirmenybė teikiama investicijoms į visų rūšių transportą.
- A6 priede pateikiami bendri ir su transportu susiję finansiniai reglamentai Ispanijoje, įskaitant įstatymą Nr. 22/2009 dėl regionų ir autonominių miestų finansavimo schemų.

3.3. Dabartinės tendencijos miestuose – partneriuose

Šiame skyriuje aptariama, kaip mažuose ir vidutinio dydžio miestuose šiuo metu yra remiamos tvaraus transporto ir mobilumo sistemos, suteikiant bendrą aktualios literatūros sąrašą. Išsami informacija apie tvaraus transporto ir mobilumo finansavimo miestuose dabartinių tendencijų pavyzdžius pateikta B priede. Informacija, pateikta šiame priede, buvo gauta iš miestų – partnerių apklausos rezultatų (surinktų SUITS 2 darbo pakete), taip pat iš interviu, atliktų kartu su miestais – partneriais 4 darbo pakete.

Tradiciškai, finansavimo sistemos miestuose buvo beveik visiškai priklausomos nuo nacionalinio mokesčių lygio. Infrastruktūros ir miesto operacijos dažniausiai būdavo padengiamos nuosavybės mokesčiu. Vis dėlto, paskutiniuoju metu, viešojo sektoriaus parama nacionaliniu lygiu stipriai sumenko dėl padidėjusio skolos ir BVP santykio, politinių trikdžių sukelto neteisingo resursų paskirstymo, valstybės biudžeto deficito (OECD, 2014; Pagano & Perry, 2008). Dėl šių priežasčių, savivaldybių ir vietinės valdžios institucijos patyrė paramos srautų iš valstybių mažėjimą ir vis ėmė vis labiau ieškoti paramos platesniame mechanizmų spektre, tiek viešajame, tiek privačiame.

Dabartinės tvaraus miesto transporto ir mobilumo finansavimo sistemos skiriasi kiekviename mieste. Šiame skyriuje pabrėžiamos labiausiai paplitusios šiandienos sistemos, naudojamos finansuoti miesto transporto ir mobilumo schemas.

3.3.1 Miesto transporto ir mobilumo rėmimas

Rėmimo šaltinių, naudojamų miesto transporto ir mobilumo sistemoms, pasirinkimas, yra sudėtingas dėl daugumos veiksnių ir sąlygų, darančių įtaką infrastruktūros planavimui, tiekimui ir operavimui. Vis dėlto, yra dominuojanti transporto ir mobilumo finansavimo savivaldybėse sistema, į kurią įeina suderintas viešasis ir privatusis rėmimas iš skirtingų politinių skalių (nacionalinė, regioninė, savivaldybės, vietinė ir t.t.). Šiame skyrelyje pateikiama trumpa viešojo ir privataus finansavimo mechanizmų, naudojamų remti tvaraus transporto ir mobilumo schemų miestuose tipų apžvalga.

3.3.1.1. Viešojo finansavimo sistemos

Viešąjį finansavimą kontroliuoja ir paskirsto nacionalinė, regioninė, arba vietos valdžia. Nepaisant paskutiniajame amžiuje sumažėjusio viešojo finansavimo, valdžios institucijos vis dar yra vienos iš pagrindinių miesto transporto ir mobilumo schemų finansuotojų. Įvairūs valdžios institucijų lygiai valstybės politinėje hierarchijoje užima skirtingas roles transporto ir mobilumo finansavime. Palyginus su kitais miestais, didžiausi miestai ir sostinės dažniausiai gauna didesnę finansavimo dalį iš valstybės dėl politinio dėmesio. Miesto transporto ir mobilumo finansavimo atsakomybė daugumoje kitų miestų dažniausiai tenka regioninėms ir savivaldybių valdžioms, kurios turi galimybę gauti tik dalį valstybinio finansavimo, nors ši situacija skiriasi kiekvienoje valstybėje ir jų geopolitinėse struktūrose (Pasaulio Bankas, n.d.).

Viešasis finansavimas kyla iš keleto šaltinių:

- *Speficinės SUMP daugiametės programos*: Nacionalinės įstaigos, tokios kaip ministerijos ar nacionalinės agentūros, galėtų finansuoti SUMP bent jau tiek, kiek tai susiję su nauja ir patobulinta viešojo transporto infrastruktūra, atsižvelgiant į jų kartų pobūdį. Finansavimas galėtų būti vykdomas skelbiant konkursus, apdovanojant pažangiausią infrastruktūros projekto statusą kiekviename mieste, kuriame privaloma rengti SUMP. Šios programos turėtų būti susietos su programomis, kurias išleido nacionalinės ar regioninės bankų institucijos.
- *Mokesčiai* (nacionalinu, regioniniu, savivaldybės, vietiniu lygiu): Nacionaliniai mokesčiai yra privaloma kontribucija politinės jurisdikcijos apyvartai, įvesta valdžios tokiems šaltiniams kaip darbuotojų atlyginimai, automobilio savininkystė, degalai ir nuosavybė. Vietinės reikšmės mokesčiai apima teršalų mokestį, numatytą darbo užmoskesčio fondo mokestį; juos nustato vietinės institucijos (Ubbels et al., 2004; (Pasaulio Bankas, n.d.). pavyzdžiui, „Versement Transport“ sistema Prancūzijoje ir „Vale – Transporte“ sistema Brazilijoje yra mokesčių sistemos, operuojamos vietiniu lygmeniu, kur įsipareigojimai skiriami darbdaviams siekiant finansuoti dalį darbuotojų keliavimo išlaidų (Pasaulio Bankas, n.d.).
- *Vertės surinkimas (VC)*: VC yra mechanizmas, kurio dėka už naujos infrastruktūros vystymą atsakinga agentūra gauna piniginę paramą iš vietinių naudos gavėjų (pvz.: nuosavybės savininkų ar plėtotojų), siekiant paremti infrastruktūros projektus (Enoch, Potter, & Ison, 2005). Vietinės nuosavybės savininkai ir vystytojai, tikėtina, gauna naudos pakylant žemės ir nuosavybės kainoms netoli naujos infrastruktūros esančiose vietovėse, tad VC tikslas - dalį šios naudos sulaikyti. Pvz.: Jubiliejaus linijai („Jubilee Line“) buvo suteikta 400 milijonų svarų sterlingų kontribucija už linijos nutiesimą (Enoch et al., 2005).
- *Vartotojų mokesčiai ir rinkliavos*: vartotojų mokesčiai ir rinkliavos būna arba skirti transporto struktūros ir paslaugų vartotojams, arba skirti tiems, kurie transporto infrastruktūrą ir paslaugas naudoja neatitikdami iškeltų reikalavimų. Vartotojų

mokesčiams gali priklausyti grūsčių mokesčiai, kelių rinkliavos, kelių baudos, autobusų ir traukinių bilietai, parkavimo mokesčiai. Pvz.: nauja iniciatyva Londone buvo centrinio Londono grūsčių mokestis, kuris padėjo paremti autobusų paslaugas ir patenkinti augančią keleivių paklausą, susijusią su 20 proc. kelių eismo sumažėjimu, pasiekto grūsčių mokesčio dėka (Enoch et al., 2005).

- ES *rėmimas:* Europos Komisija suteikia finansinę paramą miestams Europos Sąjungoje daugeliu finansinių instrumentų, tokių kaip stipendijos projektams, viešieji kontraktai ir biudžeto bei sektoriaus paramos užtikrinimas. ES stipendijos yra tiesioginės finansinės kontribucijos ir atkeliauja iš tokių fondų, kaip EIB ar Sanglaudos fondas. Kontraktai suteikiami konkurso tvarka įsigyti prekių, paslaugų, ar darbų, tiesiogiai susijusių su konkrečiais, ES iškeltais vystymosi tikslais, ir į juos įeina tokie mechanizmai kaip Bendra europinė parama tvarioms investicijoms miestuose („JESSICA“) ir „Horizon 2020“ (Europos Komisija, 2017a). „JESSICA“ remia tvarią miestų regeneraciją ir vystymąsį per finansinės inžinerijos mechanizmus, o „Horizon 2020“ yra finansinis instrumentas, naudojamas pritaikyti Inovacijų Sąjungą, pagrindinę Europa 2020 iniciatyvą, kurios tikslas: užtikrinti globalų Europos Sąjungos konkurencingumą. Biudžeto ir sektoriaus paramą sudaro pinigai iš ES biudžeto, skirti nacionaliniam iždui, ir padeda su projektų, nustatytų pačių valstybių, pateikimu.

3.3.1.2. Privataus finansavimo sistemos

Privatus finansavimas yra privataus sektoriaus teikiama parama, kuomet privačios įmonės pabaigia arba tvarko viešuosius projektus, arba kuomet kapitalas yra mobilizuojamas iš finansinių institucijų. Privačios investicijos į transporto ir mobilumo schemas ir infrastruktūrą padidėjo per paskutinįjį dešimtmetį, kaip atsaką į sumažėjusią paramą iš valstybės. Bendrai kalbant, kai viešasis transportas yra frančizuotas privačiojo sektoriaus, transporto priemonių ir infrastruktūros finansavimas dažniausiai tampa frančizės atsakomybe (Pasaulio Bankas, n.d.).

Privatus finansavimas kyla iš keleto šaltinių; didžioji tvaraus transporto ir mobilumo shcemų miestuose privačios paramos dalis kyla iš bankų ir institucijų. Bankai ir institucijos suteikia išankstines kapitalo investicijas (paskolas), siekiant finansuoti miestui reikiamus projektus, tačiaus reikalauja nuspėjamų apyvartos srautų už projektų paramą (BBA, 2015).

3.3.1.3. Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės (PPP)

Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės (PPP) yra kontraktu pagrįsti susitarimai tarp viešosios agentūros (nacionalinės ar vietinės) ir privataus sektoriaus subjekto. Šiuo susitarimu abu subjektai sutinka dalintis savo įgūdžiais ir lėšomis siekiant paruošti paslaugą visuomenės vartojimui. Privačios įmonės PPP traktuoja kaip mažesnės rizikos opciją, palyginus su privačiu investavimu, o viešosios organizacijos gauna naudos iš investuoto kapitalo.

PPP metodas tampa vis populiaresniu siekiant pritraukti naujas investicijas transporto sektoriuje ir yra gerai įsitvirtinęs visoje Europoje. Tarptautinės finansų institucijos taip pat vis labiau skatina šį metodą vystant finansus. Pvz.: Pasaulio banko „Maksimalaus vystymosi finansavimo“ (MFD) pastangos siekia paskatinti privataus sektoriaus veiklą ir optimizuoti ribotų viešųjų išteklių naudojimą finansuojant vystymosi projektus, skirtus tvariam mobilumui mieste.

3.3.2. Santrauka

Dabartinės tvaraus transporto ir mobilumo finansavimo sistemos miestuose sudarytos iš viešųjų ir privačiųjų investicijų, nors finansavimo tipai skiriasi kiekviename mieste. Esamoje literatūroje teigiama, kad dauguma miestų gauna nacionalinį finansavimą, nors M-V miestuose, palyginus su didesniais miestais, šio finansavimo lygis būna gerokai žemesnis. Kita vertus, kaip matoma B priede, apklausos rezultatai gauti iš DP2 rodo, kad rėmimas miestuose – partneriuose sudarytas iš nacionalinių, regioninių ar ES išteklių. Papildomi klausimai, pateikti miestams – partneriams kaip dalis 4.1 užduoties, patikslino, iš kur konkrečiai atkeliauja šios lėšos. Pvz.: Alba Iulia mieste lėšų daugumą sudaro ES rėmimas tvaraus transporto ir mobilumo srityje pritaikant įvairias stipendijas ir ES programas, o Štutgarte, gerokai didesniame mieste, vietinės investicijos iš savivaldybės biudžeto yra žymiai reikšmingesnės.

4. Inovatyvūs metodai

4.1. Inovatyvaus finansavimo principai

Šių gairių tikslui, „inovatyvus finansavimass“ reiškia kūrybingus finansavimo mechanizmus, kurie mobilizuoja, tvarko ar paskirsto lėšas netradiciniais rėmimo būdais. Inovatyviam finansavimui priklauso finansavimo praktikos, kurios iki šiol nebuvo pritaikytos tvariam transportui ir mobilumui. Taip pat sąvokai priskiriami mechanizmai, kurie yra gerai pritaikyti kai kuriuose miestuose, bet nėra plačiai naudojami kituose M-V Europos miestuose.

Principai, naudoti įvertinti nustatytų inovatyvių finansavimo mechanizmų tinkamumą ir pritaikomumą, yra:

- Aplinkos tvarumas – mechanizmai gali būti panaudoti investicijoms į žemo anglies dvideginio kiekio politiką skatinančius, klimatui atsparius transporto ir mobilumo pasirinkimus;
- Finansinis tvarumas – mechanizmai neturi neigiamos įtakos M-V miestų gebėjimui bendradarbiauti su kitais valdžios organais ir privačiomis organizacijomis, ar pritraukti lėšų iš kitų šaltinių;
- Papildomumas – mechanizmai gali būti naudojami su kitais finansiniais mechanizmais, įskaitant tradicinius paramos šaltinius ir valdžios apyvartą;
- Kintamumas – mechanizmai gali būti pakartoti ir padidinti savo masteliu kitiems Europos miestams;
- Naudingumas – mechanizmai gali papildyti rėmimo trūkumus ir/ar sukurti naujus rėmimo šaltinius;
- Inovatyvumas – mechanizmuos pritaikyti nauji metodai, kurie yra pažangūs ir originalūs.

4.2. Inovatyvių finansavimo metodų svarba

Europinio „rytojaus miesto“ vizija – aplinkos, ekologijos ir žaliosios regeneracijos vieta, kuriai reikalingas naujas balansas tarp viešųjų ir privačiųjų transporto ir mobilumo rėžimų. Norint pasiekti šį balansą, M-V miestai aktyviai skatinami ES remti visuotinį, tvarų ir sveiką mobilumą ir darbą link multi-modalinio transporto sistemų integravimo (European Union, 2011; AFD & MEDDE, 2014).

Vis dėlto, daugiausiai dėl Didžiosios Recesijos ir ją sekusių aktų siekiant sumažinti valstybių deficitus, vietinės valdžių valdžios institucijų biudžetai per paskutinįjį dešimtmetį buvo sumažinti. Padidėjęs neužtikrintumo lygis rinkoje ženkliai sumažino viešąjį ir privatųjį finansavimą (OECD, 2014). Dėl šios priežasties, dabartiniai investicijų srautai buvo per maži patenkinti transportavimo ir mobilumo infrastruktūros poreikius siekiant paremti ES aplinkosaugos tikslus, ekonominį augimą ir socialinius tikslus. Negana to, Europoje pareigos, susijusios su transporto ir mobilumo infrastruktūros rėmimu ir operavimu, vis dažniau yra perduodamos vietinėms ar regioninėms valdžios institucijoms. Tuo pat metu, miestai patiria augantį spaudimą paslaugoms dėl populiacijos augimo ir urbanizacijos, kol tradiciniai lėšų šaltiniai yra mažinami. Inovatyvaus finansavimo metodai ir instrumentai ypač svarbūs įveikiant šią rėmimo spragą ir padedant vietinėms institucijoms padidinti savo įplaukų šaltinius.

Investuotojai, kurie seniau investuodavo į transporto ir mobilumo schemas, nenori investuoti į tvaraus transporto ir mobilumo projektus, nes jie nesitiki pakankamai aukštos finansinės grąžos. Investuotojai gerai supranta pavienius turtinius objektus, pvz.: apmokestintą kelią, energijos jėgainę, tačiau, kuomet nauda yra išsklaidyta, pvz.: padidėjęs miesto konkurencingumas, ekonominis augimas, efektyvus ribotų resursų panaudojimas, potencialios piniginės paskatos yra ne tokios aiškios ir, dėl šios priežasties, investavimo patrauklumas krenta. Šis suvokimas yra suformuotas įvairių faktorių: neužtikrintumo apie ateiteis energijos kainas, ilgalaikius projekto atidėliojimus iki jam pasiekiant brandą ir pelningumą, didelė reikalingos investicijos suma (Europos Komisija, 2013). Todėl tvaraus transporto ir mobilumo schemos dažniausiai tenka rizikingų, ne bankams skirtų projektų kategoriją.

Dėl šių priežasčių inovatyvūs finansavimo metodai yra svarbūs ir gali būti panaudoti siekiant užpildyti sumažėjusio investavimo sukeltas lėšų spragas. Inovatyvus finansavimas gali sumažinti suvokiamą rizikos faktorių tvaraus transporto ir mobilumo projektuose ir suteikti daugiau efektyvesnių ir stabilesnių lėšų, palyginus su tradicinėmis fiskalinėmis investicijomis (Europos Sąjunga, 2011; Sun, Li & Xie, 2014; Europos Komisija, 2013).

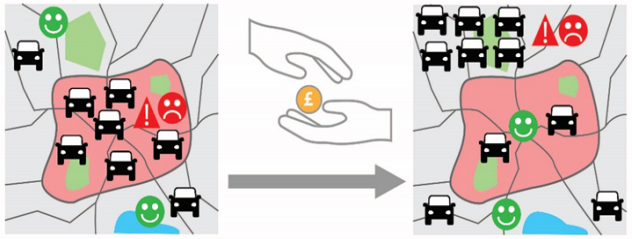
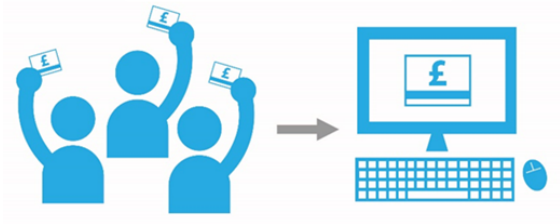
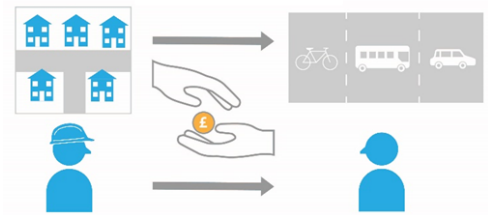
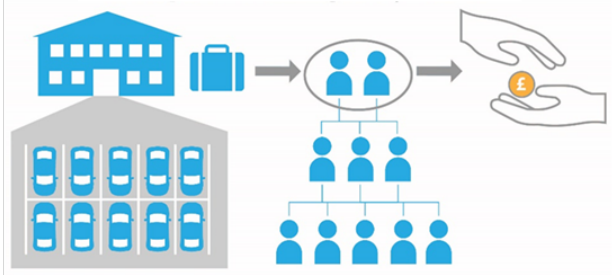
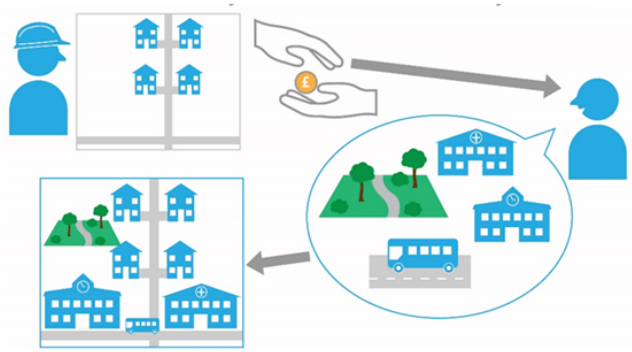
5. Inovatyvaus finansavimo mechanizmai

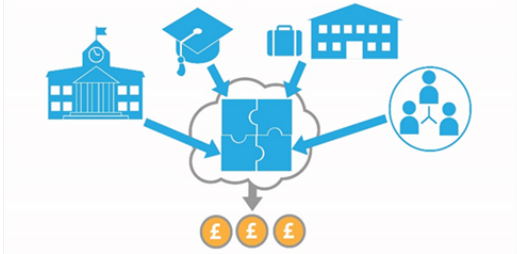
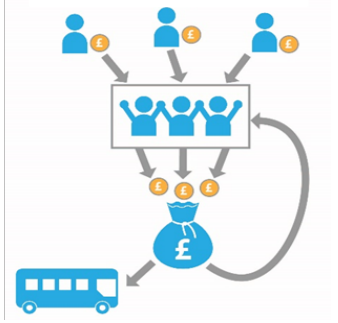
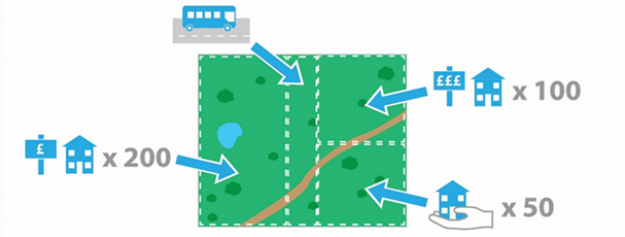
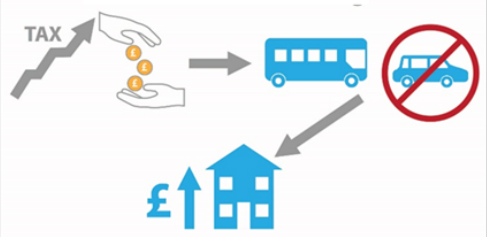
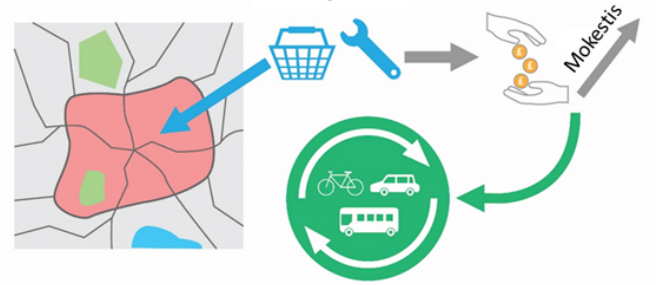
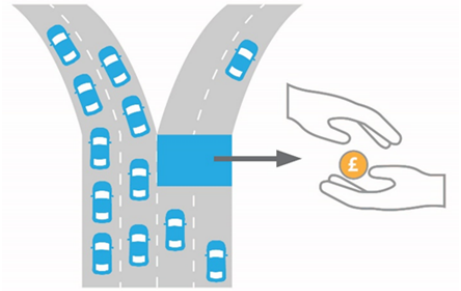
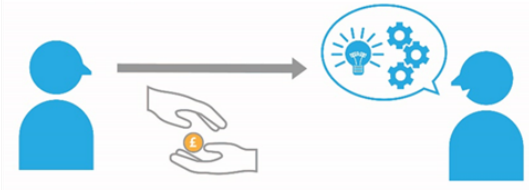
Šis skyrius susumuoja inovatyvaus finansavimo mechanizmus, kurie buvo išanalizuoti šio tyrimo metu, su pilnomis apžvalgomis, pateiktomis C Priede. 3 – 23 Lentelės suteikia visų finansinių mechanizmų apžvalgą, kartu su trumpu gairių rinkiniu pritaikymui. Finansinių mechanizmų matrica, pateikta 1 Paveikslas:, kuria inovatyvūs finansavimo mechanizmai geriausiai tinka konkretiems tvaraus transporto ir mobilumo projektams. 2 paveiksle pateikiama mechanizmų vizualizacija, o 3–23 lentelėse pateikiama visų finansavimo mechanizmų apžvalga ir trumpas įgyvendinimo gairių rinkinys.

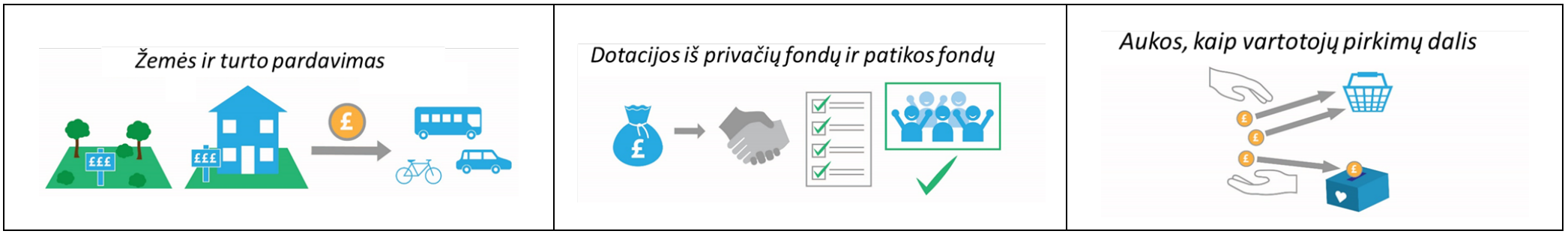
Matrica buvo sudaryta remiantis profesionaliu sprendimu ir turima informacija yra skirta naudoti tik orientaciniais tikslais. Reikėtų paminėti, kad matrica neapima visų tvaraus transporto ir mobilumo projektų kurie gali būti finansuojami naudojantis nustatytais finansavimo mechanizmais. Kai kurie nustatyti finansavimo mechanizmai taip pat potencialiai gali būti naudojami kitiems tvaraus transporto ir mobilumo projektams, nenurodytiems lentelėje. Nustatytų finansavimo mechanizmų pritaikomumas priklausytų nuo vietinio konteksto ir būtų nustatytas pagal egzistuojančius teisės aktus ir polisus, nacionalinius ir vietinius tvaraus mobilumo planus, taip pat pagal politinę valią M-V miesto administracijoje.

		Finansavimo mechanizmas																	
		Grūdų mokestis	Savivaldybės žaliosios obligacijos	„Crowdsourcing“	Žyminis žemės mokestis (ŽŽM)	Loterijos finansavimas	Savanoriais sulaikymas	ŠKTP apmokestinimo schemos	Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM)	Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM)	Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės	Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis	Piliečių kooperatyvai	Emisijos mainai	Planavimo įsipareigojimai / kūrėjo įnašai	Mokesčių padidinimo finansavimas	Pardavimų mokestis	Apmokestinti keliai	Patirties ir techninių žinių pardavimas
Tvaraus transporto ir mobilumo priemonė	„Park and Ride“	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Elektriniai ir hibridiniai autobusai	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓
	Autobusų prioritetai	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Miesto krovinių integravimas	✓	✓			✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓			✓	✓	✓
	Dviračių parkavimas ir laikymas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Dviračių juostos	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Dviračių eismo ženklinimas	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Dviračių dalinimosi sistema	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Pėsčiųjų perėjos	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Pėsčiųjų takai	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Pėsčiųjų eismo ženklinimas	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Automobilių dalinimosi schema	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Automobilių sujungimo schema	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Viešo elektrinių tr. Priemonių krovimo paslaugos	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Parkavimo valdymo sistemos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Tramvajai / lengvasis geležinkelis	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Kabeliniai automobiliai	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Žaliosios zonos	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Kelionių planavimo sistemos (t.y. mobiliosios kelionių planavimo programos)	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
	Personalizuotas kelionių planavimas	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓				✓	✓	✓
	Kelionių informacijos prieinamumo didinimas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Traukinių, autobusų, tramvajų stočių gerinimas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transporto neįgaliesiems prieinamumo gerinimas	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓	✓
	Saugumo, apsaugos ir sąmoningumo schemos	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓					✓	✓	✓
	Kameros viešajame transporte	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓	✓
	Gatvių apšvietimas	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓					✓	✓	✓

1 Paveikslas: Orientacinė finansavimo mechanizmų matrica

Grūsčių mokestis 	*Savivaldybių žaliosios obligacijos* 	*Kolektyvinė pagalba* 
Žyminis žemės mokestis 	*Loterijos finansavimas* 	*Savanorinis sulaikymas* 
SKTP apmokestinimo schemos 	*Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM)* 	*Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM)* 

Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės 	*Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis* 	*Piliečių kooperatyvai* 
Emisijos mainai 	*Planavimo įsipareigojimai / vystytojų indėliai* 	*Mokesčių didinimo finansavimas* 
Pardavimų mokestis 	*Apmokestinti keliai* 	*Patirties ir techninių žinių pardavimas* 



2 Paveikslas: Inovatyvių finansinių mechanizmų iliustracija

5.1. Grūsčių mokestis

Pagrindinės charakteristikos	• Papildomas mokestis žmonėms, keliaujantiems privačiomis transporto priemonėmis tam tikrose perpildytose vietovėse, siekiant skatinti alternatyvias transporto rūšis ar maršrutus. • Padidina transporto ir mobilumo projektų papildomas pajamas, taip pat gerina aplinkos sąlygas, mažina grūstis ir kelionės laiką kelių transportu. • Stiprus politinis palaikymas ir viešas priimtinumas yra esminiai veiksniai siekiant sėkmingai įgyvendinti grūsčių mokesčio schemą.
Trumpas aprašymas	• Grūsčių mokestis yra finansinis mechanizmas ir mobilumo valdymo strategija, kuri papildomai apmokestina viešųjų paslaugų naudotojus dėl per didelės paklausos. Transporto grūsčių mokestis gali apimti didesnius mokesčius už naudojimąsi viešuoju transportu arba kelių mokesčius, siekiant sumažinti grūstis. Ji pasitelkia „lazdos“ principą eismo valdymui, naudojant neigiamas paskatas skatinti naudotojus keisti savo elgesį. Grūsčių mokestis padeda kontroliuoti paklausą, leidžiant kontroliuoti grūstis nedidinant pasiūlos.
Patrauklumas	• Kaip papildomas didelių pajamų šaltinis, grūsčių mokestis gali būti naudojamas siekiant padidinti lėšas transporto ir mobilumo iniciatyvoms. Tam reikia konkretaus indėlio į viešąjį transportą arba valdžios institucijų įsipareigojimo/biudžeto, nurodančio grūsčių mokesčio panaudojimą. • Skatina perėjimą prie alternatyvių transporto rūšių ir mažina transporto priemonių naudojimą nustatytose zonose. • Sumažina eismo grūstis piko valandomis, tai leidžia sukurti sveikesnę aplinką ir saugesnį miesto pagrindą/regioną. • Sumažina sunaudoto iškastinio kuro kiekį grūsčių mokesčio zonoje.
Iššūkiai ir pavojai	• Priimtinumas yra svarbiausias rūpestis dėl grūsčių apmokestinimo. Svarbu, kad poveikis, ypač nauda, būtų suvokiami. • Savivaldybėms ir nacionalinėms vyriausybėms sunku sukurti veiksmingą ir viešai priimtiną planą. Dėl to originalūs pasiūlymai gali būti susilpninti arba sumažinti. • Norint surinkti pakankamą kiekį lėšų, transporto priemonės turi toliau važinėti per grūsčių mokesčio zoną; tai prieštarauja pirminiams grūsčių mokesčio tikslui – sumažinti vairuotojų skaičių. • Eismo perkrovų neapmokestintose zonose rizika. • Įgyvendinimas sukelia kitų transporto rūšių paklausos pokyčius; transporto planuotojai turi užtikrinti, kad būtų teikiamos ir/arba patobulintos alternatyvios viešojo transporto paslaugos. • Be nurodytų projektų ir finansavimo iniciatyvų, grūsčių apmokestinimas yra bendras viešųjų projektų finansavimo šaltinis, o ne vieša iniciatyva transportui. • Reikalauja didelio kapitalo ir operavimo išlaidų, tačiau tai gali būti kompensuota mokesčio surinkto pelno. • Reikalauja valstybės valdžios įgalinti grūsčių mokesti teisiniais aktais.
Tyrimai	• Londono grūsčių mokestis • Geteborgo grūsčių mokestis

Gairės pritaikymui	• Mokesčio dydis turėtų atitikti miesto transporto priemonių tipą ir jų įtaką eismo grūstims • Tinkamo tarifo nustatymas reikalaus atidaus apsvarstymo: tarifas turi būti pakankamai didelis, kad paskatintų elgesio pokyčius, tačiau negali būti per didelis, siekiant nepaskatinti didžiulės opozicijos. • Efektyvus bendradarbiavimas ir rinkodara padės gauti paramą schemai. Tai itin svarbu projekto pradžioje, nes visuomenės lūkesčiai turi būti valdyti anksti. • Grūsčių mokestis bus efektyvus tik tuomet, jei jis bus derinamas su pagerintomis viešojo transporto ir mobilumo paslaugomis ir padidintu demesiu pėsčiųjų ir dviračių eismo iniciatyvoms. • Hipotekuoti grūsčių mokesčio pajamas, siekiant, kad jos būtų panaudotos tiesiogiai miesto ar regiono viešojo transporto ir mobilumo sistemos tobulinimui. Tai padės įgyti viešąją paramą ir toliau skatinti pokyčius transporto priemonių naudojimo tendencijose. • Jei tai dar neatlikta, nacionalinėms vyriausybėms gali tekti parengti naujus teisės aktus, kad savivaldybės galėtų įgyvendinti grūsčių mokesčio schemą. Kai tai bus įgyvendinta, vyriausybės gal bendradarbiauti su sasvivaldybėmis siekiant sukurti paskatas iš viršaus į apačią, pvz.: Vakarų Švedijos fondas, kuris padėjo sutelkti vietinę politinę paramą schemos įgyvendinimui. • Suformuoti galingas koalicijas tarp ekonominių, politinių ir aplinkosauginių grupių, siekiant įgyti pagreitį. Tai gali būti itin sudėtinga, nes pagrindiniai naudos gavėjai turi skirtingus lūkesčius ir nori skirtingų rezultatų. • Grūsčių mokestis gali lengvai sukelti daugiau problemų, pvz.: perkelti grūstis ir kaimyninius miesto rajonus. Miesto transporto ir mobilumo sistemų meta-analizė ir strateginio modeliavimo praktika yra reikalinga norint apsvarstyti vietines sąlygas.

3 Lentelė: Grūsčių mokestis

5.2. Savivaldybės žaliosios obligacijos

Pagrindinės charakteristikos	• Žaliosios obligacijos – tai finansinis instrumentas, įgalinantis institucijų investavimą į projektus, teikiančius naudą aplinkai. • Žaliosios obligacijos ypatingai patrauklios investuotojams, taiko aplinkosaugos, socialinius ir valdymo (ESG) aspektus (trys tvarų investicijų poveikį nustatantys indikatoriai) savo investicijų analizėje. • Žaliosios savivaldybės obligacijos tvaraus transporto ir mobilumo projektams gali pritraukti investuotojų, kurie nėra susidomėję investavimu į savivaldybės obligacijas, ir įsuteikti gyventojams galimybę investuoti į tvaraus mobilumo projektus savo bendruomenėse.
Trumpas aprašymas	• Finansų rinkoje, obligacija klasifikuojama kaip skolos įrankis, įgaliantis leidėją surinkti kapitalą iš investuotojų. Obligacijos leidėjas yra skolingas obligacijos turėtojui, jis turi sumokėti palūkanas ir/ar grąžinti skolą atėjus grąžinimo terminui. Fiksuotos grąžos obligacijos dažniausiai turi žemesnį rizikos profilį nei nuosavybės priemonės. Dėl šios priežasties, obligacijos yra patrauklesnės instituciniams investuotojams, kurie mėgsta stabilias išmokas investavimo laikotarpyje. • Žaliosios obligacijos nuo kitų obligacijų skiriasi tuo, jog šios gali būti panaudotos tik projektų, skirtų sušvelninti klimato kaitą ir skatinti atsparumą: tam priklauso tvaraus mobilumo iniciatyvos ir projektai. Savivaldybės obligacijos yra vertybiniai skolos popieriai išleisti vyriausybės, vietos institucijų, regioninių organų ir kitų aplinkosaugos agentūrų, skirti finansuoti kasdienes operacijas ir naujus projektus. • Dauguma investuotojų palankiai žiūri į žaliąsias obligacijas dėl griežtos patikros ir skaidrumo. Žaliųjų obligacijų leidėjas yra griežtai reglamentuojamas ir turi įrodyti investuotojams, kokie „žali“ yra projektai. Žaliosios obligacijos yra itin patrauklios investuotojams, priimantiems sprendimus pagal ESG kriterijus, vykdantiems aplinkosauginius planus ir/ar atskirą turto klasę į klimatą orientuotoms investicijoms (Reichelt, 2010). Žaliųjų akcijų pirkėjams priklauso privatieji ir viešieji investuotojai, pensijų fondai ir draudimo kompanijos.
Patrauklumas	• Žaliosios obligacijos skatina investicijas į tvaraus transportavimo ir mobilumo projektus, tokius kaip elektriniai, hibridiniai, bėginiai, nemotorizuoti, daugiarūšiai transportavimo būdai, infrastruktūra švarios energijos transporto priemonėms ir kenksmingų emisijų mažinimas. • Investuotojai vertina žaliųjų obligacijų skaidrumą. • Žaliosios savivaldybės obligacijos tvaraus transporto ir mobilumo projektas gali pritraukti investuotojų, kurie nesidomi investavimo į paprastąsias savivaldybių obligacijas. • Obligacijos gali būti panaudotos remti ar padėti finansuoti didžiuosius projektus ir jų operavimo išlaidas. • Žaliosios obligacijos gali būti panaudotos susieti mažesnius žalius projektus siekiant padidinti skalę ir patrauklumą investuotojams. • Bendradarbiavimas su skirtingais savivaldybių departamentais siekiant išleisti savivaldybių žaliąsias obligacijas gali turėti papildomos naudos vietinėms institucijoms. Savivaldybės, priėmusios šią praktiką, ją efektyviai panaudojo vietos valdžios suderinimui su tvarumo planais.

Iššūkiai ir pavojai	• Standartų ir bendros žaliųjų obligacijų savokos trūkumas. • Informacijos ir rinkos žinių trūkumas vietos ir nacionalinėms institucijoms, investuotojams. • Aiškaus rizikos profilio, susijusio su konkrečiomis žaliomis investicijomis, trūkumas • Subnacionalinės institucijos, tokios kaip miestų savivaldybės, dažnai turi žemesnius kredito reitingus nei nacionalinės institucijos, nes jų įsipareigojimų neįvykdymo rizika yra laikoma didesne. • Vietos institucijos dažnai neturi teisinės galios, reikalingos akcijų biržos prieigai. Dėl šios priežasties, nacionalinė valdžia tūrėtų priimti naujus teisinius aktus, įgalinančius savivaldybės žaliųjų obligacijų leidybą. • Žaliųjų savivaldybių obligacijoms reikalingas pajėgumas yra žinios, kurių M-V miestų institucijoms dažnai trūksta. • Labiau tinkama vidutinio dydžio ir dideliems, o ne mažiems miestams, dėl papildomų kainų (leidybos kana galėtų būti didelė – iki 50 000 dol.), reikiamų žinių ir resursų paklausos.
Tyrimai	• Niujorko MTA ir Puget Sound, JAV; Finansų savivaldybė, Suomija; Paryžiaus Taryba, Prancūzija; LT, JK.
Gairės pritaikymui	**1 Žingsnis**: Nustatyti kvalifikuojamus ir tinkamus ekologiškus tvaraus transporto ir mobilumo projektus. **2 Žingsnis**: Surengti nepriklausomos trečios šalies apžvalgą. **3 Žingsnis:** Nustatyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūras. **4 Žingsnis**: Išleisti savivaldybės žaliąsias obligacijas. **5 Žingsnis:** Stebėti pajamų panaudojimą ir kasmet pateikti ataskaitas • M-V miestai, neturintys reikiamos kompetencijos ir pajėgumo išleisti žaliųjų obligacijų, galėtų bendradarbiauti su kitomis savivaldybėmis ir/ar nacionaline valdžia. • Savivaldybių departamentų bendradarbiavimas yra būtinas norint sėkmingai įgyvendinti sistemą. Pvz.: finansų departamentas turi artimai bendradarbiauti su transportavimo ir aplinkosaugos departamentais. Tai galėtų būti sunku savivaldybėse, kur tokio tipo kooperacija nėra dažnas reiškinys.

4 Lentelė: Savivaldybės žaliosios obligacijos

5.3. „Crowdsourcing“

Pagrindinės charakteristikos	• Alternatyvus finansavimo modelis, kuris naudojas mikro-finansavimu ir „crowdsourcing“ metodu siekiant remti bendruomenės projektus, turinčius didelį socialinį poveikį. • Projekto iniciatoriai dažniausiai yra vietiniai gyventojai, kurie sukuria ir publikuoja savo idėjas internetinėse platformuose. Šios platformos taip pat tvarko finansines „crowdsourcing“ transakcijas, kas padeda padidinti skaidrumą. • Vis dažniau, vyriausybės naudoja „match-funding“ principą, kuomet lėšos suderinamos sėkmingai finansuojamiems projektams.
Trumpas aprašymas	• Pilietinis „crowdsourcing“ metodas, taip pat žinomas kaip „vieša prenumerata“, remiasi keturiais pagrindiniais konceptais: „crowdsourcing“ (bendras projekto tikslo siekimas), „crowdfunding“ (mikro-finansavimas iš publikos), internetas (internetinės platformos, kur yra publikuojami projektai ir renkamos lėšos), ir pilietinio ir socialinio poveikio akcentas. Projektai demonstruojami internetinėje platformoje, kur lėšos yra sekamos ir renkamos. Vis dažniau, vietinės institucijos naudojasi pilietinio „crowdsourcing“ metodo platformomis remti piliečius ir jų iniciatyvas kurti ir pateikti vietinės bendruomenės paslaugų projektus ar tobulinimus.
Patrauklumas	• „Crowdfunding“ yra puikiai tinkamas mažiems projektams, kurie turi socialinį tikslą ir trumpus veikimo periodus, kuomet poveikis gali būti pasiektas labai greitai. • Suteikia alternatyvą „griežtiems ir sudėtingiems užduočių mechanizmams“, kurie šiuo metu yra prieinami piliečiams. • Skatina aktyvų piliečių dalyvavimą, tai žmonėms suteikia projektų ir viešųjų erdvių nuosavybės jausmą. Tai taip pat sukuria naujas sąsajas tarp piliečių, organizacijų ir viešųjų institucijų. Tai padeda organizuoti darnesnes ir atsparesnes bendruomenes. • Suteikia daugiau erdvės inovacijoms ir sumažina nesekmės rizikos lygį, nes projektai yra pripažinti populiariais ir nėra pagrįsti skola. • Finansinė pilietinio „crowdfunding“ metodo nauda dažnai yra labiausiai viliojantis šio mechanizmo aspektas. Vis dėlto, yra ir reikšmingos socialinės naudos, įskaitant padidėjusį bendruomenės įsitraukimą ir geresnę psichinę sveikatą, kuri dažnai tampa tokia pat svarbia kaip ir finansinis pelnas.
Iššūkiai ir pavojai	• Anot kritikų, tarybos sumažins viešojo sektoriaus išlaidas viešosioms erdvėms ir bendruomenės projektams dėl padidėjusios „crowdfunding“ veiklos. Tai svarbu mažesnius išteklius turinčioms bendruomenėms, kurioms trūksta kapitalo, laiko ir mobilizacijos, reikalingos „crowdfunding“ iniciatyvoms. • „Crowdfunding“ veikla turi veikti nacionalinių ir vietos valdžių teisinėje sistemoje. Tai gali reikalauti stipraus bendradarbiavimo tarp skirtingų valdančiųjų organų ir strateginio tikslų paskirstymo. • Vietos institucijos, skirstančios lėšas pagal pilietines „crowdfunding“ platformas, turi užtikrinti, kad pačios platformos yra teisėtos ir tinkamai valdomos. Kitu atveju, „crowdfunding“ metodas gali neatitikti skaidrumo ir efektyvumo standartų.

	• Kadangi tai yra naujas finansavimo mechanizmas, trūksta žinių apie „crowdfunding“ metodą ir kaip geriausia jį panaudoti iš visuomenės ir valdžios perspektyvų. • Dar nėra tinkama ilgalaikių programų ar didžiosios infrastruktūros, reikalaujančios didelių lėšų, finansavimui. Kita vertus, ateityje, valdžios institucijos galbūt ras naujų ir kūrybingų būdų panaudoti „crowdfunding“ metodą remiant didesnius projektus.
Tyrimai	• „Spacehive“, JK, ir Londono mero „Civic Crowdfunding“ platforma.
Gairės pritaikymui	• Savivaldybės turi rasti tinkamas internetines platformas siekiant įgalinti „match-funding“ metodą pilietiniuose „crowdfunding“ projektuose. Jei tokia internetinė platforma valstybėje neegzistuoja, galbūt inovacijų stipendijos galėtų būti sukurtos norint suvilioti vietines įmones sukurti tokią platformą. Gera platforma padės sumažinti administravimo išlaidas ir suteiks paramos paslaugas projektų savininkams ir stipendijų steigėjams. • Pilietinis „crowdfunding“ metodas reikalausa atidžios priežiūros iš valdžios ir, priklausomai nuo „crowdfunding“ tipo, gali reikalauti naujų reglamentų. Nacionalinės, regioninės ir vietinės teisinės sistemos turės būti apsvarstytos prieš priimant bet kokią „crowdfunding“ iniciatyvą. • Pilietinio „crowdfunding“ metodo iniciatyvų pradžia gali reikalauti vidaus gebėjimų ugdymo ir biurokratinių barjerų panaikinimo. • „Crowdfunding“ reikalauja bendrų tikslų nustatymo siekiant užtikrinti, kad vyriausybės institucijos, internetinės „crowdfunding“ platformos ir projekto dalyviai darniai dirbtų siekdami panašaus pagrindinio tikslo. • Judėjimų, susitelkiančių į apylinkių regeneraciją, tokių kaip Londono mero „Civic Crowdfunding“ iniciatyva, kūrimas yra naudingas būdas steigti bendruomenes aplink kelis projektus ir nustayti bendrus tikslus. Taip padeda maksimaliai padidinti socialinį individualių projektų poveikį. M-V miestai, kuriuose „crowdfunding“ iniciatyva nėra nauja, gali paleisti mažą bandomajį judėjimą norint nustatyti visuomenės nuomonę. • Vyriausybės turėtų užtikrinti, kad marginalizuotos grupės gautų papildomo palaikymo ir didesnį įsitraukimą, norint išvengti homogenizacijos ar turtingesnių bendruomenių dominavimo. Tai gali reikalauti tikslingos finansinės paramos.

5 Lentelė: „Crowdsourcing“

5.4 Žyminis žemės mokestis (ŽŽM)

Pagrindinės charakteristikos	• Žyminis žemės mokestis mokamas naujo savininko daugumoje nuosavybių virš tam tikros nustatytos pirkimo sumos. • Žyminis žemės mokestis galėtų būti naudojamas finansuoti naujus infrastruktūros projektus, naudojant žemės vertės sugavimo konceptą. Šis finansavimo metodas leidžia vyriausybėms recirkuliuoti dalį šių nelauktų pajamų nuosavybės vertėje, kuri šiuo metu teikia naudą tik privatiems žemės savininkams. • Transporto patobulinimai, remiami šio mechanizmo gali apimti papildomas paslaugas, infrastruktūros statymą arba kainų subsidijas.
Trumpas aprašymas	• Viešosios investicijos į viešąjį transportavimą ar infrastruktūrą gali padidinti gretimų žemės sklypų vertę, taip generuodami pelną privatiems žemės savininkams. Gaunamas žemės vertės pakilimas (kuris kitu atveju teiktų naudą privatiems žemės savininkams nemokamai) gali būti „sugautas“ konvertuojant pelną į viešą apyvartą įvairių mechanizmų dėka. Žyminis žemės mokestis yra vienas iš tokių vertės sugavimo metodų.
Patrauklumas	• Beveik visuomet vietovėse, kuriose pagerinamas viešasis transportas, matyti žemės vertės padidėjimas. • Tie, kurie iš infrastruktūros gauna didžiausią naudą, moka daugiausiai. • Palyginus lengva stebėti ir reguliuoti. • Įrodytas gebėjimas suteikti reikšmingą finansavimą norint sumažinti infrastruktūros rėmimo naštą kitiems šaltiniams, tokiems kaip didesnis viešojo pelno mokestis. • Vertės sugavimo atveju, rinkliavą moka tik tie, kas gali sau tą leisti (kūrėjai), taip užtikrinant, kad potencialiai žemas pajamas gaunantys asmenys neneštų per didelės naštos.
Iššūkiai ir pavojai	• Mokesčiai gali sukelti reikšmingą finansinę naštą palyginus mažai grupei žmonių. • Šio tipo mokesčių galimybės remti infrastruktūrą priklauso nuo aukšto mokesčių sistemos ir pačių projektų supratimo ir paramos lygio. • Greičiausiai, kartu su infrastruktūros projektų baigimu, pakils nuosavybės kainos, tai reiškia, kad papildomos pajamos negali būti sugautos iki kol projektas bus pabaigtas ir lėšos bus išleistos. • Visais atvejais, kuomet šis mokesčių tipas buvo priimtas, tik dalis projektų finansavimo kilo iš šio mechanizmo. Naudojant jį, vistiek reikalingi papildomi rėmimo mechanizmai. • Mokesčiais, ypač, jei jie yra per aukšti, rizikuojama paversti kai kuriuos pertvarkymus neperspektyviais, taip sukeliant transitinių mazgų pertvarkymų mažėjimą, ypač, jei tai yra tobulėjimo pagrindu sukurti vertės sulaikymo mechanizmai. • Tik maža visos pakilusios vertės dalis gali būti sulaikyta (tai yra, jei nuosavybės kaina padidėjo 50 000 svarų sterlingų, tik dalis šios sumos bus sulaikyta). Daugumoje, jei ne visuose šio finansavimo tipo pavyzdžiuose, šis mechanizmas buvo išbandytas didesniuose miestuose: Hong

	Konge, Singapūre, Los Andžele ir Londone. Nėra jokių aiškių pavyzdžių, kuomet ši sistema būtų išbandyta M-V dydžio miestuose.
Tyrimai	• 32 proc. Londono 14,8 milijardų vertės „Crossrail“ projekto buvo paremta vertės sulaikymu, kurios dalis buvo sulaikyta naudojant žyminį žemės mokestį.
Gairės pritaikymui	• Viešos konsultacijos turi būti pirminės ir centralizuotos įgyvendinant, siekiant užtikrinti, kad visuomenė būtų aiškiai ir nuosekliai informuojama apie mokesčių naudą. • Padidėjęs žyminio žemės mokesčio tarifas turėtų būti pritaikytas tik naujos ar atnaujintos infrastruktūros įtakos zonoje. • Mokestis turi atitikti nuosavybės prieigą prie naujo viešojo transporto, ir nebūti tokiu aukštu, kad trukdytų nuosavybės rinkos veiklai. • Esami gyventojai (neparduodantys savo nuosavybės), turėtų atleisti nuo mokesčio. • Visuomet turėtų būti paruošti kiti finansavimo mechanizmai paremti žyminį žemės mokestį finansuojant transporto projektus, nes vienas šis metodas negali pilnavertiškai finansuoti projektų.

6 Lentelė: Žyminis žemės mokestis

5.5 Loterijos finansavimas

Pagrindinės charakteristikos	• Pajamos loterijos finansavimui gaunamos iš loterijos pajamų mobilizavimo. • Loterijos finansavimas investuojamas „gerais tikslais“: į aktyvias keliavimo schemas, gamtinius, paveldo projektus, bendruomenės transportą. • Rėmimas prieinamas ne pelno siekiančioms ir labdaros organizacijoms, vietos valdžios institucijoms, edukacinėms organizacijoms ir asmenims. • Norint gauti projekto rėmimą, aplikacija, nurodanti investicijos poreikius, turi būti pateikta. • Loterijos rėmimas būna vienkartinis ir nereguliarus pelno šaltinis.
Trumpas aprašymas	• Loterijos finansavimas yra rėmimas, mobilizuotas pasitelkus pajamas, sugeneruotas iš loterijų, kurios yra lošimo forma, apimanti loto, elektroninius terminalus ir momentinius žaidimus. • Norint gauti loterijos rėmimą, aplikantas dažniausiai turi užpildyti standartinę internetinę paraiškos pateikimo procedūrą, ir tuomet paskirtas loterijos rėmimo skirstytojas nusprendžia, ar projektas tinkamas rėmimui. Vis dėlto, kartais paramos gavimas yra konkurencingas ir projektai turi konkuruoti tarpusavyje dėl lėšų.
Patrauklumas	• Loterijos finansavimas gali sukurti reikšmingas papildomas pajamas, kurios gali prisidėti prie dalinių ar visų naujų viešojo transporto ir mobilumo sistemų išlaidų. • Loterijos finansavimas gali įgalinti miesto transporto ir mobilumo sistemas tapti mažiau priklausomomis nuo valdžios finansavimo. • Loterijos finansavimo gavimas suteikia lankstumo ir taip pat pritraukia finansavimą iš kitų šaltinių be sudėtingų teisinių struktūrų ar bendrų įmonių ventures (Didysis loterijos fondas, 2005). • Dėl ilgalaikio įsipareigojimo nebūvimo rėmimo skirstytojų rizika yra mažesnė, todėl jie yra labiau linkę išmėginti inovatyvius projektus, tokius kaip tvaraus ar aktyvaus keliavimo projektai. • Lėšas galma gauti greitai, nes loterijos finansavimas nėra bendras su valstybės biudžetu ir todėl jam tenka mažiau teisinių apribojimų (UNDP, 2018). • Suteikia vietinei bendrijai galimybę prisidėti prie projekto jį paremiant.
Iššūkiai ir pavojai	• Loterijos finansavimas dažniausiai būna vienkartinis ir nereguliarus pelno šaltinis. Dėl šios priežasties, tai negali būti pagrindiniu pajamų šaltiniu visų viešojo transpoto projektų rėmimui. • Loterijors finansavimo biudžetai labai priklauso nuo bilietų kainų, perpardavinėtojų komisijų ir prizų išmokėjimo, todėl skiriasi gana daug. Todėl, jei organizacija remiasi loterijos finansavimu, bet kokie biudžeto sumažinimai gali turėti rimtų neigiamų pasekmių.

	• Finansavimo mechanizmas neskatina gero planavimo ar leidimo. Rėmimo skirstytojai neturi jokios atsakomybės už projekto sėkmę, todėl vyrauja „investuoti ir pamiršti“ kultūra. Dėl šios priežasties, nuo paramos gavėjo absoliučiai priklauso, ar jis investuos pinigus pačiu efektyviausiu būdu. • Rėmimo skirstytojai dažnai neturi įgūdžių, reikalingų nustatyti bankuojamus projektus ir organizacijas. Todėl, yra rizikas, kad į kai kuriuos bankuojamus tvaraus transporto ir mobilumo projektus nebus atsižvelgta. • Iš šio mechanizmo galima gauti naudos tik ES šalyse, kurios turi loterijas.
Tyrimai	• JK nacionalinės loterijos finansavimas projektams, įskaitant Holsvorfo miesto bendruomenės transporto, „Reach Out“ ir „Connect2“ projektai.
Gairės pritaikymui	• Registracija svarbiose loterijos finansavimo organizacijose, prieinamose jūsų šalyje ar mieste. • Dažniausiai, loterijos internetiniame puslapyje bus paieškos laukelis, kuriame galima nustatyti reikiamos rėmimo programos kriterijus. • Prašant paramos, reikia sukurti patikimą verslo planą savo projektui, kuriame nurodoma kodėl reikalinga parama. Norint tai padaryti, reikia: • Pakalbėti su projekto srities ekspertais; • Atlikti reikalingų investicijų skalės analizę; • Įtraukti vietinę statistiką, pvz.: populiacijos lygis, kenčiantis nuo nepritekliaus ar neturinčios prieigos prie viešojo transporto; • Išskirti kaip jūsų projektas įvykdys dalį nustatytų vietinių, regioninių ir nacionalinių tikslų. • Parodyti, kaip jūsų projektas pakeis dabartinę padėtį. • Dižiosios loterijos fondo gairės gauti finansavimą ir sėkmingai planuoti projektus gali būti naudingos aplikuojant į paramos gavimą Jungtinėje Karalystėje. • Vertėtų saugotis konkurencijos, kurią sukelia loterijos, siūlydamos paramą kaip prizą.

7 Lentelė: Loterijos finansavimas

5.6 Savanorinis sulaikymas

Pagrindinės charakteristikos	• Sandoris ar partnerystė tarp kūrėjų ar nuosavybės savininkų ir vietinių institucijų, kuomet kūrėjas savanoriškai sutinka sumokėti dalį ar visas išlaidas už infrastruktūros projektą. • Papildomai padidina pajamos infrastruktūros projektams, kol tuo pačiu suteikiama investicijų grąža kūrėjui ar nuosavybės savininkui. • Vienkartinis ar nereguliarus pelno šaltinis.
Trumpas aprašymas	• Savanorinis sulaikymas yra sandoris ar partnerystė tarp kūrėjų ar nuosavybės savininkų, kuomet kūrėjai ar nuosavybės savininkai pasiūlo savanorinę kontribuciją viešo infrastruktūros projekto išlaidoms. Savanorinės kontribucijos dažniausiai būna pasiūlytos, kuomet kūrėjas ar nuosavybės savininkas paskaičiuoja, kad jų iš viešos infrastruktūros provizijos gausiama nauda kompensuos investicijas.
Patrauklumas	• Savanorinis sulaikymas dažnai gali sukurti gana dideles papildomas pajamas, kurios gali prisidėti prie dalies arba visų naujų viešojo transporto ir mobilumo projektų. • Rėmimo projektai savanoriško sulaikymo dėka sukuria paskatas vietos institucijoms ir transporto agentūroms įsisitikinti, kad projekto nauda bus realizuota praktikoje. • Savanorinis sulaikymas gali įgalinti miesto transporto ir mobilumo programas tapti mažiau priklausomomis nuo valstybės, tuo pačiu išlaikant prieinamas kainas vartotojams. • Skatina bendruomenės dalyvavimą miesto erdvių kūrime, taip sukuriamas nuosavybės pojūtis ir didinamas socialinis kapitalas.
Iššūkiai ir pavojai	• Kitaip nei kiti rėmimo mechanizmai, savanorinis sulaikymas dažniausiai būna vienkartinis ir nereguliarus pelno šaltinis. Dėl šios priežasties, tai negali tapti patikimu ir pastoviu pajamų šaltiniu. • Tai nėra teisinis reikalavimas, todėl individualūs sandoriai gali būti sunkiai pasiekiami, nes norint, kad savanoriškas indėlis į transporto gerinimą būtų gyvybingas kūrėjams, keletas sąlygų turi būti patenkintos. • Vietos, kur viešojo transporto ir mobilumo investicijos yra labiausiai reikalingos, gali nesutapti su vietomis, kur savanoriškos investicijos yra gyvybingiausios. • Kūrėjo, mokančio už transportavimo patobulinimus, tikslai gali nesutapti su platesnės bendruomenės ir kitų suinteresuotų šalių tikslais. Kompromiso radimas gali tapti iššūkiu.
Tyrimai	• Bostono naujoji Braitono iškrovimo stotis.

Gairės pritaikymui	• Dažnai kūrėjai ar nuosavybės savininkai pasirodys su planais, kuriuose numatomas jų pačių finansavimas, kaip savo plėtros planų dalimi. Vis dėlto, jei taip neatsitinka, būtini žingsniai yra: • **1 Žingsnis**: vietos valdžios institucijos turėtų būti atviros dėl transporto ir mobilumo tikslų, norint paskatinti visuomenės, nuosavybės savininkų ir kūrėjų susidomėjimą ir sukurti skaidrumo pojūtį. Tikslai gali būti publikuojami socialiniuose tinkluose („LinkedIn“, „Twitter“, „Facebook“) vietos laikraščiuose ir žurnaluose, skrajutėse, viešose konsultacijose, suinteresuotų šalių renginiuose. • **2 Žingsnis**: vietos institucijos turi pasirūpinti, kad potenciali siūlomų transporto ir mobilumo projektų nauda yra suprantama kūrėjams ir nuosavybės savininkams. Jei kūrėjas ar savininkas suvoks projekto jam atnešamą naudą, tai padės gauti jų paramą ir paskatins investicijas. • **3 Žingsnis**: turėtų buti patikslinta, kad kūrėjų ir nuoavybės savininkų pasiryžimas prisidėti prie projekto darys įtaką priimamiems sprendimams. Pvz.: kūrėjai ir nuosavybės savininkai, teikiantys paramą transporto ir mobilumo projektams, tūrėtų gauti galimybę prisidėti ir prie schemos dizaino ir pritaikymo. • **4 Žingsnis:** socialinio kapitalo kūrėjai ir nuosavybės savininkai tūrėtų gauti galimybę parodyti savo pasiryžimą prisidėti prie projekto. Vietos institucijos tūrėtų skelbti, kad priimtų finansinę privačių kūrėjų ir žemės savininkų paramą arba jiems derėtų sukurti sistemą, parodančią jų norą prisidėti. Sistema galėtų būti internetinės formos. • Jei valstybės organai/vietos planavimo institucijos jau yra pranešusios apie projektą, galima informuoti privačius investuotojus ir kūrėjus, kad jie gali pakeisti tam tikrus dizaino aspektus ir gauti potencialią naudą, jei parodys savo norą sumokėti ir suteiks savanorinį indėlį. Tai gali būti padaryta pradedant konsultacijų procesą, kuris skatintų atsiliepimus ir komentarus iš potencialių vietinių investuotojų. • Nors savanorinio sulaikymo naudojimas reikštų, kad tvarios infrastruktūros investicijos yra grįstos privačių investuotojų lėšomis, tai nereiškia, kad ši schema negali būti sukurta siekiant gauti geriausius įmanomus sprendimus didesnei bendruomenės daliai. Svarbu, kad naudos gavėjų uždaviniai neprieštarautų didesnės bendruomenės dalies tikslams. Vietos institucijos, naudojančios savanorinį sulaikymą tvaraus mobilumo ir transportavimo darbotvarkės rėmimui, turi įsitikinti, kad visos suinteresuotos šalys yra aktyviai įtrauktos į kūrimo procesą, ir kad jų nuomonė yra išgirsta.

8 Lentelė: Savanorinis sulaikymas

5.7 SKTP apmokestinimo schemos

Pagrindinės charakteristikos	• Sistema, sukurta apmokestinti sunkiąsias krovinines transporto priemones (SKTP) ar tam tikrus sunkvežimių tipus, siekiant kompensuoti išorines jų operavimo išlaidas. • Dažniausiai pritaikoma ir naudojama valstybės lygiu, bet į schemą gali būti įtraukti ir miestai (pvz.: Briuselis), arba gali sukurti savo išskirtinę apmokestinimo schemą (pvz.: Londono žemos emisijos zona („LEZ“)). • Pajamos, surinktos iš SKTP apmokestinimo schemų veiklos, gali būti panaudotos kitiems, tvaresniems infrastruktūros projektams pritaikyti. • Apmokestinimo sistemos kūrimas, turint omenyje visus išorinių išlaidų parametrus, gali būti iššūkiu M-V miestams, nebent tai bus regioninės ar valstybinio lygio sistemos dalis.

Trumpas aprašymas	• Trys skirtingi SKTP apmokestinimo mechanizmai yra šiuo metu naudojami ES:
	  ○ Elektroninė tinklo rinkliava (atstumu pagrįstas mokestis);
	  ○ Rinkliava su fiziniais barjerais (atstumu ir vieta pagrįstas mokestis); ir
	  ○ Laiku pagrįsti mokesčiai.
	• Atstumu grįstas mokestis nustato rinkliavos sumą pagal nuvažiuotų kilometrų skaičių. Vienas iš pagrindinių elektroninės tinklo rinkliavos elementų yra transporto priemonės vidaus blokas (OBU), kuris siunčia sekimo duomenis ir kitą privalomą informaciją į serverį. Atstumu pagrįsta rinkliava apskaičiuojama naudojantis GPS sekikliais, kelio tipu ir transporto priemonės kategorija. Nors dauguma SKTP atstumu pagrįstų rinkliavų yra tvarkomi nacionaliniu lygiu, dalis ar visi individualių miestų keliai gali būti įtraukti į sistemą.
	• Atstumu ir vieta pagrįsto mokesčio variacija yra Londono „LEZ“. Vieta pagrįstas mokestis gali būti pritaikomas naudojant fizinius barjerus ar automatinį valstybinių numerių nuskaitymo (ANPR) technologiją. ANPR naudojamas įrašyti valstybinius numerius ir pritaikyti rinkliavą transporto priemonėms, keliaučioms apmokestintų kelių maršrutais.
	• Laiku pagrįsta rinkliava apmokestina SKTP pagal jų infrastruktūros naudojimo trukmę. Rinkliavos suma taip pat gali priklausyti nuo tipo ir transporto priemonės emisijos klasifikuotės.

Patrauklumas	• Užtikrina, kad SKTP sumoka už savo sukeliamas išorines išlaidas. • Pagerintas logistikos efektyvumas ir krovininio eismo sumažinimas dėl krovininių maršrutų planavimo optimizacijos. • SKTP parko atnaujinimas dėl rinkliavos, kurios kaina priklauso nuo variklių technologijos (Euro standartų). • Aplinką terčiančių emisijų sumažėjimas SKTP parko modernizacijos dėka. • Iš SKTP rinkliavos schemų surinktos pajamos gali būti panaudotos infrastruktūros projektų, tokių kaip esamo kelių tinklo priežiūra ir plėtra, investicijos į tvaresnes transporto priemones, tokias kaip geležinkelio ir vandens transportas, finansavimui.
Iššūkiai ir pavojai	• Nepriklausomos SKTP apmpkestinimo sistemos kūrimas, įtraukiantis visus išorinių išlaidų parametrus (pvz.: teršalų emisijas, bendrą

	transporto priemonės svorį) ir eismo sąlygas, gali tapti iššūkiu M-V miestams. • Schemos pristatymas gali būti susilaukti kitų suinteresuotų šalių opozicijos, ypač iš kelių krovinių ir vežimo pramonės ir vietos verslų, kurie būtų tiesiogiai paveikti. • M-V miestams gali trūkti žinių ir pajėgumų pritaikyti efektyvią ir pajamas generuojančią rinkliavos schemą nebūnant didesnio regiono ar nacionalinio lygmens schemos dalimi. • Tinkamos nacionalinės ir vietinės teisinės sistemos tūrėtų būti parengtos, norint įgalinti SKTP apmokestinimo schemos ir skolos atgavimo iš rinkliavos nesumokėjusių savininkų proceso vystymąsį. • Pagrindinio kelių tinklo rinkliavos gali nukreipti SKTP eismą į antrinius ir vietinės reikšmės kelius. • Potencialiai didelė operacijos pritaikymo kaina gali sukelti pavojų finansiniam schemos tvarumui.
Tyrimai	• Vokietijos „Lkw-Maut“ sistema, Briuselio SKTP rinkliava, Londono „LEZ“.
Gairės pritaikymui	• Reikalinga aktuali nacionalinė teisinė sistema. Jei toks teisės aktas neegzistuoja, M-V miestams gali tekti bendrabiauti su kitomis vietinėmis institucijomis ir paskatinti nacionalinę ir regioninę valdžią priimti reikiamą teisės aktą. • Ten, kur SKTP apmokestinimo schema jau egzistuoja ar yra siūloma įrengti, vietos institucijos, turint omenyje tokios sistemos įdiegimą, turi pasinaudoti esama ar siūloma įrengti sistema dirbant kartu su prižiūrinčia institucija. • Siekiant išvengti SKTP diversifikacijos į kitus, į schemas neįtrauktus kelius, turi būti atidžiai apsvarstyta, kokie keliai turi būti apmokestinti ir koks rinkliavos lygis turi būti pritaikytas kiekvienam kelių tipui. • Siekiant sumažinti poveikį vietos verslams, kur įmanoma, suteikti alternatyvias krovininio transporto galimybes. • Užtikrinti SKTP rinkliavų suderinamumą su vietos institucijomis ir regionais, siekiant užtikrinti sistemų integraciją ateityje. • Dirbt kartu su suinteresuotomis šalimis, kurios gali būti tiesiogiai paveiktos apmokestinimo sistemos, įskaitant ir vietinius ir regioninius verslus, pervežimo operatorius, kaimynines vietines institucijos ir vietinę bendruomenę. • Užtikrinti, kad egzistuotų svarbūs teisiniai dokumentai, leidžiantys atgauti rinkliavos nesumokėjusių transporto priemonių savininkų skolą, įskaitant ir tarptautines transporto priemones.

9 Lentelė: SKTP Apmokestinimo schemos

5.8 Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM)

Pagrindinės charakteristikos	• Darbo vietos parkavimo mokesčio (DBM) tikslas – sumažinti kasdienį automobilių srautą skatinant darbo vietų parkavimo panaikinimą ir didinant apyvartą. • DBM – tai mokestis už kiekvieną tam tikros darbovietės darbo vietą, naudojamą eismo dalyvių. • Mokestis skirtas darbdaviams, o ne darbuotojams. • Gautos pajamos turi būti panaudotos transporto gerinimui ir investicijoms. • Parkavimo vietos pristatymo priemonėms, verslo svečiams ir klientams gali būti neapmokestintos. Ligoninių, pirmosios pagalbos paslaugų ir neįgaliųjų parkavimo vietos galėtų gauti nuolaidas. • Kontroliuojamo parkavimo priemonės gali būti būtinos siekiant išvengti polinkio mašinas parkuoti gatvėse. • Paruošus sistemą, ją tvarkyti tampa gana nebrangu.
Trumpas aprašymas	• DBM – tai darbdaviams, kurie suteikia parkavimo vietas savo darbuotojams, vietos institucijų paskirtas mokestis, kurį galima laikyti grūsčių apmokestinimo schema. DBM pritaikymas dažniausiai turi du tikslus: pirma, valdyti eismo paklausą ir atgrasyti nuo vairavimo, ir, antra, surinkti lėšų transporto ir mobilumo gerinimo schemoms.
Patrauklumas	• DBM gali tapti papildomu M-V miestų pajamų šaltiniu, kurį galima būtų investuoti į transporto ir mobilumo gerinimą. • Parkavimo vietų tiekėjams, o ne transporto priemonių vairuotojams skirtas mokestis sumažina vietos institucijų ir visuomenės konfliktus, nes darbdavys yra atsakingas už tai, ar darbuotojai turi mokėti už parkavimą. • Skatina perėjimą prie kitų transporto priemonių ir mažina transporto priemonių naudojimą tam tikrose ribose. DBM suteikia finansinę paskatą mažinti papildomų parkavimo vietų paklausą ir motyvuoja automobilių vairuotojus pereiti prie vaikščiojimo, dviračių minimo, „Park & Ride“ keliavimo tipą ir viešąjį transportą. • Papildomai apmokestinant keliones į darbą ir sumažinant parkavimo vietų skaičių darbdaviams siekiant sumažinti savo išlaidas, DBM gali prisidėti prie eismo grūsčių mažinimo. • DBM kai kūrių išorinių veiksnių, sukeltų automobilių eismo, internalizavimas. • Palyginus su kitomis priemonėmis, tokiomis kaip kelių apmokestinimas, DBM pritaikyti lengviau ir pigiau. • Pritaikius sistemą, ji gali būti tvarkoma palyginus lengvai ir pigiai.
Iššūkiai ir pavojai	• Gali privesti prie vietos verslų, kuriems tektų papildomos išlaidos, opozicijos.

	• DBM gali būti daugelio individų, organizacijų ir darbdavių suvoktas kaip neteisingas, nes jis taikomas tiek keliaujantiems piko valandomis labiausiai nuo grūsčių kenčiančiais keliais, tiek keliaujantiems alternatyviais maršrutais ir laiku. Mokestis taip pat taikomas ir tiems, kurie gali patogiai naudotis viešuoju transportu, ir šios galimybės neturintiems vairuotojams. Galiausiai, šis mokestis padidina finansinę mažas pajamas gaunančių namų ūkių naštą, palyginus su didesnes pajamas gaunančiais namų ūkiais. • Mokesčio priėmimui reikalingas ilgas ir išsamus konsultavimasis su gyventojais ir verslais, taip pat dabartinių parkavimo vietų auditas. • Gali būti sunku surasti reikiamą balansą kainų strategijai. Vietos institucijos turi rasti balansą tarp pajamas didinančios veiklos, tuo pačiu nenustatant per didelio mokesčio ir taip atgrasant darbdavius nuo naujų verslų kūrimo. • Yra rizika, kad padidės parkavimas aplinkinėse gatvėse, nebent reikalingos kontroliavimo priemonės bus priimtos paveiktose vietose.
Tyrimai	• Notingemas (JK), Pertas, Melburnas ir Sidnėjus (Australija), Singapūras.
Gairės pritaikymui	• Pritaikant DBM schemą, būtina atsižvelgti į ir apsvarstyti šiuos aspektus: vietų skaičius; atleidimai nuo mokesčio, teisingumas, parkavimo gatvėse didėjimo polinkis, jei reikiamos to kontroliavimo priemonės yra pritaikytos paveiktose vietovėse; schemos, padedančios vykdymui poreikis; gerų viešojo transporto alternatyvų prieinamumas iki schemos pristatymo; potencialios problemos, susijusios su viešu konsultavimo ar referendumo organizavimu. • Pagrindinis DBM pritaikymo barjeras yra politinė rizika, tenkanti sprendimus priimantiems asmenims. • Svarbu, kad DBM schemos paruošimas apimtų platų konsultacijų su vietiniais gyventojais, verslais ir aplinkiniais vietos gyventojais, paveiktais šios schemos, periodą. Svarbi konsultacijų dalis būtų apmokestinti tinkamos vietos ribų nustatymas. **Rekomendacijos, svarbios politikos formuotojams.** • Jei joks aktualus teisinis aktas neegzistuoja, vietos insititucijos, siekiančios pritaikyti DBM, turi bendradarbiauti su nacionaline valdžia norint paruošti tinkamą teisinę bazę. • Vietos institucijos neturėtų pradėti kol neturės detalios schemos programos, įskaitant pajamų valdymo strategijos ir tam reikalingos administracinės struktūros. • Vietos institucijos turi aiškiai ir skaidriai parodyti, kaip iš DBM gautos pajamos būtų panaudotos. • Schemos priimtinumas gali būti pagerintas įsitikinant, kad mokesčio mokėtojai gaus naudos iš projektų, remtinų surinktomis lėšomis. • DBM schema gali būti geriau politiškai priimtina vietose, kur didelė dalis keleivių keliauja iš už vietos institucijos nustatytos DBM jurisdikcijos ribų. • Tyrimai rodo, kad mokėjimo schemų referendumai beveik niekuomet nėra nubalsuojami teigiamai dėl kainų ir naudos pobūdžio. Dėl šios priežasties, konsultacijos apie DBM schemas gali būti geresne priemone išmatuoti visuomenės nuomonę ir suprasti žmonių rūpesčius ir norus. • Svarbu, kad politinis stabilumas ir tęstinumas leistų schemos strateginę plėtrą ir išvengiant rinkimų ir pasikeitusios politnės partijos sukeltos destabilizacijos.

	Rekomendacijos, svarbios praktikantams • DPI pritaikymas visai vietos institucijos valdomai teritorijai, o ne konkrečiam plotui, gali palengvinti administracinį sudėtingumą ir padidinti apyvartą • Artimas bendradarbiavimas su darbdaviais ruošiant schemą gali pagerinti mokesčio laikymąsį. • 100 proc. nuolaidos pritaikymas vietoje atleidimo nuo mokesčių suteikia didesnio lankstumo koreguojant atleidimo nuo mokesčio kriterijus ateityje. • Žemesnis pradinis mokestis gali pagerinti schemos priimtinumą pirmutinėje stadijoje. Jei būtina, mokestis gali vėliau būti padidintas siekiant surinkti papildomas pajamas, kuomet schema jau bus pritaikyta. • Jei galima, darbdaviai tūrėtų sugebėti perduoti mokestį darbuotojams sumažinant jų atlyginimus. Tai sumažintų darbuotojų mokestį per mokesčių lengvatas. • Darbdaviai turėtų pateikti paraiškas visų jų naudojamų parkavimo vietų licenzijoms, įskaitant ir tas, kurios nėra apmokestintos. Ši informacija būtų pateikta apskaičiuoti kiek verslai turi mokėti visų parkavimo vietų, priklausančių schemai, registrą. • Vietos institucijos tūrėtų vykdyti pastovias patikras nustatyti, kiek parkavimo vietų yra naudojamos ir ar licenzijų paisoma. • Vietos institucijos tūrėtų nustatyti labiausiai tikėtinas perkelto parkavimo vietas, ir paruošti planus šios problemos sprendimus, įskaitant ir išteklių paskirstymą parkavimo kontrolės priemonių pritaikymui. • Vietos institucijos gali gauti nemenkos patirties DBM dizaino ir valdymo aspektais iš miestų, kurie jau pritaikė ar ketina pritaikyti panašaus tipo schemas. Svarbios pamokos gali būti išmoktos apie DBM pritaikymą (verslo perspektyva, mokestis, atleidimai nuo mokesčio ir t.t.) ir valdymą (stebėjimas, nuobaudas, vykdymas ir t.t.).

10 Lentelė: Darbo vietos parkavimo mokestis

5.9 Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM)

Pagrindinės charakteristikos	• Bendrijos infrastrukūros modelis (BIM) yra mokestis, kurį vietos institucijos gali pritaikyti naujiems aplinkiniams plėtros projektams (Planavimo patariamoji taryba, 2018). • Mokestis taikomas kūrėjams, kurie užsiima naujais statymo projektais vietinėje teritorijoje. • BIM sugeneruotos pajamos turėtų būti panaudotos siekiant skatinti esamą infrastruktūrą ir remti naują infrastruktūrą, kurios nori taryba ir vietos bendruomenė (Planavimo patariamoji taryba, 2018). • Mokesčio planas unikalus kiekvienai institucijai. Dažniausiai, apmokestinimas kvadratinis naujo projekto metras ir sumokama projekto pradžios dieną.
Trumpas aprašymas	• Bendrijos infrastruktūros mokesčiai taikomi siekiant surinkti papildomų lėšų emamos infrastruktūros rėmimui ir naujos infrastruktūros Anglijoje ir Velse vystymui. Mokestis taikomas naujų pastatų kūrėjams vietinėse apylinkėse, nes tikimasi, kad nauja infrastruktūra padidins naujų pastatų vertę. Generuojama apyvarta dažniausiai panaudojama remti kelius ir transportavimą; mokyklas ir kitas mokymo įstaigas; medicinos paslaugas; sporto/rekcreacines ir atviras erdves. Mokėjimo planas unikalus kiekvienai institucijai, ir yra nustatomas atskirai kiekvienam projektui. Mokesčio dydis paskaičiuojamas atsižvelgiant į gryno grindų ploto padidėjimą, su nustatytomis minimaliomis normomis. BIM mokesčiai yra teisiškai privalomi ir gali būti paskaičiuoti iki darbų atlikimo per planavimo procesą, atsižvelgiant į vietos institucijos nustatytas vertes. Mokesčio suma pateikiama projekto pradžios dieną. Mokėjimo terminas nurodomas sąskaitoje faktūroje.
Patrauklumas	• BIM pasižymi didesniu skaidrumu nei planavimo įsipareigojimų sistema (pvz.: 106 (S.106) Skyrius ir viešasis pelnas), dėl fiksuoto mokesčio tarifo • Lėšų gavimo iš kūrėjų procesas yra pakankamai greitas, kad panaikintų ilgus derybų procesus, pritariant numatytoms sumoms. • Mokesčių tarifai nustatomi vietinių institucijų, tai padaro juos specializuotus vietos apylinkės ir naujo projekto dydžiui ir reikmėms. • Yra didesnis kūrėjų užtikrintumas apie kontribucijos sumą. • BIM skatina sąžiningą kūriamų projektų sistemą, kur visi, išskyrus mažiausius, turi prisidėti prie vietinės infrastruktūros. • BIM apyvarta generuoja didelį bendrų lėšų pakilimą, palyginus su planavimo įsipareigojimų sistemomis, kur tik 6 proc. visų projektų suteikė kontribucijas infrastruktūros rėmimui.
Iššūkiai ir pavojai	• Finansavimo mechanizmo kainos ir vykdymas priklauso nuo vietos institucijų. • Nėra vieno būdo pritaikyti BIM, todėl vietos institucijos turi skirti daugiau dėmesio BIM apmokestinimo plano sukūrimui. • Mokesčių sistema gali atgrasinti vystymąsį vietovėse su aukštais mokesčio tarifais, ir skatinti vystymąsį vietose, kur BIM mažas, ar išvis

	netaikomas. Tai galima išspręsti pritaikant BIM visose regiono institucijose. • Reikalauja prižiūrinčios institucijos siekiant patvirtinti BIM tarifus ir planą.
Tyrimai	• „Mayoral CIL Crossrail“ 2 projektas • Bristolio miesto taryba
Gairės pritaikymui	• Nustatyti visus aktualius teisės aktus, kuriuose nurodomas BIM mokestis institucijoms. Jei nėra tokių teisės aktų, vietos institucijos turi skatinti naciolinį teisinį organą tokį aktą priimti. • Nustatyti būtiną remti infrastruktūrą ir rėmimo išlaidas. • Mokestį taikanti institucija turi paruošti preliminarų mokesčio planą, kuriame būtų nustatyti tarifai ir/ar BIM skaičiavimo formulė. Mokesčio tarifai turi būti išreikšti kvadratiniam metrui ir mokestis turi būti patikslintas mokesčio plane. Institucijos turi surasti tinkamą balansą tarp pankankamo kiekio lėšų surinkimo ir poveikio ekonominiam vietos gyvybingumui. Norint tai padaryti, institucijos turi išanalizuoti infrastruktūrinio planavimo įrodymus, palaikančius vietovės vystymosi strategiją. • Konsultuotis dėl preliminaraus mokesčio plano ir, po to, paruošti plano projektą, kuris bus toliau nagrinėjamas viešame konsultavime. • Patikrinti mokesčio planą išbandant viešumoje (EiP). Vertintojas turi apsvartyti, ar mokestį taikanti institucija atsižvelgė į BIM teisės akto kriterijus. Vertintojas savo rekomendacijas turėtų publikuoti. • Mokestį taikanti institucija turi apsvarstyti vertintojo rekomendacijas ir tuomet schema turėtų būti priimta, atmesta ar koreguojama. • Kai mokesčio planas yra patvirtintas, jis turėtų būti publikuojamas mokestį taikančioms institucijos. Pradinė data, nuo kurios įsigalioja mokestis, turi būti parinkta mokestį taikančios institucijos ir patikslinta mokesčio plane. Mokesčio planas liks efektyvus iki kol mokestį taikanti institucija nuspręs planą koreguoti ar mokestį nutraukti. • BIM mokesčio dalis, kurią turi išmokėti projekto kūrėjai, turėtų būti paskaičiuota surenkančiosios institucijos (dažniausiai, tai ta pati mokestį taikanti institucija) suteikus planavimo sutikimą, ir bus išmokėta projektui prasidėjus. Surenkančioji institucija yra atsakinga už mokesčio surinkimą. Nesugebėjimas sumokėti mokesčio galėtų reikšti teisinio reikalavimo nutraukti projektą įgalinimą.

11 Lentelė: Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM)

5.10 Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės

Pagrindinės charakteristikos	• Verslai ir organizacijos moka vietinėms institucijoms už naudojimąsį jų erdvėmis ir įrenginiais reklamuojant savo prekės ženklą, paslaugas ir produktus, idėjas ir kampanijos pranešimus. • Rinkodaros sutarčių pavyzdžiai – reklama, rėmimas, pavadinimo teisės. • Reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių pardavimas turi atitikti priimtinos reklamos turinio gaires, vietos polisus ir teisės aktus.
Trumpas aprašymas	• Vienos valdžios pajamų opcijos, sukuriamos privačiosios rinkos, dažniausiai skirstomos į tris kategorijas: reklama ant viešųjų įrankių, leidiniuose ir skaitmeninėje medijoje; rėmimą; pavadinimo teisių pardavimą arbą nuomavimą viešosioms erdvėms ar įrenginiams. • Reklama gali būti apibrėžta kaip susitarimas tarp vietos institucijos ir reklamuotojo, kuomet vietos institucija gauna pinigų iš asmens ar organizacijos už reklamą institucijos kontroliuojamoje medijoje ir ant viešųjų įrenginių. Reklamavimo kontraktų vertė priklauso nuo vietinės rinkos ir bendro matomumo lygmens, totalaus potencialių galimybių, kuomet žiūrovas gali išvysti reklamą skaičiaus. • Rėmimas suteikia verslams galimybę tapti pagrindine suinteresuota šalimi ir oficialiu prekių ar paslaugų tiekėju vietiniams tvaraus mobilumo ir transportavimo renginiams ir schemoms. Už tai, vietos institucijos suteikia galimybę pasidalinti išlaidomis su privačiu partneriu, kol gaunama nauda piliečiams. • Vietos institucija gali taip pat parduoti ar išnuomoti privačioms kompanijoms pavadinimo teises viešosioms erdvėms ir įrenginiams. Sutartis suteikia kompanijoms pagerinto prekės ženklo žinomumo naudą, kol vietos institucijos gauna papildomas pajamas. Pavadinimo teisių pardavimas viešajam fiziniui kapitalui gali būti gyvybinga alternatyva pajamų rinkikui, ypač remti gerai pastebimą infrastruktūrą, tokią kaip dideles eismo sankirtas, autobusų ir metro stotis
Patrauklumas	• Reklamavimas yra potencialiai pelninga verslo galimybė, kuri panaudoja kitu atveju neutilizuojamą rinką. • Apyvartos generavimas pardavinėjant erdves, prekės ženklus ir pavadinimo teises, kaip įrodyta, yra gyvybingas ir sėkmingas būdas gauti papildomų lėšų. Kol potencialios pajamos, surenkamos iš prekės ženklų ir pavadinimo teisių pardavimo, palyginus su veiklos biudžetu, yra nedidelės, potencialios generuojamos lėšos yra reikšmingos. • Dauguma vietinių institucijų turi tvirtą ir patikimą vardą, kuris gali padėti joms pritraukti reikšmingas pajamas iš reklamos. • Reklama bendradarbiaujant su vietos institucijomis, pvz.: ant autobusų ir viešojo transporto stotyje, populiari tarp komercinių įmonių, nes jų pranešimai pasiekia tūkstančius žmonių, besinaudojančių viešuoju transportu, taip pat pėsčiuosius. • Reklama viešojo transporto viduje ir išorėje gali būti panaudota sumažiinti bilietų kainas viešojo transporto keleiviams ir paslaugos išlaikymo kainas. • Pritaikyti reklamą vietiniams valstybiniams statiniams praktiškai nieko nekainuoja, todėl bet kokia gaunama apyvarta gali iškart būti

	panaudota kitų išlaidų sušvelninimui. • Kai kurios reklamos gali būti kūrybingos ir juokingos, taip paversdamos erdves įdomesnėmis ir patrauklesnėmis. • Apyvarta, gauta iš reklamos, gali būti panaudota remti patogumus, kurie kitu atveju neegzistuotų. Pvz.: iš reklamos ant autobuso stotelės gaunamą apyvartą galima panaudoti stotelių statymui ir išlaikymui. • Apyvartos dalinimosi sutartis su specializuota marketingo agentūra gali pervesti dalį išlaidų ir rizikos privačiam partneriui.
Iššūkiai ir pavojai	• Reklamos infrastruktūrai nupirkti ir paruošti, gali prireikti pradinių išlaidų. • Lauko reklamos reglamentai gali numatyti konkrečius dydžio, turinio ir vietos reikalavimus. Planavimas ir teisiniai apribojimai gali taip pat uždrausti tam tikras lauko ir kitas reklamos formas. • Reklamos platinimas gali turėti neigiamą įtaką erdvių, tokių kaip vaizdingo kraštovaizdžio ir kultūrinių gatvės atvaizdų estetikai. Tai gali paveikti turizmą ir gyvenimo kokybę, o dėl šių priežasčių gali nuvertėti pati vieta. • Lauko reklama gali sukelti „šviesinį teršimą“. • Kalbant apie paramos gavimą ir reklamą, vietos institucijos ne visada yra tokios pat patrauklios kaip privatus sektorius. • Esant sunkiai ekonominei situacijai gali būti sunku užsitikrinti paramą ir parduoti reklamą. • Personalo, išteklių ir patirties, reikalingos rėmimo ir reklamos strategijos planavimui ir pritaikymui, trūkumas ir/ar didėjantis spaudimas esamai darbo jėgai sukuriant papildomo darbo. • Reklama gali būti landi viešųjų erdvių atžvilgiu, gali nukreipti vairuotojų dėmesį nuo vairavimo. • Mokesčių ir tarifų mokėtojai gali prieštarauti tam tikrai reklamai ar reklamuojamam vardui, pritaikytam vietai. • Dabartiniai verslai, siūlantys reklamos vietą, gali prieštarauti koncesijoms, nes tai gali pažeisti jų ekonominę ateitį.
Tyrimai	• Emiratų oro linija, Londonas • Pietrytinės Pensilvanijos transportavimo institucijos (SEPTA) reklamavimas
Gairės pritaikymui	• Galimybių nustatymas – vietos institucijos turi nustatyti reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių galimybes. Tai tam priklauso ir viešųjų erdvių ir įrenginių, tinkamų vidaus ir lauko reklamai, žiniasklaidos ir skaitmeninės medijos priemonių, tinkamų reklamai, tvarių mobilumo renginių rėmimo galimybių nustatymas. • Reikiamų polisų ir gairių kūrimas – paruošti ir pritaikyti vietinius rėmimo, pavadinimo teisių ir reklamos polisus ir gaires. Šie polisai turi nustatyti pastovią, suderintą ir profesionalią metodiką reklamai ir rėmimui, taip pat nurodyti sutarčių standartus, principus, atsakomybes ir procedūras. Tokie polisai turėtų sumažinti vietos institucijos rizikos faktorių, kol iniciatyva palaikoma. Reikia patikslinti, kas yra priimtina, o kas – ne. Pvz.: dauguma vietos institucijų riboja ar draudžia alkoholio ir tabako reklamavimą. Taip pat kai kur draudžiama reklamuoti nepagrįstą, nepadorų, šmeižikišką ar politinį turinį. Pvz.: Londono transportas (LT) uždraudė reklamą, skatinančią verslo savininkus palikti JK ir persikelti į Prancūziją po „Brexit“, nes reklama neatitiko jų gairių. Rėmimo, pavadinimo teisių ir reklamos polisų pavyzdžių, paruoštų vietos

	institucijų, galima rasti šios suvestinės skiltyje „Naudingos nuorodos“. • Esamų teisinių sistemų laikymasis – vietos institucijos turėtų suvokti, kad jų reklamos kampanijos, kaip ir komercinių kompanijų, greičiausiai turi atitikti reklamos kodeksą ir reglamentus. • Centrinės duomenų bazės sąrašo sukūrimas - vietos institucijoms būtina sukurti suderintą metodiką generuoti pajamas rėmimo ir reklamos dėka, sukuriant centrinės duomenų bazės sąrašą, kuriame būtų nurodyti esami tiekėjai, vietos verslai ir nacionalinės kompanijos. Šis įrankis gali būti panaudotas perspektyvių rėmėjų prieigai ir santykių su vietos kompanijomis užmezgimui, siekiant gauti reklamos apyvartą. • Potencialios naudos privatiems partneriams pabrėžimas – vietos institucijos turėtų pabrėžti naudą, kurią iš reklamos ir vietos tvaraus mobilumo renginių rėmimo gaus privatūs partneriai. Įsitikinant, kad kompanijos žino apie galimą naudą, padidinama tikimybė pritraukti privačių partnerių, kurie galėtų suteikti finansinę paramą. • Bendradarbiavimas su specializuota rinkodaros agentūra – privataus partnerio užduotis būtų platinti nustatytus reklamos ir rėmimo šaltinius. Šis išdėstymas dažnai apima apyvartos dalybas (rinkos tarifas privačiam partneriui vyrauja tarp 30 proc. ir 50 proc.), privačiam partneriui būtų mokama tik už rezultatus. Vykstantis kontrakto valdymas reikalautų vietos institucijos paskirti personalo išteklių šiai užduočiai. Bendradarbiavimas su specializuota rinkodaros agentūra suteikia naudos vietos institucijai. Tuo pačiu, ilgalaikis bendradarbiavimas su specializuota rinkodaros agentūra galėtų generuoti mažesnę apyvartą dėl apyvartos dalybų. • Raktai į sėkmę - konkurencinga kainų struktūra, atsargios derybos dėl kontraktų, finansinių ir pirkimo reglamentų atitikimas, geriausios vertės užtikrinimas. • Potencialios galimybės ir įrenginiai – potencialioms galimybėms ir įrenginiams galima priskirti lauko reklamą, publikacijas žiniasklaidoje. Skatimeninę reklamą, rėmimus, pavadinimo teises ir kt.

12 Lentelė: Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės

5.11 Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis

Pagrindinės charakteristikos	• Partnerystė tarp vietos institucijų ir universitetų, privačių įmonių ir nevalstybinių organizacijų, kuomet panaudojamos kiekvieno partnerio žinios ir pajėgumai. • Miestas prisideda konkrečios informacijos, įgyvendinimo galimybių bandomiesiems projektams ir logistinės pagalbos teikimu. • Miestas iš bandomųjų programų ir investicijų infrastruktūros bei statymo pajėgumų gali gauti naudos. Miestas taip pat gali būti tinkamas konsorciumo finansavimui. • Bendradarbiavimas su tyrimų organizacijomis ir privačiomis kompanijomis gali padėti miestams tapti efektyvesniais, sumažinti išlaidas ir padidinti inovatyvių technologijų apyvartą.
Trumpas aprašymas	• Tyrimų konsorciumai ir privačios įmonės susidomėjusios bendradarbiavimu su miestu, nes jiems tai suteikia galimybę išbandyti ir reklamuoti savo idėjas ir naujus produktus. Miestai gali gauti naudos iš papildomo finansavimo, pajėgumų plėtoti programas ir investicijas į infrastruktūrą. • Bendradarbiavimo projektų tipais M-V miestuose galėtų būti demonstraciniai, bandomieji projektai, pajėgumus didinantys projektai ir taikomieji tyrimai.
Patrauklumas	• Dalyvaujantys miestai gali būti tinkami rėmimui už dalyvavimą tyrimų konsorciumuose, taip pat gali gauti finansavimą ir investicijas už tai, kad leidžia išbandyti demonstracinius ir bandomuosius projektus. • Dalyvaujantys miestai gali gauti naudos iš žinių perkėlimo, patobulinto valdymo, dėka pajėgumus didinančių programų ir mokymų, kuomet mokoma geriausių praktikų, su ar be apriboto savivaldybės biudžeto finansavimo. • Miestai gali užmegzti ilgalaikes partnerystes ir ryšius su kitais miestais ir organizacijomis • Bendradarbiavimas su kitais miestais ir dalyvavimas tyrimų konsorciumuose yra būtina norint būti tinkamam ES rėmimui, gaunamam iš finansavimo programų, tokių kaip „Horizon 2020“ ir „URBACT III“.
Iššūkiai ir pavojai	• Ilgalaikiai planai ir įpareigojantys projektai gali tapti iššūkiu dėl politinių suvaržymų ir politinės valios trūkumo. • Žinių apie programas, remiančias miestų bendradarbiavimą, ir finansavimą tyrimų konsorciumams, trūkumas. • Patirties ir svarbių žinių, taip pat žmogiškųjų išteklių, skirtų dalyvavimo tyrimo programose ir partnerystėse tvarkymui, trūkumas. • Gali būti sunku patenkinti konkrečias būtinas dalyvavimui sąlygas. • Nauda, gauta iš bendradarbiavimo su tyrimų organizacijomis ir konsorciumais gali būti apribota technologijos perkelimo ir mokymo programų,

	ir nebūtinai suteikti papildomo finansavimo galimybes. • Net jei parama yra suteikta, tikėtina, kad ji bus skirta konkrečiam projektui ar darbotvarkei.
Tyrimai	• „Alba Iulia Smart City 2018“- bandomoji programa.
Gairės pritaikymui	• Dalyvavimas tyrimų partnerystėse reikalauja ilgalaikės vizijos, strategijos ir veiksmų plano iš miesto administracijos. • Aplankykite „Horizon 2020“ tyrimų ir inovacijų partnerystės portalą, norėdami sužinoti apie paramos galimybes, partnerius ir dalyvavimą. Partnerių paieška portale leidžia peržiūrėti visų kompanijų, gavusių „Horizon 2020“ finansavimą, paskyras. • Susisiekite su svarbiais nacionaliniais kontaktų taškais (NCP). NCP teikia praktinę informaciją apie partnerių paskyras ir reikalavimus aktyviai partnerystei. Susikurkite paskyrą su svarbia informaciją ir paruoškite ketinimų raštą. • Užsiregistruokite svetainėse, teikiančiose informaciją apie rėmimo galimybes ir potencialius partnerius. Prisijunkite prie pašto adresų sąrašo, kad gautumėte partnerystės galimybių atnaujinimus. • Aplankykite Europos Komisijos išmaniųjų miestų ir bendruomenių svetainę, kurioje pateikta daugiau informacijos apie partnerystes ir kaip prisijungti. • Norint sužinoti daugiau apie bendradarbiavimą ir miestų apsikeitimą patirtimi, aplankykite Europos Komisijos Regioninės politikos miestų plėtros portalą. • Europos Komisijos „Europos įmonių tinklas“ (EEN) siūlo verslo arba inovacijų bendradarbiavimo profilius ir partnerių paieškos galimybes. • Užmegzkite ryšius ir partnerystes su kitais miestais, kurie turi panašius tvaraus mobilumo tikslus. • Paskirkite žmogų ar komandą savo organizacijoje, kuris būtų atsakingas už galimybių nustatymą. • Patikrinkite būtinų sąlygų atitikimą prieš paduodant paraišką konsorciumui ar partnerystei • Apsvarstykite konsultacinės įmonės nusamdymo galimybę vietoje vieno atsakingo asmens organizacijoje. • Bendradarbiavimas su kitais organizacijos departamentais, tokiais kaip finansų ir teisiniai departamentai, gali tapti esminiu sėkmingos paraiškos kūrimui.

13 Lentelė: Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis

5.12 Piliečių kooperatyvai

Pagrindinės charakteristikos	• Piliečių kooperatyvai yra atviros žmonių, siekiančių savo tikslų dėka demokratiškai valdomos ir bendrai valdomos, asociacijos • Gautas pelnas iš naujo investuojamas arba grąžinamas kooperatyvo nariams. • Ekonominė ir socialinė kooperatyvo nauda lieka bendrijoje, kurioje jis veikia.
Trumpas aprašymas	• Piliečių kooperatyvai yra „autonominės žmonių, kuriuos savanoriškai jungia ekonominiai, socialiniai ir kultūriniai poreikiai, asociacijos, bendrai priklausančios nariams ir veikiančios demokratiniu principu“. Nariai, įstodami į kooperatyvą, moka narystės mokestį, o surinktos lėšos skiriamos bendrus grupės interesus tenkinantiems projektams. Piliečių kooperatyvai dažniausiai veikia nesiekdami pelno, todėl bet kokia apyvarta yra arba vėl investuojama, arba grąžinama nariams. Yra pavyzdžių, kuomet piliečių kooperatyvai buvo pasitelkti remti tvaraus transporto ir mobilumo projektus.
Patrauklumas	• Piliečių kooperatyvai gali padėti pritaikyti projektus, kurie negali gauti viešojo finansavimo ir kurie nėra patrauklūs privatiems investuotojams. • Kadangi juos valdo piliečiai, vietos institucijos gali tęsti savo tvaraus mobilumo darbotvarkę neskiriant didelių lėšų ištekliams ir personalui. • Kooperatyvo suformavimas lengvesnis nei privačios kompanijos dėl mažesnio biurokratinių barjerų kiekio. • Kooperatyvai dažnai siūlo nariams paslaugas ar produktus mažesne nei rinkos kaina, taip padarydami juos labiau prieinamais ir patrauklesniais. • Piliečių įsitraukimas ir demokratinė sistema suteikia žmonėms projektų nuosavybės pojūtį. • Kooperatyvai gali būti tinkami stipendijoms ir aukojimams ir dažnai gauna mokesčių privilegijų, palyginus su kitomis kompanijų formomis.
Iššūkiai ir pavojai	• Reikalauja teisinės sistemos sąlygų ir administravimo procesų išmanymo, ypač mažesniuose kooperatyvuose be darbuotojų. Nariams gali būti sunku sukaupti reikiamas žinias be vietos institucijų pagalbos. • Kooperatyvai valdomi jų narių, tad vietos institucijos neturi tiesioginės įtakos jų sprendimams. • Nariai yra atsakingi už kooperatyvo praradimus iki savo kontribucijos sumos. Nemokumo atveju, nebent nepaminėta statutuose, nariai gali būti reikalaujami atlikti paildomus mokėjimus. • Dėl demokratinio sprendimų priėmimo, spendimai gali nevisuomet atspindėti nario ar vietos institucijos interesus. • Pajamų įrodymų trūkumas, kai kuriais atvejais – dėl korupcijos ir lėšų pasisavinimo. • Įtakingi nariai dažniausiai dominuoja kooperatyvo reikaluose.
Tyrimai	• "Sauerland Hellweg" piliečių autobusų asociacija Vokietijoje, ir energetikos kooperatyvas "Greenpeace Energy", Vokietija.

Gairės pritaikymui	Vietos institucijos gali skatinti ir remti tvaraus mobilumo ir transporto piliečių kooperatyvus šiais būdais: • Aktyviai reklamuojant kooperatyvus piliečiams kaip gyvybingą ir patrauklų verslo modelį tvaraus transporto paslaugoms dalinimosi žiniomis, seminarų ir mokymų dėka. • Padedant surasti, ar suteikiant mentorių ir konsultantą, kuris gali įvertinti įdėją, padėti išspręsti galimas problemas ir pagrįsti patarimus kooperatyvo įkūrėjams. • Padedant nustatyti galimas rėmimo galimybes. • Suteikiant teisinę ir konsultacinę paramą, tokią kaip pagalba kuriant tvirtą verslo planą, apimantį patikimus finasinio operavimo planus ir pinigų srauto prognozes. • Suteikiant finansinę paramą stipendijų ir vietinių mokesčių lengvatų forma. • Suteikiant erdves ir įrenginius tvaraus mobilumo ir transporto kooperatyvams nemokamai ar už žemesnę kainą, pvz.: rezervuojant šaligatvio kraštą ar parkavimo vietas kooperatyvo automobiliams ar dviračių transportui.

14 Lentelė: Piliečių kooperatyvai

5.13 Emisijos mainai

Pagrindinės charakteristikos	• Emisijos mainai yra rinka pagrįsta metodika, naudojama kontroliuoti taršą suteikiant finansines paskatas siekti teršalų emisijos sumažinimo. • Nacionalinės ar regioninės anglies dvideginio mainų schemos pritaikytos Europoje, JAV, Tokijuje, Naujojoje Zelandijoje ir kitose vietose. • Anglies dvideginio kreditas (dar žinomas kaip „emisijos leidimas“, „anglies kompensacija“, ar „leistina riba“) yra pagrindinis emisijos mainų elementas. Tai – finansinis įrankis, kuris suteikia savininkui teisę išmesti vieną toną anglies dvideginio. Į tai taip pat įeina ir kitos šiltnamio dujos su anglies dvidegino tonos (tCO2e) ekvivalentu. • Šalys, miestai ar industrijos gali parduoti nepanaudotus anglies dvideginio kreditus kitoms šalims, miestams ar industrijoms, norėdamos gauti apyvartos remti tvaraus transporto ir mobilumo projektus. Taip pat - ekologiškus projektus, sukurtus sumažinti CO2 ir šiltnamio dujų emisijas.
Trumpas aprašymas	• Emisijos mainų šaknys slypi 1960 metais suformuluotose ekonomikos teorijose, kurios siekia priskirti pagaminimo kainas taršai. Teorijoje laikoma, kad jei taršai būtų priskirta kaina, rinkos jėgos galiausiai atgrasytų verslus nuo aplinkos teršimo, nes tai daryti taptų nepelninga. Eimisijų mainai buvo pagrindine kolona ES siekiams sumažinti klimato kaitą ir daugelio valstybių pasirinktu įrankiu. ES CO2 eimisijos mainų schema (ES EMS) 2005 metais buvo pristatyta Europos Sąjungoje, nepriklausomai nuo iki tol galiojusių sutarčių, tokių kaip Kioto protokolas ir Jungtinių Tautų klimato kaitos sistemos konvencija (UNCCC). • Veiklos ir projektai, mažinantys emisijas ar šalinantys anglies dvideginį iš atmosferos (pvz.: biosekstracijos metodu, geležies dvideginio sugavimo atmosferoje biologiniais fotosintezės procesais) generuoja anglies dvideginio kreditus, kurie yra parduodami anglies dvideginio rinkoms.
Patrauklumas	• Emisijos mainų patrauklumas slypi neišnaudotame miestų potenciale generuoti apyvartą iš emisijos mainų siekiant remti reikšmingas investicijas tvaraus transporto ir mobilumo projektams. • Anglies dvideginio leidimų, parduotų šalyse – narėse 2013 metais, suma buvo 808 milijonai, kol industrija gavo nemokamą alokaciją vertą 995 milijonų leidimų. Remiantis vidutine anglies kaina, apyvarta šalyse – narėse buvo 3,6 milijardo eurų, bei tikėtinas jos augimas kartu su leidimų kainomis. • Vietos institucijos M-V miestuose gali suteikti paskatas anglies dvideginio leidimus pardavinėjančioms industrijoms vietiniuose tvariuose transporto projektuose. Taip pat, yra atvejų, kuomet vietos institucijos turėjo akcijų ar joms priklause dalis iš anglies dvideginį gaminančių įrenginių (fabrikai, jėgainės), tai palengvina emisijos mainais gaunamos apyvartos pasiekiamumą.
Iššūkiai ir pavojai	• Tai – sudėtingas mechanizmas, kuris nuolat kinta dėl klimato kaitos konvencijų, rinkos būklės ir kitų parametrų. Dėl šių priežasčių, šia sistema negalima pasikliauti kaip pastoviu apyvartos šaltiniu.

	• Net jei vietos institucijos turi strategijas, planus ir priemones transporto sektoriuje, reikalingas sumažinti anglies dvideginio emisijas miestuose (pvz.: jei savanoriškų sutikimų sistema užtvirtinta merų pakte), anglies dvideginio leidimų pirkimas ir pardavimas vyksta nacionaliniui lygiu. • Dauguma vietos institucijų M-V miestuose turi ribotus institucinius pajėgumus (pvz.: žmogiškieji resursai ir techninės žinios emisijos mainų teritorijoje), kurie gal sukelti sunkumų nustatant perspektyvius projektus, juos kuriant ir stebint. • Teisinės sistemos, nustatančios ir reguliuojančios anglies dvideginio rinkas, nebuvo sukurtos atsižvelgiant į miestų projektus. • Potencialus šiltnamio dujas išskiriančių (ŠD) šaltinių jurisdikcijų susikirtimas. • Aukštos sandorių kainos dėl ilgų laiko terminų. • Projektų nepasiteisinimo rizika dėl anglies dvideginio mažinimo patvirtinimų ir galutinio anglies kreditų skaičiaus.
Tyrimai	• Energiją taupantys tramvajai Taline, Estijoje.
Gairės pritaikymui	• Garantuoti centrinės/nacionalinės valdžios paramą. • Sužinoti, ar yra pakankama politinė valia finansuoti transporto ir mobilumo projektus M-V miestuose. • Sužinoti, ar centrinė valdžia ar energiją generuojančios industrijos gauna pajamas iš emisijos mainų. Jei taip, sužinoti, kur jie šiuo metu investuoja pajamas ir ar yra galimybė pateikti paraišką šiai paramai gauti. • Sužinoti, ar centrinė valdžia gali pateikti iš emisijos mainų gautų pajamų panaudojimo vietiniams projektams ekspertizę. Jei taip, pasinaudoti šia ekspertize. • Ištirti galimus anglies dvideginio kreditų šaltinius. • Ieškoti, ar miesto apylinkėse esančios industrijos ir energijos jėgainės įsitraukusios į emisijos mainų rinką ir turi nepanaudotų anglies kreditų. Sužinoti, ar jie turi ateities investavimo planų į savo įrenginius ir ar ji yra pasiryžę aptarti investavimą į miestą mainant anglies kreditus. • Sužinoti, ar yra kitų anglies dvideginio kreditų šaltinių. • Sukurti paskatas. • Kai kurios energiją gaminančios industrijos jau gali tūrėti įmonių socialinės atsakomybės planus, sutelkiančius dėmesį į aplinką ir infrastruktūros rėmimą. Vis dėlto, tvirtas paskatų rinkinys turi būti sukurtas siekiant pritraukti partnerystes M-V miestuose, norint mainyti jų anglies kreditus ir investuoti į tvaraus mobilumo projektus. • Centrinei/ nacionalinei valdžiai turi būti sukurtos paskatos, norint investuoti pajamas, gautas iš anglies kreditų pardavimo, į transporto projektus mieste • Pasamdyti emisijos mainų ekspertus. • Mechanizmai yra labai sudėtingi ir, greičiausiai, bus reikalinga išorinė parama siekiant nustatyti, ar emisijos mainai yra perspektyvus ir efektyvus kainos atžvilgiu mechanizmas remti transporto projektus mieste.

	• Sukurti projektą • Rasti miestui tinkamą projektą • Pritaikyti kaštų ir naudos analizę. • Įtraukti privatųjį sektorių siekiant sumažinti finansinę riziką. • Ištriti potencialaus transporto projekto naudą, t.y. naudą miestui, jo gyventojams ir vietinėms suinteresuotosioms šalims, siekiant sumažinti projekto nepasiteisinimo riziką.

15 Lentelė: Emisijos mainai

5.14 Planavimo įsipareigojimai / vystytojų įndėliai

Pagrindinės charakteristikos	• Planavimo įsipareigojimai yra susitarimai tarp vietos valdžios institucijų ir vystytojų, kurie gali būti pridedami prie planavimo leidimo kaip priedai, kad plėtra, kuri priešingu atveju būtų nepriimtina pagal sudarytus planus, taptų priimtina. • Vystytojų sumokamos įmokos, gautos vykdant planavimo įsipareigojimus, yra būdas vietos valdžios institucijoms internalizuoti kai kurias išvystytos žemės išorines išlaidas, pavyzdžiui, padidėjusią apkrovą vietinei infrastruktūrai. • Pajamos, gautos iš vystytojų kaip planavimo įsipareigojimų įmokos, gali būti investuojamos į vietos transporto ir mobilumo projektus, jei jie sumažina neigiamą plėtros poveikį. • Planavimo įsipareigojimai taip pat gali būti naudojami siekiant apriboti žemės naudojimą, pvz., įpareigoti minimalią dalį būstų, kuriems nustatoma prieinama kaina.
Trumpas aprašymas	• Planavimo įpareigojimai yra būdas vietos valdžios institucijoms internalizuoti kai kurias plėtros išorines sąnaudas nustatant fiksuotą mokestį už plėtrą arba tiesiogiai rengiant derybas tarp užsakovo ir vietos valdžios.. • Planavimo įsipareigojimai yra individualių, schemomis pagrįstų derybų rezultatas. Jie vietos valdžios institucijoms pasirodė kaip praktiškas būdas padengti infrastruktūros išlaidas ir užfiksuoti tam tikrą plėtros vertę. • Planavimo įsipareigojimai taip pat gali būti naudojami siekiant apriboti ar apibrėžti žemės naudojimo būdą. • Paprastai sutartis taikoma pačiai žemei, o ne asmeniui ar organizacijai, kuri dėl jos derėjosi.
Patrauklumas	• Leidžia vietos valdžios institucijai susigrąžinti kai kurias išorines išlaidas, susijusias su plėtra. • Suteikia galimybę surinkti lėšas konkrečios vietos infrastruktūros poreikiams, tokiems kaip tvarus mobilumas ir transportas, finansuoti. • Gali įtraukti į kitų planavimo priemonių taikymo sritis nepatenkančius aspektus, tokius kaip socialinis būstas. • Galimybė susitarti dėl įmokos dydžio reiškia, kad nors vietos valdžia gauna naudos iš papildomo finansavimo, vystytojų interesai yra išlaikomi, nes jų nuo plėtros neatgraso didelis, fiksuotas mokestis. • Įmokos dydį nusprendžia vietos planavimo institucijos, nes jos turi galią priimti arba atmesti įmokos pasiūlymą. Todėl vietos valdžia gali įsitikinti, kad įmokos dydis yra tinkamas atsižvelgiant į vietos ir naujos plėtros poreikius ir dydį. • Planavimo įsipareigojimas leidžia vietos planavimo institucijai nustatyti reikalavimus vystytojams, taip pat nustatyti apribojimus ribotam ar neribotam laikui.
Iššūkiai ir pavojai	• Derybos tarp vystytojų ir vietos valdžios institucijų gali būti ilgos ir kartais sunkios, reikalaujančios laiko ir pastangų iš abiejų pusių. • Norint gauti nešališką sistemos perspektyvumo įvertinimą, gali reikėti kelių neutralių inspektorių vertinimo. • Derybų rezultatai vietos valdžiai iki derybų pabaigos lieka neaiškūs. Dėl šio neužtikrintumo sunkiau planuoti galimas schemas ir projektus.

	• Nustatant įmokų dydį planavimo įsipareigojimai gali būti labai subjektyvūs. • Jei neegzistuoja tinkama kontrolė ar trūksta skaidrumo, derybose dėl vystytojo įmokų gali būti sudaromi slapti susitarimai ir kilti korupcija. Kyla pavojus, kad didesni vystytojai gali gauti geresnį pasiūlymą nei mažesni, turintys mažiau išteklių. • Planavimo įsipareigojimai gali atgrasyti plėtrą tose srityse, kuriose jie yra privalomi, ir paskatinti plėtrą tose srityse, kurios ne taip griežtai nustato planavimo įsipareigojimus. • Didelės infrastruktūros finansavimas gali priklausyti nuo daugelio skirtingų kūrėjų ir projektų įmokų. Kadangi dėl įmokų dydžio deramasi akis į akį, gali būti sudėtinga užtikrinti, jog bus surinkta reikalinga suma finansavimui, taip pat tokios derybos reikalauja daug laiko ir išteklių. • Norint stebėti patvirtintus susitarimus ir sąlygas po susitarimo, pavyzdžiui, tuo metu ir po to, kai žemės plote buvo išvystyta infrastruktūra, reikia didelių išteklių. • Derybos dėl planavimo įsipareigojimų, įskaitant susitarimą dėl perspektyvumo, gali prailginti planavimo procesą.
Tyrimai	• Daugybė pavyzdžių JK, įskaitant „Croydon Tramlink“, taip pat Vokietijoje ir Nyderlanduose.
Gairės pritaikymui	**Teisinė sistema** • Jei nacionaliniu lygmeniu neegzistuoja atitinkama teisinė sistema, S-M miestams ir regionų valdžios institucijoms reikės glaudžiai bendradarbiauti su nacionaline vyriausybe, kad būtų parengti tikslams tinkami įstatymai.. • Bet kokie teisės aktai, skirti vystymo naudai nustatyti, pavyzdžiui, planavimo įpareigojimai, turėtų būti tvirti ir veiksmingi bei neatgrasyti plėtros. **Planavimo įsipareigojimų politikos formavimas** • Planavimo įpareigojimų politika turėtų leisti pareiškėjams aiškiai suprasti, kokio lygio ir kokio tipo planavimo įpareigojimų vietinė planavimo institucija iš jų tikisi.. • Svarbu, kad visos planavimo įsipareigojimų strategijos būtų pagrįstos tvirtais įrodymais, pavyzdžiui, naujausiu būtinos infrastruktūros, susijusios su plėtra, poreikio, poveikio ir išlaidų įvertinimu. • Planavimo įsipareigojimų politika turėtų leisti pareiškėjams aiškiai suprasti, kokio lygio ir kokio tipo planavimo įsipareigojimų vietinė planavimo institucija iš jų tikisi. • Planavimo įsipareigojimų politikas rengiančios institucijos turėtų būti informuojamos apie kitas vietos plėtros strategijas ir sistemas, kurios taip pat gali būti naudojamos paaiškinti, kaip turi būti taikoma planavimo įsipareigojimų politika. • Kurdama planavimo įsipareigojimų politiką, vietos valdžia turi žinoti apie įmokų formų įvairovę ir aplinkybes, kuriomis būtų tikslinga jomis pasinaudoti, siekiant pagerinti įmokų sumokėjimą. • Vietos planavimo institucija turi susitarti dėl bendro požiūrio į planavimo įpareigojimų politiką, jei plėtros, esančio jų ar jų kaimyninėse valdžios institucijose, poveikis gali turėti didelį poveikį tarpinstitucinei infrastruktūrai.

	• Vystytojai ir kitos suinteresuotos šalys turėtų būti informuoti apie galimybes prisidėti formuojant politiką ir konstruktyviai įsitraukiant į procesą. • Planavimo įsipareigojimus turi reglamentuoti pagrindinis principas, jog planavimo leidimų negalima pirkti ar parduoti. **Derybos dėl planavimo įsipareigojimų** • Dalyvaudami diskusijoje, vykstančioje prieš paraiškos teikimą, vystytojas ir vietos planavimo institucija pradeda dialogą dėl schemos ir visų perspektyvumo problemų, kurias vystytojai numato savo projekte. • Vietos planavimo institucijos ir vystytojo peržiūra nustato perspektyvumą. • Vystytojas pateikia planavimo paraišką. • Vietos planavimo institucija svarsto planavimo paraišką leidimui gauti ir sumą, kurią reikia sumokėti už planavimo įsipareigojimus. • Visuomenės nariams suteikiama galimybė komentuoti planavimo paraišką, kad bendruomenei bus sukurta tinkama viešoji infrastruktūra. • Vietos planavimo institucija nusprendžia, ar patvirtina planavimo paraišką, remdamasi pateikta ir papildoma informacija, surinkta patikrinimo proceso metu. • Nustatomi reikalavimai planavimo įsipareigojimams su sąlyga, kad patvirtinama plėtra. • Siekiant užtikrinti, kad sutartų planavimo įsipareigojimų įgyvendinimas būtų veiksmingas, labai svarbu, kad vietos valdžia sukurtų sistemas, skirtas laiku ir veiksmingai vykdyti įpareigojimus ir, jei reikia, imtis atitinkamų priemonių.

16 Lentelė: Planavimo įsipareigojimai / vystytojų indėliai

5.15 Mokesčių didinimo finansavimas

Pagrindinės charakteristikos	• Mokesčių didinimo finansavimas (MDF) naudoja būsimą mokesčių padidėjimą finansuodamas infrastruktūros patobulinimus, kurie, kaip tikimasi, sudarys sąlygas mokesčių prieaugiui, kuris galėtų viršyti padidėjimą, o tai įvyktų be šių patobulinimų. • Investicijos gali apimti viešąjį transportą, nemotorizuoto transporto infrastruktūrą, zonas be automobilių ir kitus projektus, susijusius su žemės naudojimu ir miesto plėtra. • Investicijos yra apmokamos skolinantis atsižvelgiant į būsimą pajamų už mokesčius padidėjimą. • Papildomos pajamos, gautos iš mokesčių, yra naudojamos paskoloms, paimtoms tokiems patobulinimams finansuoti. • Pajamos iš mokesčių gali padidėti dėl padidėjusių nekilnojamojo turto kainų, kurios pakyla dėl padarytų patobulinimų arba dėl kitų priežasčių, pavyzdžiui, padidėjusios ekonominės veiklos. • MDF taip pat žinomas kaip atnaujinamasis infrastruktūros fondas.
Trumpas aprašymas	• MDF yra būdas, kuriuo vietos valdžios institucijos skolinasi pinigus infrastruktūrai kurti. Darant prielaidą, kad pagerinus teritoriją suteikiant ar patobulinant viešąsias erdves ar infrastruktūrą padidės objektų, esančių aplink šiuos patobulinimus, vertė, vietos valdžia gali pasiskolinti pinigų tiems objektams pastatyti ir sumokėti naudodama padidintas mokesčių pajamas, susijusias su padidėjusia ekonomine veikla ir turto verte.
Patrauklumas	• MDF yra būdas finansuoti investicijas į infrastruktūrą, į kurios paprastai būna dideli išankstiniai mokėjimai. • Tai leidžia vietos valdžios institucijoms finansuoti infrastruktūrą, jei nėra kitų, t.y. nacionalinių ar viršnacionalinių, finansavimo šaltinių. • MDF yra vertinamas kaip naudingas verslui ir taryboms, nes jis skatina investicijas rajonuose ir teikia išankstinį kapitalą, pagrįstą būsimu mokesčių padidėjimu. • Puikus alternatyvus finansavimo būdas, kai privataus sektoriaus finansavimas yra menkas. • Skatina vietos valdžios institucijas naudoti viešosios infrastruktūros schemas, grindžiamas nuopelnais, o ne dabartinėmis finansinėmis galimybėmis. • Skatinamos investicijos į vietovę gali sukelti nekilnojamojo turto vertės padidėjimą ir gentrifikaciją.
Iššūkiai ir pavojai	• MDF priklauso nuo nekilnojamojo turto mokesčių augimo ir remiasi prielaida, kad nekilnojamojo turto kainos padidės plėtojant naują objektą ar infrastruktūrą. Realybėje nekilnojamojo turto kainos priklauso nuo daugelio kitų veiksnių, vykstančių kartu su plėtra, kai kuriuos iš jų kontroliuoja vietos valdžia, o kai kuriuos ne. • Nors MDF zonos paprastai parduodamos įstatymų leidėjams pertvarkymui, jos yra sudaromos ten, kur plėtra bet kokiu atveju vyktų, pavyzdžiui, plėtros zonos miestų pakraščiuose. • Akivaizdu, kad MDF procesas palankus politiškai susijusiems vystytojams, įgyvendinimo proceso advokatams, ekonominės plėtros

	pareigūnams ir kitiems proceso dalyviams. • Nustatytos zonos gali būti per didelės, todėl galima surinkti pajamas iš vietovių, kuriose turto vertė padidėtų, neatsižvelgiant į MDF paveikos zoną.
Tyrimai	• Manchester City Deal (Manchesteris, JK).

Gairės pritaikymui	• Inicijavimas
	  ○ Reikia nustatyti bendras projekto galimybes
	  ○ TIF projektus dažniausiai inicijuoja viešasis sektorius, tačiau tai padaryti gali ir privatus sektorius bei ne pelno siekiančios organizacijos
	• Formulavimas
	  ○ Reikėtų sukurkti pertvarkymo planą, kuriame būtų nustatytos rajonų, kuriuose padidinti mokesčiai geografinės ribos – teritorija, kurioje investicijoms finansuoti bus naudojamas nekilnojamojo turto mokestis, kartu su projekto tikslais, sąnaudomis ir terminais
	  ○ Reikėtų nustatyti mokesčių bazę, pajamų didinimo ir skolų finansavimo politiką
	  ○ Gali tekti ginčytis, kas nutiktų, jei MDF projektas neįvyktų
	• Priėmimas
	  ○ Priimant sprendimus svarstomi vieši klausymai ir suinteresuotųjų šalių įsitraukimo renginiai. Tai daroma, siekiant užtikrinti piliečių ir apmokestintų rajonų indėlį.
	  ○ Reikėtų užbaigti politinius ir teisinius patvirtinimus bei viešosios ir privačios partnerystės susitarimų projektus.
	• Įgyvendinimas
	  ○ Faktinė infrastruktūros statyba.
	  ○ Statybos ir projekto finansų tvarkymas.
	  ○ Mokesčio bazės ir mokesčio tarifų nustatymas.
	  ○ Skolos dokumentų išleidimas.
	  ○ Mokesčių prieaugio generavimas ir paskirstymas.
	• Vertinimas ir nutraukimas
	  ○ Įvertinti projekto rezultatus pagal numatomus rezultatus.
	  ○ Paskirstyti rajonus, kuriuose padidinti mokesčiai, po to, kai bus grąžinta visa skola.
	  ○ Projekto nutraukimą paprastai reglamentuoja bet kokie MDF numatantys įstatymai valstybiniu ar regioniniu lygiu.
	  ○ Šiuo metu mokesčių pajamos iš rajonų, kuriuose padidinti mokesčiai, grįžta į asignavimus, gautus prieš MDF, tikėtina, kad žymiai aukštesniais lygiais.

17 Lentelė: Mokesčių didinimo finansavimas

5.16 Pardavimų mokestis

Pagrindinės charakteristikos	• Vienkartinis mokesčio padidinimas pridedamas prie dabartinio regiono pardavimo mokesčio, o skirtumą tarp pradinio ir naujai padidinto mokesčio tarifo galima naudoti transporto projektuose. • Lėšos, gautos padidinus mokestį, turi būti investuojamos į projektą, kaip nuspręsta pradiniame pasiūlyme dėl padidinto pardavimo mokesčio. • Šis finansavimo mechanizmas gali būti įgyvendinamas, siekiant finansuoti tvaraus transporto ir judumo projektus bei iniciatyvas (King, Vecia and Thompson, 2015).
Trumpas aprašymas	• Pardavimų mokestis, tai mokestis, kuris sumokamas vietos valdžiai, už tam tikrų prekių ir paslaugų pardavimą. Paprastai įstatymai reikalauja, kad prekių ar paslaugų pardavėjas pirkėjo mokesčių lėšas surinktų pirkimo vietoje. • Pardavimų mokesčio padidinimo finansavimas yra mechanizmas, kurį kartais naudoja regiono valdymo institucijos, siekdamos gauti papildomų pajamų viešosios srities tobulinimams finansuoti. Tokiu atveju valdymo institucija inicijuoja vienkartinį dabartinio regiono pardavimo mokesčio tarifo padidinimą, kad gautų papildomų pajamų. Iš esmės yra padidinamas pardavimo mokestis, apimantis visas regione parduodamas prekes ir paslaugas. Prekes ir paslaugas, kurioms bus taikomas padidintas pardavimo mokesčio tarifas, nustato vietos valdžia, o kai kurios prekės ir paslaugos šiuo mokesčiu yra neapmokestinamos. • Skirtumas tarp pradinių mokesčių pajamų ir naujai padidintų mokesčių pajamų bus naudojamas viešosios srities tobulinimams, pvz., tvaraus transporto ir mobilumo projektams ir iniciatyvoms finansuoti (King, Vecia and Thompson, 2015).
Patrauklumas	• Apmokestinimas pardavimo mokesčio padidinimu yra papildomas finansavimo šaltinis tvaraus transporto ir judumo projektams remti. • Vietos valdžios institucijos gali inicijuoti pardavimo mokesčio padidinimą, todėl joms nereikia centrinės valdžios paramos • Pajamos, investuotos į tvaraus transporto ir judumo projektus, daugiausia bus naudingos mažesnes pajamas gaunantiems žmonėms, nes jie dažniau naudojasi viešuoju transportu. Taip skatinama horizontalioji lygybė (King, Vecia and Thompson, 2015). • Gautos pajamos yra skirtos viešosios erdvės pagerinimui (King, Vecia and Thompson, 2015). • Inicijuojamas principas „moka vartotojas“, pagal kurį žmonės, kurie naudojasi infrastruktūra, moka už ją. • Pardavimų mokesčio padidinimas gali būti gana lankstus, todėl vietos valdžia gali pasirinkti tam tikras prekes ir paslaugas, kurioms norės didinti pardavimų mokestį. Be to, yra galimybė apmokestinti nuotolinius pardavimus (The Wall Street Journal, 2008). • Net ir nedidelis pardavimo mokesčio padidinimas gali sukelti didelę pajamų sumą dėl daugybės prekių ir paslaugų pirkimo, kurios yra apmokestinamos (King, Vecia and Thompson, 2015).

Iššūkiai ir pavojai	• Vietos valdžios institucijos gali neturėti galimybių vykdyti sudėtingus administravimo procesus, susijusius su didėjančiu pardavimo mokesčiu regione. • Pardavimų mokesčio tarifas nepriklauso nuo asmens pajamų ar turto, todėl žmonėms, turintiems mažesnes pajamas, padidinus pardavimo mokestį, gali būti sunku nusipirkti kai kurias prekes. • Jei mokesčio padidinimas yra pakankamai aukštas, tai daro įtaką viešų prekių ir paslaugų išlaidų lygiui, kuris gali lemti vietos ir regionų ekonomikos augimą (King, Vecia and Thompson, 2015). • Visuomenė gali būti atspari mokesčių padidinimui, jei nevisuomet naudojasi paslaugomis, kurioms bus padidintas mokestis (King, Vecia and Thompson, 2015).
Tyrimai	• Vancouveris, Kanada.
Gairės pritaikymui	• Reikėtų įgyvendinti stiprią kampaniją, skirtą informuoti visuomenę apie problemas, susijusias su viešuoju transportu, ir detlaizuoti kaip pajamos, gautos padidinus mokestį, padės išspręsti šias problemas. • Norint padėti įveikti visuomenės pasipriešinimą, turėtų būti konsultuojamasi su vietos suinteresuotosiomis šalimis ir visuomenės nariais. • Papildomo mokesčio įgyvendinimas įtraukiant jį į PVM gali būti mažiau pastebimas, atsižvelgiant į asmeninių išlaidų įpročius ir biudžetus, palyginti su „papildomo mokesčio“ modeliu, kai jis pridedamas prie sąskaitos atskirai (King, Vecia and Thompson, 2015). • Pardavimų mokesčio padidinimo finansavimo įgyvendinimas yra susijęs su teritorija ir turi prisitaikyti prie miesto reguliavimo ir kompetencijų. • Papildomos pajamos, gautos padidinus pardavimo mokestį, turėtų būti dedamos į atskirą fondą, taip pat turėtų būti naudojamos tik taikomiems tvaraus transporto ir judumo projektams finansuoti. • Mokestis turėtų būti proporcingas sumai, skirtai investicijoms į tvaraus transporto ir judumo projektus. Mokesčių padidinimas neturėtų būti didesnis nei numatoma suma, kurią bus norima išleisti, nes tai gali sukelti didelį visuomenės pasipriešinimą.

18 Lentelė: Pardavimų mokestis

5.17 Apmokestinti keliai

Pagrindinės charakteristikos	• Mokestis už teisę pervažiuoti greitkelį ar tiltą, ar už įvažiavimą į numatytą vietovę. • Kelių mokesčiai – mechanizmas, skirtas generuoti pajamas, kurios gali būti vietos institucijų panaudotos transporto ir mobilumo projektų rėmimui. • Veikia kaip grūsčių kontroliavimo priemonė, skatina tvarų mobilumą.
Trumpas aprašymas	• Kelių infrastruktūros dalys, tokios kaip greitkeliai ar tiltai, yra gana brangūs, o vyriausybės dažnai nenori skirti lėšų naujiems įrenginiams. Tai taip pat aktualu esamai infrastruktūrai: dauguma greitkelių agentūrų negali suteikti reikalingų išteklių optimaliai infrastruktūros priežiūrai ir renovacijai. • Dauguma valstybių bandė šį lėšų trūkumą kompensuoti pritaikant mokesčius kelių naudotojams, siekiant gauti papildomų pajamų. Mokesčio surinktos pajamos jau tapo reikalingu šaltiniu, norint išlaikyti ir plėsti tarptautinius kelių tinklus, visuomenei suteikiant infrastruktūrą ir paslaugas, kurios kitu atveju nebūtų suteiktos tokiu pačiu laikotarpiu ar tokiu pačiu mastu. • Apmokestinimo sistemos turi du pagrindinius tikslus; pirmiausia, transporto keliavimo būdų pakeitimą į viešąjį transporta, ir, antra, pajamų generavimo kelių priežiūrai ir investicijoms. Vis dėlto, per didelės sukauptos pajamos gali taip pat būti panaudotos kitiems transporto ir mobilumo projektų tipams, todėl gali būti panaudotos tvaraus transporto ir mobilumo projektams. • Dažniausiai, infrastruktūros kaina sumokama per visą projekto laikotarpį. Tai leidžia įgyvendinti projektus, kurie neturi nedelsiamų ar trumpalaikio biudžeto lėšų.
Patrauklumas	• Tai gali tapti progresyviu pajamų šaltiniu, nepririštu prie valdžios biudžeto procesų ir polisų. • Apyvarta, generuojama miesto apmokestintų kelių dėka, gali būti panaudota finansuoti kelių infrastruktūros statymą ir išlaikymą, taip pat – naujus tvaraus transporto ir mobilumo projektus. • Apmokestinimas laikomas efektyviu būdu užtikrinti, kad vairuotojai absorbuoja kelionės automobiliu kainą mokamu keliu, palyginus su kitomis priemonėmis, tokiomis kaip transporto priemonės savinikystės mokestis, kadangi apmokestinimas yra pritaikomas kiekvienai kelionei. Tai dar žinomas kaip „naudotojo mokėjimo principas“, kur naudotojai moka už naudą, kurią jie pasirenka turėti. • Miesto apmokestinti keliai turi tiesioginę naudą vartotojams, įskaitant kelionės trukmės sutrumpėjimą ir kelių tinklo saugumo patobulinimus.
Iššūkiai ir pavojai	• Miesto kelių apmokestinimo sėkmingumas labai priklauso nuo stiprios politinės paramos ir viešo priimtinumo. Kai kuriuose miestuose, pvz.: Edinburge, Mančesteryje ir Niujorke, vietos institucijų bandymas pritaikyti šį mokestį žlugo dėl piliečių ir politinės opozicijos. • Politinė ir vieša opozicija gali kilti dėl nelygybės jausmo, pvz.: dėl idėjos, kad dažni naudotojai kenčia labiausiai.

	• Politinė ir vieša opozicija gali kilti ir jei yra efektyvaus pozityvaus poveikio, tokio kaip papildomos pajamos viešojo transporto projektams, skleidimo trūkumas. • Vieša opozicija gali kilti dėl naudotojų suvokimo, kad jie moka du kartus, mokėdami kelių rinkliavas ir savo mokesčius. • Yra išlaidų susigrąžinimo rizika. Eismas ir rinkliavos tarifo lygiai gali būti nepakankami siekiant padengti visas išlaidas, įskaitant statymą, operavimą ir priežiūrą.
Tyrimai	• "Bergen Toll Ring", Norvegija
Gairės pritaikymui	• Naudokite politinę paramą kaip apmokestinimo sistemos pritaikymo varančiąją jėgą ir derinkite vietos ir nacionalines institucijas skatinti rinkliavos sistemas kaip tvarios mobilumo politikos pritaikymo įrankį. • Intensyvi informacijos kampanija, skirta pabrėžti tikslus ir pajamų panaudojimą, turėtų būti pritaikyta norint gauti visuomenės pritarimą. • Aiškiai apibrėžkite pagrindinius apmokestinimo sistemos kainų tikslus, nes tai yra būtina schemos dizainui (pvz.: tarifų lygius, apmokestinimo mechanizmą, periodą). • Rinkliavos tarifai turėtų būti pritaikyti pagal transporto priemonės klasifikaciją, dienos valandą ar savaitės dieną, statymo ir operavimo išlaidas, socialinius aspektus, geografinę vietą (Bull and Mauchan, 2014). Rinkliavos tarifo struktūra, pagrįsta šiomis temomis, pagerina naudotojo nuosavybės suvokimą apie rinkliavos sistemą. • Nustatykite mobilumo modelius, kiekybiškai įvertinkite kelių eismo paklausą ir sukurkite perėjimo prie kitų transporto priemonių prognozes po apmokestinimo pritaikymo. • Išanalizuoke viešojo transporto alternatyvas ir paslaugos lygius, įvertinkite pajėgumus absorbuoti paskaičiuotą paklausos padidėjimą po kelių eismo sumažėjimo. • Pagerinkite viešojo transporto paslaugas, pėsčiųjų ir dviračių eismo infrastruktūrą, kurias galima naudoti kaip alternatyvas. • Sukurkite projekto ekonominio galimumo analizę, paremtą numatytomis pajamomis ir išlaidomis.

19 Lentelė: Apmokestinti keliai

5.18 Patirties ir techninių žinių pardavimas

Pagrindinės charakteristikos	• Patirties ir techninių žinių pardavimas yra bendro žinių apsikeitimo forma, kuomet asmuo turi išskirtinę teisę naudotis savo esminėmis žiniomis siekiant ekonominės naudos ir nori tai pardavinėti. • Vietos transporto institucija ar viešoji administracija gali parduoti savo žinias ir patirtį apie transportą ir mobilumą vei kitus jų operavimo aspektus, siekiant gauti pajamų. • Patirties ir techninių žinių pardavimas yra reguliuojamas kontraktų, technologijos perkėlimo sutarčių ar intelektinės nuosavybės teisių. • Vietos institucija gali taip pat dalintis savo patirtimis ir techninėmis žiniomis per dalinimosi tinklus, centrus ir partnerystes, ir gauti naudos iš gaunamo viešumo ir pripažinimo.
Trumpas aprašymas	• Vietinė už transportą atsakinga institucija ar vietos administracija gali parduoti savo sukauptą patirtį ir technines žinias, susijusias su transportu ir mobilumu, ir kitais jų operavimo aspektais, siekiant gauti pajamų. • Miesto vietos institucija ar viešoji administracija gali taip pat perkelti ir dalintis savo žiniomis tinklų, partnerysčių ir žinių centrų dėka nemokamai ar už mažą kainą. Tai darant, miestas gali gauti naudos iš padidėjusio patrauklumo ir varto pripažinimo tarp plačiosios visuomenės ir įvairių organizacijų. • Dalinimasis patirtimi ir techninėmis žiniomis gali būti sudarytas iš nustatymo, dokumentacijos ir procesų platinimo, praktikos, aktualios vietos ekspertizės, kuri gali įtraukti, bet nėra apribota transporto ir mobilumo, įrenginių valdymo, pirkimų, išlaidų ir pajamų taupymo modelių, inovatyvių teisinių įrankių ir t.t.
Patrauklumas	• Transporto institucija ar viešoji administracija gali generuoti papildomas pajamas parduodant savo patirtį ir technines žinias viešoms ir privačioms kompanijoms. • Dalyvavimas žinių dalinimosi veiklose gali padėti miestams skatinti praktikos tinklus ir bendruomenes, įgalinančias savo pačių vystymąsį ir reikiamos patirties katalogus padaryti prieinamais ateities bendradarbiavimui. • Dalyvavimas žinių perdavimu su kitomis vietos valdžios institucijomis gali padėti vietos valdžios institucijoms sužinoti apie naujus sąnaudų ir pajamų taupymo modelius. • Vietos institucijų darbuotojai iš kitų miestų galėtų apsvarstyti galimybę aplankyti miestą mokomojo turo metu ar vietos apžiūrai, jei jie nusprendžia, kad bendrai naudojamos žinios yra aktualios ir naudingos. • Dalyvaujant inovatyviame žinių dalinimosi procese, į kurį įtraukta daug suinteresuotų šalių tinklų ir partnerysčių, miestai tampa pastebimesniais ir patrauklesniais privačioms kompanijoms, ieškančioms vietos savo veiklai ar būstinei.
Iššūkiai ir pavojai	• Patirtis ir techinės žinios turėtų būti perduodamos pirkėjui tinkama tvarka siekiant išvengti nesusipratimų, priešpriešos ar nesėkmių. • Galėtų būti institucinių/organizacinių iššūkių transporto institucijose ar viešosiose administracijose, kaip žmonių motyvavimas išmėginti patirties ir techninių žinių pardavimą kaip naują finansavimo mechanizmą.

	• M-V miestai gali neturėti reikiamų žinių ar patirties, vertinamos rinkoje. • M-V miestų vietos institucijoms gali trūkti pajėgumų dalyvauti žinių dalijimosi tinkluose ir partnerystėse.
Tyrimai	• Transporto institucijų, sėkmingai pardavinėjančių patirtį ir technines žinias, pavyzdžiai: Žemės transpoto intitucijos (LTA) akademija Singapūre; Londono transporto (LT) bekontaktės bilietų technologijos licenzijavias; Olandijos miestai, įskaitant Nijmengeną, Amsterdamą, Utrechtą, besidalinintys savo žiniomis ir patirtimi apie dviračių transportą Olandijos Dviračių Ambasadoje.
Gairės pritaikymui	• Transporto institucija ar viešoji administracija turėtų atlikti tyrimą, norint išsiaiškinti, ar jų patirtis yra parduodama transporto ir mobilumo rinkoje. Tūrėtų būti siekiama surasti žinių spragų ir išsiaiškinti, ar turima patirtimi ir techninėmis žiniomis galima jas užpildyti. • Parduodant su transportu susijusią patirtį ir technines žinias, esminiu tampa intelektinių inovacijos nuosavybės teisių tvarkymas. Į tai turėtų būti atsižvelgta prieš parduodant technines žinias. • Patirties ir techninių žinių pardavimass turėtų atitikti visus aktualius teisės aktus ir reguliavimo sistemas. Kontraktu grįsti susitarimai turėtų būti efektyvūs ir saugoti abiejų pirkime dalyvaujančių šallių komercinius intreresus. • Siekiant sėkmingai perduoti žinias, efektyvi komunikacija ir įsitraukimo strategija yra būtina. Tikslus bendravimo kanalų pasirinkimas yra labai svarbus. Sužinokite apie žinių dalinimosi tinklų ir partnerysčių siūlomas galimybes naudodamiesi internetiniais šaltiais, tokiais kaip as URBACT, EUROCITIES, and JASPRS tinklo žinių ir mokymosi centras. • Savo organizacijoje paskirtkite žmogų ar komandą, atsakingą už galimybių nustatymą • Insitucijoje/organizacijoje gali tekti atlikti pakeitimus, tokius kaip kultūros, priimančios mokymąsį, paskirstymą, pokyčius ir pagerinimus, kūrimas.

20 Lentelė: Patirties ir techninių žinių pardavimas

5.19 Žemės ir turto pardavimas

Pagrindinės charakteristikos	• Išleisti valstybinės žemės ir nuosavybės perteklių vietinėms transporto schemoms finansuoti. • Tikslas yra efektyviau naudoti valstybinę žemę ir turtą pajamoms gauti, kurias vietos valdžios institucijos gali panaudoti transporto ir mobilumo projektams finansuoti.
Trumpas aprašymas	• Vietos valdžios institucijos turi valstybinę žemę ir nuosavybę, kuri dažnai yra nenaudojama, ypač apleista žemė, kuri metų metus yra tuščia. • Tokia žemė ir nuosavybė gali būti produktyviai panaudota, sukaupus lėšas tvaraus transporto projektams. • Šios rūšies iniciatyvos ne tik generuos pajamas iš būstų plėtros, darbo vietų didinimo, bet ir sutaupys einamąsias tokio turto išlaikymo išlaidas.
Patrauklumas	• Papildomas tvaraus transporto ir judumo projektų finansavimo šaltinis. • Vietos valdžios institucijos gali gauti pajamų nesikreipdamos į nacionalinę valdžią. • Produktyvus valstybinės žemės naudojimas, didinant būstų pasiūlą, sukuriant daugiau darbo vietų ir finansuojant regeneravimo projektus. • Tai ragina vietos valdžios institucijas bendradarbiauti su visais partneriais, įskaitant komercinio turto plėtros sektorių, diegti naujoves ir kurti būdus, kaip maksimaliai panaudoti valstybinį turtą.
Iššūkiai ir pavojai	• Reikia stiprios politinės ir visuomenės paramos. • Vietos valdžios institucijos gali neturėti galimybių vykdyti sudėtingą administracinį procesą, kuriam reikia kruopštumo ir atskaitomybės, ir joms gali prireikti kitų vyriausybės institucijų paramos. • Gali kilti planavimo ir žemės valdymo klausimų, kuriuos reikia išspręsti prieš pradedant disponuoti turtu, o tam tikru atveju reikės įtraukti centrinę valdžią. • Ekonomikos ir ypač nekilnojamojo turto rinkos nepastovumas gali kelti pavojų, nes žemės vertė gali kisti, priklausomai nuo daugelio veiksnių.
Tyrimai	• Plimuto geležinkelio stoties projektas – visuomeninio turto programa, JK
Gairės pritaikymui	• Turi būti sukurta sistema, kuria būtų nustatytos gairės dėl vietinės valdžios žemės šalinimo. • Norint gauti visų susijusių šalių sutikimą, turėtų būti konsultuojamasi su visomis suinteresuotosiomis šalimis ir visuomenės nariais. • Vietos valdžios institucijos turi aiškiai pasakyti, kaip bus išleidžiamos pajamos. • Vietos valdžios turto planavimas yra pagrindinis veiksnys, leidžiantis nustatyti galimybes efektyviau jį naudoti. • Pardavimo procesai turėtų būti lengvesni, kad komercinio nekilnojamojo turto plėtros sektorius būtų skatinamas bendradarbiauti su vietos valdžios institucijomis ir pritrauktų daugiau privataus sektoriaus investicijų. • Parengus veiksmingą verslo planą ir bendradarbiaujant su tinkamais plėtros partneriais, galima geriausiai įvertinti valstybinės žemės ir turto

	vertę. • Reikėtų sukurti tvirtą valdymo mechanizmą ir veiksmingą partnerystę su visomis susijusiomis šalimis. • Ankstyvuose projekto etapuose reikia bendradarbiautu su viešojo sektoriaus partneriais, siekiant sukurti bendrą viziją ir dirbti siekiant bendro tikslo. • Yra galimybė gauti finansavimą pradiniams projekto etapams paremti

21 Lentelė: Žemės ir turto pardavimas

5.20 Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų

Pagrindinės charakteristikos	• Privačių fondų ir patikos fondų dotacijos yra tam tikram tikslui įgyvendinti skiriamos lėšos. Jos dažnai yra siejamos su tikslais ir uždaviniais arba gali būti prieinami konkrečiam projektui. Tikimasi, kad investicija už naudą pasieks visuomenės gerovę. • Tokios dotacijos skiriasi nuo Vyriausybės dotacijų. Pinigai neateina iš mokesčių mokėtojų. • Privačios subsidijos yra „filantropijos“ arba „privataus finansavimo visuomenės interesams“ forma. • Teikiant paraišką dotacijai gauti yra nustatytos griežtos procedūros. Taip pat gali būti vykdomas konkursas, kurio metu pinigai skiriami tik tam tikriems pareiškėjams. • Privačių fondų ir patikos fondų dotacijos gali būti naudojamos inovatyviems projektams, kuriems kitu atveju būtų neįmanoma gauti finansavimo.
Trumpas aprašymas	• Dotacija yra apibrėžiama kaip pinigų suma, kurią vyriausybė ar kita organizacija skiria tam tikram tikslui įgyvendinti. Dotacija nuo paskolos skiriasi tuo, kad nežinoma, kad pinigai bus grąžinti. Jungtinėje Karalystėje fondai, teikiantys dotacijas, kasmet skiria apie 3,9 milijardo svarų sterlingų. • Patikos fodai ir privatūs fondai gali būti įvairių formų, taip pat kaip ir jų aukos. Kai kurie patikos fondai dotaciją duos bet kuriam projektui ar naudos gavėjų grupei, o kiti sutelks dėmesį į nustatytas sritis (pvz., Menų, švietimo ar tvarumo projektų finansavimas). • Patikos fondai ir privatūs fondai savo pajamas gauna iš aukų, kurios dažniausiai gaunamos iš turtingų asmenų ar įmonių. • Yra keletas privačių fondų ir patikos fondų, kurie aukoja pinigus projektams. Konkursams, tokiems kaip „Bloomberg Mayor's Challenge“ yra skirti „Bloomberg“ fondo pinigai, kuriais siekiama rasti inovatyvius problemų, su kuriomis susiduria miestai, sprendimus. Minėtas konkursas apdovanoja sėkmingus projektus skirdamas dotacijas už jų pasiūlymų įgyvendinimą.
Patrauklumas	• Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų gali būti skiriamos tam tikram tikslui finansuoti. • Dotacijos gali būti panaudotos, siekiant įgyvendinti inovatyvias idėjas. „Bloomberg Mayor's Challenge“ konkurse konkurencingumas yra naudojamas rengiant pasiūlymus, o konkurso nugalėtojams yra skiriamos lėšos. Net tais atvejais, kai projektams nebuvo skirta lėšų, šis procesas buvo naudingas, kuriant inovatyvius sprendimus. Miestai kandidatai pasibaigus konkursui gali rasti kitų alternatyvių būdų konkursui sukurtiems projektams finansuoti, todėl procesas yra naudingas abiem pusėms. • Ataskaitų teikimo reikalavimai, susiję su dotacijomis, paprastai turėtų užtikrinti, kad lėšos bus naudojamos tam tikslui, kuriam įgyvendinti jos buvo prašomos. • Skirtingai nuo paskolos, dotacijos pinigai neturi būti grąžinami ir paprastai yra atleidžiami nuo mokesčių. • Naudojant privačias dotacijas, skirtingai nei Vyriausybės dotacijas, kai pinigai gaunami tiesiogiai iš mokesčių mokėtojų, yra didesnė rizika. Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų taip pat labiau pašalintos iš politinių prioritetų.

Iššūkiai ir pavojai	• Dotacijos gavimas iš privataus fondo ar patikos fondo gali būti sudėtingas procesas. Paraiškos dažnai apima griežtų atrankos kriterijų laikymąsi, o potencialiems kandidatams gali būti taikomi apribojimai. • Dotacijoms gauti gali reikėti ataskaitų apie jų rezultatus. Dažnas pranešimas apie laimėjimus ir dotacijų kriterijus gali būti geras aspektas, tačiau taip pat gali sukelti didelę administracinę naštą organizacijoms. • Dotacijos iš privačių fondų ar patikos fondų paprastai nėra ypač patikimas finansavimo šaltinis, nes dažniausiai jos yra vienkartinės. Panaudojus dotacijos lėšas, visos einamosios išlaidos nebus padengtos. • Paprastai yra keletas pretendentų, konkuruojančių dėl tų pačių pinigų, todėl galima teigti, kad gauti dotaciją bus sunku, dėl konkurentų.
Tyrimai	• „Bloomberg“ merų iššūkis. Kiekvienais metais konkuruojantys miestai yra įsikūrę skirtinguose regionuose (tokiuose kaip Šiaurės Amerika, Europa ar Pietų Amerika). Paprastai konkurso kriterijai yra šie: „1. Problema, 2 naujovės ir 3 poveikis. “Sėkmingiems pasiūlymams skiriamos lėšos.
Gairės pritaikymui	• Institucijos, atsakingos už viešojo transporto projektų finansavimą, turėtų būti nuolat atnaujinamos atitinkamose privačių ir patikų fondų svetainėse ir forumuose, kad užtikrintų, jog kiti nepraleidžia progos kreiptis dėl dotacijų. • Siūloma prisiregistruoti svetainėse, kuriose teikiama informacija apie privačių patikų fondų ir kitų fondų dotacijas. • Atsižvelgiant į privačių dotacijų finansavimo pobūdį, šio finansavimo mechanizmo naudojimas turėtų būti taupomas mažesniems vienkartiniams projektams, ypač inovatyviems projektams, kurie nesitęs ilgesnį laiką.

22 Lentelė: Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų

5.21 Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis

Pagrindinės charakteristikos	• Šis finansavimo mechanizmas veikia naudojant sverto efektą nedidelei papildomų pajamų sumai nuo kiekvieno vartotojo pirkinio, vartotojui sutinkant paaukoti mažą nedelią sumą pinigų ką nors perkant. • Aukos gali būti suteiktos pirkėjui perkant produktą arba naudojant pasikartojančias aukas kaip prenumeratos paslaugą.
Trumpas aprašymas	• Šio finansavimo mechanizmo tikslas – sverto principu panaudoti nedidelę papildomų pajamų sumą nuo kiekvieno į schemą įtraukto pirkinio. Norint tai padaryti, pirkėjas pirkimo metu turi sutikti paaukoti nedidelę papildomą sumą, kuri nukeliautų geram tikslui. • Yra du aukojimo būtai; arba kuomet yra perkamas produktas, arba kaip pasikartojanti auka, paremta prenumeratos paslauga (pvz.: reguliari auka mobiliojo telefono kontrakte). • Aukos surenkamos naudojantis esamoje infrastruktūroje pritaikytu paslaugos teikėju ar prekeiviu, ir, dažniausiai, yra nukreipiama per nepriklausomą instituciją. • Anksčiau, finansavimo mechanizmas daugiausiai buvo naudojamas gauti papildomą finansavimą tam tikroms vietinėms vystymosi priemonėms mieste.
Patrauklumas	• Didelių papildomų pajamų surinkimo potencialas • Yra pavyzdžių, kuomet šis mechanizmas veikia sėkmingai. • Aukos prenumeratos paslauga padaro pajamas pakankamai nuspėjamas ir paprastas prognozuoti. • Šis finansavimo mechanizmas lengviau pritaikomas nei mokesčiai, tiek politiškai, tiek teisiškai. • Administravimo išlaidos yra mažos (nuo 3 proc. iki 10 proc.), nes aukos yra surenkamos naudojant jau egzistuojančią infrastruktūrą. • Šis finansavimo mechanizmas gali padėti padidinti supratimą apie tvaraus transporto ir mobilumo problemas mieste. • Kompanijoms (t.y.: prekeiviams ar paslaugos teikėjams) šis mechanizmas gali pasirodyti patraukliu, nes jis gali pagerinti jų profilį dėl asosiacijų su viešuoju rėmimu.
Iššūkiai ir pavojai	• Yra pavyzdžių, kuomet šio finansavimo mechanizmo pritaikymas nepavyko (pvz.: „MASSIVEGOOD“, rinkęs lėšas „UNITAID“). • Pajamų srautas gali būti nenuspėjimas, jei jis neoptimizuotas ar nemaksimizuotas. • Norint maksimaliai padidinti pajamas, gali prireikti didelių investicijų į rinkodarą. • Sekmingi šio finansavimo mechanizmo pritaikymo atvejai negeneravo milžiniškų pajamų (dešimtis tūkstančių), todėl šį finansavimo mechanizmą gali tekti naudoti kartu su kitais. • Finansavimo mechanizmo sėkmingumas priklauso nuo vartotojų ir įmonių įsisavinimo. • Šis finansavimo mechanizmas pažeidžiamas platesnių ekonominių sąlygų. Ekonominiai nuosmukiai gali padaryti įtaką žmonių išlaidų įpročiams.
Tyrimai	• „(PRODUCT) RED“ nuo 2006 m. iki 2012 m. surinko virš 190 milijonų JAV dolerių. • „IKEA“ Minkštų žaislų kampanija 2011 m. surinko 15 milijonų JAV dolerių.
Gairės pritaikymui	• Vietos institucijos turėtų skirti laiko surasti labiausiai tinkamus prekeivius ir paslaugų teikėjus aukoms surinkti. Produkto ar paslaugos teikėjas turėtų būti aktualus rėmimo tikslui. Pvz.: galimi prekeiviais ir paslaugų teikėjais gali būti autobusų, metro tiekėjai ar dviračių nuomos punktai.

	• Vietos institucijos turėtų rasti nepriklausomą organą nukreipti pajamas iš prekeivių ar paslaugų teikėjų į vietos institucijas. • Norint surinkti dideles papildomas pajamas, savanorinis aukų pobūdis turi būti maksimaliai išnaudojamas. Tai galima padaryti taikant nuostatas „atsisakyti“ arba „pasirinkti“. Jei vietos institucija nori taikyti „pasirinkti“ schemą, reikėtų prekeiviui šį metodą padaryti patogiu pirkėjui, siekiant maksimaliai padidinti pajamas. Jei vietos institucija nori taikyti „atsisakyti“ schemą, ji taip pat turi būti patogi pirkėjui, norint išvengti bet kokio pasipiktinimo. • Dar vienas metodas maksimaliai padidinti papildomas pajamas – naudoti automatizuotą aukų sistemą. Pvz.: galimybės įtraukti aukojimus į kreditinių kortelių mokėjimo automatus įtvirtinimas. • Suma, mokama prie normalios kainos, tūrėtų būti nedidelė, norint neatgrasyti vartotojų nuo aukojimo. • Vietos institucijos turėtų reklamuoti siūlomų tvaraus transporto ir mobilumo projektų svarbą, siekiant užtikrinti, kad vartotojai žinotų kur tiksliai jų aukos bus panaudotos ir kokį poveikį tai jiems turės. Tai galėtų būti padaryta rinkodaros kampanijos dėka, publikuojant vietos institucijos internetiniame puslapyje, vietiniuose „Facebook“ puslapiuose, vietiniuose laikraščiuose ir žurnaluose, naudojant plakatus ir lankstinukus tranzitiniuose centruose.

23 Lentelė: Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis

6. Rekomendacijos

M-V miestams būdingi tam tikri suvaržymai, susiję su inovatyvių finansavimo metodų pritaikymu:

- Esama kultūra, kuri skatina *status quo*, vietoj inovacijų skatinimo;
- Nacionalinės ir vietos politikos ir reglamentų suvaržymai;
- Aktualių žinių ir pajėgumų trūkumo suvaržymai;
- Žinojimo apie inovatyvius finansavimo mechanizmus trūkumas;
- Pagalbos iš nacionalinės valdžios trūkumas;
- Nenoras rizikuoti ir suvokiamų ir/ar tikrų pavojų baimė;
- Politinio lyderio, prisiimančio atsakomybę už inovatyvias iniciatyvas, trūkumas.

Vietos institucijos gali spresti šiuos kultūrinius ir administracinius trūkumus kuriant sistemos sąlygas, skatinančias inovaciją ir leidžiančias įgyvendinti idėjas praktikoje. Jos gali suteikti paramą inovacijoms iniciatyvų tarp personalo ir kitų nacionalinių ir tarptautinių vietos institucijų. Taip pat galima skirti personalo išteklius inovacijai ir geriausių praktikų pritaikymui inovatyvios politikos kūrime.

M-V miestų vietos institucijos turėtų paskirti išteklių mokymui ir žmogaus vystymuisi, įskaitant:

- Darbą kartu su nacionaliniais ir vietiniais politiniais paskirtais asmenimis, taip pat su kitomis suinteresuotomis šalimis ir paramos agentūromis dėl vietos politikos tikslų ir tvaraus mobilumo strategijos supratimo gerinimo;
- Naujo lyderio, prisiimsiančio atsakomybę už inovatyvias iniciatyvas ir naujų metodų bandymus, paskyrimą;
- Techninių įgūdžių visuose sektoriuose ugdymas transporto infrastruktūros planavime;
- Bendradarbiavimą su privačiais investuotojais siekiant sumažinti pajėgumų stygių; ir
- Transformuojant vietos institucijas į mokymosi organizacijas.

5.2. Papildomos rekomendacijos

Šis poskyris apibūdina kelias papildomas rekomendacijas, kurios, nors ir tiesiogiai neįtraukia finansavimo, gali padėti skatinti inovacijas propoguojančią aplinką ir efektyvesnį valstybinių ir su transportu susijusių resursų panaudojimą, tolimesnės rekomendacijos gali būti rastos inovatyvių viešųjų pirkimų ir inovatyvių verslo modelių gairėse.

5.2.1 Miesto inovacijų centrų – „katapultų“ įrengimas

Miesto inovacijų centrai (dar žinomi kaip „katapultos“ ar „inkubatoriai“) gali padėti sujungti akademikus, miesto lyderius, verslininkus ir verslus sukurti naujus išmanius miesto sprendimus. Inovacijų centrai dažnai gauna pagrindinį finansavimą iš valstybės, bet gali atlikti bendrus tyrimus ir gauti privačią paramą iš verslų. Centrai gali vesti renginius, bendradarbiavimo sesijas, mokymus, padėti prižiūrėti inovatyvius projektus ir suteikti techninę pagalbą. Savivaldybės ir nacionalinės valdžios institucijos gal panaudoti inovacijų centrus sutelkti tvaraus transporto ir mobilumo iniciatyvoms ir privilioti verslus išbandyti naujas ir atsirandančias technologijas (pvz.: „Blockchain“, „IoT“, dirbtinis intelektas).

5.2.2. Pirmenybę technologijoms teikianti investicijų metodika

M-V miestai turėtų skirti prioritetą investicijoms į skaitmenines paslaugas ir informacijos teikimą transporto paslaugoms. Tai padės optimizuoti esamus tinklus ir išteklius, pagerinti sąlygas keleiviams, suteikiant jiems gyvą kelionės ir maršruto informaciją. Investicijos pirmiausia turi būti skiriamos daugiarūšėms išmaniosioms kortelėms ar bekontaktės bilietų sistemos kūrimui, siekiant palengvinti naudojimąsį sistema. Išmaniosios kortelės fiksuoja naudingą informaciją apie žmonių keliavimo įpročius, tai galima panaudoti esamų transporto tinklų gerinimui. Technologijų, tokių kaip „IoT“ ir belaidžio sekimo mobiliuosiuose įrenginiuose, pagalba, galima paruošti detalesnę informaciją apie tai, kaip žmonės naudojasi tranzitinėmis stotimis, linijomis, ar net traukiniais. Tai gali padėti savivaldybėms sutelkti investicijas ten, kur jos reikalingiausios (Pasaulinis bankas, 2015).

5.2.3. Atvira informacija ir skaidrumas

Atvira informacija gali padėti pagerinti produktų vystymasį, leidžiant kūrėjams gaminti kūrybingus ir naudingus įrankius, padedančius keleiviams priimti labiau informuotus kelionių sprendimus. Pvz.: neasmeninė informacija galėtų būti padaryta laisvai prieinama visuomenei, tai galėtų padėti technologijų srityse veikiantiems verslininkams sukurti išmanius sprendimus gerinti esamo viešojo transporto tinklo naudojimą. Viešai naudojamos informacijos idėja turi būti atidžiai apsvarstyta, ypač, kai ji naudojama, ir tai turėtų būti perduota keleiviams. Radus etišką ir efektyvų būdą, atvira informacija galėtų padėti sutaupyti pinigų skatinant privatųjį sektorių pasinaudoti informacija.

Atvira informacija yra ES skatinama iniciatyva ir prieinamos atviros informacijos kiekis, tikėtina, didės. Tikimasi, kad iki 2020 metų sumažės administracinės ES išlaidos. Efektyvus atviros informacijos panaudojimas gali išsaugoti milijonus valandų nereikalingo laukimo ES keliuose ir pagelbėti sumažinti energijos sunaudojimą 16 proc. (Carrara, Vollers, & Berends, 2017). Pvz.: „Transportas Londonui“ teigia, kad, skelbiant transporto duomenis, tokius kaip „Citymapper“, generuojamos darbo vietos ir Londono ir kitų vietovių turtas.

5.2.4 Mobilumas kaip paslauga

Mobilumas kaip paslauga (MkP) yra mobilumo paskirstymo modelis, kuris suburia skaitmenines inovacijas pastatytoje aplinkoje. Jei sukurta teisingai, ji gali padaryti didelę įtaką teigiamam mobilumo industrijos pokyčiui. MkP suburia visus keliavimo būdus, derinant skirtingo transporto tiekėjų galimybes į vieną mobilią paslaugą. Tai – „prieigos prie nuosavybės“ modelis, kurio tikslas – panaudoti visas transporto sąlygas siekiant sumažinti nuosavų automobilių skaičių ir padidinti viešojo transporto naudojimą ("Catapult" transporto sistemos, 2016). Turbūt, svarbiausia, kad tai padės paruošti miestus autonominėms transporto priemonėms ir koordinuoti mobilumo paslaugas, kad nebūtų jokio poslinkio tolyn nuo tvarių transportavimo būdų.

Savivaldybėms derėtų pradėti veiksmų derinimą, siekiant pritaikyti mobilumo kaip paslaugos bandymus savo miestuose, norint išlikti lyderiaujantiems šioje srityje ir išlaikyti didesnę ateities mobilumo paslaugų kontrolę ateityje. Europos savivaldybės, įskaitant ir didesnius miestu, kaip Helsinkis ar Amsaterdamas, taip pat ir mažesni miestai, kaip Milton Keinsas, pradeda lyderiauti MkP iniciatyvų srityje.

Pritaikant MkP M-V miestuose, tikimąsi, kad esamo viešojo transporto tinkų naudojimas padidės, pagerinnant totalų efektyvumą, o tai padės sutaupyti pinigų mažinant poreikį investuoti į kitus tvaraus transporto ir mobilumo sprendimus.

7. Išvados

Dauguma europinių M-V miestų vietos institucijų ieško būdų finansuoti savo tvaraus mobilumo darbotvarkę sumažintos valstybinės paramos kontekste. Turint tai omenyje, inovatyvaus finansavimo metodai tampa vis svarbesniais, nes jie siūlo naujas galimybes finansuoti konkrečius projektus ir schemas.

Šios inovatyvaus finansavimo metodų gairės buvo sukurtos padėti Europos M-V miestų vietos institucijoms finansuoti ir pritaikyti tvaraus transporto ir mobilumo priemones ir tvaraus miesto mobilumo planus (TMMP), kurie remia mobilumo transformaciją. Atskiros inovatyvaus finansavimo gairės (C Priedas) ir matrica (5.3 Skyrius) yra įrankiai, kuriuos vietos institucijos M-V miestuose gali panaudoti savo sprendimų priėmimo procese, nustatant tinkamiausius finansavimo metodus, norint pasiekti tvaraus miesto mobilumo tikslus.

Šios gairės paremtos kitų dviejų ataskaitų, paruoštų SUITS DP4: Inovatyviems pirkimams, kurie rekomenduoja inovatyvių pirkimų schemas transporto ir mobilumo produktų ir paslaugų pirkimams, parodo inovatyvius dokumentavimo ir procedūrų modelius viešiesiems pirkimams transporto reikmėms, viešojo transporto paslaugoms ir kitoms su mobilumu susijusioms paslaugoms; ir naujiems verslo modeliams, susijusiems su transportu, kur paaiškinama kaip kurti, tobulinti ir pritaikyti naujus verslo modelius, susijusius su transportu ir mobilumu, siekiant optimizuoti galimybes gauti finansavimą.

Šios ataskaitos rezultatai, kartu su inovatyvių pirkimų ir naujų verslo modelių, susijusių su transportu, gairėmis, bus sujungti su bendradarbiaujančių vietos valdžios institucijų, kurioms šiuo metu trūksta žinių ir patirties inovatyviems finansų, pirkimų ir verslo modelių metodams, sprendimų paramos sistema ši sprendimų paramos sistema bus sukurta padėti M-V miestams pagerinti administracinius pajėgumus, pagerinti finansinį stabilumą, optimizuoti galimybes, tokias kaip regionines plėtros lėšas, partneryščių plėtra ir naujų finansinių metodų taikymą.

8. Šaltiniai ir nuorodos

8.1. Papildoma informacija ir nuorodos

Regulation (EU, EURATOM) No 966/2012 – European Commission https://ec.europa.eu/europeaid/regulation-eu-euratom-no-9662012-european-parliament-and-council-25-october-2012-financial-rules_en

EU's Regional Policy – European Commission http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/

EC Green Paper - Towards a new culture for urban mobility (2007)

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007DC0551

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Action Plan on Urban Mobility (2009)

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490

Investment Plan for Europe – European Commission http://www.consilium.europa.eu/en/policies/investment-plan/

Regulation (EU) 2015/1017 – European Commission

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN

Connecting Europe Facility (CEF) – European Commission

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN

Regulation (EU) No 1316/2013 – European Commission

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:EN:PDF

Regulation (EU) No 1315/2013 – European Commission

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315

The UK's Financial Services Act 2012 – UK Government http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/21/contents/enacted

The UK's Enterprise Act 2002 – UK Government https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2002/40/contents

Greece's Regulatory Authority for Railways

http://www.ras-el.gr/en/home/name/index

Italian Transport Authority

http://www.autorita-trasporti.it/

UK's Transport Investment Strategy – UK Government https://www.gov.uk/government/publications/transport-investment-strategy

UK's Transport Act 2000

https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents

UK's Transport (Finance) Act 1982

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/6

8.2. Šaltiniai

AFD (Agence Française Development), & MEDDE (Ministry of Ecology Sustainable Development and Energy). (2014). *Who pays what for urban transport?*

BBA. (2015). Financing the UK's infrastructure needs. Retrieved September 22, 2017, from https://www.bba.org.uk/news/reports/financing-the-uks-infrastructure-needs/#.WcUccGaWyoW

Big Lottery Fund. (2005). Big Lottery Fund Research: A discussion paper on risk and good grantmaking, (17). Retrieved from http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf, 2005

Campaign for Better Transport. (2015). *Buses in Crisis: a report on bus funding across England and Wales*.

Carrara, W., Vollers, H., & Berends, J. (2017). Re-Using Open Data, 106. Retrieved from https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/re-using_open_data.pdf

Catapult Transport Systems. (2016). *Mobility as a Service: Exploring the Opportunity for Mobility as a Service in the K*. London. Retrieved from https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service_Exploring-the-Opportunity-for-MaaS-in-the-UK-Web.pdf

Daude, P. (2017). Interview with Patrick Daude at Stuttgart.

Department for Transport. (2017). *Transport Investment Strategy*.

Díaz, R. (EMBARQ), & Bongardt, D. (GIZ). (2013). *Financing Sustainable Urban Transport*. Retrieved from http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J_Others/GIZ_SUTP_Financing-Sustainable-Urban-Transport_EN.pdf

EC. (n.d.). Urban mobility. Retrieved September 19, 2017, from https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

Enoch, M. P., Potter, S., & Ison, S. G. (2005). Recapturing value for property owners and developers to finance public transport: a review of possible mechanisms. *Public Money and Management*, *25*(3), 147–154.

European Commission. (2013). Smart Cities Stakeholder Platform. Financing models for smart cities, 1–33. Retrieved from https://eu-smartcities.eu/sites/all/files/Guideline-Financing Models for smart cities-january.pdf

European Commission. (2016). Communication on the Call for Evidence - EU regulatory framework for financial services Commission Communication on the call for evidence: EU regulatory framework for financial services.

European Commission. (2017a). About Funding. Retrieved September 22, 2017, from https://ec.europa.eu/europeaid/about-funding_en

European Commission. (2017b). Enforcement and infringements of banking and finance law. Retrieved September 22, 2017, from https://ec.europa.eu/info/business-economy-

euro/banking-and-finance/enforcement-and-infringements-banking-and-finance-law_en

European Commission. (2017c). The EU's Main Investment Policy. Retrieved September 22, 2017, from http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/

European Union. (2011). *Cities of tomorrow: Challenges, visions, ways forward*. https://doi.org/10.2776/41803

European Union. (2017). EU Budget. Retrieved September 22, 2017, from https://europa.eu/european-union/topics/budget_en

Feikert-Ahalt, C. (2014). National Funding of Road Infrastructure: England and Wales. Retrieved March 2, 2017, from https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/englandandwales.php

International Energy Agency. (2017). Municipal Transport Financing Act (GVFG) and Regionalisation Act (RegG). Retrieved September 22, 2017, from https://www.iea.org/policiesandmeasures/pams/germany/name-31423-en.php

LCA Law. (2017). The 2017 Italian Financial Law: news concerning labor, family, and transportation, 2016–2018.

OECD. (2014). *Private Financing and Government Support to Promote Long-Term Investments in Infrastructure*. Retrieved from https://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/Private-financing-and-government-support-to-promote-LTI-in-infrastructure.pdf

Pagano, M. A., & Perry, D. (2008). Financing Infrastructure in the 21st Century City. *Public Works Management & Policy*, *13*(1), 22–38. Retrieved from http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1087724x08321015

Reichelt, H. (2010). Green bonds: a model to mobilise private capital to fund climate change mitigation and adaptation projects Climate change is a problem of global proportions, 8.

Sun, Z., Li, X., & Xie, Y. (2014). A comparison of innovative financing and general fiscal investment strategies for second-class highways: Perspectives for building a sustainable financing strategy. *Transport Policy*, *35*(C), 193–201.

Territorio, S. e. (2014). The new Italian Transport Authority becomes operative. Retrieved September 22, 2017, from http://blogs.dlapiper.com/regulatory-ita/2014/01/17/the-new-italian-transport-authority-becomes-operative/

Transport and Environment. (2017). EU funds for transport. Retrieved September 22, 2017, from https://www.transportenvironment.org/what-we-do/eu-transport-spending/background

Ubbels, B., Enoch, M. P., Potter, S., & Nijkamp, P. (2004). Unfair Solutions: local earmarked changes to fund public transport. London: Spon Press.

UNDP. (2018). Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html

World bank. (2015). New World Bank Green Bond Is a Story of Market Growth and Innovation. Retrieved September 27, 2017, from http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/02/25/green-bond-story-market-growth-

innovation

World Bank. (n.d.). *Urban Transport Pricing and Finance*.

A Priedas: Finansų reglamentai ES šalyse - narėse

A1 Priedas

Vokietija

Su transportu susiję finansų reglamentai

Vokietijos valdžia išleido keletą teisių, apimančių tvaraus transporto ir mobilumo finansavimą, įskaitant savivaldybių transporto finansavimo aktą, kurį sudaro keleivinio transporto ir infrastruktūros gerinimo miestuose ir savivaldybėse, skiriant ypatingą dėmesį elgesio kaitos, remiančios viešąjį transportą, investicijų provizijos (Tarptautinė energijos agentūra, 2017).

Yra paruoštas tvaraus mobilumo veiksmų palanas, žinomas kaip „VEK“ miesto transporto konceptas, kuris buvo pradėtas 2013 metais ir nustato trumpo ir vidutinio ilgio laikotarpio uždavinius ir priemones tvariam mobilumui. Šis veiksmų planas tarnauja kaip rėmimo ruošos pagrindas, ir strateginio planavimo ir tvaraus mobilumo departamentas derina valstybės biudžetą kartu su veiksmų planu, siekiant paremti projektus, tokius kaip pėsčiųjų mobilumo, dviračių eismo infrastruktūros, ir įmonių mobilumo priemones (Daude, 2017).

A2 Priedas

Graikija

Su transportu susiję finansų reglamentai

Geležinkelių reguliavimo institucija (GRI) buvo įkurta 2011 metais ir turi galių, į kurias įeina administracinis ir finansinis savarankiškumas, be jokios valdžios institucijos kontrolės. GRI reguliuoja, kaip transporto finansavimas yra gaunamas ir paskirstomas. Šis pavyzdyds kaip transporto finansai yra dažnai kontroliuojami valdžios organų, atsakingų už tam tikrus transporto sektorius, o ne sukuria visapusišką teisinę sistemą.

A3 Priedas

Italija

Su transportu susiję finansų reglamentai

Nacionalinio strateginio tvaraus mobilumo planas suplanuoja investicinius prioritetus. Italijos valdžia taip pat neseniai sutiko, kad iki 2017 m. lapkričio 31 d. turi būti paruošti nauji reglamentai, kurie sutaps su investiciniais prioritetais, numatytais Italijos nacionalinio strateginio tvaraus mobillumo plano (LCA teisė, 2017).

Neseniai įkurta Italijos transporto tarnyba turi finansinę galią kontroliuoti, kaip išleidžiami nacionaliniai transporto biudžetai. Transporto tarnyba tikisi apsaugoti ir skatinti geležinkelių, oro uostų, uostų, apmokamų kelių ir viešojo ir kelevinio transporto rinkų konkurenciją (Territorio, 2014).

A4 Priedas

Jungtinė Karalystė

Bendri finansavimo reglamentai

Jungtinėje Karalystėje, pagrindinis finansu kontroliuojantis įstatymas yra Finansinių paslaugų aktas 2012. Įstatymas numato įvairias finansines problemas, tokias kaip finansinių rinkų ir

paslaugų nesklandumai, ir yra atnaujinamas nors kartą per metus. Šiuo dokumentu remiamasi sudarant JK parlamento biudžeto reglamentus, ir į jį įtraukta daugelis mokesčių, atleidimų nuo mokesčių, prievolių ir sumažinimų provizijų.

Įmonių aktas 2002 buvo sudarytas siekiant suteikti taisykles, reikalingas užsienio investicijų reguliavimui, įskaitant investicijas į transporto ir infrastruktūros projektus. Įstatyme numatyta, kad svarbu, jog investicijos į tam tikrus infrastruktūros projektus būtų patvirtinta JK valdžios. JK taip pat turi daugiau regioninio lygmens įstatymų, apimančių finansavimą, kurie yra Škotijos parlamento aktai, Velso įstatyminiai įrankiai, Šiaurės Airijos įstatymų teisės.

Nacionaliniu lygiu, Jungtinės Karalystės Finansinių paslaugų aktas 2012 turi organus, kurie reguliuoja akto pritaikymą: Finansų elgesio institucija (FEI), riziką ribojantis reglamentas (RRR) ir Anglijos bankas. RRR yra anglijos banko subsidija, ir yra atsakinga už draudikų, indėlininkų ir pagrindinių investavimo firmų riziką ribojančių priemonių reguliavimą. FEI atsakinga už elgesio reguliavimą, taip pat už ne RRR firmų riziką ribojančių veiksnių reguliavimą (biržos, mažos investininės įmonės ir kiti finansinių paslaugų tiekėjai).

Regioniniu lygiu, 2010 Anglijoje JK vyriausybė sukūrė 24 įmonių zonas ir pakvietė verslus ir tarybas kartu suformuoti vietines įmonių partnerystes (VĮP). VĮP Anglijoje dažniausiai reguliuoja, kaip pinigai investuojami regioniniu ir vietiniu lygmenimis.

Su transportu susiję finansų reglamentai

Jungtinėje Karalystėje galioja Transporto investicijų strategija, kuri užtikrina nuoseklų investavimą į transporto infrastruktūrą, nustato investicinius prioritetus ir pasiūlymus. Prioritetai dažnai būna patenkinami iš tokių fondų kaip Transporto technologijų tyrimų inovatyvi dotacija. (T-TTID), Inovacijos iššūkių fondas, ir kiti vieši ir privatūs fondai (Transporto departamentas, 2017). Norint gauti finansavimą iš šių šaltinių, nėra jokios teisinės sistemos, kuri būtų konkreti šių investicijų šaltinių tipams, tačiau, pasiūlytų schemų uždaviniai turi sutapti su už lėšas atsakingų organizacijų tikslais. Pvz.: JK valstybės transporto departamentas yra atsakingas už T-TTID ir Inovacijos iššūkių fondo finansavimą ir turi kriterijus, kuriuos schemos turi atitikti norint gauti finansavimą. Panašiai, lėšos iš kitų privačių fondų, tokių kaip profesionalių asociacijų, dažniausiai yra reguliuojami iš vidaus ir investuojama į projektus, atitinkančius asociacijų vidaus reikalavimus.

JK transporto aktas 2000 suteikia priemones transportui Jungtinėje Karalystėje, ir nustato transporto finansavimo taisykles. Aktas nustato privataus finansavimo į sunkvežimių kelių mokesčio schemas, kaip Strateginės keležinkelio insitucijos turėtų tvarkyti savo finansus, ir kaip vietos institucijos turėtų nuspręsti, kurią paraišką derėtų priimti subsidijuotoms viešojo transporto schemoms, pritaikant „geriausios vertės“ testą. Tvariam transportui ir mobilumui Transporto aktas 2000 pabrėžia, kad investicijos į tvaresnes transporto ir mobilumo schemas turėtų buti prioritizuojamas ir „geriosios vertės“ testas turėtų padėti prioritizuoti schemas, kurios sumažina ar apriboja garsą, oro taršą ir kitas aplinkosaugos problemas.

Transporto (Finansų) aktas, į kurį įeina finansiniai reglamentai Nacionalinei autobusų kompanijai, Britų geležinkelių tarybai, Londono uosui, Mersio dokams ir uosto kompanijai, buvo priimtas 1982 metais. Šis aktas nuo tada nebuvo atnaujintas, ir nepanašu, kad egzistuotų jį pakeičiančios teisinės sistemos.

Transportas Jungtinėje Karalystėje yra „saugomas dalykas“, todėl Škotija, Velsas ir Šiaurinė Islandija gali leisti savo pačių transportavimo politiką.

A5 Priedas

Rumunija

Bendri finansavimo reglamentai

Nacionaliniu lygiu, įstaymas nr. 500/2002 apimantis viešuosius finansus, nustato principus, bendrą sistemą ir procedūras, susijusias tu viešųjų lėšų formavimu, tvarkymu, įkeitimu ir panaudojimu, taip pat – viešųjų institucijų pareigas biudžeto procese. Įstatymas nustato, kad visi viešieji finansiniai ištekliai turi būti tvarkomi per unitarinę sistemą. Į tai įeina valstybės biudžetas, valstybės socialinių vertybinių popierių biudžetas, vietos biudžetai, negrąžinamų išorinių lėšų biudžetas, ir užsienio kreditų biudžetas. Viešųjų finansų ministerija nustato viešųjų finansų strategiją centriniu administraciniu lygmeniu, reminatis investicinių programų pasiūlymais.

Vietiniu lygiu, įstatymas nr. 273 nustato principus, bendrą sistemą ir procedūras vietinių viešųjų lėšų investavimui, tvarkymui, įkeitimui ir atnaujinimui, taip pat vietos viešųjų administracinių institucijų, dirbančių su vietos viešaisiais finansais, pareigas.

Pagrindinė institucija, atsakinga už viešųjų finansų stebėjimą vietiniu/sektoriniu lygiu yra žinoma kaip kredito leidimo institucija, kurios pagrindinė misija, kalbant apie investicijas, yra biudžeto išlaidų vykdymas. Kredito leidimo intitucijos yra juridiniai asmenys, atsakingi už tvarkaraštį ir jį sekančias išlaidas, remiantis viešojo pinigų naudojimo laikymosi principo. Yra trys kredito leidimo institucijų kategorijos:

- Pagrindinės kredito leidimo institucijos – ministrų atstovai, vietiniai centrinės viešosios administracijos (agentūros) lyderiai ir apskričių tarybų nariai ar merai.
- Antrinės kredito leidimo institucijos – pavaldžių institucijų vadovai ar kiti centriniai organai, nuo kurių priklauso biudžeto institucijos.
- Tretinės kredito leidimo institucijos – institucijų, besinaudojančių paskirtomis lėšomis, vadovai.

Pagrindinės kredito leidimo institucijos yra taip pat atsakingos už investicijų programų kūrimą (suskaidant jas funkcinėmis klasifikacijomis, vykdomais ir naujais uždaviniais, kitomis išlaidomis).

Su transportu susiję finansų reglamentai

Rumunijos generalinis transporto planas (RGTP) prioritetą suteikia investicijom į visų tipų transportą, remiantis daugumos kriterijų analize. Transporto ministerija yra pagrindinė kredito leidimo institucija, atsakinga už transporto finansus, ir koordinuoja programas, susijusias su ES sanglaudos politika per Didelės infrastruktūros veiklos programą. Transporto infrastrukūros projektų prioritetai buvo parinkti remiantis RGTP nustatyta metodologija, patvirtinta Europos Komisijos kaip suderinta su 2017 - 2020 m. Rumunijos valdžios programa.

Tarp strateginių principų, nustatytų Žemės plėtros strategijoje, dėmesys turėtų būti skiriamas šiems aspektams: sujunti nacionalinę teritoriją su Europos ir tarpžemyniniu vystymosi polių ir transporto koridorių tinkle, sukurti vietovių tinklus, funkcinių miesto vietovių struktūrą, sustiprinti ir išvystyti tarpregioninius tinklus.

Pagrindiniai su viešojo transporto ir mobilumo rėmimu susiję teisės aktai yra įstatyme 92/2007, apimančiame vietines viešojo transporto paslaugas – jis nukreiptas sukurti legalią sistemą siekiant sukurti, autorizuoti, organizuoti, valdyti, tvarkyti, finansuoti ir kontroliuoti viešojo transporto operacijas kaimuose, miestuose, apskrityse, taip pat – bendruomenės vystymosi asociacijų vietose.

Pagrindinis regioninės ir vietos plėtros finansavimo šaltinis, kuriuo transportui ir mobilumui gali pasinaudoti vietos institucijos, yra Regioninė veiklos programa 2014 - 2020 metams.

A6 Priedas

Ispanija

Bendri finansavimo reglamentai

Ispanija turi 17 regionų (Comunidades Autónomas) ir 2 autonominius miestus (Ceuta ir Melilla). Remiantis Ispanijos konstitucija, (1978), kiekvienas regionas (Comunidad Autónoma) turi finansinę autonomiją savo kompetencijų plėtrai ir vykdymui, suderinant juo su Valstybės iždo koordinacijos principais ir visų ispanų solidarumu.

Regionų (Comunidades Autónomas) resursus sudaro:

- Mokesčiai, pilnai ar dalinai paskirti vyriausybės; papildomi mokesčiai ir kt.
- Regioniniai mokesčiai, rinkliavos ir specialios kontribucijos.
- Tarptautinio kompensacijų fondo pervedimai ir kitos Generalinių valstybės biudžetų alokacijos.
- Pajamos iš savo paveldo ir privačių teisių.

Regionų (Comunidades Autonómas) finansavimo procedūros yra apibrėžtos finansavimo schemų regionams ir autonominiams miestams įstatyme 22/2009.

Su transportu susiję finansų reglamentai

Ispanija neturi konkretaus nacionalinio įstatymo bendram miesto transporto finansavimui, o tai neleidžia sukurti vienodo modelio ir trukdo paslaugų planavimui vidutiniu laiko ir ilgalaikiu periodu.

Viešasis transportas pagrinde finansuojamas dviem būdais:

(i) Madrido ir Barselonos programų kontraktai.

Turint bendrus interesus su valstybės administracija, autonomiją turinčios bendruomenės ir didmiesčių savivaldybės bendram transporto sistemos finansavimui. Formulė labai paprasta: trys administracijos sutinka dėl investicijų ir veiksmų programos, kurioje kiekviena šalis įsipareigoja daliai resursų numatytam laikotarpiui. Investicijų nukreipimas yra atleikamas per tam tikrą instrumentinį subjektą (pvz.: Madrido atveju, per didmiesčio transporto konsorciumą), ir tuomet kiekvienas operatorius, metro ar autobusų, gauna sutartą finansavimą ir operacijų deficitus dėl transporto sistemos naudojimo.

(ii) Bendras operavimo deficito subsidijos modelis miestams su daugiau nei 50 tūkst. gyventojų.

Ši finansavimo sistema yra bendrinė. Ši sistema sudaryta iš kasmet žinomo ir biudžetuose nustatyto kiekio paskirstymo. Per šį mechanizmą, miestai su daugiau nei 50 tūkst. gyventojų gauna finansavimą, pateikus prašymą dėl privalomos dotacijos į Vietinę finansų

administraciją. Kai visi prašymai yra gauti, centrinė administracija paskirsto lėšas pagal įvairius parametrus. Dėl šios priežasties, tai yra vadinamas „nulinės sumos“ modelis, kuomet tai, ką vienas miestas laimi, kitas gali pralaimėti. Trys distribucijos parametrai yra:

1. Parama už tinklo ilgį (5 proc.)
2. Subsidija pareikalavus (5 proc.)
3. Bilietų deficito subsidija (90 proc.)

A7 Priedas

Portugalija

Bendrosios finansavimo taisyklės

Portugalijoje finansų sektorius yra prižiūrimas ir reguliuojamas pagal specializuotą arba institucinį modelį, pagal kurį visas bankų, draudimo ir vertybinių popierių rinkas prižiūri ir reguliuoja specializuota įstaiga, priešingai nei vadinamojoje „twin peaks“ sistemoje.

Bankininkystės veiklą reguliuoja Banco de Portugal. Šios institucijos vaidmuo yra užtikrinti finansų sistemos stabilumą, efektyvumą ir vientisumą. Bankas prižiūri kredito įstaigas (įskaitant bankus), finansų bendroves, mokėjimo įstaigas ir elektroninių pinigų įstaigas. Tai taip pat jis reguliuoja, kontroliuoja ir nustato baudas mažmeninių finansinių produktų ir paslaugų prekybai. Jos priežiūrą sudaro bankų indėliai, būsto paskolos, vartojimo kreditai, įmonių kreditai ir kiti kreditai (išskyrus finansinių priemonių operacijų finansavimą) ir mokėjimo priemonės.

Vertybinių popierių komisija (CMVM) kontroliuoja finansinius tarpininkus, veikiančius vertybinių popierių rinkoje, ir kolektyvinio investavimo subjektus. CMVM yra atsakingas už:

- Organizuotos prekybos finansinėmis priemonėmis, viešų vertybinių popierių pasiūlymų, susijusių operacijų ir centrinių vertybinių popierių depozitoriumų tarpuskaitos ir atsiskaitymo priežiūrą
- Finansinių priemonių rinkų reguliavimaą, vertybinių popierių viešą užtikrinimą, CMVM prižiūrimų subjektų vykdomos veiklos stebėseną; ir
- Ūkio subjektų, ketinančių sudaryti brokerių draudimo sutartis, susijusias su investiciniais fondais, ir individualių prisijungimo sutarčių su neterminuotų pensijų fondais rinkodaros priežiūra ir reguliavimas.

Galiausiai, Draudimo ir pensijų fondų priežiūros tarnyba (ASF) kontroliuoja draudimo ir perdraudimo įmones, taip pat pensijų fondų valdymo įmones, draudimo ir pensijų fondų tarpininkavimą ir kitą susijusią bei pagalbinę veiklą.

Taigi finansinių produktų ir paslaugų teikimo reglamentavimas skiriasi priklausomai nuo siūlomo produkto ir subjekto, teikiančio atitinkamus produktus ir paslaugas..

Su transportu susijęs finansinis reguliavimas

Viešąjį keleivių vežimą Portugalijoje nuo 1948 m. reguliuoja Kelių transporto priemonių reguliavimo reglamentas (Reglamento dos Transportes em Automóveis) (RTA), o nuo 1990 m. reguliuoja Pagrindinis vidaus transporto įstatymas (Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres) (LBTT).

Viešojo transporto teikimą didmiesčių, miesto ir kaimo vietovėse reguliuoja „Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros“ (RJSPTP), kuris nustato visų sausumos

viešojo transporto rūšių organizavimo, planavimo, valdymo ir finansavimo vaidmenis bei su tuo susijusią atsakomybę. Remiantis RJSPTP, bendrąsias bilietų kainas nustato Mobilumo ir transporto administracija arba Nacionalinė vyriausybė.

Nacionaliniu lygiu viešąjį transportą subsidijuoja Finansų ministerija (Ministério das Finanças (MF)), kuri, bendradarbiaudama su Planavimo ir infrastruktūros ministerija (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC)), administruoja ir paskirsto subsidijas ir investicinius išteklius transporto veiklai.

Savivaldybės (ir savivaldybių bendruomenės) vietos lėšomis finansuoja vietinio transporto paslaugas. Reikėtų pažymėti, kad 2017 m. lapkričio mėn. buvo patvirtinti viešojo transporto paslaugų fondai („Fundo para o Serviço Público de Transportes“). Jais siekiama finansiškai prisidėti prie kiekvienos valdžios institucijų teikiamų vietinių lėšų, remti šių transporto institucijų mokymo ir viešojo keleivių transporto sistemos tobulinimo projektus ir veiksmus.

Išskyrus Lisaboną ir Portą, kur transporto išlaidas bendrai finansuoja centrinė vyriausybė, finansavimo organizavimas yra paskirstytas skirtingoms vietos valdžios institucijoms. Visų pirma, kaip teigiama RJSPTP 3 ir 4 straipsniuose, kiekviena transporto institucija (t.y. bet kuri valdžios institucija, turinti įgaliojimus ir atsakinga už viešojo keleivinio transporto paslaugos organizavimą, veikimą, paskirstymą, investicijas, finansavimą ir priežiūrą) yra atsakinga už lėšų valdymą ir paskirstymą viešojo transporto paslaugoms, taip pat viešųjų paslaugų ir tarifinių įsipareigojimų nustatymą tikslinėje geografinėje vietovėje vietos ar regiono lygiu.

B Priedas: Dabartinis finansavimas miestuose - partneriuose

C Priede pateikiamos dabartinių finansavimo sistemų tvariam transportui ir mobilumui miestuose tyrimų analizės. Šis priedas suteikia bendrą finansavimo Jungtinėje Karalystėje apžvalgą, paremtą konkrečių miestų tyrimų analizėmis, atliktomis pasirėmus informacija, pateikta SUIT miestų – partnerių.

DP2 Apklausos rezultatai

Pradinis kiekvieno miesto rėmimo šaltinius transportui ir mobilumui įvertinimas buvo atliktas kaip dalis SUITS DP2. Buvo atlikta apklausa norint gauti demografinę, socio-ekonominę ir mobilumo konteksto informaciją kieviename mieste – partneryje. Šios apklausos 9 skyriuje *Mobilumo priemonės ir politika*, partnerių miestų atstovų prašoma pateikti pavyzdžių, kaip jų tvaraus transporto ir mobilumo schemos buvo remiamos (vietinės, nacionalinės ar kitos lėšos). Atsakymai pateikti žemiau esančioje 19 24 Lentelė:

24 Lentelė: Tvaraus transporto ir mobilumo rėmimo mechanizmų pavyzdžiai

Miestas	Europinės lėšos	Nacionalinės lėšos	Vietinės lėšos
Alba Iulia	Keleivinis transportas/ TMMP adaptacija/produkcijos atvežimų tvarkaraštis istorinėse ir centrinėse apylinkėse.	Keleivinis transportas/ TMMP adaptacija/produkcijos atvežimų tvarkaraštis istorinėse ir centrinėse apylinkėse.	Keleivinis transportas/ TMMP adaptacija/produkcijos atvežimų tvarkaraštis istorinėse ir centrinėse apylinkėse.
Erfurtas		Tramvajų tinklo ekspansija (120 milijonų eur.) Nekliudoma tramvajų ir autobusų stotelių/stočių ekspansija.	Tramvajaus tinklo ekspansija (120 milijonų eur.) Nekliudoma tramvajų ir autobusu stotelių/stočių ekspansija. Transporto asociacijos „Vidurinė Tiuringija“ akcijos iki 2006 m. (200 tūkst. eur.).
Kalamarija	Metamorfoseos gatvės pertvarkymas į pėsčiųjų ir dviračių juostas (2 milijonai eur.).	Metamorfoseos gatvės pertvarkymas į pėsčiųjų ir dviračių juostas (2 milijonai eur.). Informacinės kampanijos, Europos Mobilumo savaitė ir mokymai mobilumo parke (10 tūkst. eurų).	Šaligatvių atnaujinimas (1,3 milijono eur.) Upgrading pavements (1.3 mill euros). Informacinės kampanijos, Europos Mobilumo savaitė ir mokymai mobilumo parke (10 tūkst. eurų).
Palanga	Ekologiškų ir neįgaliesiems pritaikytų autobusų įsigijimas (0,44 milijono eur. Iki 2030 m.)		Ekologiškų ir neįgaliesiems pritaikytų autobusų įsigijimas (0,44 milijono eur. Iki 2030 m.)
Roma	„Smartset“ (keltas).	Dviračių eismo planas ir jo pritaikymas, remiamas Aplinkos ministerijos.	Dviračių eismo planas ir jo pritaikymas, remiamas Aplinkos

Miestas	Europinės lėšos	Nacionalinės lėšos	Vietinės lėšos
		„Tumabia“	ministerijos. „Smartset“ (keltas)
Turinas	„Novelog“ (bandomas)	Metro linija (1 046 milijonų eur.)	Metro linija (1 046 milijonų eur.) ZTL (Zona Traffico Limitato) – Apriboto eismo zonos (5 milijonai eur.) Pėsčiųjų vietos miesto centre (1 milijonas eurų).

Geresniam miestų – partnerių dabartinių tvaraus transporto ir mobilumo projektų finansavimo sistemų supratimui, papildoma informacija buvo surinka kaip DP4 dalis. Taip buvo padaryta pokalbiais el. paštu ir neformaliais interviu. Miestų – partnerių buvo paklausta šių klausimų:

- Iš kur atkeliauja didžioji dauguma jūsų rėmimo tvaraus transporto ir mobilumo schemoms (pvz.: vietinės/nacionalinės ar tarptautinės institucijos, paskolos, mokesčiai, obligacijos, naudotojų mokesčiai)? Prašome išvardinti savo rėmimo mechanizmus ir tipinius projektus, kuriems parama buvo panaudota. Mus ypač domina nauji ir inovatyvūs paramos šaltiniai, kuriuos jūs neseniai naudojote pirmąkart remti savo tvaraus mobilumo projektus ir schemas.
- Ar jūsų miestas gauna tvaraus transporto ir mobilmo biudžetus iš valstybės?
- Jei taip, kokią dalį (proc.) tvaraus trasnporto ir mobilumo schemų išlaidų tai padengia ir kaip nusprendžiate, kur parama panaudojama?

Šis skyrius apibendrina pagrindininius atsakymus, duotus miestų – partnerių atstovų.

B1 Priedas

Jungtinės Karalystės miestai

Jungtinės Karalystės Transporto departamentas (TD) nustato strateginę transporto ir mobilumo politiką visoje JK. TD nustato funkcinius ir legalius suvaržymus vietininėms ir regioninėms transporto institucijoms (Nacionalinio planavijo politikos sistema) ir atlieka prižiūrėtojo vaidmenį. To dėka, maži ir vidutinio dydžio miestai kontroliuoja vietines tvaraus transporto ir mobilumo sistemas.

Miesto transporto ir mobilumo sistemų finansavimui, centrinė valdžia suteikia dalį paramos vietinėms transporto ir mobilumo institucijoms mažuose ir vidinio dydžio miestuose, siekiant padėti pagerinti infrastruktūrą ir plėsti transporto ir mobilumo paslaugas. Kita vertus, vietos transporto ir mobilumo institucijų gaunama parama sumažėjo 50 proc. nuo 2010 m. (Kampanija geresniam transportui, 2015). Negana to, didžioji šių investicijų dalis nepadengia tvaraus transporto ir mobilumo schemų, nes dabartinis valdžios dėmesys nukreiptas į kelių infrastruktūra ir lėšos skiriamos tik esamų kelių išlaikymui (Díaz & Bongardt, 2013; Feikert-Ahalt, 2014).

Siekiant įveikti nacionalinio finansavimo trūkumą, vietos transporto ir mobilumo institucijos gauna didelę dalį savo finansų tvaraus transporto ir mobilumo schemoms iš tokių mechanizmų kaip vietinio lygio mokesčiai (pvz.: vietinis transporto priemonės mokestis, verslo palūkanų normos, bendruomenės infrastruktūros priedai ir darbdavių / darbuotojų

mokesčiai/), naudotojų mokesčių (rinkliavos, grūsčių mokesčiai), paskolų, viešųjų-privačiųjų partneryščių (VPP), mokesčio prieaugio finansavimu (MPF) ir inovacijų fondais (pvz.: transporto inovacijų fondas 2005 – 2010 m.).

Svarbu paminėti, kad ne visos viešosios transporto ir mobilumo sistemos M-V miestuose yra kontroliuojamos vietiniu lygiu. Valstybė vis dar turi didelę kontrolę geležinkelio transporto industrijoje. Geležinkelio bėgiai priklauso valstybės kontroliuojamam Geležinkelio tinklui, o paslaugos teikiamos privačių kompanijų regioniniu lygmeniu, miestams, ypač mažiems ir vidutinio dydžio, turint mažai kontrolės. Iš kitos pusės, Anglijoje, autobusų paslaugų reguliavimas buvo paskirstytas vietiniu lygiu ir daugumoje miestų (neskaitant Londono, kuriame autobusus valdo Londono transportas), privačios kompanijos operuoja autobusų paslaugas ir pilnai kontroliuoja autobusų paslaugas, kainas ir transporto priemones.

B2 Priedas

Alba Iulia

Turintis 63 540 gyventojų populiaciją (2011), Rumunijos miestas Alba Iulia yra vienas iš mažų ir vidutinio dydžio SUITS miestų – partnerių. Kalbant apie dabartinę Alba Iulia finansavimo sistemą tvariam transportui ir mobilumui, savivaldybė gauna nedidelę nacionalinę paramą ir daugiausiai lėšų infrastruktūros reabilitacijai atkeliauja iš Veiklos programų, remiamų ES.

Šiuo metu, vienintelė viešojo transporto forma Alba Iulia mieste yra miesto autobusų tinklas. Šios paslaugos teikiamos privačios kompanijos, Societatea de Transport Public Alba (STP Alba), kuriai priklauso dauguma miesto autobusų ir kuri yra savivaldybės subsidija. Miestas neseniai gavo finansavimą miesto tvaraus mobilumo projektams ir jame buvo įrengta apie 20 km. naujų dviračių juostų, lėšos dviračių juostoms atkeliavo tiesiai iš Europos Sąjungos, iš Regioninės veiklos programos gautomis dotacijomis.

Ateityje, ES projektai, numatyti miesto mobilumui, dviračių juostos, yra numatyti visam miesto kelių tinklui.

Alba Iulia didžiąją dalį savo finansavimo gauna iš privačių kompanijų vietiniu lygiu ir iš tarptautinių programų, kurias remia ES.

B3 Priedas

Roma

Roma yra viena iš didesnių SUITS miestų – partnerių, esanti Italijoje ir turinti apie tris milijonus gyventojų. Romos finansavimas tvaraus transporto ir mobilumo schemoms parodytas 20 Lentelėje ir 21

26 Lentelė: Vidinis tvaraus mobilumo finansavimas Romoje (metinis vidurkis), nurodančias infrastruktūras, įtrauktas į Romos SUMP orientacinį scenarijų. SUMP iš tikrųjų turi būti patvirtintas 2019 m. spalio mėn., o pirmasis finansavimo prašymas yra susijęs su paties plano patvirtinimu.

Didžioji išorinio finansavimo romos tvaraus transporto ir mobilumo schemoms dalis yra gaunama iš valstybės, iš „Comitato Interministeriale per la Programmazoine Economica“ (CIPE), Italijos fondo didelėms, valstybinės svarbos infrastruktūroms, kuris rėmė tokius projektus, kaip Romos „Metro C“ ir tiesiogiai iš Susisiekimo ministerijos dėl kai kurių kitų atnaujinimo ir infrastruktūros plėtinių. Be to, nemaža lėšų suma yra gauta iš Lazio regiono sanglaudos ir plėtros fondo (papildančio ERPF), kurį finansuoja Italijos vyriausybė, kartu pat Aplinkos ministerijos mobilumo projektais, susijusiais su transporto išmetamų teršalų mažinimu.

Kitą vertus, kai kuris Romos finansavimas yra vidaus finansavimas vietos lygiu, iš baudų, mokesčių ir automobilių stovėjimo mokesčių bei Vietinio viešojo transporto ir mobilumo paslaugų paslaugų lygio sutarčių. Vietos lygmeniu finansuojamos daug mažesnio masto programos, tokios kaip viešojo transporto paslaugų išlaikymas. Be to, lėšos mobilumo projektams taip pat gaunamos iš PON Metro ERPF programos ir iš CEF, H2020 ir INTERREG programų, tačiau Romos gaunama ES finansavimo dalis yra nedidelė, palyginti su kitomis finansavimo rūšimis.

Apskritai Roma tvariajam transportui ir judumui didžiąją dalį lėšų gauna iš viešųjų lėšų nacionaliniu lygmeniu, nors dalis lėšų gaunama iš viešųjų lėšų vietos lygiu ir ES lėšų tarptautiniu lygmeniu.

25 Lentelė: Išorinis tvaraus mobilumo finansavimas Romoje (2014 -2020)

Nr.	Išoriniai finansavimo šaltiniai	Dalis	Remiamos veiklos
1	ERPF (Europos regioninis plėtros fondas) Lazio regionas 2014 – 2020 m.	6 proc.	70 autobusų, 7 „Park & Ride“, ITS sistemos su e-vartais
2	„PON Metro“ (Nacionalinė veiklos programa miestams, remta EK)	1 proc.	Multimodalinis mazgas, dviračių takai, dviračių parkavimas, ITS
3	Lėšos iš Transporto ministerijos	1 proc.	Dviračių integruotas projektas, ITS plėtra ir nauji LED kelių žibintaim kelių saugumo priemonės
4	Tavaraus mobilumo lėšos iš Aplinkos ministerijos	2 proc.	Automobilių klubų ir automobilių dalinimosi plėtra, inovatyvios paskatos Mobilumo tvarkytojo tinklui namai-darbas, namai-mokykla, mokykla-darbas maršrutų mobilumui, oro kokybės gerinimo projektas
5	Nacionalinis fondas priemesčiams	1 proc.	Regeneraciniai projektai išorinėse miesto apylinkėse su integruotais mobilumo projektais
6	Sanglaudos ir plėtros fondas Lazio regionui (pagalbinis ERPF, remiammas Italijos)	19 proc.	Roma-Lido ir Pigneto geležinkelių perkvalikavimas, „Metro C“ regioninė kontribucija.
7	Sanglaudos ir plėtros fondas Romos miestui (pagalbinis ERPF, remiammas Italijos)	4 proc.	Mobilumo projektai (tramvajaus ir kiti lengojo geležinkelio projektai)
8	CIPE (Italijos fondas didelioms valstybinės svarbos infrastruktūroms)	65 proc.	„Metro C“ užbaigimas iki „Colosseo“ stoties

Nr.	Išoriniai finansavimo šaltiniai	Dalis	Remiamos veiklos
9	CEF miesto mazgams	<1 proc.	Nacionalinio kelių operatoriaus galimybių projektai dėl tarptinklinio ryšio
10	EIB (Europos investicijų bankas) ir nauji įrankiai (UIA, miesto darbotvarkė ir t.t.)	(Nenurodyta)	Finansinės paslaugos ir lėšos „JESSICA“, „ELENA“ ir „ESIF“ įrankiams padėti struktūrinam mobilumo projektų fondui.

26 Lentelė: Vidinis tvaraus mobilumo finansavimas Romoje (metinis vidurkis)

Nr.	Vidinio finansavimo šaltinis	Dalis	Veiklos
1	Paslaugų lygio sutartis Vietinėms viešojo transporto ir mobilumo paslaugoms	71 proc.	Viešojo transporto išlaikymo išlaidų padengimas ir Mobilumo agentūros paslaugos
2	Vidiniai ištekliai mobilumo projektams	20 proc.	Pagalba finansuojant struktūrinių fondų projektams ir savarankiškai finansuojamiems mobilumo projektams
3	Metinis pakoregavimas iš lėšų, gaunamų iš kelio baudų	5 proc.	Nauji mobilumo projektai, finansuojami iš lėšų, gautų už kelių baudas. Italijos eismo įstatymuose (208 straipsnis) teigiama, kad 50 proc. iš baudų gaunamų lėšų turi būti pakartotinai investuota.
4	Autobusų leidimų sistema ir kelių parkavimo baudos	3 proc.	Nauji mobilumo projektai tvarumui

B4 Priedas

Valensija

Valensija yra kitas didelis SUITS miestas - partneris, įsikūręs Ispanijoje ir turintis 800 000 gyventojų. Valensijos miesto taryba per tvaraus mobilumo erdvę yra atsakinga už darnias miesto transporto ir mobilumo sistemas, valdo viešąjį autobusų parką (EMT Valensija) ir viešųjų dviračių sistemą.

Valensijoje finansavimas tvarioms transporto ir mobilumo sistemoms ateina iš vietinių resursų, nes centrinės valdžios finansavimas yra ribotas. Pavyzdžiui, viešasis autobusų parkas (EMT Valensija) surenka biudžetą iš miesto tarybos lešų ir parduotų bilietų. Valensijos miesto taryba anksčiau bandė iš centrinės valdžios gauti subsidijas didmiesčių transportui, tačiau šis prašymas buvo atmestas. Vis dėlto EMT Valensija ieško galimybių finansavimui iš regionų (iš IVACE), nacionalinių fondų (tokių kaip „Subsidijos bendram miesto transportui” arba MOVEA) ir europinių šaltinių. Valensijos miesto taryba sukuria galimybes finansavimui prisijungdama prie kelių didmiesčių savivaldybių, kurios dirba kartu per Valensijos didmiesčių zonos mobilumo agentūrą, taip sukuriant daugiau galimybių teikti paraiškas dotacijoms.

Apibendrinus, didžioji dalis lėšų tvarioms Valensijos transporto ir mobilumo sistemoms surenkama vietoje – iš miesto tarybos ir bilietų pardavimų.

B5 Priedas

Štutgartas

Štutgartas taip pat yra didelis SUITS miestas - partneris, įsikūręs Vokietijoje ir turintis 600 tūkst. gyventojų. Nuo 1970 m. viešojo transporto tinklas Štutgarte stipriai išsiplėtė ir jį dabar sudaro 55 autobusų linijų, 17 lengvųjų geležinkelių linijų ir 6 regioninės metro linijos. „Verkehrsverbund and Tarifverbund Stuttgart" (VVS) reguliuoja visą tvarų transportą ir mobilumą mieste, įskaitant daugiau nei 50 viešojo transporto įmonių. Didžiausia iš jų – SSB, turinti daugiau nei 500 autobusų ir traukinių.

Didžiausia finansavimo dalis tvariam transportui ir mobilumui Štutgarte skiriama iš savivaldybės vietiniu lygmeniu. Strateginio planavimo ir darnaus mobilumo departamentas koordinuoja biudžetą, kuris vėliau patvirtinamas mero ir miesto tarybos. Šios lėšos dažniausiai skiriamos pėsčiųjų mobilumui, dviračių infrastruktūrai ir įmonių mobilumo priemonėms.

Štutgartas taip pat gauna paramą iš valstybinio biudžeto ir valstybinių darnaus mobilumo iniciatyvų. Pavyzdžiui, neseniai vyko valstybinio masto finansavimo programa elektroniniam mobilumui (sukurtos ir nustatytos elektroninių transporto priemonių įkrovimo stotelės), nors, kur šie pinigai bus panaudojami, buvo nustatoma valstybiniu lygiu.

Didžioji dalis Štutgarto inovatyvių finansavimo programų sukuriama regioniniu lygmeniu, per Badeno-Viurtembergo biudžetą. Juo finansuojami tokie projektai kaip dviračių greitkeliai, pėsčiųjų infrastruktūros plėtimas ir dviračių infrastruktūra. Be to, Štutgartas dalyvavo keliose Europos mokslinių tyrimų programose – pastaruoju metu kaip „CAVITAS CARAVEL" ir „2MOVE2" projektų koordinatoriai.

Visgi Štutgarte viešojo transporto rūšys dažniausiai yra privačios ir valdomos vietiniu, regioniniu ir valstybiniu lygmeniu.

Apskritai Štutgarto tvaraus transporto ir mobilumo finansavimo sistema sudaryta iš įvairių finansų mechanizmų, iš kurių dauguma yra vietos lygmens, iš savivaldybės biudžeto.

B6 Priedas

Kalamarija

Kalamarija yra vidutinio dydžio SUITS partnerių miestas, esantis šiaurinėje Graikijoje, kuriame gyvena maždaug 100 000 gyventojų (2011 m.). Jis yra maždaug 7 km (4 mylios) į pietryčius nuo Salonikų miesto centro.

Dideli tvaraus transporto ir judumo projektai Kalamarijoje daugiausia finansuojami iš Europos fondų (2014–2020 m. PA), kas sudaro apie 85 proc. Kiti 15 proc. gaunami iš nacionalinių fondų. 2014–2020 m. PA (Partnerystės susitarimas dėl plėtros programos) yra pagrindinis Graikijos plėtros strateginis planas, į kurį investuojama daug išteklių, gautų iš Europos Sąjungos Europos struktūrinių ir investicinių fondų (ESIF). 2014–2020 m. PA apima 20 programų, iš kurių 7 yra sektorinės, 13 – regioninės. Viena sektorinė veiklos programa yra skirta Transporto infrastruktūros, aplinkos ir darnaus vystymosi veiksmų programai (YMEPERAA). Vienas iš programos tikslų yra tvaraus ir ekologiško miesto transporto (fiksuotos trajektorijos miesto transporto) plėtra, siekiant sustiprinti tvarų judumą mieste. Vienas iš PA finansuojamų projektų bus „Pažangaus miesto skaitmeninės paslaugos - kokybės gerinimas Kalamarijoje". Projektas susijęs su 150 išmaniųjų parkavimo laiko tarpsnių sistemos įrengimu 3 keliuose (gatvėje) su jutikliais aplink komercinį miesto centrą.

Darnaus miesto transporto projektų studijos finansuojamos iš savivaldybės biudžeto ir nacionalinių lėšų. Pavyzdžiui, Kalamarijos darnaus judumo mieste plano (SUMP) studija bus finansuojama iš Žaliojo fondo (nacionalinių fondų). Žaliasis fondas yra viešosios teisės reglamentuojamas juridinis asmuo. Taip pat iš savivaldybės biudžeto finansuojami parkų pertvarkymo ar kitų miesto objektų / įrangos tvarumo tyrimai. Savivaldybės biudžetas daugiausia gaunamas iš tarybos mokesčių. Finansavimo šaltinis 2019 m. naujų šiukšliavežių, būtinų tvariam miesto krovinių gabenimui, tiekimui bus gaunamas iš tarybos mokesčių.

Programa „FILODIMOS II“ yra nauja miesto tvarumo finansavimo programa. Pagrindiniai programos „FILODIMOS II“ tikslai yra šie: a) subalansuoto, tvaraus ir teisingo augimo stiprinimas, b) infrastruktūros gerinimas ir c) savivaldybių konkurencingumo didinimas. Programos tikslas yra finansuoti Graikijos savivaldybių projektus, tiekimą, paslaugas ir projektų tyrimus. Bendra programos trukmė yra 2018–2022 m., ją galima pratęsti. Pagal „FILODIMOS II“ programą Kalamarijos regione vienas projektas bus autobusų stočių Kalamarijoje tobulinimas.

2021 m. Pabaigoje Kalamarijos mieste bus naudojama nauja viešojo transporto rūšis - metro, padidinanti miesto transporto tvarumą. Finansavimo šaltinis yra Europos investicijų bankas.

Apibendrinant galima pasakyti, kad Kalamarijos finansavimo mechanizmai skiriasi nuo Europos fondų iki nacionalinių ir savivaldybių fondų. Didieji projektai finansuojami iš Europos fondų (85 proc.), nedidelė dalis – iš nacionalinių fondų. Mažesni projektai / reikmenys finansuojami iš savivaldybės biudžeto. Nauja programa „FILODIMOS II“ ketinama padidinti bendrą metinį savivaldybės biudžetą.

SUITS

Ataskaitos nr.:	D4_ 4.1 užduotis
Inovatyvaus finansavimo gairės **C priedas: Pasirinktų finansinių mechanizmų apžvalgos**	
Projekto akronimas:	SUITS
Pilnas pavadinimas:	
Miesto **I**ntegruotų **T**ransporto **S**istemų **R**ėmimas; Perleidžiamos valdžios institucijos	
Sutarties Nr.:	690650
Darbo paketo Nr.	4
Darbo paketo klasifikavimas:	
Inovatyvus ir tvarus finansavimas, viešieji pirkimai ir verslo naujovės	
Atsakingas autorius:	
Arcadis, Jungtinė Karalystė Olga Feldman	
Atsakingas(-i) bendraautorius(-iai):	
Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq	
Data:	2019.07.23
Statusas:	V6.0
Sklaidos lygmuo:	PP

2020 CiVITAS Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Atsisakymas nuo atsakomybės

Šis dokumentas yra inovatyvaus finansavimo gairių priedas, apibendrinantis tyrimą, kurį vykdė SUITS (Miesto Integruotų Transporto Sistemų Rėmimas; Perleidžiamos valdžios institucijos) projektas, ketverius metus trunkanti mokslinių tyrimų ir inovacijų veikla. Projektu siekiama padidinti vietos valdžios institucijų ir transporto suinteresuotųjų šalių gebėjimus įgyvendinti tvarias transporto priemones. SUITS yra vienas iš trijų ES iniciatyvos „CIVITAS 2020“ projektų, orientuotų į darnaus judumo mieste planus. SUITS projektas buvo finansuotas iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690650/2016.

Šis dokumentas yra galutinio dokumento juodraštis, jis pateiktas peržiūrai ir atsiliepimams gauti. Šių gairių projekto rezultatai bus tikrinami ir analizuojami vykdant bandomąją paraišką, kurią įgyvendins Alba Iulia savivaldybė (Rumunija) kaip SUITS projekto dalį.

Galutinė gairių versija turėtų būti paskelbta 2020 m. sausio mėn. keliomis skirtingomis oficialiomis Europos Sąjungos kalbomis.

Šiame gairių projekte pateikiama informacija ir nuomonės yra autorių nuomonės ir nebūtinai atspindi oficialią Europos Sąjungos nuomonę. Nei Europos Sąjungos institucijos ir įstaigos, nei joks asmuo, veikiantis jų vardu, negali būti laikomi atsakingais už turimos informacijos naudojimą.

Laukiami atsiliepimai! Didžiausia pagalba mūsų veiklos tobulinimui yra grįžtamasis ryšys, kurį gauname iš profesionalų iš vietos valdžios institucijų ir suinteresuotųjų šalių, potencialių naudos gavėjų: office@integralconsulting.ro

Projekto Partneriai

Organizacija	Sutrumpinimas	Valstybė	Pagrindinė finansavimo gairių komanda
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero
Interactions Ltd	INTERACTIONS	IRL	
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
Smart Continent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
F.K. Liotopoulos & SIA	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Signosis Sprl.	SIGNOSIS	BE	
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council -Transport for West Midlands	CCC	UK	Sunil Budhdeo, Chris Lane
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
Makios Logistics	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi, Fabio Nussio and Chiara Di Majo
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu

Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq

Dokumento istorija

Data	Autorius	Veiksmas	Statusas	Viešninimo lygis
17.08.25.	Nikos Sfitis, MAKIOS	SKTP apmokestinimo mechanizmas V0.1		
17.08.26.	Krinos Ioannis, KALAMARIA	Reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.09.11	Eliza Shaw, ARCADIS	Kolektyvinės pagalbos mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.09.20	Loli Herrero, ITENE	BIM finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.09.22	Isolda Constantin, INTECO	Bendradarbiavimo su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.09.24	Olympia Papadopoulou, LEVER	Emisijų mainų mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.09.25	Angel Navarro, InnDEA	Pardavimų mokesčio finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.09.28	Frederic Rudolph, WI	Planavimo įsipareigojimai ir papildomo mokesčio finansavimo mechanizmo apibendrinimai V0.1		
17.10.09	Sofia Martins, VTM	Kelių mokesčio finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.1		
17.10.10	Olga Feldman, ARCADIS	Pradinis 4.1 užduoties „Inovatyvaus finansavimo gairės“ projektas	V0.1 - Juodraštis	RE
17.10.27	Angel Navarro, InnDEA	Emisijos mainų finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.2		
17.11.14	Sebastian Spundflasch, TUI	Piliečių kooperatyvų finansavimo mechanizmo apibendrinimasV0.2		
17.12.12	Theodoros Theodoulidis, MAKIOS	SKTP apmokestinimo finansavimo mechanizmas V0.2		
17.12.19	Isolda Constantin, INTECO	Bendradarbiavimo su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.2		
17.01.15	Olga Feldman, ARCADIS	Antrasis 4.1 užduoties projektas „Inovatyvaus finansavimo gairės“. Reakcija į partnerių komentarus	V0.2 - Juodraštis	RE

Data	Autorius	Veiksmas	Statusas	Viešninimo lygis
18.01.25	Cristiana Damboianu, INTECO	Bendradarbiavimo su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.3		
18.02.02	Krinos Ioannis, KALAMARIA	Reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.2		
18.02.09	Iana Dulskaia, EUROKLEIS	Patirties ir techninių žinių pardavimo finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.1		
18.02.20	Angel Navarro, InnDEA	Pardavimų mokesčio finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.2		
18.02.26	Loli Herrero, ITENE	BIM finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.2		
18.03.20	Iana Dulskaia, EUROKLEIS	Patirties ir techninių žinių pardavimo finansavimo mechanizmo apibendrinimas V0.2		
18.03.29	Arcadis	Atnaujinta versija, pagrįsta partnerių atsiliepimais	V1.0 – Pirmas leidimas	RE
18.04.15	Alice Parker, Arcadis	Kolektyvinės pagalbos finansavimo mechanizmas V0.1		
18.04.15	Alice Parker, Arcadis	Piliečių kooperatyvų apžvalga, planavimo įpareigojimų, emisijų mainų, patirties ir techninių žinių pardavimo bei reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių finansavimo mechanizmo apžvalgos		
18.05.22	Arcadis	Išversta bandomosios programos versija ir įterpiamas atsisakymas nuo atsakomybės	V1.0.1 bandomosios programos versija	PP
18.11.16	Alice Parker, Arcadis	Loterijų finansavimo mechanizmas V0.1		
19.03.08	Shaista Farooq, Arcadis	Žemės ir turto pardavimo finansavimo mechanizmas V0.1		
19.03.13	Shaista Farooq, Arcadis	Pardavimų mokesčio finansavimo mechanizmas V0.1		
19.03.15	Shaista Farooq, Arcadis	Dotacijų iš privačių fondų ir patikos fondų finansavimo mechanizmas V0.1		
19.03.18	Shaista Farooq, Arcadis	Aukų kaip vartotojų pirkimo dalies finansavimo mechanizmo dalis V0.1		

Data	Autorius	Veiksmas	Statusas	Viešninimo lygis
19.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Versija, skirta viešinti 2019 m. kovo 20 d. Kalamarijos suinteresuotų šalių renginio dalyviams	V4.0	PP
19.03.29	Olga Feldman, Arcadis	Užbaigta priedų versija	V5.0	PP
19.05.20	Olga Feldman, Arcadis	Smulkūs pataisymai	V5.1	PP
19.06.24	Nicola York	Vaizdinė inovatyvių finansinių mechanizmų iliustracija		
19.07.23	Olga Feldman, Arcadis	Atnaujinta versija, pagrįsta partnerių atsiliepimais	V6.0	PP

Sklaidos lygiai:

PU – Viešas

PP – Skirta tik kitiems programos dalyviams (įskaitant Komisijos tarnybas)

RE – Skirta tik konsorciumo nurodytai grupei (įskaitant Komisijos tarnybas)

CO – Konfidencialu, tik konsorciumo nariams (įskaitant Komisijos tarnybas)

Turinys

C Priedas: Pasirinktų finansinių mechanizmų apibendrinimai 10
C.1 Priedas. Grūsčių mokestis 11
C.2 Priedas. Savivaldybių žaliosios obligacijos 22
C.3 priedas. Kolektyvinė pagalba („Crowdsourcing“) 32
C.4 priedas. Žyminis žemės mokestis (ŽŽM) 41
C.5 priedas. Loterijos finansavimas 49
C.6 priedas. Savanorinis sulaikymas 57
C.7 priedas. SKTP apmokestinimo schemos 63
C.8 priedas. Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM) 74
C.9 priedas. Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM) 86
C.10 priedas. Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės 95
C.11 priedas. Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis 105
C.12 priedas. Piliečių kooperatyvai 117
C.13 priedas. Emisijos mainai 126
C.14 priedas Planavimo įsipareigojimai / vystytojų indėliai 137
C.15 priedas. Mokesčių didinimo finansavimas 137
C.16 priedas. Pardavimų mokestis 155
C.17 priedas. Apmokestinti keliai 161
C.18 priedas. Patirties ir techninių žinių pardavimas 168
C.19 priedas. Žemės ir turto pardavimas 176
C.20 priedas. Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų 181
C.21 priedas Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis 186

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Grūsčių mokestis Geteborge 16
2 lentelė. Su M–V miestais susijusi rizika 24
3 lentelė. Loterijos finansavimo suinteresuotosios šalys (UNDP 2018) 51
4 Lentelė. Transporto priemonių rūšys ir mokesčiai pagal LŽTZ 69
5 lentelė. Automobilių stovėjimo vietos kaina pagal DBM 78
6 lentelė. DBM įvedimo Notingeme tvarkaraštis 79
7 lentelė. Bristolio miesto tarybos BIM kainodara 89

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. TIF veikimo principas (Haider and Donaldson, 2016) 149

Santrumpos

EK	Europos Komisija
ES	Europos Sąjunga
EIB	Europos investicijų bankas
ERDF	Europos regioninės plėtros fondas
DfT	Transporto departamentas
JESSICA	Bendra Europos parama tvarioms investicijoms į miesto teritorijas
H2020	Horizontas 2020
SUITS	Miesto Integruotų Transporto Sistemų Rėmimas; Perleidžiamos valdžios institucijos
SUMPS	Tvarūs judumo mieste planai
TfL	Londono transportas
ŽŽM	Žyminis žemės mokestis
DVPM	Parkavimo darbo vietoje mokestis
BIM	Bendruomenės infrastruktūros mokestis
SKTP	Sunkiasvorės krovininės transporto priemonės
EU ETS	ES prekybos taršos leidimais sistema
JTBKKK	Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija
MDF	Mokesčių didinimo finansavimas
DBM	Darbo vietos parkavimo mokestis
M–V	Maži ir vidutiniai
ASV	Aplinkos, socialiniai ir valdymo kriterijai
GLA	Didžiojo Londono administracija
LŽTZ	Londono žemos taršos zona
TPĮ	Transporto priemonėje esantis įrenginys
LTA	Singapūro sausumos transporto tarnyba

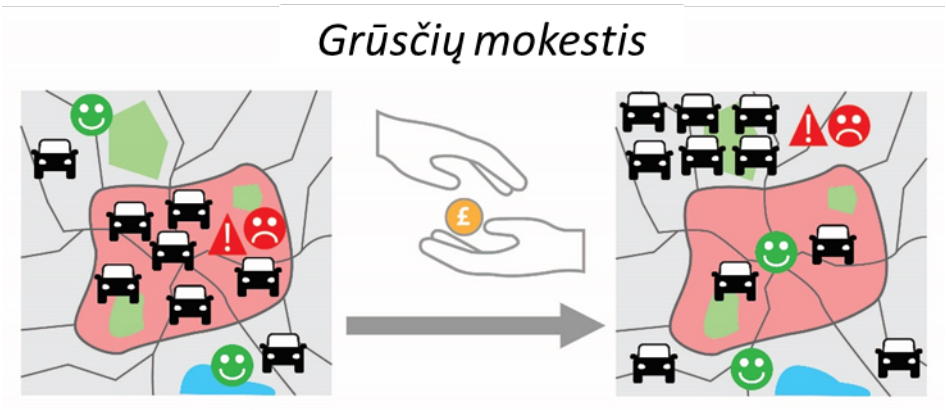
C Priedas: Pasirinktų finansinių mechanizmų apibendrinimai

C.1 Priedas. Grūsčių mokestis

Pagrindinės charakteristikos

- Priemoka žmonėms, kurie keliauja asmeninėmis transporto priemonėmis tam tikrose perpildytose vietose, kad skatintų alternatyvias transporto rūšis ar maršrutus.
- Didina papildomas pajamas transporto projektams, tuo pačiu gerinant aplinkos sąlygas, mažinant spūstis ir sutrumpinant kelių transporto kelionių laiką.
- Stiprus politinis palaikymas ir visuomenės priimtinumas yra pagrindiniai dalykai, norint sėkmingai įgyvendinti grūsčių mokesčio schemą.

Trumpas aprašymas



Grūsčių mokestis arba rinkliava yra finansinis mechanizmas ir mobilumo valdymo strategija, dėl kurios apmokestinami privačių transporto priemonių vairuotojai. Į grūsčių mokestį už transportą gali būti įtraukti didesni piko mokesčiai už naudojimąsi asmeniniu automobiliu arba kelių kainos nustatymas, kad būtų sumažintos spūstys. Tai galima suprasti kaip „lazdos“ principą srauto valdymui, naudojant neigiamas paskatas, skatinančias vartotojus pakeisti savo elgesį. Grūsčių mokestis padeda valdyti paklausą, todėl spūstis galima valdyti nedidinant pasiūlos.

Kontekstas

Grūsčių mokestis yra pagrįstas rinkos ekonomikos teorija, kuri teigia, kad vartotojai turėtų susimokėti už neigiamą išorinį poveikį, kurį sukelia didžiausia paklausa, kai trūksta pasiūlos. Šio kainų nustatymo mechanizmo tikslas – padėti žmonėms geriau suvokti vartojimo sąnaudas esant didžiausiam paklausos periodui.

Paprastai yra pripažįstami keturi bendrieji kelių grūsčių mokesčių tipai:

- Kordono zona aplink miesto centrą, apmokestinama už kordono linijos kirtimą;
- Grūsčių kaina visame rajone, kurią reikia mokėti už buvimą rajone;
- Miesto centro rinkliavos žiedas su rinkliavų rinkimu aplink miestą; ir
- Koridoriaus arba vieno objekto grūsčių apmokestinimas, kai apmokestinamas įvažiavimas į juostą ar objektą (Sintropher, 2015).

Miestuose grūsčių apmokestinimo rezultatai rodo, kad vartotojai į grūsčių apmokestinimą paprastai reaguoja:

- Surasdami kitus maršrutus, kad išvengtų apmokestinimo;

- Prisitaikydami keliaudami pigiomis ar neapmokestinamomis valandomis;
- Važiuodami automobiliu kartu pasidalijant išlaidas;
- Naudodamiesi kitomis viešojo transporto rūšimis;
- Naudodamiesi „Park & Ride“ priemonėmis, norėdami patekti į apmokestintą vietą viešuoju transportu; arba
- Iš viso atšaukdami keliones arba sujungdami kelias keliones į vieną (Zhili, Liu; Chunyan, LI; Cheng, 2009).

Grūsčių mokestis gali būti plačiau pritaikomas nei kitos paklausos valdymo schemos, nes jis skatina vartotojus pakeisti daugelį savo transporto elgsenos aspektų, įskaitant bendrą nuvažiuotų kelionių skaičių, pasirinktą būdą, paros laiką, maršrutą ir kelionės tikslą. Tai taip pat gali turėti įtakos ilgalaikiam sprendimų priėmimui, pavyzdžiui, kur žmonės nusprendžia gyventi, dirbti ir užsiimti verslu (de Palma, Andre; Lindsey, 2011). Patobulintos viešojo transporto paslaugos dažnai būna susijusios su grūsčių mokesčio įvedimu, kuris padeda absorbuoti padarinius ir skatinti modalinį perėjimą nuo grūsčių mokesčio.

Nors grūsčių mokestis yra nedidelės pajamos, jis niekada nebuvo siejamas su konkrečiai viešojo transporto tobulinimo finansavimu. Visos gautos pajamos paprastai skiriamos kelių remontui, grūsčių apmokestinimo sistemos eksploatavimo išlaidoms ir viešajam transportui padengti (Sintropher, 2015).

Grūsčių mokestis leido sumažinti spūstis didmiesčiuose, tačiau jis dažnai yra prieštaringas ir nepopuliarus. Mokesčio kritikai teigia, kad jis nėra nelygiavertis, užkraunama neteisinga našta aplinkinėms bendruomenėms ar neturtingesniems vairuotojams (Sintropher, 2015). Kitas dažnas argumentas prieš grūsčių mokestį yra tas, kad jis turės neigiamos įtakos mažmeninės prekybos verslui ir ekonominei veiklai apskritai. Daugelis nesėkmingų bandymų įdiegti grūsčių mokestį, pavyzdžiui, Edinburge, Mančesteryje ir Niujorke, rodo, kad sunku apriboti individualų pasirinkimą bendrojo gėrio labui.

Kordono srities mokestis

Kordono srities grūsčių mokestis apima mokestį, sumokėtą norint patekti į nurodytą teritoriją, paprastai miesto centrą. Tai dažnai yra didesnės savivaldybės poreikių valdymo strategijos dalis, sumažinant transporto spūstis toje srityje. Ši strategija palaiko ekonominį pagrindą, pagal kurį vartotojai turėtų mokėti už neigiamą spūsčių išorinį poveikį, įskaitant triukšmą ir oro taršą, avarijas ir prailgintą kelionių laiką.

Rinkliavos žiedas arba koridorius

Grūsčių mokestį taip pat galima naudoti miesto greitkeliuose ir žiediniuose keliuose. Norvegija pirmoji ėmėsi diegti elektronines kelių rinkliavas miestų didžiuosiuose koridoriuose ir dabar turi daugiau nei septyniasdešimties metų patirtį rinkliavų, pagrįstų vartotojais, srityje, padedančioje finansuoti miesto transporto infrastruktūrą. Bergene, vidutinio dydžio 230 000 gyventojų mieste, esančiame vakarinėje Norvegijos pakrantėje, automobilių vairuotojai į miesto centrą gali patekti tik mokamu keliu, kuris sukuria panašų efektą kaip „Kordono srities“ mokestis (Sintropher, 2015).

Išimtys

Daugelyje grūsčių mokesčio sistemų išimtys taikomos tam tikrų tipų transporto priemonėms, tokioms kaip avarinės transporto priemonės, viešojo transporto autobusai, neįgaliųjų

transporto priemonės, elektromobiliai ir motociklai. Tačiau tai priklauso nuo atsakingos institucijos ir gali skirtis.

Grūsčių mokesčio patrauklumas

- Kaip didelių, papildomų pajamų šaltinis, grūsčių mokestis gali būti panaudotas transporto iniciatyvoms finansuoti. Tam reikalingas nurodytas įnašas į viešąjį transportą arba vyriausybės įsipareigojimas / biudžetas, kuriame nurodomos grūsčių mokesčio panaudojimo galimybės.
- Skatina transporto rūšių keitimą ir transporto priemonių naudojimo mažėjimą nustatytose vietose.
- Sumažina transporto spūstis apmokestintomis valandomis, o tai leidžia sukurti sveikesnę aplinką ir saugesnį miesto centrą / regioną.
- Sumažina iškastinio kuro sunaudojimą grūsčių mokesčio zonoje.

Iššūkiai ir pavojai

- Priimtinumas yra svarbiausias rūpestis dėl grūsčių apmokestinimo. Labai svarbu suvokti poveikį, ypač naudą.
- Savivaldybėms ir nacionalinėms vyriausybėms sunku sukurti veiksmingą ir viešai priimtiną schemą. Dėl to originalūs pasiūlymai gali susilpnėti (Banister, 2003).
- Norint sukaupti dideles lėšas, transporto priemonės turi ir toliau važiuoti grūsčių mokesčio zonoje; tai prieštarauja pagrindiniams grūsčių mokesčio tikslams, t.y. atgrasyti asmenis nuo vairavimo.
- Eismo srauto išplitimo pavojus už grūsties zonos ribų.
- Įgyvendinimas lemia kitų transporto rūšių paklausos pokyčius; transporto planuotojai privalo užtikrinti, kad būtų teikiamos ir (arba) tobulinamos kitos alternatyvios viešojo transporto paslaugos.
- Be konkrečių projektų ir finansavimo iniciatyvų, grūsčių apmokestinimas yra bendras viešųjų projektų, o ne konkretaus viešojo transporto iniciatyvų, šaltinis.
- Reikia didelių kapitalo ir veiklos išlaidų, tačiau jas gali kompensuoti pajamos, gautos iš mokesčio.
- Reikia, kad nacionalinės vyriausybės įstatymais leistų nustatyti mokesčius už grūstis.

Pritaikymo pavyzdžiai

Šiuo metu grūsčių mokestis sėkmingai įgyvendinamas tik keliuose miestuose, įskaitant Singapūrą, Londoną, Stokholmą, Milaną ir keletą mažesnių miestų, tokių kaip Geteborgas Švedijoje. Kiti miestai, tokie kaip Niujorkas, Edinburgas ir Kembridžas, svarstė schemas, tačiau daugelį jų atmetė valdžios sprendimu ar viešu referendumu. Nors grūsčių mokesčius lengva įgyvendinti tose vietose, kuriose egzistuoja stiprios viešojo transporto sistemos ir sėkmingai vykdomos alternatyvios transporto schemos, regionai, kuriuose yra didelis automobilių lobizmas ir maža transporto rinka, dažniausiai kovoja įgyvendinant schemą. Įdiegus priemonę šios teritorijos užtikrina didesnę grąžą ir daro teigiamą poveikį transporto grūstims ir automobilių naudojimui, ypač jei schema įgyvendinama kartu su tranzito patobulinimais.

Nėra fiksuoto metodo, kaip nustatyti rinkliavas, kiek mokėti ar kaip išleisti grynąsias pajamas, gautas iš grūsčių mokesčio. Miestai, kurie sėkmingai įdiegė grūsčių mokestį, turėjo skirtingas

motyvacijas, taikė skirtingus metodus ir patyrė skirtingus rezultatus. Žemiau pateikti du atvejai išsamiau išnagrinės šiuos skirtumus.

I atvejo analizė: Londono grūsčių mokestis

Londono grūsčių mokestis yra kasdienis mokestis už transporto priemonės vairavimą apmokestintoje zonoje Londono centre nuo pirmadienio iki penktadienio nuo 07:00 iki 18:00. Dienos mokestis yra 11,50 svarų sterlingų, jei sumokėta iš anksto arba tą pačią dieną, 14 svarų sterlingų, jei sumokėta kitą apmokestinimo dieną, arba 10,50 svarų sterlingų naudojantis automatine mokėjimo sistema. Yra išimčių, pavyzdžiui, apmokestinimo zonų gyventojams taikoma 90 proc. nuolaida. Autobusai, taksi automobiliai ir elektrinės transporto priemonės bei tam tikri vairuotojai, kaip neįgalieji, taip pat neapmokestinami.

Vairuotojai gali sumokėti iš anksto, kelionės dieną arba iki kitos apmokestinamos dienos vidurnakčio. Mokestį galima sumokėti tiesiogiai „TfL“ svetainėje, telefonu arba naudojantis automatine mokėjimo sistema, vadinama „Auto–Pay“. „Auto–Pay“ užregistruoja dienų, kiek transporto priemonė kiekvieną mėnesį važiuoja zonoje, skaičių ir automatiškai išskaičiuoja mokėjimą. Jei mokestis nesumokamas, taikomas 130 svarų sterlingų baudos mokestis arba 65 svarų sterlingų bauda, jei ji sumokama per 14 dienų.

Tikslinės grupės

Vairuotojai ir transporto priemonių vartotojai, norintys patekti į grūsčių mokesčio zoną, yra tikslinė grupė. Yra išimčių, pavyzdžiui, apmokestinimo zonų gyventojams taikoma 90 proc. nuolaida, o neapmokestinamos kai kurios transporto priemonės, tokios kaip autobusai, taksi ir elektrinės transporto priemonės, bei kai kurie vairuotojai, pavyzdžiui, neįgalieji.

Laikotarpis

Grūsčių mokestis buvo įgyvendintas 2003 m. 2010 m. buvo panaikintas grūsčių mokesčio zonos išplėtimas vakaruose, po vietos konsultacijų 62 proc. balsavusių už pašalinimą.

Techninė specifikacija

„TfL“ yra atsakinga už sistemos priežiūrą, tačiau kasdienė veikla yra vykdoma pagal subrangos sutartis. Šiuo metu IBM yra atsakinga už sistemos veikimą. „Siemens Traffic Solutions“ valdo skaitmeninę vykdymo infrastruktūrą, naudodama ANPR kameras, kad galėtų sekti transporto priemones, įvažiuojančias į apmokestintą zoną ir esančias joje. Registracijos numeriai yra užrašomi (90 proc. tikslumu) ir automatiškai tikrinami pagal „TfL“ gavėjų sąrašą. Nesumokėjusiems skiriamos baudos. Jei numerio ženklas nebuvo atpažintas, jis tikrinamas rankiniu būdu, o tai lemia tam tikrą sistemos neveiksmingumą.

Nurodomi tikslai

- Sumažinti privačių transporto priemonių, įvažiuojančių į Londono centrą per dieną, skaičių;
- Gauti dideles grynąsias pajamas;
- Palengvinti didesnį transporto alternatyvų naudojimą (antrinis tikslas);
- Sumažinti išmetamų teršalų kiekį ir padidinti saugumą (pagrindinis tikslas).

Privalumai

- Sumažintas transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis ir spūstys, kurios atlaikė laiko išbandymą. Eismas, patenkantis į apmokestinimo zoną, yra 27 proc. mažesnis nei 2002 m. (Londono transportas, 2017).
- Skatinama pereiti prie viešojo transporto ir važiavimo dviračiu, nors sunku nustatyti tiesioginį priežastinį ryšį. Patobulėjus autobusų paslaugoms, įvestas grūsčių mokestis (Givoni, 2010).
- „TfL“ pajamos iš grūsčių mokesčio 2014-2015 fiskaliniais metais sudarė 257,4 mln. svarų sterlingų, arba 8,5 proc. agentūros metinių pajamų. Trečdalis šios sumos išleidžiama schemai vykdyti, todėl TfL grynosios pajamos sudaro 172 mln. svarų sterlingų (Londono meras, 2015). Grynosios pajamos iš mokesčio yra skiriamos tolesniam transporto gerinimui Londone, nors tai nėra išskirtinai numatyta viešajam transportui.
- Londono grūsčių mokesčio įvedimas buvo didesnio politikos paketo, apimančio didesnes investicijas į autobusų tinklą ir paslaugas, dalis.
- Nuo 2010 m. (kai buvo panaikinta zonos vakarinė plėtra) grūsčių mokestis išliko ir dabar yra laikomas bendru Londono gyvenimo aspektu.

Trūkumai

- Grūsčių fondai savaime nėra skirti tvariam pervežimui; tačiau yra įtraukiami į bendrą transporto finansavimo fondą;
- Gautos pajamos kartais gali būti nenuspėjamos;
- Grūsčių mokesčio zonos pratęsimas į vakarus buvo panaikintas dėl politinės; vadovybės pasikeitimo ir sistemos populiarumo stokos; iš pradžių ją padarius jautriu politiniams ciklams.

Įvertinimas

Įrodyta, kad grūsčių mokestis Londone yra sėkmingas finansavimo mechanizmas ir mobilumo valdymo schema. Dėl nuoseklios ir gerai įgyvendintos programos jis sukūrė pastovius pinigų srautus, kurie uždirbo dideles grynąsias pajamas „TfL“, kuris yra reinvestuojamas į transporto sistemą. ANPR technologija yra veiksminga užtikrinant, kad visi eismo dalyviai, kertantys grūsčių mokesčio zoną, mokėtų rinkliavą, nors sistema turi tam tikrų trūkumų.

Londono spūsčių apmokestinimas bent iš dalies buvo sėkmingas, nes jį rėmė stiprus politinis veikėjas, Londono meras Kenas Livingstone'as. Jis įtraukė projektą į savo kampanijos manifestą ir sunkiai dirbo, kad įgyvendintų politiką per savo 4 metų kadenciją. Pradinis apmokestinimo schemos dizainas laikui bėgant buvo šiek tiek susilpnėjęs dėl stiprios, aktyvios žmonių, kurie priešinosi šiai schemai, mažumos. Net įgyvendinus schemą, kitas meras Borisas Johnsonas vėliau pašalino apmokestinimo zonos vakarinę dalį, o tai galiausiai sumažino bendrą rinkliavos poveikį. Tai įrodo, kad grūsčių apmokestinimas yra labai politiškai jautrus, ypač kai idėja ar įgyvendinimas žmonių galvoje vis dar yra šviežias. Nuo to laiko, kai 2010 m. buvo pašalinta vakarinė teritorija, grūsčių mokestis išliko nepakitęs ir beveik neginčijamas.

Nepaisant bendros sėkmės dėl grūsčių apmokestinimo Londone, išlieka faktas, kad šis finansavimo mechanizmas nebuvo skirtas tvariam transportui, tačiau jis buvo sujungtas į konsoliduotą TfL fondą. Todėl dalis pajamų tenka kelių remontui, o tai šiek tiek prieštaringa.

II atvejo analizė: Geteborgo grūsčių mokestis

Geteborgas, įkvėptas Stokholmo, 2013 m. pristatė grūsčių mokestį kordono zonai. Geterborgas skiriasi nuo kitų miestų, kuriuose veikia grūsčių mokesčiai, nes tai palyginti nedidelis miestas, kuriame gyvena apie 500 000 gyventojų. Grūstys apsiriboja keliomis greitkelių sankryžomis, o viešojo transporto srautai yra nedideli (26 proc. rinkos dalies Geteborge, palyginti su 77 proc. Stokholme) (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014). Geteborgas taip pat yra mažiau tankus nei Stokholmas, be to, jame yra daug įstaigų, esančių ne miesto centre. Miesto viešojo transporto sistema daugiausia sudaryta iš tramvajų ir autobusų.

Projekto sėkmės paslaptis buvo politinis palaikymas Geteborge. Politinė parama buvo pasiekta dėl paskatų, kurias sukūrė nacionalinė vyriausybė, įsteigusi infrastruktūros fondą, vadinamą Vakarų Švedijos paketu. Šį finansavimo paketą sudarytų nacionalinės vyriausybės lėšos ir jam būtų reikalingos suderintos lėšos iš vietos ir regionų valdžios institucijų, be to, jis finansuotų didelius infrastruktūros projektus Geteborgo regione. Pasak daugelio vietos planuotojų ir apklaustų politikų (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014), Geteborgo savivaldybė ilgai tikėjo, kad negauna svarios nacionalinių investicijų į infrastruktūrą dalies, ir manė, kad tai sumažina miesto regioninį konkurencingumą Švedijoje ir visame pasaulyje. Tapo aišku, kad pajamos iš grūsčių mokesčio surinks pakankamai kapitalo, kad būtų galima panaudoti suderintas vyriausybės lėšas Vakarų Švedijos pakete ir padėti padidinti regiono konkurencingumą.

Geteborgo grūsčių mokestį galima suprasti tik žinant platesnį politinį ir ekonominį kontekstą. Savivaldybės pagrindinis motyvas įvesti grūsčių mokestį buvo lėšų panaudojimas infrastruktūrai finansuoti kaip platesnio investicijų paketo dalis (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014). Grūsčių sumažinimas ir nauda aplinkai, nors ir svarbūs, buvo antraeiliai susirūpinimai. Nors 2014 m. konsultaciniame referendume 57 proc. žmonių balsavo prieš mokestį, savivaldybė tęsė savo planą dėl šio Vakarų Švedijos paketo pasiekto politinio priimtinumo.

Kainodaros metodologija ir technologija

Geteborgo grūsčių mokestis pagrįstas kordono zona. Mokestis renkamas nuo pirmadienio iki penktadienio 6:00–18:30 ir svyruoja nuo 8 SEK iki 18 SEK, atsižvelgiant į paros laiką (žr. C1 lentelę). Transporto priemonės apmokestinamos (naudojant ANPR technologiją), kai kertama apmokestintos zonos riba į abi puses. Jei transporto priemonė pravažiuoja kordoną daugiau nei kartą per valandą, mokamas tik didžiausias mokestis. Didžiausias dienos mokestis yra 60 SEK.

1 lentelė. Grūsčių mokestis Geteborge

Laikas (darbo dienomis)	Mokestis
6:00-6:29	9 SEK
6:30-6:59	16 SEK
07:00-07:59	22 SEK

08:00-08:29	16 SEK
08:30-14:59	9 SEK
15:00-15:29	16 SEK
15:30-16:59	22 SEK
18:00-18:29	9 SEK
18:30-05:59	0 SEK

Šaltinis: Švedijos transporto agentūra

Tikslinės grupės

Grūsčių mokestį moka automobiliai, sunkvežimiai ir autobusai. Yra išimčių, įskaitant autobusus, kurių bendras svoris ne mažesnis kaip 14 tonų, avarines ir karines transporto priemones, motociklus ir mopedus. Elektrinėms ar kitoms mažai taršoms transporto priemonėms išimtys netaikomos – teigiama, kad jos taip pat prisideda prie grūsčių. Taksi taip pat apmokestinami, nes manoma, kad jos gauna naudos iš grūsčių sumažėjimo (Švedijos transporto agentūra, 2017).

Geteborgo žemas viešojo transporto naudojimas (būdingas mažesniems Švedijos miestams) prilygsta didesnei vairuotojų, mokančių grūsčių mokestį, daliai nei Stokholme (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014).

Laikotarpis

Mokestis už grūstis buvo įgyvendintas 2013 m., pirmiausia kaip bandymas. 2014 m. buvo surengtas referendumas, kuriame 57 proc. nepritarė schemai. Geteborgas nusprendė išlaikyti schemą, nepaisydamas pradinės visuomenės paramos trūkumo.

Techninė specifikacija

Prie visų įvažiavimų į kordoną yra nepilotuojami, elektriniai valdymo taškai. Kai transporto priemonė kerta kordono zoną, ANPR kamera fotografuoja valstybinio numerio ženklą. Nuotrauka siunčiama Švedijos transporto agentūrai, kur transporto priemonė identifikuojama automatiškai, o transporto priemonės savininkui išsiunčiama sąskaita.

Nurodyti tikslai

- Didinti grynąsias pajamas investicijoms į infrastruktūrą pagal Vakarų Švedijos susitarimą, kurį padengs nacionalinė vyriausybė;
- Sumažinti spūstis ir išmetamų teršalų kiekį (antraeilis tikslas).

Privalumai

- Eismas apmokestinimo zonoje sumažėjo 12 proc., nors numatytas sumažėjimas buvo 18 proc. (Borjesson & Kristoffersson, 2014). Taip pat ženkliai sumažėjo kelionės laikas esamuose susiaurėjimuose.
- Sumažėjo rytinių kelionių į darbą ir atgal trukmė, ypač vidiniais magistraliniais keliais.
- Skatinamas perėjimas prie viešojo transporto.
- Gaunamos nemažos pajamos Vakarų Švedijos fondui, kuris iš dalies naudojamas viešojo transporto gerinimui regione skatinti modalinį perėjimą.

- 72 milijonų eurų bendros pajamos pirmaisiais veiklos metais; kurios buvo mažesnės nei pradinės prognozės – 93 mln., tačiau beveik vienodos su 2013 m. Stokholmo pajamomis, kurios buvo 76 mln., nepaisant mažesnio Geteborgo dydžio.
- Visuomenės entuziazmas dėl rinkliavos padidėjo, nes žmonės su mokesčiu susipažino. 2015 m. schemą palaikė daugiau kaip 55 proc., palyginti su 57 proc. nepalaikančiųjų 2014 m. referendume.
- Nors tvarumas buvo antraeilis politikų rūpestis, tvarumo darbotvarkė buvo suderinta su galinga politine ir ekonomine koalicija, kuri galiausiai paskatino įgyvendinti sistemą (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014).

Trūkumai

- Maža visuomenės parama ir schemos priimtinumas pradžioje. Taip gali būti todėl, kad visuomenei nebuvo akcentuojama ekologiškumo ir išmetamųjų teršalų mažinimo „moralinė darbotvarkė“, o pagrindinis infrastruktūros pajamų tikslas buvo aiškiai didinti pajamas už infrastruktūrą.
- Grynosios pajamos iš Geteborgo grūsčių mokesčio patenka į infrastruktūros fondą, kurį padengia nacionalinė vyriausybė. Šis infrastruktūros fondas apima kelių finansavimą, kuris prieštarauja tikslams sumažinti išmetamų teršalų kiekį ir spūstis skatinant paklausą (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014).
- Sėkmingam programos įgyvendinimui reikėjo nacionalinės vyriausybės paskatos iš viršaus į apačią per Vakarų Švedijos fondą; be šio aspekto schema galėjo būti nesėkminga.
- Projekto pradžioje nebuvo nustatytas skaitinis eismo sumažinimo tikslas. Daugelis suinteresuotųjų šalių tikėjo, kad gali tiesiog nukopijuoti Stokholmo grūsčių mokesčio projektą, ir iš pradžių neatsižvelgė į vietos sąlygas (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014).

Įvertinimas

Grūsčių mokestis Geteborge buvo veiksmingas mažinant eismą (12 proc. mažesnis nei prieš apmokestinimą), nes daugelis keliaujančiųjų į darbą perėjo prie viešojo transporto. Tai gali parodyti pagrindinį kelių mokesčių veiksmingumą skirtingo tankio ir tranzito aprėpties didmiesčiuose (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014). Be to, pagerėjo visuomenės požiūris į grūsčių mokestį, nes žmonės priprato prie sistemos.

Prastas visuomenės požiūris vis dar buvo pagrindinė problema visu projekto rengimo ir įgyvendinimo laikotarpiu. Taip gali būti dėl žemo pradinio naudojimosi viešuoju transportu lygio, t.y. didesnė procentinė dalis gyventojų yra apmokestinami dažniau nei kituose miestuose, tokiuose kaip Stokholmas ar Londonas. Tarp priežasčių taip pat gali būti prastas nuomonių valdymas bei žemas gyventojų įtraukimas, įgyvendinamas savivaldybės.

Pajamos, gautos iš Geteborgo grūsčių mokesčio, panaudojamos didesniam investicijų paketui, kurį suderina nacionalinė vyriausybė ir kuris pritraukia nemažą kapitalą dideliems regiono viešojo transporto ir kelių infrastruktūros projektams finansuoti. Bent iš pradžių politinis projekto diskursas daugiausia buvo susijęs su infrastruktūros finansavimu, o ne nauda aplinkai / grūstims. Mokslininkai (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014) teigia, kad šis naratyvas nebūtinai pakenkė schemai. Geteborgo atvejis parodo, kaip tvarumo

darbotvarkės gali būti suderintos su galingais politiniais ir ekonominiais sąjungininkais, kad būtų pasiekti tikslai, keliantys iššūkį status quo.

Grūsčių mokestis ir M–V miestai

Geteborgo atvejis rodo, kad grūsčių mokesčio modelį galima lengvai perkelti į didesnius ir mažesnius miestus ir skirtingą viešojo transporto aprūpinimo lygį.

- Grūsčių mokestis tinka mažiems ir dideliems miesto rajonams, nors gaunamų pajamų dydis priklausys nuo grūsčių mokesčio dydžio ir kainos.
- Įgyvendinti apmokestinimo schemą bus galima tik tuo atveju, jei yra vidutinio ir aukšto lygio viešojo transporto naudojimosi pagrindas; priešingu atveju reikia žymiai pagerinti viešojo transporto teikimą.
- Įrodyta, kad mokestis veiksmingas skatinant modalinį perėjimą, tuo pat metu gaunant lėšų transporto iniciatyvoms.
- Grūsčių mokesčiams reikia palyginti didelių kapitalo išlaidų, kurias M–V miestams gali būti sunku absorbuoti. Tačiau šias išlaidas gali kompensuoti pajamos, gautos už grūsčių mokestį; tačiau tai reikia atidžiai tvarkyti.

Įgyvendinimo gairės

- Mokama suma turėtų atitikti miesto transporto priemonių tipą ir jų indėlį į transporto grūstis.
- Norint rasti tinkamą tarifą, reikės atidžiai apsvarstyti, nes jis turi būti pakankamai didelis, kad skatintų keisti elgseną, tačiau jis neturi būti per didelis, kad skatintų stiprų pasipriešinimą.
- Naudojant efektyvią komunikaciją ir rinkodarą, programa bus palaikoma. Ypač svarbu tai tinkamai suvokti projekto pradžioje, nes visuomenės lūkesčius reikia suvaldyti anksti.
- Grūsčių mokestis bus efektyvus tik tuo atveju, jei jis bus derinamas su patobulintomis viešojo transporto paslaugomis ir didesniu dėmesiu pėsčiųjų ir dviračių iniciatyvoms.
- Reikia skirti grūsčių mokesčių pajamas tiesiogiai miesto ar regiono viešojo transporto sistemai tobulinti. Tai padės gauti visuomenės paramą ir toliau paskatins perėjimą prie alternatyvių transporto rūšių.
- Jei tai dar neįgyvendinta, gali prireikti, kad nacionalinės vyriausybės parengtų naujus teisės aktus, kad savivaldybės galėtų įgyvendinti grūsčių mokesčių sistemą. Kai tai bus pasiekta, nacionalinės vyriausybės gali glaudžiai bendradarbiauti su savivaldybėmis, kad sukurtų paskatas iš viršaus į apačią, pvz. Vakarų Švedijos fondas, padėjęs skatinti vietos politinę paramą šiai schemai.
- Norint įgyti pagreitį, reikia suformuoti galingas koalicijas tarp ekonominių, politinių ir aplinkos apsaugos grupių. Tai gali būti ypač keblu, nes pagrindiniai suinteresuotieji subjektai dažnai turi skirtingus lūkesčius ir norimus rezultatus.
- Grūsčių mokesčiai gali lengvai sukelti daugiau problemų, pvz. perkeliant grūstis į kaimynines zonas. Norint atsižvelgti į vietos sąlygas, reikalinga miesto transporto sistemos metaanalizė ir strateginio modeliavimo užduotis.

Santrauka

Grūsčių mokestis yra veiksmingas būdas skatinti modalinį perėjimą, sumažinti grūstis ir apriboti asmeninių transporto priemonių naudojimą. Nors mokesčių rinkimo sistemai prireiks didelių kapitalo investicijų, iš mokesčių gautos pajamos gali tinkamai padengti šias išlaidas, jei jos bus tinkamai parengtos. Dabartiniai pasiūlymai dėl grūsčių apmokestinimo sistemų pateikiami JAV, Europoje, Brazilijoje ir Kinijoje. Jų pagrindiniai tikslai yra sumažinti transporto spūstis ir išmetamų teršalų kiekį dėl asmeninių transporto priemonių naudojimo. Tačiau grūsčių mokesčiai dar turi tapti vien tik viešojo transporto finansavimo schema. Tik nedaugelis schemų sutelkė savo pajamas konkrečiam tvariam transportui finansuoti. Tai suteikia galimybę M–V miestams, kurie nori naujovių ir tvaraus transporto darbotvarkės.

Grūsčių mokesčiams reikia tvirtos politinės valios ir visuomenės pritarimo, o miestai, kuriuose naudojama daugiau asmeninių transporto priemonių, gali susidurti su sunkumais įgyvendinant šį mokestį. Nepavykusių bandymų pavyzdžiai yra tokie miestai kaip Honkongas, Niujorkas, Mančesteris ir Edinburgas. Dauguma šių pasiūlymų buvo atmesti balsuojant vietos taryboje arba viešu referendumu. Tai įrodo, kad sunku pasipriešinti į automobilius orientuotos politikos ir mąstymo status quo, ir kaip svarbu suvokti visuomenės požiūrį bei suinteresuotuosius subjektus. Geteborgas ir Londonas įgyvendino grūsčių mokesčius, nepriklausančius nuo viešosios nuomonės, tačiau turėjo tvirtą politinę paramą. Geteborgo atvejis ypač parodo, kaip galingos ekonominės ir politinės koalicijos gali padėti sėkmingai įgyvendinti sistemą.

M–V miestai gali pasimokyti iš ankstesnių schemų sėkmės ir nesėkmių, įskaitant šios ataskaitos pavyzdžių studijas Geteborge ir Londone, bet neapsiribojant vien jomis. Svarbiausios šių dviejų atvejų analizių mintys:

1. Grūsčių mokestis yra tiesioginis iššūkis į automobilius orientuoto transporto planavimo status quo. Jai įgyvendinti reikės tvirtos politinės lyderystės.
2. Valdykite visuomenės požiūrį anksti, efektyviai ir nuosekliai viso projekto metu.
3. Užtikrinkite politinę ir ekonominę paramą teikiant nacionalines paskatas, vertikalią partnerystę ir kuriant galingas koalicijas.
4. Skirkite mokestį, kad būtų finansuojamas tvarus transportas mieste, ir informuokite apie tiesioginę naudą vietos gyventojams.

Naudingos nuorodos

Grūsties mokestis – transportas Londonui

https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge

Miesto prieigos reglamentas Europoje – Geteborgas (Geteborgas) – rinkliavų schema

http://urbanaccessregulations.eu/countrieM–Vainmenu-147/sweden-mainmenu-248/goeteborg-charging-scheme

Šaltiniai

Banister, D., 2003. Critical pragmatism and congestion charging in London. *International SOcial Science Journal*, *55* (176), 249–264.

Borjesson, Maria; Kristoffersson, I., 2014. The Gothenburg congestion charge: Effects, design and politics. *Centre for Transport Studies Working Paper*, *25*. Retrieved from http://www.transportportal.se/swopec/CTS2014-25.pdf

de Palma, Andre; Lindsey, R., 2011. Traffic congestion pricing methodologies and technologies. *Transportation Research Part C*, *19*, 1377–1399.

Givoni, M., 2010. *Re-examining the results of the London Congestion Charging Scheme - A Critical Review*. Lisbon.

Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, B., 2014. Compromising sustainable mobility? The case of the GOthenburg congestion tax. *Journal of Environmental Planning and Management*, *58*(6), 1058–1075.

Mayor of London, 2015. *Annual Report and Statement of Accounts 2014/2015*. London.

Sintropher, 2015. *Briefing Paper 8 - Public Levies, Congestion Pricing. (From: Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource)*. London.

Swedish Transport Agency, 2017. Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg. Retrieved May 25, 2017, from http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/

Transport for London, 2017. Congestion Charge Factsheet. London. Retrieved from http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-factsheet.pdf

Zhili, Liu; Chunyan, LI; Cheng, L., 2009. Traffic Impact Analysis of Congestion Charge in Mega Cities. *J Transpn Sys Eng & IT*, 57–62.

C.2 Priedas. Savivaldybių žaliosios obligacijos

Pagrindinės charakteristikos

- Žaliosios obligacijos yra finansinė priemonė,suteikianti galimybę institucinėms investicijoms į projektus, turinčius naudos aplinkai.
- Žaliosios obligacijos yra ypač patrauklios investuotojams, kurie į savo investicijų analizę įtraukia aplinkos, socialinius ir valdymo (ASV) kriterijus (tris rodiklius, kurie matuoja tvarų investicijų poveikį).
- Į „žaliųjų obligacijų“ tinkamumo kriterijus įeina ekologiško transporto projektai, tokie kaip „elektrinis, hibridinis, viešasis, geležinkelio, nemotorinis, daugiarūšis transportas, švarios energijos transporto priemonių infrastruktūra ir kenksmingų teršalų mažinimas“ (ICMA, 2016).
- Žaliosios savivaldybių obligacijos tvaraus transporto projektams galėtų pritraukti investuotojus, kurie paprastai nėra suinteresuoti investuoti į savivaldybių obligacijas, ir leisti gyventojams investuoti į darnaus judumo projektus savo bendruomenėse.

Trumpas aprašymas

Finansų rinkose obligacija priskiriama paskolų priemonei, leidžiančiai emitentui pritraukti kapitalą iš investuotojų. Obligacijos emitentas skolingas obligacijos turėtojui skolą, iš kurios jis privalo sumokėti palūkanas ir (arba) grąžinti pagrindinę sumą termino dieną. Dėl fiksuotos grąžos obligacijų rizika paprastai yra žemesnė, palyginti su nuosavybės priemonėmis, tokiomis kaip akcijos. Tai daro obligacijas patrauklesnes instituciniams investuotojams, kuriuos pritraukia pastovios išmokos per investavimo laiką.

Žaliosios obligacijos skiriasi nuo kitų obligacijų, nes jos gali būti naudojamos finansuoti tik tuos projektus, kuriais siekiama mažinti klimato pokyčius ir didinti atsparumą, įskaitant darnaus judumo iniciatyvas ir projektus. Savivaldybių obligacijos yra skolos vertybiniai popieriai, kuriuos išleidžia nacionalinės vyriausybės, vietos valdžios institucijos, regioninės įstaigos ir kitos vyriausybinės agentūros, siekdamos finansuoti kasdienę veiklą ir naujus projektus.

Daugeliui investuotojų žaliosios obligacijos patrauklios dėl jų kruopštumo ir skaidrumo. Žaliųjų obligacijų emitentui galioja griežtos taisyklės ir jis turi įrodyti investuotojams, kad jo projektai yra „žali“. Žaliosios obligacijos yra ypač patrauklios investuotojams, kurie priima sprendimus remdamiesi ASV kriterijais, vykdo aplinkosaugos darbotvarkę ir (arba) turi atskirą turto klasę investicijoms į klimatą (Reichelt, 2010). Žaliųjų obligacijų pirkėjai yra privatūs ir valstybiniai investuotojai, pensijų fondai ir draudimo bendrovės.

Kontekstas

Pirmąsias žaliąsias obligacijas 2007 m. išleido Europos investicijų bankas, o 2008 m. – Pasaulio bankas. Į rinką įsitraukė kiti daugiašaliai plėtros bankai, privačios korporacijos ir nacionalinės vyriausybės.

Pasaulio žaliųjų obligacijų rinka pastaraisiais metais sparčiai augo kaip atsakas į padidėjusį investuotojų dėmesį. Bendra emisija padidėjo dešimteriopai – nuo 3 mlrd. JAV dolerių 2012 m. iki 35 mlrd. JAV dolerių 2014 m. (Klimato obligacijų iniciatyva, 2017). Nuo 2016 m. paženklintų žaliųjų obligacijų rinka buvo įvertinta 118 mlrd. JAV dolerių (Klimato obligacijų iniciatyva, 2016).

Transportas dominuoja aplinkosaugos obligacijų rinkoje – 71 proc. jos sudaro mažai anglies dioksido į aplinką išskiriantys transporto projektai, daugiausia dėl didelių, dažnai valstybės remiamų geležinkelio įmonių veiklos (Klimato obligacijų iniciatyva, 2017). Tačiau tik maža dalis jų aiškiai pažymėti kaip „žaliosios obligacijos“.

Žaliosios obligacijos principai (ŽOP), kuriuos sukūrė ir paskelbė Tarptautinė kapitalo rinkos asociacija (ICMA), yra savanoriškos rekomendacijos obligacijų rinkos dalyviams. ŽOP aiškiai pripažįsta, kad kelios ekologiško transporto kategorijos laikomos tinkamais ekologiškais projektais, įskaitant elektrinį, hibridinį, viešąjį, geležinkelio, nemotorizuotą, daugiarūšį transportą, švarios energijos transporto priemonių infrastruktūrą ir kitas kenksmingų teršalų mažinimo strategijas (ICMA, 2016).

Savivaldybių žaliosios obligacijos

Savivaldybių žaliosios obligacijos daugeliu aspektų yra panašios į paprastas savivaldybių obligacijas. Pagrindinis skirtumas yra tas, kad jos išleidžiamos finansuoti projektams, kuriais prisidedama prie klimato kaitos švelninimo.

Pirmąsias obligacijas, kurias savivaldybė / miestas išleido kaip „žaliąsias“, 2012 m. Išleido Prancūzijos Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais ir Provence-Alpes-Côte d’Azur regionai. Nuo tada viso pasaulio savivaldybės įėjo į rinką ir dabar sudaro didelę žaliųjų obligacijų rinkos dalį. Ne JAV savivaldybės / miestai / regionai nuo 2012 m. yra išleidę daugiau nei 6 mlrd. JAV dolerių paženklintomis ekologiškomis obligacijomis su daugybe emisijų iš Île-de-France, Geteborgo miesto, Stokholmo „Lans Landsting“ ir kitų.

Nuo 1990 m. pradžios JAV savivaldybių obligacijos istoriškai buvo naudojamos dideliems, kapitalui imliems transporto projektams ir veiklos išlaidoms finansuoti valstijose ir miestuose. Manoma, kad bendra investuotojų laikomų JAV savivaldybių obligacijų dabartinė vertė yra beveik 3,7 trilijono JAV dolerių. Nuo 2013 m., kai buvo išleista pirmoji savivaldybės žalioji obligacija, skatinama nuolatinio ir didelio investuotojų susidomėjimo, rinka greitai išaugo – 2014 m. obligacijų buvo parduota už 2,5 milijardo JAV dolerių („Žaliųjų miesto obligacijų“ koalicija, 2017). Dėl JAV rinkos masto ir būsimo potencialo buvo išleistos pirmosios JAV žaliosios savivaldybių obligacijos.

Savivaldybių žaliųjų obligacijų patrauklumas

- Patrauklu investuotojams, norintiems gauti stabilią grąžą, kartu palaikant ekologiškos plėtros projektus. Tai ypač patrauklu investuotojams, kurie į savo investicijų analizę įtraukia aplinkos, socialinius ir valdymo (ASV) principus.
- Žaliosios obligacijos skatina investicijas į tvaraus transporto projektus, tokius kaip elektrinis, hibridinis, viešasis, geležinkelių, nemotorinis, daugiarūšis transportas,

ekologiškos energijos transporto priemonių infrastruktūra ir kenksmingų išmetamųjų teršalų mažinimas.

- Investuotojai vertina žaliųjų obligacijų skaidrumą.
- Žaliosios savivaldybių obligacijos, išleidžiamos tvariems transporto projektams, gali pritraukti investuotojus, kurie paprastai nėra suinteresuoti investuoti į savivaldybių obligacijas.
- Gyventojai gali investuoti į žaliąsias obligacijas, kad skatintų tvaraus judumo projektus savo bendruomenėse.
- Jos gali būti naudojamos finansuoti arba kofinansuoti didelius projektus ir jų veiklos išlaidas.
- Žaliosios obligacijos gali būti naudojamos mažesniems ekologiškiems projektams sujungti, siekiant padidinti jų mastą ir patrauklumą investuotojams.
- Bendradarbiavimas tarp skirtingų savivaldybių departamentų siekiant išleisti savivaldybių žaliąsias obligacijas galėtų suteikti papildomos naudos vietos valdžios institucijoms. Savivaldybės, kurios ėmėsi šios priemonės, įvertino, kad buvo naudinga suderinti vietos valdžią kaip instituciją su tvarumo darbotvarke.

Iššūkiai ir pavojai

Žaliųjų obligacijų rinka apskritai, taip pat savivaldybių žaliųjų obligacijų rinka, skirta tvaraus transporto projektams, susiduria su daugybe specifinių iššūkių, įskaitant:

- Standartų ir visuotinio apibrėžimo trūkumas;
- Vietos valdžios institucijų, nacionalinių vyriausybių ir investuotojų informacijos ir rinkos stoka;
- Aiškaus rizikos profilio, susijusio su konkrečiomis ekologiškomis investicijomis, trūkumas (Cochu, Annica et al, 2016);
- Subnacionalinės vyriausybės, tokios kaip miestų savivaldybės, paprastai turi žemesnius kredito reitingus nei nacionalinės vyriausybės, nes manoma, kad jų įsipareigojimų neįvykdymo rizika yra didesnė (Cantú and Liu, 2010);
- Vietos valdžios institucijoms dažnai trūksta įstatymų leidybos galių patekti į obligacijų rinką. Dėl to gali reikėti, kad nacionalinės vyriausybės parengtų naujus teisės aktus, leidžiančius išleisti savivaldybių ekologiškas obligacijas;
- Obligacijų išleidimo kaina gali būti didelė (iki 50 000 JAV dolerių);
- Norint išleisti žaliąsias savivaldybių obligacijas, reikia gebėjimų ir žinių, kurių mažoms ir vidutinėms savivaldybių institucijoms dažnai trūksta;
- Dėl papildomų išlaidų, žinių ir išteklių poreikio labiau tinkamas vidutiniams ir dideliems, o ne mažiems miestams.

2 lentelėje nurodytos rizikos, su kuriomis M–V miestai gali susidurti bandydami naudoti žaliąsias obligacijas transporto ir mobilumo projektams finansuoti, ir pateikiamos galimos rizikos mažinimo priemonės šiai rizikai pašalinti.

2 lentelė. Su M–V miestais susijusi rizika

Rizika	Švelninimas
• Mažesnis projektų mastas ir mažesnis savivaldybių dydis gali sudaryti kliūtis	• M–V miestai galėtų naudoti „bendros emisijos“ metodą išleisdami obligacijas kelių

Rizika	Švelninimas
reikalingam mastui pritraukti investuotojus.	savivaldybių vardu.
• Investicijos į žaliąsias obligacijas turi atitikti žaliųjų obligacijų išleidimą, t.y. obligacijų paklausa turėtų atitikti pasiūlą.	• Mokesčių lengvatos ir mokesčių lengvatos investuotojams • Kredito didinimas
• Daugelis savivaldybių neturi investicinio laipsnio kredito reitingų arba turi žemą kredito reitingą.	• Bendradarbiavimas su nacionalinėmis vyriausybėmis, įskaitant garantijas • Kredito didinimas
• Suvokiama įsipareigojimų neįvykdymo rizika	• Kredito didinimas • Viešieji subjektai gali dalytis rizika su investuotojais

Išlaidos ir pajėgumų reikalavimai

Palyginti su įprastomis obligacijomis, savivaldybių žaliosios obligacijos turi papildomų operacijų išlaidų, nes emitentai turi sekti projektus, kad užtikrintų tinkamą lėšų panaudojimą. Tai apima ir identifikavimą, ar transporto projektas gali būti laikomas žaliuoju. Tada reikia atlikti papildomus veiksmus, kad būtų galima sekti įplaukų panaudojimą ir pranešti šią informaciją investuotojams. Taigi žaliųjų obligacijų išleidimas galėtų sugeneruoti papildomo darbo savivaldybių valstybės tarnautojams.

Trečiųjų šalių patvirtinimai, siekiant įvertinti savivaldybių obligacijų atitiktį ekologiškumo kriterijams, taip pat padidina sąnaudas. Klimato obligacijų iniciatyva įvertina, kad nepriklausomos peržiūros išlaidos gali būti nuo 10 000 iki 50 000 JAV dolerių (maždaug nuo 8 000 iki 42 000 Eur).

Savivaldybė taip pat gali apsvarstyti galimybę sukurti žaliųjų obligacijų sistemą reikalavimus atitinkantiems projektams, kuriai prireiks papildomų laiko ir išteklių investicijų. Idealiu atveju sistemą patikrintų išorinis vertintojas, kuriam taip pat reikėtų papildomų išlaidų.

Vienkartinio projekto atveju trečiųjų šalių atliekamas projekto atitikties viešai prieinamų standartų, tokių kaip klimato obligacijų standartas, patikrinimas yra pigesnis nei žaliųjų obligacijų sistemos sukūrimas ir užsakymas. Tačiau savivaldybės, kurios planuoja pasikliauti žaliosiomis obligacijomis, kad galėtų finansuoti didesnę savo tvaraus judumo biudžeto dalį, turėtų apsvarstyti galimybę investuoti į sistemą.

Pritaikymo pavyzdžiai

Nors daugiašaliai plėtros bankai vis dar yra pagrindiniai žaliųjų obligacijų rinkos varikliai, nacionalinės ir vietos valdžios institucijos taip pat tampa pagrindinėmis žaidėjomis ir perkelia rinką į naują lygį. Vis daugiau savivaldybių ir subnacionalinių vyriausybių kaupia lėšas išleisdamos žaliąsias obligacijas. Šiuo metu savivaldybės yra antra pagal dydį žaliųjų obligacijų emitentė, jos dalis sudaro 15 proc. visos emisijos (Cochu et al., 2016).

Žaliosios obligacijos yra naudojamos finansuoti įvairius projektus. Transportas vis dar yra palyginti maža niša žaliųjų obligacijų rinkoje, nes vien tik transporto projektams išleidžiamos obligacijos yra naujausias žaliųjų obligacijų rinkos bruožas.

„Toyota“ 2014 m. išleido obligacijas elektrinėms ir energiją taupančioms transporto priemonėms finansuoti. Tai buvo pirmoji žalioji obligacija, skirta tik transportui. Nuo to laiko į rinką įėjo tranzito institucijos, tokios kaip „Transport for London“ 2015 m., o 2016 m. – Niujorko metropolinė transporto administracija (MTA) ir vietos savivaldybės, tokios kaip Paryžiaus taryba (Conseil de Paris).

Atvejo analizės

Niujorko MTA, JAV

Niujorko MTA 2016 m. vasario mėn. išleido 782 mln. JAV dolerių vertės žaliąsias obligacijas. Sertifikuotos pagal klimato obligacijų standartą, obligacijos finansuoja geležinkelių infrastruktūros atnaujinimą ir modernizavimą Niujorko didmiesčio regione. Tai sulaukė didelės sėkmės, ypač tarp vietos mažmeninių investuotojų.

Puget Sound, JAV

Puget Sound savivaldybė Vašingtono valstijoje išleido didžiausią visų laikų žaliąją obligaciją, kurios bendra vertė 2015 m. sudarė 943 mln. JAV dolerių. Ji naudojama finansuoti Sietlo regiono viešojo transporto investicijas, įskaitant sunkiųjų ir lengvųjų geležinkelių bei autobusų paslaugų tobulinimą.

Savivaldybės finansai, Suomija

2016 m. rugsėjo mėn. „Savivaldybės Finansai Plc“ („MuniFin“) tapo pirmuoju Suomijos tarptautinių žaliųjų obligacijų emitentu, išleidusiu 500 mln. JAV dolerių vertės žaliąją obligaciją ekologiškiems projektams finansuoti Suomijos viešajame sektoriuje. Penkerių metų obligacijų išleidimas buvo labai sėkmingas ir netgi buvo per daug paklausus.

Paryžiaus taryba, Prancūzija

2015 m. Paryžiaus taryba („Conseil de Paris“) išleido 300 mln. Eur vertės žaliąsias obligacijas mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančiam transportui, energijos vartojimo efektyvumui ir prisitaikymui prie klimato. Paryžius skyrė lėšų dabartiniams ir būsimiems projektams finansuoti, o ne refinansuoti baigtus projektus. Miestas kasmet pateiks ataskaitas apie lėšų paskirstymą ir pasirinktų projektų rezultatus pagal ASV kriterijus (Cochu, Annica et al, 2016).

TfL, JK

Miesto transporto tarnyba „Londono transportas“ (TfL), atsakinga už Londono transporto sistemos investicijų ir eksploatavimo priežiūrą, 2015 m. pradėjo leisti žaliąsias obligacijas, kad padėtų finansuoti projektus, kurie patenka į penkias ekologiškų projektų kategorijas (TfL, 2015). Ši iniciatyva padeda palaikyti „TfL“ aplinkos apsaugos sistemos tikslus, kuriais siekiama sumažinti oro taršą mieste ir pasirengti galimam klimato pokyčių poveikiui.

Savivaldybių žaliosios obligacijos ir M–V miestai

Vis labiau pripažįstama, kad žaliosios obligacijos prisideda prie Europos klimato ir aplinkos tikslų finansavimo (Europos Komisija – pranešimas spaudai, 2016). Be to, žaliųjų obligacijų naudojimas tvariam transportui ir judumui finansuoti gali suteikti daug naudos M–V miestams.

- Žaliosios obligacijos leidžia savivaldybėms augti ir įvairinti savo investuotojų bazę, pritraukiant investuotojus, kurie kitaip negalvotų apie dalyvavimą savivaldybių obligacijų rinkoje. Tai apima investuotojus ir asmenis, kurie į savo sprendimų priėmimo procesą įtraukia aplinkosaugos, socialinius ir valdymo (ESG) principus, investicinius fondus, turinčius mandatą klimato srityje, taip pat kitus institucinius investuotojus, ieškančius būdų užsidirbti, kartu palaikant aplinkai nekenksmingas iniciatyvas.
- Žaliosios obligacijos gali sustiprinti miesto įsipareigojimą siekti ilgalaikio tvaraus judumo, kartu suteikdamos galimybę gyventojams investuoti į tvaraus transporto projektus savo bendruomenėse.
- Tai gali pagerinti bendradarbiavimą tarp skirtingų savivaldybės departamentų (ypač tarp finansų, transporto ir aplinkos departamentų) ir tarp skirtingų valdžios lygių (nacionalinio, regioninio ir savivaldybių).
- Ilgainiui padidėjęs ekologiškų lėšų prieinamumas gali lemti didesnį vidinį dėmesį tvaraus judumo projektams ("Žaliųjų miesto obligacijų" koalicija, 2017).
- Savivaldybių žaliosios obligacijos gali kompensuoti trūkstamą kapitalą, reikalingą mažų ir vidutinių miestų vyriausybėms finansuoti klimato kaitai palankią infrastruktūrą.

Klimato obligacijų iniciatyvos „Taksonomija“ metu nustatomas toks turtas ir programos, kurios tinka ekologiškoms obligacijoms. M–V Europos miestams svarbiausios programos yra šios:

- Sistemos patobulinimai, kurie optimizuoja esamo tinklo efektyvumą;
- Visos viešojo transporto rūšys, ypač greitasis miesto geležinkelių ir autobusų tranzitas (BRT) ir su juo susijusi infrastruktūra;
- Alternatyvi (mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių) degalų paskirstymo infrastruktūra, tokia kaip elektriniai įkrovimo taškai;
- Nauji ir novatoriški viešojo transporto sprendimai, tokie kaip lynai ir funikulieriai;
- Technologijos, skatinančios pakeisti elgesį (tokios kaip tinkami automobilių kelionių kartu klubai, dviračių dalijimosi sistemos ir t.t.); ir
- Geresnė skirtingų transporto rūšių integracija (Klimato obligacijų iniciatyva, 2017).

Savivaldybių žaliųjų obligacijų išleidimo gairės

Klimato obligacijų iniciatyva bendradarbiauja su kitomis organizacijomis, tokiomis kaip „C40 Cities ir Ceres“, siekdama parengti gaires, kuriose pateikiamas nuoseklus savivaldybių ekologiškų obligacijų išleidimo vadovas. Šiame skyriuje aprašomos šios gairės, kuriomis galėtų naudotis maži ir vidutiniai miestai, svarstydami galimybę išleisti ekologiškas obligacijas tvaraus transporto ir judumo projektams.

1 žingsnis: Nustatyti kvalifikuojamus ir tinkamus ekologiškus tvaraus transporto ir mobilumo projektus.

2 žingsnis: Surengti nepriklausomos trečios šalies apžvalgą.

3 žingsnis: Nustatyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūras.

4 žingsnis: Išleisti savivaldybės žaliąsias obligacijas.

5 žingsnis: Stebėti pajamų panaudojimą ir kasmet pateikti ataskaitas

1 žingsnis: Nustatyti kvalifikuojamus ir tinkamus ekologiškus tvaraus transporto ir mobilumo projektus

ICMA parengė rekomendacijas, kuriose nurodytos tinkamo lygio projektų aukšto lygio kategorijos. Šiame savanoriškame proceso vadove nustatomos plačios ekologinio turto kategorijos ir emitentams pateikiamos gairės dėl svarbiausių patikimų ir sėkmingų žaliųjų obligacijų įvedimo žingsnių (ICMA, 2017).

Klimato obligacijų iniciatyva taip pat parengė pagrindų dokumentą, kuriame išdėstomi tinkamumo kriterijai mažai anglies dioksido į aplinką išmetančiam sausumos transportui. Dokumente išdėstyti kriterijai, skirti sertifikuoti mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančius ir tvarius sausumos transporto projektus ir turtą (Klimato obligacijų iniciatyva, 2017).

2 žingsnis: Surengti nepriklausomos trečios šalies apžvalgą

Investuotojams, norintiems investuoti į žaliąsias savivaldybių obligacijas, reikia įsitikinti, kad ekologiškos investicijos yra tikrai ekologiškos. Dėl šios priežasties miestai, išleidžiantys žaliąsias obligacijas, turėtų apsvarstyti nepriklausomus vertinimus, kad užtikrintų investuotojų pasitikėjimą finansuojamais projektais. Žaliosios obligacijos akredityvus galima sertifikuoti naudojant Klimato obligacijų standartų sertifikatą. Obligacijų peržiūra taip pat gali padėti nustatyti ekologinį turtą ir projektus bei padėti vietos valdžios institucijoms atlikti 1 žingsnį.

3 žingsnis: Nustatyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūras

Savivaldybių žaliosioms obligacijoms yra būtinas skaidrumas ir visiškas lėšų paskirstymo atskleidimas. Emitentas turės sukurti pajamų naudojimo stebėjimo ir ataskaitų teikimo tvarką. Stebėjimas ir ataskaitų pateikimas yra būtinas norint įrodyti investuotojams, kad visos įplaukos naudojamos ekologiškiems projektams įgyvendinti ir kad į turtą ar projektus investuota suma nėra mažesnė už išleistų obligacijų sumą.

4 žingsnis: Išleisti savivaldybės žaliąsias obligacijas

Žaliųjų savivaldybių obligacijų išleidimo veiksmai yra tokie patys kaip ir įprastų obligacijų išleidimo veiksmai:

- Reikia dirbti su banku ar konsultantu, norint suformuluoti obligacijas;
- Savivaldybių žaliųjų obligacijų įkainojimas ir pardavimas.

5 žingsnis: Stebėti pajamų panaudojimą ir kasmet pateikti ataskaitas

Reikėtų viešai paskelbti ataskaitą, kurioje aprašoma, kaip buvo paskirstytos lėšos. Ataskaitoje turėtų būti apžvelgtas pajamų panaudojimas, pabrėžiant iki šiol padarytą poveikį aplinkai. Ataskaitos turėtų būti prieinamos visuomenei ir idealiu atveju lengvai randamos bei prieinamos, pavyzdžiui, jas išleidžiančios savivaldybės svetainėje („Žaliųjų miesto obligacijų“ koalicija, 2017).

Papildomos rekomendacijos M–V miestams

- M–V miestai, neturintys kompetencijos ir galimybių išleisti žaliąsias obligacijas, galėtų bendradarbiauti su kitomis savivaldybėmis ir (arba) nacionaline valdžia.

- Savivaldybių departamentų bendradarbiavimas yra labai svarbus sėkmei. Pavyzdžiui, finansų departamentas turi glaudžiai bendradarbiauti su transporto ir aplinkos apsaugos departamentais. Tai gali sukelti iššūkį savivaldybėms ir vietos valdžios institucijoms, kur toks bendradarbiavimas nėra įprastas.
- Subnacionalinės vyriausybės, tokios kaip miestų savivaldybės, paprastai turi žemesnius kredito reitingus nei jų nacionalinės vyriausybės, nes manoma, kad jų įsipareigojimų neįvykdymo rizika yra didesnė (Cantú and Liu, 2010). Todėl reikėtų apsvarstyti tam tikrą bendradarbiavimo su nacionalinėmis ir regioninėmis vyriausybėmis formą. Tai padėtų sumažinti suvokiamą riziką investuotojams.

Maži ir vidutiniai miestai gali pagerinti žaliųjų obligacijų patrauklumą, spręsdami kai kurias potencialiems investuotojams kylančias rizikas.

Mokestinės paskatos

Mokestinės paskatos gali būti naudojamos skatinant investicijas į žaliąsias obligacijas, turinčias palyginti nedidelį poveikį valstybės finansams. Paskatos padeda sumažinti investuotojų sąnaudas ir taip padidina žaliųjų obligacijų patrauklumą. Kai kurios nacionalinės vyriausybės, tokios kaip JAV, neapmokestina savivaldybių obligacijų. Daugiau nei 80 proc. JAV savivaldybių obligacijų rinkos neapmokestinamos (Dai (Lily), Weihui et al, 2016). Palūkanos už JAV savivaldybių obligacijas neapmokestinamos federaliniu pajamų mokesčiu, o obligacijų kuponai paprastai neapmokestinami valstybiniu mokesčiu (Jason Appleson, Eric Parsons, 2012). Dėl to iki 50 proc. JAV savivaldybių obligacijų nuperka privatūs asmenys (Klimato obligacijų iniciatyva, 2016).

Ši paskata gali būti pritraikyta ir žaliosioms obligacijoms, išleistoms M–V Europos miestuose, siekiant finansuoti darnaus transporto ir judumo planus. Tačiau reikia nustatyti atitinkamą reguliavimo sistemą vietos, regioniniu, nacionaliniu ir ES lygiais, ji turi egzistuoti arba bus reikalaujama ją sukurti.

Kredito padidinimas

Didesnė investavimo rizika, susijusi su ekologiško transporto ir judumo projektais, gali atgrasyti institucinius investuotojus. Kredito didinimas apima finansinius metodus, kurie yra skirti sumažinti investuotojų riziką. Tai apima investavimo rizikos pasidalinimą su investuotojais, siekiant pagerinti rizikos ir grąžos profilį bei padaryti žaliąsias obligacijas finansiškai konkurencingas. Padidintas kreditas užtikrintų platesnį projektų spektrą ir savivaldybės (emitentai) galėtų būti patrauklesnės investuotojams.

Skaidrumas

Norėdami padidinti investuotojų pasitikėjimą, miestai gali atlikti nepriklausomą patikrinimą, kad patvirtintų galimų žaliųjų projektų „žalumą“.

Tai galima padaryti patvirtinant „žalumą“ pagal antrosios nuomonės modelį arba patikrinant pagal esamų standartų rinkinį. Pagal antrosios nuomonės modelį emitentai patvirtina savo „žalumą“, gaudami antrą išorinę nuomonę apie reikalavimus atitinkančių projektų žaliųjų obligacijų sistemą, pajamų valdymo procesus ir ataskaitų teikimo procesą. Patikrinimo modelyje nepriklausomi vertintojai patikrina, ar laikomasi standarto kriterijų, tokių kaip klimato obligacijų standartas.

Santrauka

Savivaldybių žaliosios obligacijos yra perspektyvus finansavimo mechanizmas, galintis prisidėti prie M–V Europos miestų tvaraus judumo darbotvarkės. Vietos valdžios institucijos tampa pagrindinėmis žaliųjų obligacijų rinkos dalyvėmis, o vis daugiau savivaldybių ir subnacionalinių vyriausybių dabar kaupia lėšas išleisdamos žaliąsias obligacijas.

Potencialūs iššūkiai, su kuriais susiduria M–V miestai, yra nedideli projektai, nepakankamas investicinio lygio kredito reitingas ir suvokiama įsipareigojimų neįvykdymo rizika. Šiuos iššūkius galima sušvelninti naudojant „bendro išleidimo“ metodą, išleidžiant obligacijas kelių savivaldybių vardu, numatant mokesčių lengvatas ir atleidimą nuo mokesčių investuotojams, naudojant kredito gerinimo metodus ir savivaldybių institucijoms dalijantis padidinta investavimo rizika.

Palyginti su tradicinėmis obligacijomis, savivaldybių žaliosios obligacijos turi papildomų veiklos išlaidų dėl padidėjusio stebėjimo ir ataskaitų teikimo poreikio, todėl, kad žaliųjų obligacijų emisijos turėtų būti pigesnės, nes emitentai gali naudoti tą pačią sistemą ekologiškiems projektams ir turtui identifikuoti, taip pat naudojamas tas pats nepriklausomas vertintojas ir tie patys pajamų valdymo ir ataskaitų teikimo procesai.

Nepaisant iššūkių ir papildomų išlaidų, savivaldybių žaliosios obligacijos galėtų suteikti didelę naudą M–V miestams, suteikdamos galimybę naudotis naujais kapitalo šaltiniais klimatui nekenksmingos infrastruktūros finansavimui. Savivaldybių žaliosios obligacijos gali pritraukti privatų kapitalą ir investuotojus, kurie paprastai nėra suinteresuoti investuoti į savivaldybių obligacijas, ir leisti gyventojams investuoti į darnaus judumo projektus savo bendruomenėse. Ilgainiui didėjant ekologiškų lėšų prieinamumui, gali atsirasti didesnis vidinis dėmesys tvaraus judumo projektams ir sustiprėti įvairių savivaldybės departamentų bendradarbiavimas.

Naudingos nuorodos

Kaip išleisti žaliąją savivaldybių obligaciją: žaliųjų savivaldybės obligacijų aprašas

https://www.climatebonds.net/files/files/Green City Playbook.pdf

Geteborgo miestas – žaliųjų obligacijų sistema

http://finans.goteborg.se/en/greenbonds/green-bond-framework/

Žaliosios obligacijos principai (GBP), 2017

https://www.icmagroup.org/assets/documents/Regulatory/Green-Bonds/GreenBondsBrochure-JUNE2017.pdf

Klimato obligacijų standartas

https://www.climatebonds.net/files/files/Climate%20Bonds%20Standard%20v2_1%20-%20January_2017.pdf

Šaltiniai

Cantú, O. and Liu, L., 2010. ‘Subnational Debt Finance: Make it Sustainable’, *Subnational Debt Finance: Make it Sustainable*, pp. 219–237.

Climate Bond Initiative, 2017. 'Low Carbon Land Transport and the Climate Bonds Standard'.

Climate Bonds Initiative, 2016. 'Bonds and Climate Change - The state of the market in 2016', *Bonds and Climate Change*, p. 20. Available at: www.climatebonds.net.

Cochu, Annica; Glenting, Carsten; Hogg, Dominic; Georgiev, Ivo; Skolina, Julija; Eisinger, Frederik; Jespersen, Malene; Agster, Rainer; Fawkes, Steven; Chowdhury, T. 2016. *Study on the potential of green bond finance for resource-efficient investments*. doi: 10.2779/234777.

European Commission - Press release, 2016. *Green bonds: New study shows extraordinary growth and signals potential in financing Europe's climate and environment goals*.

Green City Bonds Coalition, 2017. *How to Issue a Green Muni Bond: The Green Muni Bond Playbook*. Available at: https://www.climatebonds.net/files/files/Green City Playbook.pdf.

ICMA, 2016. *Green Bond Principles*.

ICMA, 2017. 'The Green Bond Principle 2017', (309), pp. 1–4. doi: 10.13427/j.cnki.njyi.2017.02.043.

Jason Appleson, Eric Parsons, A. H., 2012. *The Untold Story of Municipal Bond Defaults*. Available at: http://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2012/08/the-untold-story-of-municipal-bond-defaults.html (Accessed: 16 May 2016).

Reichelt, H., 2010. 'Green bonds: a model to mobilise private capital to fund climate change mitigation and adaptation projects Climate change is a problem of global proportions', p. 8.

TfL, 2015. *Framework for a TfL Green Bond*. London.

Weihui, B. D. (Lily), Sean, K. and Sonerud, 2016. *Roadmap for China : Using green tax incentives and credit enhancements to scale green bonds*. Available at: https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/greening-securitisation-tax-incentives-credit-enhancements-green-bonds-en.pdf.

Žodynas

Obligacija: skolos investicija arba vertybinis popierius, kurio metu investuotojas skolina lėšas ūkio subjektui nustatytam laikotarpiui pagal palūkanų normą.

Kredito reitingas: skolininko kredito rizikos įvertinimas, numatant jo galimybes grąžinti skolą

Žalioji obligacija: žaliai „paženklinti" skolos vertybiniai popieriai, susieti su ekologiškais projektais, prekėmis ar paslaugomis.

Žaliųjų obligacijų rinka: paženklintų žaliųjų obligacijų rinka.

Savivaldybių obligacijos: skolos vertybiniai popieriai, kuriuos išleido valstybės, miestai, regioninės įstaigos ir kiti vyriausybės subjektai, kad galėtų finansuoti kasdienius įsipareigojimus ir finansuoti kapitalo projektus

Pajamų panaudojimas: ekologiški projektai, kuriais grindžiamos žaliosios obligacijos

C.3 priedas. Kolektyvinė pagalba („Crowdsourcing“)

Pagrindinės charakteristikos

- Alternatyvus finansavimo modelis, kai mikrofinansai ir kolektyvinė pagalba naudojami finansuoti bendruomenės projektus, kurie turi didelį socialinį poveikį.
- Projekto iniciatoriai dažniausiai yra vietos piliečiai, kurie plėtoja ir viešina savo idėjas internetinėse platformose. Šios platformos taip pat tvarko sutelktinio finansavimo finansines operacijas, kurios padeda padidinti skaidrumą.
- Vyriausybės vis dažniau naudojasi „suderintu finansavimu“, pagal kurį lėšos derinamos su projektais, kuriems sėkmingai sukaupta pagalbos iš visuomenės.
- Kolektyvinė pagalba yra tinkamiausia finansuoti mažesnio masto, didelio socialinio poveikio projektus – tai reiškia, kad mažose ir vidutinio dydžio miestuose yra didelis visuomenės kolektyvinės pagalbos potencialas.
- Yra trys visuomenės sutelktinio finansavimo rūšys, ypač tinkančios pilietiniams projektams: paremtos aukojimu, atlygiu ir bendruomenės pajamomis

Trumpas aprašymas

Pilietinis visuomenės sutelktasis finansavimas, dar žinomas kaip „vieša prenumerata“, yra sutelktas į keturias pagrindines sąvokas: kolektyvinė pagalba (kolektyvinis projekto tikslo siekimas), sutelktinis finansavimas (mikrofinansavimas iš minios), internetas (internetinės platformos, kuriose skelbiami projektai ir kaupiamos lėšos), dėmesys pilietiniam ir socialiniam aspektui (FCC, 2017). Projektai demonstruojami internetinėje platformoje, kur taip pat stebimos ir renkamos lėšos. Vietos valdžios institucijos vis dažniau naudojasi pilietinės visuomenės sutelktinio finansavimo platformomis, kad paremtų ir bendrai finansuotų / suderintų su fondais piliečius įgyvendinančius, finansuojančius ir įgyvendinančius vietos tobulinimo ar bendruomenės paslaugų projektus.

Kontekstas

Anksčiau populiarintas kaip „vieša prenumerata“, sutelktinis finansavimas pilietiniams projektams nėra naujas reiškinys. Pavyzdžiui, Didžiojoje Britanijoje ir JAV statulos ir paminklai buvo finansuojami pasitelkiant mikrofinansavimą. Dažnai vadinama sutelktinio finansavimo iniciatyva yra Laisvės statula, kurios granito pjedestalo dalis buvo sutelktai finansuota į biudžetą po to, kai tapo aišku, kad lėšų negali surinkti JAV Kongresas ar Niujorko miestas. Kad būtų galima įsigyti statulą, 1984 m. laikraščio savininkas surengė pusmečio trukmės kampaniją, kurios metu surinko 100 000 JAV dolerių iš 120 000 finansuotojų.

Persikeliant į XXI amžių – internetinės platformos, tokios kaip „Indigogo“ ir „Kickstarter“, išpopuliarino modernią sutelktinio finansavimo formą, kur projektams ir gaminiams skirti pinigai galėtų būti kaupiami internetiniu būdu kaip alternatyva tradiciniams investavimo

mechanizmams. Pilietinis sutelktinis finansavimas tapo internetinio bendrojo finansavimo subdomenu ir tapo būdu piliečiams kurti ir finansuoti savo bendruomenės projektus ir paslaugas. Pilietinės sutelktinio finansavimo iniciatyvos paprastai būna mažesnės ir labiau vietinės nei projektai, kuriuos finansuoja vietos savivaldos institucijos. Transporto srityje pilietinio sutelktinio finansavimo projektai buvo orientuoti į viešųjų paslaugų tobulinimo projektus.

Yra trys bendrosios sutelktinio finansavimo rūšys, tinkamos pilietiniam sutelktiniam finansavimui:

- Remiantis aukojimu – kai projekto rėmėjai tiesiog aukoja pinigus, negaudami už tai jokios tiesioginės naudos.
- Remiantis atlygiu – surinkti pinigai donorams negrąžinami. Vietoj to, verslas juos apdovanoja apdovanojimais. Pavyzdys yra „Luchtsingel“ pėsčiųjų tiltas Roterdame, kur donorų vardai buvo visam laikui užrašomi ant tilto už mažiausiai 25 Eur auką.
- Bendruomenės akcijos – tai „išimamų akcijų“ forma, kuria galima įsigyti kapitalą bendruomenės projektams. Tokį sutelktinio finansavimo tipą dažniausiai išleidžia socialinės įmonės, kooperatinės ir labdaros organizacijos, kurios griežtai laikosi taisyklių ir naudojasi turto spynomis, kad užkirstų kelią spekuliacijai ir akcijų pervertinimui (Future Cities Catapult (FCC), 2017).

Kiti galimi, bet ne tokie populiarūs pilietinio sutelktinio finansavimo būdai yra akcijomis pagrįstas ir pajamų / pelno pasidalijimas, leidžiantys vykdyti tradicines investicijas ir vertybinių popierių pirkimą. Tai yra mažiau populiarios sutelktinio finansavimo formos ne tik todėl, kad joms taikomi griežtesni finansiniai reglamentai, bet ir todėl, kad paprastai laikomasi nuomonės, jog socialinės įmonės neturėtų sukurti sąlygų prasidėti finansinėms spekuliacijoms ir atsirasti akcininkams.

Suderintas finansavimas

Visoje Europoje instituciniai finansuotojai, ypač vietos valdžios institucijos, taip pat privačios labdaros organizacijos ir įmonės, pradeda bendradarbiauti su tam tikromis pilietinio sutelktinio finansavimo platformomis, kad sudarytų galimybes, paskatinti ir netgi bendrai finansuoti pilietinio sutelktinio finansavimo projektus. Tai dažnai pasiekiama naudojant „suderinto finansavimo“ mechanizmą, kai valdžios institucijos ir institucijos susitaria finansuoti tam tikrą projekto procentą. Institucijos dažnai iš anksto nustato projekto finansavimo kriterijus. Jos taip pat reikalauja projekto savininko surinkti nemažą projekto finansavimo sumą iš visuomenės prieš skiriant suderintų dotacijų lėšas. Šis bendradarbiavimas yra „įdomi pilietinio visuomenės finansavimo modelio raida, apimanti „iš apačios į viršų“ idėjas ir mažas piliečių aukas, su instituciniu finansavimu iš viršaus į apačią“ (FCC, 2017).

Sutelktinio finansavimo patrauklumas

- Sutelktinis finansavimas yra tinkamas nedidelio masto projektams, kurie turi socialinį tikslą ir trumpalaikius laikotarpius, kai poveikį galima pasiekti palyginti greitai.
- Siūlo alternatyvą šiuo metu piliečiams prieinamiems „griežtiems ir sudėtingiems dalyvavimo mechanizmams“ (Future Cities Catapult (FCC), 2017).

- Skatina aktyvų piliečių dalyvavimą, kuris suteikia žmonėms atsakomybės už savo projektus ir viešąsias erdves jausmą. Tai taip pat sukuria naujas sąsajas tarp piliečių, organizacijų ir valdžios institucijų. Tai padeda kurti atsparesnes ir darnesnes bendruomenes.
- Projektai, finansuojami sutelktai, atspindi ne tik konkrečių bendruomenių grupių ar vietos politikų interesus, bet ir bendruomenės vertybes bei poreikius.
- Suteikia galimybę diegti daugiau naujovių, tuo pačiu sumažinant nesėkmės riziką, nes projektai jau yra populiarūs ir jie nėra pagrįsti skolomis (Miglietta, Angelo; Parisi, Emanuele; Pessione, Matteo; Servato, 2013).
- Kadangi vietos valdžios institucijos dažnai riboja projektų, kuriuos jos gali finansuoti, tipą, pilietinis sutelktinis finansavimas atveria naujas galimybes.
- Visuomeninio sutelktinio finansavimo finansinė nauda dažnai yra pats patraukliausias šio finansavimo mechanizmo aspektas. Vis dėlto sukuriama ir didelė socialinė nauda, įskaitant aktyvesnį bendruomenės įsitraukimą ir pagerėjusią psichinę sveikatą, dažnai taip pat svarbią kaip ir finansinę naudą (Future Cities Catapult (FCC), 2017).

Kadangi piliečiai dažnai nori aktyvesnio dalyvavimo planavimo procese (įskaitant didesnę įtaką dėl biudžeto paskirstymo ir sprendimų priėmimo), piliečių sutelktinis finansavimas gali pakeisti piliečių dalyvavimą ir kelti iššūkius skaidrumo ir demokratijos atžvilgiu vietos vyriausybėje. Sutelktinis finansavimas leidžia piliečiams aktyviau dalyvauti planuojant savo bendruomenes, suteikiant jiems galimybių vadovauti ir (arba) įsitraukti į projektus, atspindinčius jų pačių vizijas ir vertybes (FCC, 2017). Pilietinis sutelktinis finansavimas gali sukurti naujas sąsajas ir partnerystę tarp piliečių, bendruomenių, verslo ir valdžios institucijų – santykių, kurių galėtų nebūti pagal dabartinę biudžeto paskirstymo iš viršaus į apačią ir sprendimų priėmimo sistemą. Jei vyriausybės glaudžiai bendradarbiauja stebėdamos ir reguliuodamos bendro finansavimo projektus ir platformas, jos gali skatinti tam tikrus projektus teikdamos temines dotacijas arba pasitelkdamos lėšas prisidėti prie didesnių infrastruktūros projektų.

Iššūkiai ir pavojai

- Kritikai gali teigti, kad tarybos sumažins viešąsias išlaidas viešosioms erdvėms ir bendruomenės projektams dėl padidėjusios sutelktinio finansavimo veiklos. Tai ypač rūpi bendruomenėms, turinčioms mažiau išteklių, kurioms trūksta kapitalo, laiko ir galimybių sutelkti sutelktinio finansavimo iniciatyvas.
- Sutelktinio finansavimo projektai dažnai priklauso nuo didelio verslo ar fondų indėlio. Bet tai nebūtinai susilpnina modelį – daugelio mažesnių finansuotojų entuziazmas gali sukelti didelių donorų dosnumą (The Economist, 2013).
- Sutelktinis finansavimas turi būti vykdomas laikantis nacionalinės ir vietos valdžios institucijų teisinės sistemos. Tam gali prireikti glaudaus skirtingų valdymo organų bendradarbiavimo ir strateginio tikslų suderinimo (Miglietta et al., 2013).
- Vietos valdžios institucijos, suderinančios lėšas per pilietinio sutelktinio finansavimo platformas, turi įsitikinti, kad pačios platformos yra teisėtos ir tinkamai kontroliuojamos. Priešingu atveju sutelktinis finansavimas gali neatitikti skaidrumo ir efektyvumo standartų.
- Kadangi tai yra naujas finansavimo mechanizmas, trūksta plačiosios visuomenės ir vyriausybės žinių apie sutelktinį finansavimą ir kaip jį geriausia naudoti.

- Dar netinkamas finansuoti ilgalaikes programas ar didelę infrastruktūrą, kuriai reikalingas didelis kapitalas. Tačiau ateityje vyriausybės gali rasti naujų ir kūrybiškų būdų, kaip panaudoti sutelktinį finansavimą didesniems projektams papildyti.

Pritaikymo pavyzdžiai

Pilietinis internetinis sutelktinis finansavimas yra palyginti naujas finansavimo mechanizmas, todėl jis yra pradiniame plėtros etape, šiuo metu yra tik keletas išsamių atvejų tyrimų. Vis dėlto rinka Europoje sparčiai auga, joje pirmauja vidutinių ir didelių Jungtinės Karalystės miestų savivaldos institucijos.

Transporto sektoriuje dauguma pilietinio sutelktinio finansavimo platformų pavyzdžių yra viešųjų sferų patobulinimai, tokie kaip nauji takai, aikštės ir viešieji sodai, o ne dideli transporto infrastruktūros projektai.

Atvejo analizė: „Spacehive“, JK

„Spacehive“ yra aukojimu paremtas pilietinio sutelktinio finansavimo portalas, kuris „bendradarbiauja su žmonėmis, įmonėmis ir tarybomis, kad sukurtų finansavimo ekosistemą“ bendruomenės projektams, kurie specialiai įtraukia viešąją ir bendruomenės erdves į sukurtą aplinką (Spacehive, 2017).

„Spacehive“ teikia programines bendro finansavimo paslaugas, taip pat patarimus ir paramą projekto savininkams, bendruomenės organizacijoms ir vyriausybėms. Projekto kūrėjai naudojasi „Spacehive“ platforma kurdami savo bendruomenės projektų planus, kurdami bendruomenės palaikymą ir rinkdami finansavimą iš visuomenės. Tuo tarpu tarybos, fondai ir kitos organizacijos gali siūlyti dotacijas „Spacehive“, kad prie jų priderintų tam tikrus kriterijus atitinkančius ar strateginius tikslus atitinkančius projektus.

Didžiausi „Spacehive“ sutelktinio finansavimo projektai paprastai siekia „atnaujinti, atkurti ar perdaryti esamus pastatus ir infrastruktūrą“(Spacehive, 2017).

Kaip veikia platforma

Kiekvienam „Spacehive“ projektui reikalingas projekto lyderis ir projekto vadovas. Projekto lyderis sukuria projekto profilį svetainėje, kur parengia verslo planą ir projekto valdymo planą. Internetinis projekto profilis tampa platforma, kur projektas galiausiai parduodamas visuomenei, renkamos aukos bei gaunamos dotacijos.

Norint gauti lėšų ir užtikrinti sėkmingą projekto įgyvendinimą, kiekvieno projekto prašoma įrodyti projekto vadovo kompetenciją, įsteigti nenumatytų atvejų fondą ir įrodyti, kad finansavimo sąmatos yra tinkamos. „Spacehive“ vykdo išsamų trečiųjų šalių patikrinimo procesą, kurio metu tikrinamas finansinio plano pagrįstumas. Šis procesas padidina pasitikėjimą ir galiausiai veikia kaip kokybės patikrinimas, užtikrinantis visuomenę, kitus rėmėjus ir dotacijų teikėjus. „Spacehive“ taip pat prašo, kad projekto lyderiai siektų labdaros ar prekybos asociacijų finansinės paramos, kad užtikrintų, jog įmonė turi stiprią paramą savo veiklai ir yra naudinga bendruomenei (Economist, 2013).

Remiantis šiuo finansavimo planu ir patikrinimo procesu, „Spacehive“ reikalauja, kad kiekvienas projektas nustatytų finansavimo tikslą. Kampanija gali surinkti nurodytą sumą ir ne daugiau. Kai tik projekto lyderis pasieks savo tikslą, kampanija nutraukiama – tai vadinama „viskas arba nieko“ metodu.

Taryba, dotacijų teikėjai ir įmonės gali bendradarbiauti su „Spacehive“, kad finansuotų projektus ir bendradarbiautų su kitais žmonėmis bei kitomis organizacijomis. „Spacehive“ turi „dotacijų teikėjo“ platformą, pagal kurią šios institucijos skelbia savo dotacijas su išsamia informacija ir konkrečiais parametrais. „Spacehive“ automatizuoja šių dotacijų atitikmenų paieškos procesą, pagrįstą bendruomenės projektais, kurie buvo paskelbti internete. Ši funkcija yra pritaikoma pagal poreikį – todėl organizacijos gali užduoti klausimus pareiškėjams ir įsitikinti, kad jų tema sutampa su projekto tema. Ši funkcija taip pat turi įtakos integruotai ataskaitai, o tai lemia didesnio poveikio projektus ir sumažina vietos valdžios institucijų administracines išlaidas.

„Spacehive“ taip pat buvo „judėjimų“ pradininkas (kampanijos, vykdomos tam tikroje geografinėje vietovėje ar turinčios panašią temą, yra sugrupuotos į bendrą platformą) (Spacehive, 2017). Vietos valdžios institucijos ir bendruomenės organizacijos gali sukurti judėjimą, kad sudarytų galingas koalicijas apimančias kelis projektus. Tai padeda padidinti bendrą atskirų projektų poveikį, sukurti galingesnius tinklus ir padeda projekto iniciatoriams panaudoti esamus išteklius. Didžiausi „Spacehive“ judėjimai apima Londono mero vykdomą pilietiško sutelktinio finansavimo bandomąją programą ir „Mūsų Mančesteris“, kurie yra sutelktinio finansavimo miesto atkūrimo iniciatyvos, vadovaujamos abiejų miestų savivaldybių.

Mero pilietinė sutelktinio finansavimo programa

Mero pilietinė sutelktinio finansavimo programa skatina – griežtai prižiūrint – Londono gyventojus siūlyti miesto atnaujinimo projektų idėjas „Spacehive“. Šių sutelktinio finansavimo projektų tikslas yra ne pakeisti, bet papildyti mieste vykstančius atnaujinimo darbus. Ši programa yra pirmoji kada nors didžiojo Europos miesto mero vadovaujama iniciatyva, skirta finansuoti pilietinės bendruomenės projektus per centralizuotą sutelktinio finansavimo platformą. (Future Cities Catapult (FCC), 2017). Šiai iniciatyvai vadovauja mero miesto atkūrėjų komanda Didžiojo Londono administracijoje (GLA), glaudžiai bendradarbiaudama su potencialiais ir dabartiniais projekto lyderiais bei „Spacehive“. Iki šiol buvo du finansavimo etapai: meras jau rėmė 57 projektus visoje sostinėje, nuo 2017 m. rugsėjo mėn. skirta 800 000 svarų sterlingų (Spacehive, 2017a). Remiami projektai buvo įvairūs: pradedant bendruomenės turgumi, viešaisiais sodais ir baigiant didesnėmis iniciatyvomis, tokiomis kaip „Peckham Coal Line“ – naujas linijinis parkas, kuris pasinaudos sena pakabinamo vienbėgio geležinkelio linija Pietų Londone (Peckham Coal Line, 2017).

Ankstyvieji Didžiojo Londono administracijos bandomieji tyrimai atskleidė teigiamus rezultatus, peržengiančius pradinę finansinę naudą: „daug teigiamų socialinių padarinių – nuo padidėjusio pilietinio pasididžiavimo jausmo ir vietinės atsakomybės bendruomenėse iki naujų įgūdžių, žinių ir patirties, įgytos per galimybę dalyvauti pilietinio tobulėjimo procese. Vietos grupės, susirinkusios siūlyti idėjų, leido užmegzti naujus ryšius ir ryšius, padedant sukurti stipresnes bendruomenes“ (Spacehive, 2017a).

„Spacehive“ pranašumai

- Platforma teikia ne tik programinę įrangą, bet ir palaikymo paslaugas. „Spacehive“ dirba glaudžiai bendradarbiaudami su projektų direktoriais ir vyriausybės pareigūnais, kad užtikrintų sėkmingą projekto pateikimą. Tai padidina tiek mikrofinansuotojų, tiek

dotacijų teikėjų pasitikėjimą. „Spacehive“ taip pat leido vyriausybėms lengvai koordinuoti ir sekti vykdomų projektų pažangą per vieną platformą.

- Vietos valdžios gebėjimas kurti „judėjimus“ gali padidinti koordinavimą ir bendradarbiavimą tarp projektų bei padidinti entuziazmą ir iniciatyvą.
- Remdamos projektus, kuriems jau yra skirtas sutelktinis finansavimas, vyriausybės gali užtikrinti, kad jos remia schemas, kurios jau yra populiarios bendruomenėje.
- Net jei projektas negauna finansavimo, sukurti bendruomenės tinklai vis dar yra vertingi ir gali paskatinti imtis iniciatyvų ateityje.
- Yra įrodymų, kad pilietinė veikla, susijusi su Londono mero sutelktinio finansavimo iniciatyva „Spacehive“, daro įtaką gerovei, ypač psichinei sveikatai. Nors kiekybinė analizė nebuvo atlikta, kokybiniai interviu su projekto dalyviais atskleidė padidėjusį bendruomenės įsitraukimą, laimę, o nauji santykiai prisidėjo prie psichinės sveikatos pagerėjimo (Warbis, 2016).
- Ši platforma padėjo žmonėms geriau pažinti britų planavimo procesą ir paskatino susijusius dalyvius ugdyti gebėjimus ir įgūdžius.
- „Spacehive“ paskatino jaunesnius gyventojus nei tie, kurie tradiciškai užsiima planavimo procesu.
- Padeda sumažinti administracines valdžios institucijų išlaidas, nes „Spacehive“ turi įntegruotas automatines poveikio ataskaitų teikimo ir projekto stebėjimo galimybes.

Trūkumai

- Dėl „viskas arba nieko“ požiūrio į „Spacehive“ buvo gauta pranešimų, kad projekto kampanijos vykdytojai Londono sutelktinio finansavimo projektuose jaučia didelį nerimą ir stresą, ypač lėšų rinkimo etape (Warbis, 2016).
- Projektams įgyvendinti reikia daug laiko ir išteklių iš projektų savininkų.
- Platformos priklausomybė nuo „balsavimo pinigais“ arba paramos projektui parodymo per pinigines aukas reiškia, kad sėkmingi projektai dažniausiai būna iš turtingesnių vietovių.
- Įvairovės problema: apskritai pasiekiama vienalytė jaunų ir išsilavinusių miestiečių populiacija.
- Piliečių sutelktinio finansavimo platforma yra palyginti nauja, todėl sunku įvertinti šių projektų sėkmę ilguoju laikotarpiu. Be to, sunku įvertinti nesuskaičiuojamą daugybę pilietinės visuomenės finansavimo projektų socialinių pranašumų.

Finansavimo mechanizmas ir M–V miestuose

Pilietinis sutelktinis finansavimas yra M–V savivaldybėms tinkamas mechanizmas, nes jis padėtų papildyti labiau tradicinius infrastruktūros finansavimo mechanizmus ir užmegzti naujus ryšius tarp piliečių ir jų vyriausybių planavimo sistemoje. Nors piliečių sutelktinis finansavimas nėra tinkama priemonė pagrindinei tvaraus transporto infrastruktūrai ir paslaugoms, jis ypač gerai tinkamas tobulinti viešojo sektoriaus, pėsčiųjų ir dviračių transporto iniciatyvas, t.y. tvaraus judumo projektus, kurie turi didesnį socialinį tikslą – pagerinti socialinę sanglaudą pastatytoje aplinkoje. M–V miestai gali naudoti sutelktinį finansavimą, norėdami panaudoti savo piliečių talentus ir išteklius, taip pat naudoti jį kaip „patvirtinimo mechanizmą“ remti projektus, kurie jau įrodė finansinį pagrįstumą ir populiarumą. Taigi pilietinio sutelktinio finansavimo projektai yra palyginti nedidelės rizikos

projektai, nes savivaldybės gali remti projektus, kurie nėra pagrįsti skolomis ir gali būti įgyvendinti per gana trumpą laiką.

Nors dauguma pastarojo meto pilietinių sutelktinių finansavimo kampanijų sėkmių įvyko vidutiniuose ir didesniuose Europos miestuose, yra įrodymų, kad šis modelis yra keičiamas ir tampa vis populiaresnis M–V miestuose. Vis dėlto sudėtingiausias aspektas M–V miestams bus gebėjimų stiprinimas vyriausybėje ir vietos piliečių įtraukimas, taip pat tinkamos sutelktinio finansavimo platformos, kuri siūlo palaikymo paslaugas ir leidžia glaudžiai bendradarbiauti su vyriausybe, paieška.

Įgyvendinimo gairės

- Savivaldybės turi rasti tinkamas internetines platformas, kad galėtų „suderinti finansavimą“ pilietinio sutelktinio finansavimo projektams. Jei šalyje nėra tokios internetinės platformos, galbūt gali būti įsteigtos inovacijų dotacijos, kad vietinė socialinė įmonė ar programinės įrangos įmonė būtų paskatinta sukurti tokią platformą. Gera platforma padės sumažinti administracines valdžios institucijų išlaidas ir suteiks stiprią paramą projektų savininkams ir dotacijų gavėjams.
- Pilietiniam sutelktiniam finansavimui reikalinga griežta vyriausybės priežiūra ir, atsižvelgiant į bendro finansavimo tipą, gali prireikti visiškai naujo reguliavimo. Prieš imantis bendrų finansavimo iniciatyvų, turės būti atsižvelgiama į nacionalinę, regioninę ir vietos teisinę sistemą.
- Pradėjus pilietinio sutelktinio finansavimo iniciatyvas vyriausybėje, gali prireikti stiprinti vidaus gebėjimus ir pašalinti biurokratines kliūtis.
- Sutelktiniam finansavimui reikia apibrėžti bendrus rezultatus, siekiant užtikrinti, kad vyriausybės institucijos, internetinės sutelktojo finansavimo platformos ir projekto dalyviai būtų suderinti tarpusavyje ir dirbtų siekdami panašaus, bendro tikslo.
- „Judėjimų“ sukūrimas, pavyzdžiui, Londono mero pilietinio sutelktinio finansavimo iniciatyva, kurioje pagrindinis dėmesys skiriamas rajono atkūrimui, yra naudingas būdas vienyti bendruomenes aplink kelis projektus ir nustatyti bendrus tikslus. Tai padeda maksimaliai padidinti socialinį atskirų projektų poveikį. M–V miestai, kurie pradeda sutelktąjį finansavimą, galėtų surengti nedidelį bandomąjį „Judėjimą“, kad įvertintų viešąją nuomonę.
- Vyriausybės turėtų užtikrinti, kad atskirtoms grupėms būtų teikiama papildoma parama ir dalyvavimo galimybės, kad būtų išvengta turtingesnių bendruomenių homogenizacijos ir dominavimo. Tam gali prireikti ir tikslinės finansinės paramos.
- M–V miestai turi kreiptis į piliečių sutelktinį finansavimą kaip į galimybę skatinti aktyvų dalyvavimą ir papildyti apribotas finansavimo iniciatyvas, tačiau neturėtų ja naudotis kaip pasiteisinimu, kad finansavimas visiškai sumažėtų. Vietoj to, reikia pabrėžti, kad sutelktinis finansavimas padeda veiksmingiau naudoti esamas lėšas ir turi didesnę naudą, pavyzdžiui, psichinės sveikatos gerinimą.

Santrauka

Sutelktinis finansavimas sujungia kolektyvinę pagalbą ir mikrofinansus, kad būtų sukurtos kampanijos projektams, kuriuose pagrindinis dėmesys skiriamas socialiniam poveikiui rajono viešojoje erdvėje. Ši finansavimo rūšis pabrėžia socialinį tvarumo aspektą (labiau nei aplinkosauginį ir ekonominį tvarumą), nes šio finansavimo mechanizmo pasekmės apima kur

kas daugiau nei tik lėšų rinkimą. Sėkmingos sutelktinio finansavimo kampanijos ir judėjimai įrodė padidėjusią projekto dalyvių gerovę ir psichinę sveikatą, tinklų kūrimą tarp piliečių, tarp piliečių ir vyriausybių, aktyvesnį įsitraukimą į planavimo sistemą ir jos supratimą bei piliečių gebėjimų ir įgūdžių ugdymą. Kadangi vietos valdžios institucijos dažnai riboja projektų, kuriuos jos gali finansuoti, tipą, piliečių sutelktinis finansavimas taip pat gali atverti naujas galimybes.

Kritikai gali teigti, kad sutelktinis finansavimas yra tolesnio valstybės atstatymo įrodymas, tačiau Didžiosios Londono valdžios bandomoji programa parodė, kad „kuriamas naujas, o ne sumažintas vietos valdžios vaidmuo [...] daugiausia dėmesio skiriant palengvinti ir apsaugoti teisingumą ir įtraukimą į platesnį alternatyviųjų finansų ir rinkos principų, susijusių su plėtros projektais, kontekstą“ (Warbis, 2016). Aktyvus vyriausybės dalyvavimas atrodo esminis pilietinio sutelktinio finansavimo aspektas, ypač siekiant užtikrinti, kad nepasiturinčiose teritorijose dalyvautų ir pažeidžiamos grupės, o bendrojo finansavimo projektams suteikti holistinį ir strateginį mąstymą. Glaudi internetinių platformų, vyriausybinių organizacijų ir piliečių partnerystė ir skaidrumas yra itin svarbūs norint sėkmingai įgyvendinti tokio pobūdžio projektus ir programas.

Sutelktinio finansavimo modelis yra visiškai pritaikomas M–V miestams, o tokiose šalyse kaip JK M–V miestai dabar naudojasi šia galimybe. Didžiausias iššūkis bus gebėjimų ugdymas ir geros bendro finansavimo platformos, su kuria reikia dirbti, suradimas, kuriai įgyvendinti gali prireikti inovacijų dotacijų, reguliavimo pakeitimų ir stiprios nacionalinių vyriausybių paramos. Be to, norint pasimokyti iš praeities klaidų ir užmegzti tvirtą partnerystę, bus vertingas Europos šalių dalijimasis žiniomis.

Naudingos nuorodos

Civic Crowdfunding: A Guidebook for Local Authorities (Future Cities Catapult (FCC), 2017)

Report from the GLA: Understanding the social impacts of the Mayor’s Crowdfunding Programme (Warbis, 2016)

Video: How to create a successful Crowdfunding Campaign with Spacehive (Spacehive, 2017b)

Webinar from European Crowdfunding Network: Match-funding, when Public institutions meet Crowdfunding (European Crowdfunding Network (ECN), 2017)

The 2015 UK Alternative Finance Industry Report (Zhang, Bryan; Braeck, Peter; Ziegler, Tania; Bone, Johanathan; Garvey, 2016)

Peckham Coal Line website – aukšto rango visuomenės finansavimo projektas Londone

Yra ir kitų egzistuojančių platformų, panašių į „Spacehive“ Neighbor.ly ir Citizinvestor.

Tactical Urbanism: short-term Action for Long-term Change (Lydon, Mike; Garcia, 2015)

Šaltiniai

European Crowdfunding Network (ECN), 2017. Webinar: Match-funding: when public institutions meet crowdfunding. Retrieved August 31, 2017, from http://eurocrowd.org/2017/02/23/webinar-match-funding-public-institutionM–Veet-crowdfunding/

Future Cities Catapult (FCC), 2017. *Civic Crowdfunding - A guidebook for local authorities*. London. Retrieved from http://futurecities.catapult.org.uk/2017/03/31/crowdfunding-become-de-facto-funding-method-councils/

Lydon, M., Garcia, A., 2015. *Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change*. Washington, DC: Island Press.

Miglietta, A., Parisi, E., Pessione, M., Servato, F., 2013. *CrowFunding and local governments: a financial opportunity for a new liaison with citizens*. *16th Toulon-Verona Conference "Excellence in Services."*

Peckham Coal Line., 2017. Home Page. Retrieved September 13, 2017, from http://www.peckhamcoalline.org/

Spacehive, 2017a. How the Mayor of London is uisng Spacehive to find and support great new civic ideas. Retrieved September 13, 2017, from https://about.spacehive.com/case-studies/mayor-of-london/

Spacehive, 2017b. How to create a Successful Crowdfunding Campaign with Spacehive. United Kingdom. Retrieved from https://www.youtube.com/watch?v=wMNn2vL-Ofs&feature=youtu.be

The Economist, 2013, May. Breaking ground: Online start-ups are rallying citizens to revamp their neighbourhoods. Retrieved from https://www.economist.com/news/international/21578039-online-start-ups-are-rallying-citizens-revamp-their-neighbourhoods-breaking-ground

Warbis, M., 2016. *Understanding the social impacts of the Mayor's Crowdfunding Programme: a qualitative retrspective on rounds 1 and 2*. London. Retrieved from https://data.london.gov.uk/dataset/mayor-s-crowdfunding-programme-social-impacts/resource/797ad009-48ad-4c37-a590-cd5da9a26729

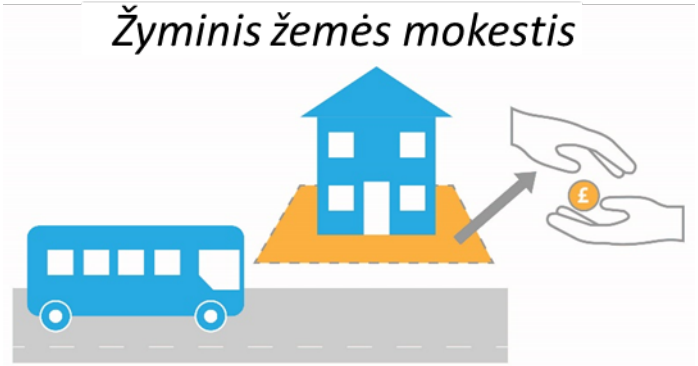
Zhang, B., Braeck, P., Ziegler, T., Bone, J., Garvey, K., 2016. *Pushing Boundaries: the 2015 UK Alternative Finance Industry Report*. Cambridge, UK. Retrieved from http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/pushing_boundaries_0.pdf

C.4 priedas. Žyminis žemės mokestis (ŽŽM)

Pagrindinės charakteristikos

- Žyminį žemės mokestį įgyvendina vyriausybė ir jį moka naujasis nekilnojamojo turto savininkas kai turtas perkamas, jei turto vertė viršija tam tikrą vertę.
- Žyminis žemės mokestis yra vertės nustatymo forma, nes jis atspindi padidėjusią nekilnojamojo turto vertę, kurią sukelia nauja vietos infrastruktūra. Už tai moka tie, kurie gauna naudos iš patobulintos infrastruktūros.
- Žyminis žemės mokestis gali būti naudojamas transporto infrastruktūros vietiniame regione finansavimui.

Trumpas aprašymas



Daugumos nekilnojamojo turto, viršijančio tam tikrą vertę, žyminį žemės mokestį asmuo sumoka vyriausybei (Londono transportas, 2017). Tam tikras nustatytas procentas pajamų, gautų iš žyminio žemės mokesčio, galėtų būti panaudotas naujoms transporto ir judumo schemoms finansuoti baseino zonoje, vadinamai žemės vertės nustatymo koncepcija. Dėl įrodymų, kad transporto infrastruktūros pagerėjimas prisideda prie turto vertės padidėjimo, teorija yra tokia, kad šios rūšies mokesčiai galėtų būti naudojami finansuoti transporto infrastruktūros patobulinimus, kurie skatina šį turto vertės padidėjimą. Pagal šį mechanizmą finansuojami transporto patobulinimai gali apimti papildomas paslaugas, infrastruktūros kūrimą ar kainų subsidijas. Šis finansavimo būdas leidžia vyriausybei panaudoti kai kuriuos iš šių nenumatytų turto vertės padidėjimų, kurie šiuo metu naudingi tik privatiems žemės savininkams (Sintropher, 2015).

Kontekstas

Yra atlikta reikšmingų tyrimų, patvirtinančių idėją, kad transporto schemos virsta didesnėmis žemės vertėmis. Tai patvirtina „Nationwide Building Society“ duomenys, kurie rodo, kad nekilnojamasis turtas tam tikru spinduliu nuo Londono metro stočių turi didesnę vertę (Londono transportas, 2017). Šiuo metu žyminio žemės mokesčio tarifas yra vidutiniškai 3 proc. turto vertės, kai jis perkamas, nors mokestis gali padidėti iki 15 proc. Padidėjusio žyminio žemės mokesčio tarifų rinkimas parduodant nekilnojamąjį turtą teritorijose, kuriose pagerėja transportas, yra laikomas praktiniu metodu, kuriuo galima pasiekti žemės vertės nustatymą.

Atlikti tyrimai nustatė, kad teritorijose, esančiose netoli siūlomos Londono „Crossrail“ stoties, taip pat 50 proc. padidėjo apgyvendinimo tankumas, palyginti su teritorijomis, esančiomis 500 metrų nuo stoties (Transport for London, 2017). Tai rodo platesnį transporto projektų poveikį įgalinant pertvarkymą. Vienas iš žyminio žemės mokesčio tipo finansavimo mechanizmų variantų yra tas, kad tik tie vystytojai, kurie plėtoja šią žemę šalia transporto

patobulinimų, moka vyriausybei mokestį, kuris padeda finansuoti projektą. Vystytojai gauna naudos iš to, kad infrastruktūros projektas turėtų atnešti jiems didesnį pelną parduodant turtą, esantį šalia šių transporto patobulinimų. Tai gali būti vadinama plėtra pagrįstas žemės vertės nustatymas.

Taip pat gali būti iškelta moralinė paskata naudoti žyminį žemės mokestį ar panašių rūšių finansavimo mechanizmus transporto projektams. Atsižvelgiant į tai, kad projektai paprastai būna naudingi keliems atrinktiems asmenims, kyla klausimas, kodėl visa visuomenė turėtų mokėti už projektą, kuris neproporcingai naudingas tiems, kurie gyvena šalia jo. Pagal šias schemas prie infrastruktūros, kuri bus naudinga tik tiems, kurie gyvena tam tikrose zonose, prisidės tik naudą gaunantys (Murray, 2016).

Žyminio žemės mokesčio patrauklumas

- Vietose, kuriose patobulintas viešasis transportas, beveik visada garantuojamas žemės vertės padidėjimas.
- Daugiausiai moka tie, kurie gauna daugiausiai naudos iš infrastruktūros plėtros.
- Palyginti lengva stebėti ir reguliuoti.
- Įrodytas gebėjimas skirti pakankamai lėšų, kad būtų sumažinta infrastruktūros finansavimo našta iš kitų šaltinių, pavyzdžiui, didesnis valstybės pajamų apmokestinimas.
- Nustatant plėtra pagrįstą žemės vertę, tik tie, kurie gali sau leisti, moka mokestį (vystytojai), užtikrindami, kad tie, kurie turi mažai pajamų, nepatirtų per didelės naštos.

Iššūkiai ir pavojai

- Mokesčiai gali sudaryti didelę finansinę naštą palyginti nedidelei grupei.
- Šios rūšies mokesčių sėkmė finansuojant infrastruktūrą priklauso nuo gero supratimo apie mokesčių veikimą ir palaikymo bei aukšto lygio paramos patiems projektams.
- Paprastai nekilnojamojo turto kainos padidės užbaigus transporto infrastruktūros projektus, o tai reiškia, kad papildomos pajamos iš šios padidėjusios turto vertės nebus surenkamos, kol nebus baigtas projektas ir išleistos lėšos.
- Visais atvejais, kai buvo imtasi šios rūšies mokesčių, žyminis žemės mokestis sudarė tik tam tikrą procentą projekto lėšų. Pilnam finansavimui vis dar reikia papildomų finansavimo mechanizmų.
- Dėl mokesčių, ypač jei jie yra per dideli, kyla pavojus, kad kai kurie pertvarkymai nebus įgyvendinami, dėl to tranzito mazgai bus mažiau rekonstruojami, ypač tuo atveju, jei žemės vertės nustatymas yra paremtas plėtros principais.
- Galima užfiksuoti tik nedidelę dalį visos nekilnojamojo turto vertės padidėjimo dėl infrastruktūros projektų (t.y. jei turto kaina padidėja 50 000 svarų sterlingų, bus užfiksuota tik dalis to 50 000 svarų sterlingų).
- Dauguma, jei ne visi, tokio tipo finansavimo mechanizmo pavyzdžiai buvo išbandyti didesniuose miestuose; Honkonge, Singapūre, Los Andžele ir Londone. Dar nėra aiškių pavyzdžių, kaip tai išbandyta mažuose ir vidutiniuose miestuose.

Pritaikymo pavydžiai

Kai kuriuose pasaulio miestuose pavyko sėkmingai įgyvendinti žyminio žemės mokesčio tipo finansavimo mechanizmus. Tačiau reikia pažymėti, kad sėkmingiausi atvejai įvyko daug didesniuose miestuose nei tas, kuris gali būti laikomas mažu ir vidutinio dydžio miestu. Honkongas, Singapūras ir Los Andželas sėkmingai įgyvendino įvairius šio finansavimo mechanizmo variantus. Tiek Honkongas, tiek Singapūras transporto projektams finansuoti panaudojo žyminio žemės mokesčio rinkimą. Hui, Ho ir Ho (2004) nustatė, kad viena iš tęstinės sėkmės priežasčių tiek Singapūre, tiek Honkonge yra nepaprastai didelis šių miestų tankis ir žmonių, kurie naudosis transporto infrastruktūra tam tikroje srityje, skaičius. Los Andžele yra dvi tokio tipo schemos, žinomos kaip A pasiūlymas ir C pasiūlymas, kurios padėjo sumažinti transporto spūstis finansuojant metro sistemos patobulinimus ir įvedant bendro automobilių naudojimo maršrutus (Los Andželo Metro, 2018). „Crossrail“ projektas, apie kurį bus kalbama vėliau, Londone laikomas vienu sėkmingiausių tokio tipo finansavimo mechanizmo pavyzdžių.

Buvo atlikta daugybė mokslinių tyrimų, siekiant išsiaiškinti, kaip šis mokestis galėjo veikti finansuojant naująją Auksinės pakrantės lengvojo geležinkelio sistemą, atidarytą 2014 m. nors ji nebuvo finansuojama iš šios rūšies mokesčių (Keolis Downer, 2015). Auksinė pakrantė yra maždaug 600 000 žmonių Australijos miestas, kuriame rengiamos 2018 m. ES žaidynės (Murray, 2016). Murray (2016) siekė ištirti šios naujos lengvųjų geležinkelių sistemos ekonominę naudą, įvertindamas, kokiu mastu sumažėjo kelionių laikas ir pagerėjo prieiga prie nuosavybės, esančios arti lengvojo geležinkelio koridoriaus, turto vertės padidėjimo. Murray tyrimas nustatė, kad Auksinės pakrantės lengvojo geležinkelio projektas bendrai padidino turto vertę rajone mažiausiai 300 milijonų Australijos dolerių. Tai prilygsta maždaug 25 proc. visų projekto išlaidų, kurios, kaip apskaičiuota, sudarė apie 1,2 milijardo Australijos dolerių. Tačiau reikia pažymėti, kad viso turto vertės padidėjimo neįmanoma nustatyti, nes būtų nerealu apmokestinti žemės savininką 50 000 svarų sterlingų, jei jų turto vertė padidėjo ta suma. Nepaisant to, Murray apibūdino faktą, kad šie duomenys gali būti naudojami informuojant apie būsimus politinius sprendimus, susijusius su žyminiu žemės mokesčiu.

Atvejo analizė: „London Crossrail“

Viešasis transportas yra labai svarbus Londono, kaip globalaus miesto, sėkmei. Londono „Crossrail“ yra naujas miesto infrastruktūros projektas, apimantis aukšto dažnio geležinkelio koridorių, einantį nuo Vakarų Londono per miestą iki Rytų Londono (Londono transportas, 2017). Tikimasi, kad geležinkelis į Londono geležinkelių tinklą pridės dar 10 proc. pajėgumų, kai visos naujos jungties atkarpos pradės veikti 2019 m. Naujasis Londono „Crossrail“ projektas taip pat prisidės prie tvaraus Londono vystymosi iniciatyvos ir sumažins apkrovą esamoms metro, nacionalinio ir „Docklands“ geležinkelių paslaugoms. „Crossrail“ projektas tęsiasi nuo Maidenhead ir Heathrow oro uostų vakaruose iki Shenfield ir Abbey Wood rajonų rytuose. Projektu taip pat siekiama paskatinti miestų atnaujinimą teritorijose, esančiose šalia naujų stočių, ypač Šunų saloje (angl. Isle of Dogs), Woolwich ir Abbey Wood rajonuose, ir tai padidins užimtumo lygį, sumažins eismą, prisidės prie oro kokybės ir aplinkos tvarumo bei pagerins kelių saugumą sostinėje.

Projektui naudojami vertės nustatymo mechanizmai, skirti finansuoti 4,8 milijardo svarų sterlingų iš viso 14,8 milijardo svarų biudžeto. Tai sudaro maždaug 32 proc. projektų finansavimo poreikių. Šiuos 32 proc. sudaro žyminis žemės mokestis ir mero bendruomenės

infrastruktūros mokestis (angl. Mayoral Community Infrastructure Levy) (Clark-Jones et.al., 2016). Šis mero bendruomenės infrastruktūros mokestis buvo įvestas 2010 m. Londone ir yra tam tikra plėtra pagrįsto žemės vertės nustatymo mechanizmo rūšis. „Londono transporto“ (2017 m.) paskelbtoje ataskaitoje teigiama, kad „Crossrail“ finansavimas turėjo savo unikalių problemų rinkinį, ypač atsižvelgiant į tai, kad Londone trūksta įperkamo būsto, todėl buvo jaučiamas spaudimas užtikrinti, kad nekilnojamojo turto kainos ir toliau nesikeistų.

Planavimo sistemos ir jų spragos taip pat kėlė problemų projektui. Pavyzdžiui, 2012 m. įtraukiant išlygą į nacionalinę planavimo politikos sistemą paaiškinta, kad planams šalia „Crossrail“ stočių neturėtų būti taikomi tokie įpareigojimai ir našta, kad kiltų grėsmė jų galimybėms vystytis perspektyviai (Transport for London, 2017). Dėl to vystytojai dažnai sumenkindavo savo plėtros perspektyvumą, kad nereikėtų mokėti mokesčio. Bendrijos infrastruktūros mokestis buvo mokamas įmonių, viršijančių tam tikrą ribą (tų, kurių mokestinė vertė didesnė kaip 55 000 svarų sterlingų) (Greater London Authority, 2011). Tuo buvo siekiama užtikrinti, kad mažesnėms patalpoms būtų taikoma išimtis, o našta tektų didesnėms įmonėms, kurios galėtų padengti išlaidas.

Kaip minėta, „Crossrail“ projektui buvo panaudotos žyminio žemės mokesčio pajamos, gautos pardavus nekilnojamąjį turtą projekto įtakos zonoje, finansuojant dalį naujos infrastruktūros plėtros. „Londono transportas“ (2017 m.) nustatė, kad paprasčiausias ir aiškiausias būdas užfiksuoti vertės padidėjimą yra naujam savininkui įsigijus turtą. Buvo sukurta sistema, apimanti vertės padidėjimo zoninį priskyrimą, palyginti su naujos transporto schemos įtakos zona. Žyminis žemės mokestis nebuvo populiarus, kai tik jis buvo įvestas, tačiau viešosios konsultacijos ir žemės vertės padidėjimas, atsirandantis dėl „Crossrail“, palaipsniui lėmė, kad visuomenė labiau pripažino mokestį.

Nepaisant trūkumų, Londono „Crossrail“ projektas sugebėjo sulaukti numatytų pajamų, nepriklausomai nuo ekonominio klimato. Anot Sintropher (2015), žyminio žemės mokesčio ir mero bendruomenės infrastruktūros mokesčio panaudojimas finansuoti „Crossrail“ buvo gana gerai įvertintas. 2013–2414 m. iki 98,4 proc. numatomos pajamų sumos buvo surinkta naudojantis žyminiu žemės mokesčiu (Londono transportas, 2017). Civilinių inžinierių instituto duomenimis (2017 m.) numatoma, kad „Crossrail“ projektas bus pradėtas vykdyti 2019 m. laiku ir neviršijant biudžeto, o Londono gyventojai ir priemesčio gyventojai, keliaujantys į miestą dirbti, netrukus galės džiaugtis jo teikiama nauda.

Tikslinės grupės

Kadangi Londono „Crossrail“ projektas buvo finansuojamas įvairiais žemės vertės nustatymo būdais, iš kurių vienas yra žyminis žemės mokestis, šiuo atveju yra kelios tikslinės grupės. Žyminio žemės mokesčio atveju tikslinė grupė yra žemės savininkai. Mero bendruomenės infrastruktūros mokestis, kuris sudaro kitą finansavimo dalį, yra skirtas turto vystytojams įtakos zonoje, būtent Londono rajonams, siekiantiems gauti naudos iš „Crossrail“.

Laikotarpis

„Crossrail“ įstatymas (angl. Crossrail Act), kuris suteikė teisinį pagrindą Crossrail projekto statybai, gavo Karališkąjį pritarimą 2008 m. liepą (Crossrail, 2018). Iki to laiko buvo nustatytas naujojo projekto maršrutas ir sutarta dėl paketo finansavimo. Statybos projektas pradėtas 2012 m. ir pilnai pradės veikti iki 2019 m. pabaigos. Žyminio žemės mokesčio kaip

projekto finansavimo mechanizmo naudojimas bus tęsiamas nuo 24 iki 31 metų, kol bus grąžinta pasiskolinta pinigų suma (Didžiojo Londono valdžia, 2011).

Techninė specifikacija

Projektas „London Crossrail“ buvo finansuojamas iš įvairių šaltinių, maždaug trečdalis lėšų buvo gauta iš žemės vertės nustatymo mechanizmų. Tuomet šis trečdalis buvo padalintas į dalis, įskaitant žyminį žemės mokestį ir mero bendruomenės infrastruktūros mokestį, abu prisidėdami prie „Crossrail“ projekto finansavimo. Dalis žyminio žemės mokesčio už įsigytą nekilnojamąjį turtą Londono rajonuose, laikomus įtakos zonomis, atiteko „Crossrail“ projektui. Dėl to šiose vietose buvo padidintos žyminio žemės mokesčio normos.

Nurodyti tikslai

„Crossrail“ finansavimui naudojant žyminį žemės mokestį buvo siekiama surinkti pajamas ir kartu sumažinti naštą kitiems naujiems infrastruktūros objektų finansavimo metodams, tokiems kaip vyriausybės finansavimas.

Privalumai

Žyminio žemės mokesčio kaip finansinio mechanizmo panaudojimas pasirodė esąs naudingas „Crossrail“ projekto atveju. Kaip ir kiti žemės vertės nustatymo mechanizmai, jis skyrė maždaug trečdalį reikalingų 14,8 milijardų svarų sterlingų projektui, kurį numatoma skirti neviršijant biudžeto. Taigi, pasinaudojant žyminiu žemės mokesčiu kaip finansiniu mechanizmu, žymiai sumažėjo spaudimas kitiems finansavimo šaltiniams. Nors iš pradžių šiek tiek nepopuliarus, žymus žemės vertės aplink Crossrail tranzito mazgus padidėjimas ir vis didesnis pertvarkymas šiose vietose taip pat reiškia, kad visuomenė daugiausia palaikė padidėjusius mokesčių tarifus.

Trūkumai

Kaip minėta anksčiau, „Crossrail“ projektas turėjo ir savo problemų. Kalbant apie mero bendruomenės infrastruktūros mokestį, kartais buvo piktnaudžiaujama nuostatomis apsaugoti tam tikras įmones ir užtikrinti, kad turto vystytojai nebūtų atgrasomi nuo projektų poveikio zonose. Tyrimai rodo, kad dėl žyminio žemės mokesčio nebuvo jokių svarbių problemų, išskyrus pirminį visuomenės pasipriešinimą minėtai idėjai. Tačiau laikui bėgant buvo nustatyta, kad tai žymiai sumažėjo, kai visuomenė pamatė projekto naudą ir dėl to žymiai padidėjo žemės vertė poveikio zonose.

Įvertinimas

Žyminis žemės mokestis kaip finansavimo mechanizmas yra gana sėkmingas būdas pasiekti tam tikrą transporto projektų finansavimo dalį. Atskiri atvejai, iššūkiai ir rizikos bei atitinkamai mokesčio panaudojimo kaip finansavimo mechanizmo tinkamumas turėtų būti atidžiai išnagrinėti. Reikia pakartoti, kad žyminis žemės mokestis paprastai gali būti naudojamas tik kaip priedas prie kitų finansavimo mechanizmų, nes juo paprastai padidinama tik dalis lėšų infrastruktūros projektams.

Žyminis žemės mokestis ir M–V miestai

Nors šiuo metu nedidelių ir vidutinių miestų finansavimo žyminiu žemės mokesčiu mechanizmų patirtis yra ribota, reikėtų aktyviai apsvarstyti tokių mechanizmų naudojimą. „London Crossrail“ projektas ir jo žyminio žemės mokesčio rinkliava veikė gerai, tačiau Londonas yra mažiausiai 8 milijonų gyventojų miestas. Pasibaigus projektui, moksliniais tyrimais nustatyta, kad Auksinės pakrantės (angl. Gold Coast) lengvojo geležinkelio projektas Australijoje, žymiai mažesniame mieste (600 000 gyventojų), būtų galėjęs surinkti didelę reikalingų lėšų dalį iš žyminio žemės mokesčio. Mažuose ir vidutiniuose miestuose turint mažiau vyriausybės lėšų, tinkamas žemės vertės padidėjimas tikrai turėtų būti laikomas transporto projektų finansavimo gavimo variantu.

Įgyvendinimo gairės

- Visuomenės konsultacijos turėtų būti pagrindinė įgyvendinimo dedamoji ir jos turėtų būti vykdomos visuose įgyvendinimo etapuose, siekiant užtikrinti, kad visuomenė būtų aiškiai ir nuosekliai informuojama apie mokesčio privalumus.
- Padidėjęs žyminio žemės mokesčio tarifas turėtų būti taikomas tik įtakos zonose aplink naują ar patobulintą transporto infrastruktūrą.
- Mokestis turėtų būti proporcingas nuosavybės galimybei naudotis naujuoju viešuoju transportu ir neturi būti toks didelis, kad kliudytų veikti nekilnojamojo turto rinkai.
- Esami gyventojai (tie, kurie neparduoda savo turto) turėtų būti atleisti nuo mokesčio mokėjimo.
- Visada turėtų būti naudojami kiti finansavimo mechanizmai, skirti paremti žyminio žemės mokesčio rinkimą finansuojant transporto projektus, nes vien šis metodas negali savaime finansuoti savo projektų.

Santrauka

Žyminis žemės mokestis gali būti laikomas transporto sistemų finansavimo mechanizmu mažuose ir vidutinio dydžio miestuose. Žyminis žemės mokestis mokamas už nekilnojamąjį turtą, kai jis yra perkamas. Yra nemažai įrodymų, kad transporto infrastruktūra daro teigiamą poveikį turto vertei. Turto vertės padidėjimo užfiksavimas yra vadinamas žemės vertės fiksavimu, ir turėtų būti nuodugniai išnagrinėta galimybė naudoti žyminį žemės mokestį kaip žemės vertės nustatymo įrankį. Žyminio žemės mokesčio naudojimas yra naudingas, atsižvelgiant į tai, kad tie, kuriems infrastruktūra teikia didžiausią naudą, moka daugiau, o mokestį gana lengva stebėti ir reguliuoti. Būsimiems projektams reikėtų atidžiai apsvarstyti tokius iššūkius ir riziką kaip pavyzdžių trūkumas mažuose ir vidutiniuose miestuose, neigiama visuomenės nuomonė pradedant taikyti mokestį, ir poreikis papildyti finansavimą kitais šaltiniais. Atliekant reikšmingus mokslinius tyrimus, Auksinės pakrantės lengvojo geležinkelio projekto atveju, nustatant, kad žemės vertės nustatymui naudojant valstybės rinkliavą iš žyminio žemės mokesčio, galėjo būti sukaupta nemaža projekto lėšų dalis. Londono „Crossrail“ projekto atvejo analizė rodo, kad žyminis žemės mokestis gali labai gerai veikti kaip finansinis mechanizmas. Kartu su mero bendruomenės infrastruktūros mokesčiu, papildomu žemės vertės nustatymo mechanizmu, tokiu būdu buvo surinkta apie 32 proc. projekto lėšų. Kalbant apie įgyvendinimą, yra keletas pagrindinių punktų, rekomenduojamų norint įgyvendinti šį finansavimo mechanizmą mažame ir vidutiniame mieste. Viešosios konsultacijos turėtų atlikti lemiamą vaidmenį įgyvendinant mokestį, siekiant užtikrinti, kad visuomenė būtų aiškiai ir nuosekliai informuojama apie mokesčio pranašumus. Padidinti žyminio žemės mokesčio tarifai turėtų būti taikomi tik šalia naujos ar patobulintos

transporto infrastruktūros, o padidinti tarifai turėtų būti proporcingi nuosavybės prieinamumui šiai infrastruktūrai. Atliekant mokslinius tyrimus taip pat rekomenduojama, kad esami gyventojai nemokėtų mokesčio, o žyminį žemės mokestį papildo kiti finansiniai mechanizmai, nes jis gali užtikrinti tik dalį lėšų dideliems infrastruktūros projektams. Žyminis žemės mokestis, kaip inovatyvus finansavimo mechanizmas, turėtų būti svarstomas projektams mažuose ir vidutiniuose Europos miestuose.

Naudingos nuorodos

Londono „Cross“ geležinkelio projektas

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

Auksinės pakrantės lengvasis geležinkelis

http://www.uq.edu.au/economics/abstract/566.pdf

Šaltiniai

Clark-Jones, J., Harvey, N., Milosavljevic, F. and Singh, P., 2016. Implementing Value Capture for Transport Infrastructure: Applicability for South-East Queensland. Retrieved from https://uq.edu.au/economics/documents/Implementing%20Value%20Capture%20for%20Transport20Infrastructure.pdf.

Crossrail, 2018. Crossrail Act 2008 and Crossrail Bill supporting documents. Retrieved January 10, 2018, from http://www.crossrail.co.uk/construction/crossrail-act-2008-and-crossrail-bill-supporting documents/.

Greater London Authority, 2011. Crossrail Business Rate Supplement. Retrieved from https://www.tower hamlets.gov.uk/Documents/Finance/Local-taxation/Business-rates/CROSSRAIL-LEAFLET-2010 2011.pdf.

Hui, E., Ho, V. and Ho, D., 2004. *Land value capture mechanisms in Hong Kong and Singapore: A comparative analysis*. Journal of Property Investment and Finance, 22 (1), 76-100.

Institution of Civil Engineers, 2017. Crossrail project: finance, funding and value capture for London's Elizabeth line. Retrieved from https://learninglegacy.crossrail.co.uk/wp-content/uploads/ 2017/09/1C-002-Finance-Funding and-Value-Capture.pdf

Keolis Downer, 2015. Networks: G:link Gold Coast Light Rail. Retrieved from http://keolisdowner.com.au/wp content/uploads/2015/11/KD_FactSheet_221015_G-Link-Gold-Coast-WEB.pdf

Los Angeles Metro, 2018. Preposition C: The Impact of Preposition C. Retrieved https://www.metro.net/ projects/measurer/proposition-c/.

Medda, F. and Cocconcelli, L., 2013. *Boom and bust in the Estonian real estate market and the role of land tax as a buffer.* Land Use Policy 30 (1): 392-400.

Murray, C., 2016. Land value uplift from light rail. Retrieved from http://www.uq.edu.au/economics/abstract/566.pdf.

Sintropher, 2015. Briefing Paper 8 - Public Levies, Congestion Pricing. (From: Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource). London.

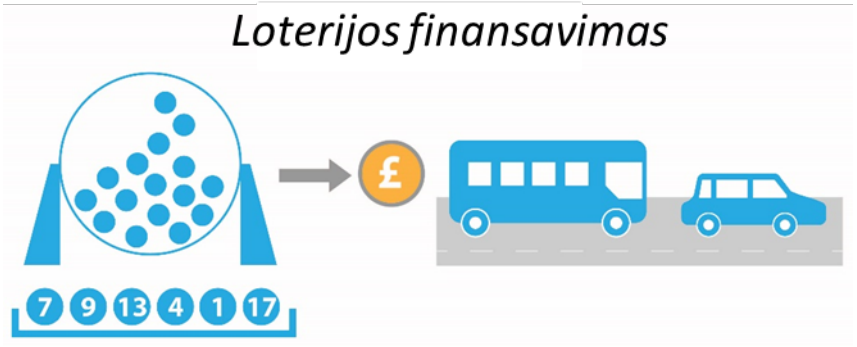
Transport for London, 2017. Land value capture: Final report February 2017. Retrieved from https://www.
london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

C.5 priedas. Loterijos finansavimas

Pagrindinės charakteristikos

- Loterijos finansavimo šaltiniai gaunami sutelkiant iš loterijų gautą pelną.
- Vyriausybės ir nevyriausybinės organizacijos naudojasi lėšomis, kad investuotų į „gerus tikslus“.
- Galima gauti finansavimą ne pelno ir labdaros organizacijoms, vietos valdžios institucijoms, švietimo organizacijoms ir asmenims.
- Norint gauti finansavimą projektui, reikia pateikti paraišką, kurioje nurodomas investicijų poreikis.
- Galimas įvairus finansavimas paveldui ir galimybėms naudotis gamtos projektais, aktyvių kelionių schemomis ir bendruomenės transportu.
- Loterijos finansavimas paprastai yra vienkartinis ir nereguliarus pajamų šaltinis.

Trumpas aprašymas



Loterijos finansavimas – tai lėšos, sutelktos iš pelno, gauto iš loterijų, kurios yra azartiniai lošimai, pavyzdžiui loterijos prizams laimėti, įskaitant loto, elektroninius terminalus ir momentinius žaidimus (UNDP, 2018). Loterijų finansavimą gali gauti įvairių tipų organizacijos, pavyzdžiui, ne pelno organizacijos ar labdaros organizacijos, vietos valdžios institucijos, švietimo įstaigos ar asmenys, siekdami „gerų tikslų“. Siekdamas gauti loterijos finansavimą, pareiškėjas paprastai vadovaujasi standartiniu internetinės paraiškos teikimo procesu, o paskirtas loterijų finansavimo platintojas nusprendžia, ar projektas yra tinkamas finansavimui. Tačiau kartais gauti finansavimą yra konkurencinga ir norint laimėti lėšas projektai turi dalyvauti konkursuose (Nacionalinė Loterija, 2018a).

Kontekstas

Ankstyviausios loterijos versijos atsirado 205 m. pr. Kr., kai kinų Hanų dinastija žaidė žaidimą „Keno“, ir manoma, kad tuo metu loterijos buvo naudojamos finansuoti vietos valdžios projektus, tokius kaip Didžioji Kinijos siena. Loterijos dabar yra įprastos visame pasaulyje, tiek išsivysčiusiose, tiek kylančios ekonomikos šalyse, ir Pasaulio loterijų asociacija neseniai pranešė, kad 2015 m. nacionalinės loterijos, kurių ataskaitas pateikė jas rengiančios šalys, sugeneravo daugiau nei 261 milijardą JAV dolerių, tai sudaro maždaug pusę viso pelno iš pasaulio loterijų (Pasaulio Loterijų Asociacija, 2016).

Yra du loterijų tipai:

1. **Nacionalinės loterijos**
   Dažniausiai pasitaikanti loterija yra „nacionalinė loterija“. Nacionalines loterijas administruoja valdžios institucijos arba licencijas teikia privatūs operatoriai po

konkurso. Paprastai nacionalinės loterijos naudoja panašias lėšų paskirstymo formas: maždaug 70 proc. pajamų skiriama prizams, 3–7 proc. – veiklos išlaidoms padengti, o 25 proc. valstybė skiria paskirstyti geriems tikslams pasiekti.

2. **Labdaros loterijos**
   Antrasis loterijos tipas yra „labdaros loterija“, panaši į nacionalinę loteriją, tačiau mažesniu mastu. Ją inicijuoja nevyriausybinės organizacijos (NVO), norėdamos surinkti išteklius geriems tikslams finansuoti. Labdaros loterijos paprastai naudojasi sumažintu pelno apmokestinimu.

Teisinių reikalavimų nacionalinėms ir labdaros loterijoms yra palyginti nedaug. Daugelyje išsivysčiusių šalių loterijų teisinė aplinka paprastai formuojama iš įstatymų, nustatančių nacionalinę loteriją, arba iš azartinių lošimų sektoriaus reguliavimo sistemos. Kai kuriais atvejais taip pat yra įstatymų, apibrėžiančių, kad valstybė gali paskirstyti loterijų pajamų procentą konkretiems sektoriams ar tikslams. Besivystančiose šalyse teisiniai loterijų reikalavimai dažnai netaikomi, nes nėra institucijų, atsakingų už priežiūrą ir nėra įstatymų, reglamentuojančių azartinius lošimus.

Be to, investicijos, reikalingos loterijai organizuoti, taip pat yra nedidelės ir joms paprastai nereikia didelių pradinių investicijų. Pradinės investicijos netgi gali būti panaikintos, jei administravimas yra perduodamas privatiems operatoriams, nes gali būti įteisinami komisiniai atlygiai už pardavimus. Be to, veiklos ir eksploatavimo išlaidos taip pat paprastai sudaro mažą generuojamos apyvartos procentą (UNDP, 2018).

Loterijų finansavimas: pagrindiniai faktai

Loterijų finansavimas dabar yra pasaulinis reiškinys, prisidedantis prie gerų tikslų visame pasaulyje, tokių kaip bendruomenės sporto infrastruktūra, tvarus transportas, paveldas, prieiga prie gamtos ir aktyvios kelionės (Nacionalinė Loterija, 2018b). Naujausia metinė statistikos ataskaita (2015 m.), kurią pateikė Pasaulio loterijų asociacija, parodė, kad 29 proc. (76 mlrd. JAV dolerių) pajamų, kurias uždirbo ataskaitą teikiantys nariai, buvo surinkta geriems tikslams (Pasaulio Loterijų Asociacija, 2016).

Kaip minėta anksčiau, loterijų finansavimas gaunamas mobilizuojant iš loterijų gautą pelną. Už pelno mobilizavimą dažniausiai yra atsakingos vyriausybės ir nevyriausybinės organizacijos. Mobilizuojamų pajamų suma labai priklauso nuo tam tikrų kintamųjų, tokių kaip loterijos laimėjimai, bilietų pardavimai ir mažmenininkų komisiniai atlygiai, todėl suma gali skirtis kiekvienais metais (Valstybės kontrolė, 2017). Šios pajamos paprastai yra atskirtos nuo nacionalinių biudžetų, todėl joms netaikomi tokie patys teisiniai apribojimai kaip mokesčiams ir kitai veiklai, kuria gaunamos pajamos, todėl loterijų finansavimas yra greitesnis ir lengvesnis būdas surinkti ir paskirstyti išteklius.

Paprastai loterijos surinktos lėšos išleidžiamos jos organizavimo šalyje. Tačiau yra atvejų, kai tam tikras finansavimas taip pat skiriamas projektams užsienyje kaip pagalba suteikiant maistą ir vaistus. Nepaisant kalbų, kol kas nėra pasaulinės loterijos, skirtos vystymosi finansavimui.

Organizacijos, kurios kreipiasi dėl finansavimo, paprastai būna pelno nesiekiančios ar labdaros organizacijos, vietos valdžios institucijos, švietimo organizacijos ar pavieniai asmenys. Dėl ribotos finansavimo sumos organizacijos, besidominčios savo projektų

finansavimu, paprastai turi dalyvauti internetinėje paraiškų teikimo procedūroje, kur pateikia savo verslo modelį (Nacionalinė Loterija, 2018a). Tada sprendimus dėl to, kur ir kaip išleidžiamas finansavimas, paprastai priima valdžios institucijos. Dažnai loterijų administratoriai (vyriausybės ir nevyriausybinės organizacijos) steigia arba pasirenka įvairias organizacijas, atsakingas už lėšų paskirstymą konkretiems projektams (UNDP, 2018). Kai kuriais atvejais rengiami konkretiems projektams finansuoti skirti konkursai, pavyzdžiui, projektams, padedantiems sumažinti oro taršą, arba projektams, padedantiems sumažinti skurdą bendruomenėje (National Lottery, 2018a).

Su loterijų finansavimu susijusios suinteresuotosios šalys pateiktos 3 lentelėje (UNDP, 2018).

3 lentelė. Loterijos finansavimo suinteresuotosios šalys (UNDP 2018)

Suinteresuotos šalys	Aprašymas
Reguliavimo subjektas (-ai)	Vyriausybės institucija (-os), atsakinga (-os) už loterijų įstatymų rengimą ir priežiūrą.
Pirkėjas	Loterijų bilietų pirkėjai (privatūs asmenys).
Pardavėjas	Loterijų bilietų pardavėjai. Dažnai valstybiniai ir privatūs platintojai tarpininkauja tarp subjekto, kuris išleidžia bilietus, ir pirkėjų. Loterijos bilietus galima parduoti įvairiais mažmeninės prekybos kanalais.
Savininkas	Valstybinis fondas, NVO ar licencijuotas operatorius, gaunantis loterijos pajamas.
Galutinis naudos gavėjas	Vyriausybės departamentas, NVO ar projektas, gaunantis dotacijas.

Loterijų finansavimo patrauklumas

- Loterijų finansavimas gali duoti nemažų papildomų pajamų, kurios gali iš dalies arba pilnai padengti visas naujos viešojo transporto infrastruktūros ir judumo sistemų išlaidas.
- Loterijų finansavimas gali sudaryti sąlygas miesto transportui ir judumo sistemoms mažiau priklausyti nuo valstybės lėšų.
- Gaunant loterijų finansavimo dotacijas, galima lanksčiai gauti lėšų ir iš kitų šaltinių, be išsamios teisinės struktūros ar bendrų įmonių (Didysis loterijos fondas, 2005).
- Nesant ilgalaikio finansavimo įsipareigojimo, finansavimo paskirstytojai susiduria su mažesne rizika, todėl jie gali tapti labiau linkę išbandyti įvairius novatoriškus projektus, tokius kaip tvarių ar aktyvių kelionių projektai (Didysis loterijos fondas, 2005).
- Finansavimas įgyjamas per trumpą laiką nuo paraiškos pateikimo iki dotacijos gavimo, kadangi loterijų finansavimas yra atskiras nuo nacionalinio biudžeto, todėl šiam finansavimui taikoma mažiau teisinių apribojimų (UNDP, 2018).
- Suteikia vietos bendruomenei galimybę prisidėti prie projekto prisidedant prie finansavimo paraiškos.

Iššūkiai ir pavojai

- Loterijų finansavimas paprastai yra vienkartinis arba nereguliarus pajamų šaltinis. Dėl to juo negalima remtis kaip pagrindiniu pajamų srautu visiems viešojo transporto projektams finansuoti.
- Loterijų finansavimo biudžetai labai priklauso nuo bilietų pardavimo, mažmenininkų komisinių atlygių ir prizų išmokėjimo, todėl gali smarkiai skirtis. Taigi, jei organizacija pasikliauja loterijų finansavimu, bet koks biudžeto sumažinimas gali turėti rimtų neigiamų padarinių (Valstybės kontrolė, 2017; Škotijos vyriausybė, 2017).
- Finansavimo mechanizmas neskatina gero išlaidų planavimo. Finansavimo teikėjai neprisiima jokios atsakomybės už projekto sėkmę, taikoma „finansuok ir pamiršk“ kultūra. Todėl tik nuo dotacijos gavėjo priklauso ar pinigai investuojami efektyviausiu būdu (Didysis loterijos fondas, 2005; UNDP, 2018).
- Finansavimo teikėjai paprastai neturi pakankamai žinių identifikuoti finansuotinus projektus ir organizacijas (UNDP, 2018). Todėl yra rizika, kad bus nepastebėtos kai kurios tvariaus transporto ir judumo projektų paraiškos.
- Pasinaudoti tokio tipo finansavimu būtų galima tik tose ES šalyse, kuriose rengiamos loterijos.

Pritaikymo pavyzdžiai

Šiuo metu loterijų lėšų panaudojimas tvariam transportui ir judumo sistemoms M–V dydžio miestuose finansuoti yra ribotas. Apskritai, loterijų finansavimas paprastai naudojamas socialiniams ir aplinkos padariniams (UNDP, 2018). Tačiau yra atvejų, kai loterijų dotacijos buvo skiriamos bendruomenės infrastruktūros projektams, tokiems kaip nauji tiltai, maršrutiniai autobusai ir lengvesnis susisiekimas su dviračių takais (Didysis loterijos fondas, 2018; Nacionalinė loterija, 2018b; Ystwyth transportas, 2018).

Daugeliu atvejų loterijų finansavimas buvo sėkmingas būdas finansuoti vienkartines bendruomenės plėtros iniciatyvas. Tačiau yra keletas pavyzdžių, kai bendruomenės vietiniams sporto ir kultūros projektams finansuoti rėmėsi loterijų finansavimu kaip pagrindiniu pajamų srautu, kuriam vėliau iškilo grėsmė dėl smarkiai sumažėjusių loterijų pajamų (Škotijos vyriausybė, 2017).

Tolesnėje atvejo analizėje bus paaiškintas pavyzdys, kaip loterijų finansavimas buvo panaudotas JK bendruomenės iniciatyvoms finansuoti.

Atvejo analizė: JK nacionalinis loterijų finansavimas

JK nacionalinį loterijos finansavimą remia Nacionalinė loterija. Pagrindinis nacionalinės loterijos tikslas yra maksimaliai padidinti finansinę grąžą geriems tikslams, efektyviai ir socialiai atsakingai parduodant loterijos bilietus. Nuo savo pradžios 1994 m. Nacionalinė loterija rėmė daugiau nei 525 000 gerų tikslų siekiančių projektų, skiriant 37 mlrd. svarų sterlingų. Nacionalinis loterijų finansavimas taip pat prisideda prie vienkartinių renginių, tokių kaip 2012 m. Londono olimpinės žaidynės ir tūkstantmečio renginiai (Valstybės kontrolė, 2017).

Finansavimo teikėjai

Pajamos, gautos iš nacionalinės loterijos geriems tikslams, yra mokamos į Nacionalinį loterijų paskirstymo fondą. Sprendimus dėl to, kur ir kaip investuojama, priima dvylika specialistų organizacijų, kurias vyriausybė pasirinko dėl savo patirties ir žinių, kad pinigai būtų paskirti

ten, kur jų labiausiai reikia. Dvylika Nacionalinio loterijų paskirstymo fondo skirstytojų yra šie (Valstybės kontrolė, 2017):

Menai

- Anglijos menų taryba
- Britų kino institutas
- Velso menų taryba
- Šiaurės Airijos menų taryba
- Kūrybiška Škotija

Sportas

- Anglijos sportas
- JK sportas
- Škotijos sportas
- Šiaurės Airijos sportas
- Velso sportas

Tautinis paveldas

- Paveldo loterijos fondas

Labdara, švietimas, aplinka ir sveikata

- Didysis loterijos fondas

Didysis loterijos fondas paprastai gauna didžiausią loterijų pajamų dalį; per metus, 2017 m. kovo mėn. pabaigoje, 40 proc. visų loterijų pajamų geriems tikslams buvo skirta šiai organizacijai labdaros, švietimo, aplinkos ir sveikatos projektams finansuoti. Paveldo loterijos fondas taip pat gauna didelę dalį pajamų; 20 proc. per metus, 2017 m. kovo mėn. pabaigoje. Likę 40 procentų buvo paskirstyti lygiomis dalimis menams ir sportui (Valstybės kontrolė, 2017).

Nacionalinės loterijos finansuojami projektai

Yra įvairių rūšių finansavimo programų, kurias siūlo kiekvienas platintojas, ir šiuo metu iš viso yra 51 programa. Pavyzdžiui, „Awards for All“ (Anglija) yra finansavimo programa, kurią valdo Didysis loterijos fondas. Ji teikia bendruomenių grupėms dotacijas nuo 500 iki 10 000 svarų sterlingų sveikatos, švietimo, aplinkos ir bendruomenės projektams, kuriais siekiama pagerinti vietos bendruomenių ir labiausiai pažeidžiamų žmonių gyvenimus. Taip pat yra didesnių dotacijų; programa „Reach Communities“, kurią taip pat valdo Didysis loterijos fondas, finansuoja projektus, kuriais siekiama užpildyti vietos strategijų spragas, ir siūlo finansavimą virš 10 000 svarų sterlingų (National Lottery, 2018b).

Šie trys projektai yra su transportu ir mobilumu susijusių projektų, kuriuos finansuoja Nacionaliniai loterijos skirstytojai, pavyzdžiai. Transporto ir mobilumo projektus paprastai finansuoja Didysis loterijos fondas.

Holsworthy kaimo bendruomenės transportas, Devonas

Holsworthy kaimo bendruomenės transporto projektą finansavo Didysis loterijos fondas. Holsworthy kaimui buvo paskirta 323 484 svarų sterlingų už tai, kad būtų teikiamos naujos

transporto paslaugos atskirtyje gyvenantiems vyresnio amžiaus žmonėms vietos bendruomenėje, daug iš kurių yra neįgalūs. Lėšos buvo skirtos įsigyti neįgaliųjų vežimėliams pritaikytus mikroautobusus, kad žmonės galėtų kasdien važiuoti į vietinius miestelius, keliauti ir apsipirkti. Paslaugos skirtos konkretiems izoliuotiems kaimams, kurie šiuo metu neturi autobusų paslaugų (Didysis loterijos fondas, 2018).

„Reach Out“ projektas Ystwyth Transportas

„Ystwyth Bendruomenės Transportas“ gavo dotaciją iš Didžiojo loterijos fondo, kad finansuotų „Reach Out“ projektą 3 metams. „Reach Out“ yra naujas projektas, skirtas padėti praplėsti jaunimo akiratį Ceredigiono ir Tregarono aukštumose suteikiant transporto galimybes dviem mikroautobusais. Projektas „Reach Out“ skirtas kaimo, izoliuotoms jaunimo grupėms, kurias geografiškai kamuoja transporto jungčių stoka (Seabrook, 2016; Ystwyth Transportas, 2018).

„Sustrans Connect2“ projektas

„Sustrans Connect2“ projektą finansavo Didysis loterijos fondas, gavęs 50 milijonų svarų dotaciją po to, kai JK visuomenė balsavo už projektą ir išrinko jį „The People’s Millions“ loterijos konkurso laimėtoju 2007 m. gruodžio mėn. (Travel Shropshire, 2018). „Connect2“ tikslas buvo pagerinti kasdienes keliones bendruomenėse visoje JK, nutiesiant naujus tiltus per kelius, geležinkelius ir upes ir sujungiant juos su pėsčiųjų ir dviračių tinklais, kad milijonams žmonių būtų lengviau kasdien važiuoti dviračiu ir vaikščioti. Nuo 2008 iki 2013 m. „Sustrans“ sukūrė 84 naujus dviračių ir pėsčiųjų tinklus Anglijoje, Škotijoje ir Velse. Kiekvienas tiltas buvo sukurtas ir pastatytas taip, kad geriausiai atitiktų vietos bendruomenių ir kitų suinteresuotųjų šalių poreikius (Nacionalinė loterija, 2018).

Privalumai

- Nacionaliniai loterijų finansavimo skirstytojai gali skirti dotacijas, visiškai finansuojančias bendruomenės projektus, todėl vietinėms bendruomenėms nereikia sukaupti papildomų lėšų.
- Finansavimo sumos, kurią teikia Nacionalinė loterija, lankstumas.
- Greitas paraiškos gauti paramą patvirtinimo laikas.
- Jau yra pavyzdžių, kai Nacionalinė loterija praeityje rėmė su tvariu transportu ir mobilumu susijusius projektus, parodydama, kad suprantama jo svarba.
- Finansavimą skiria skirstytojai, turintys patirties tam tikrose srityse, tai reiškia, kad jie labiau linkę investuoti į tikslingus projektus.
- Nacionalinė loterija turi didelį biudžetą geriems tikslams finansuoti, todėl didesnė tikimybė, kad finansavimo paraiška bus sėkminga.

Trūkumai

- Vienkartinis finansavimo šaltinis. Negalima pasikliauti būsimu finansavimu.
- Nors skirstytojai turi patirties tam tikrose srityse, tai nebūtinai reiškia, kad jie investuos į verčiausius projektus, nes projekto sėkmė jiems neturi įtakos.

Įvertinimas

Loterijų finansavimas per Nacionalinę loteriją pasirodė esąs sėkmingas finansavimo būdas bendruomenės projektams, apimantiems darnaus transporto ir judumo projektus. Nacionalinė loterija teikia finansavimą tiek mažiems, tiek dideliems projektams, suteikdama daug lankstumo nustatant, kiek lėšų galima skirti. Be to, yra daugybė pavyzdžių, kai finansavimas buvo suteiktas projektams, kurie nėra įsikūrę dideliuose miestuose. Tai nepanaši į kitas finansavimo rūšis, pvz., finansavimą iš vyriausybės biudžeto, kuriuo paprastai teikiama pirmenybė projektams didelių miestų regionuose, tokiems kaip Londonas ir Mančesteris.

Nepaisant bendros finansavimo naudojantis Nacionaline loterija sėkmės, šis finansavimo mechanizmas neužtikrina patikimo pajamų srauto ir juo negalima pasitikėti ateityje finansuojant projektus. Be to, Nacionalinė loterija nėra finansavimo organizacija, kuri investuoja tik į tvarų transportą ir judumą.

Loterijų finansavimas ir M–V miestai

- Loterijų finansavimas tinka mažoms ir vidutinėms miesto teritorijoms, taip pat ir didesnėms teritorijoms, ir kiekvienam gali būti taikomi tie patys įgyvendinimo metodai.
- Yra mažai kriterijų, nurodančių kas gali kreiptis dėl loterijos finansavimo. Lėšos paprastai skiriamos pelno nesiekiančioms ar labdaros organizacijoms, vietos valdžiai, švietimo organizacijoms ar pavieniams asmenims.
- Suteikia patikimą pajamų šaltinį tvaraus transporto ir judumo projektams, neįtraukdamas paskolų ir skolų.
- Įrodyta, kad toks finansavimas yra veiksmingas didinant darnaus transporto pasiūlą ir galimybes aktyviai keliauti.

Įgyvendinimo gairės

- Reikia prisijungti prie atitinkamų jūsų šalyje ar mieste esančių loterijų finansavimo organizacijų.
- Paprastai loterijų svetainėse bus ieškos puslapis, kuriame galima nustatyti kriterijus, pagal kuriuos ieškoma atitinkamų finansavimo programų.
- Kreipiantis dėl finansavimo, reikia sukurti patikimą savo verslo planą, kuris tiksliai parodo, kodėl jums reikalingas finansavimas. Norint tai padaryti, reikia:
    - Pasikalbėti su žmonėmis, turinčiais patirties jūsų projekto srityje;
    - Atlikti investicijų į savo projektą poreikio tyrimus;
    - Įtraukti vietos statistiką, pvz., apie nepasiturinčių gyventojų skaičių arba neturinčius prieigos prie viešojo transporto jungčių;
    - Pabrėžti, kaip jūsų projektas atitiks kai kuriuos tikslus, nustatytus vietos, regioninėje ir nacionalinėje politikoje;
    - Parodyti, ką ir kiek jūsų projektas pakeis.
- Didžiosios Loterijos Fondo gairės finansavimui gauti ir sėkmingiems projektams suplanuoti, bus naudingos kreipiantis dėl finansavimo.
- Reikia stebėti žiniasklaidoje vykstančius loterijų rengiamus konkursus, kuriuose finansavimas siūlomas kaip prizas.

Naudingos nuorodos

Gairės, kaip gauti finansavimą ir kreiptis dėl sėkmingų projektų – „Big Lottery Fund 2018“

https://www.biglotteryfund.org.uk/funding/funding-guidance/applying-for-funding

Šaltiniai

Big Lottery Fund, 2005. Big Lottery Fund Research: A discussion paper on risk and good grantmaking, (17). Retrieved from http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf, 2005

Big Lottery Fund, 2018. Big Lottery Fund web-site. Retrieved from https://www.biglotteryfund.org.uk/

National Audit Office, 2017. Investigation: National Lottery funding for good causes, (December 2017).

National Lottery, 2018. National Lottery Good Causes. Retrieved January 10, 2018, from http://www.lotterygoodcauses.org.uk/

National Lottery, 2018. Sustrans Connect2. Retrieved January 10, 2018, from http://www.lotterygoodcauses.org.uk/project/sustrans-connect2

National Lottery, 2018. Where the Money Goes. Retrieved January 10, 2018, from https://www.national-lottery.co.uk/life-changing/where-the-money-goes

Scottish Government, 2017. Lottery funding shortfall. Retrieved from https://news.gov.scot/news/lottery-funding-shortfall

Seabrook, I., 2016. The Project. Retrieved from http://www.reach-out.org.uk/?page_id=102

Travel Shropshire, 2018. Sustrans Connect2 in Shrewsbury. Retrieved from http://www.travelshropshire.co.uk/cycle/cycle-shrewsbury/sustrans-connect2.aspx

UNDP, 2018. Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html

World Lottery Association, 2016. The year 2016 in review.

Ystwyth Transport, 2018. Big Lottery Fund (People and Places) grant. Retrieved from http://www.ystwythtransport.org.uk/general-news/big-lottery-fund-people-places-grant/

C.6 priedas. Savanorinis sulaikymas

Pagrindinės charakteristikos

- Sandoris ar partnerystė tarp vystytojų ar nekilnojamojo turto savininkų ir vietos valdžios, kai vystytojas savanoriškai sutinka sumokėti dalį ar visas infrastruktūros projekto išlaidas.
- Surenka papildomas pajamas infrastruktūros projektams, tuo pačiu užtikrindamas investicijų grąžą vystytojui ar turto savininkui.
- Vienkartinis ar nereguliarus pajamų šaltinis.

Trumpas aprašymas

Savanorinis sulaikymas yra susitarimas ar partnerystė tarp vystytojų ar nekilnojamojo turto savininkų ir vietos valdžios, kai vystytojai ar turto savininkai siūlo savanorišką įnašą į viešosios infrastruktūros projekto išlaidas. Savanoriški įnašai paprastai siūlomi tada, kai vystytojas ar turto savininkas apskaičiuoja, kad nauda, kurią jie gaus iš viešosios infrastruktūros sukūrimo, yra didesnė už investavimo į ją sąnaudas.

Kontekstas

Savanorinis sulaikymas yra pastaraisiais metais vis populiaresnis miesto infrastruktūros projektų finansavimo būdas. Jis grindžiamas „vertės fiksavimo“ idėja – kai dalis finansinės naudos, kurią užsakovas ar nekilnojamojo turto savininkas gauna dėl naujos infrastruktūros suteikimo, yra surenkama ir investuojama į infrastruktūros statybos ir priežiūros sąnaudas. Skirtingai nuo kitų rūšių vertės nustatymo, apimančio privalomus mokesčius ir rinkliavas, kuriuos valstybė nustato vystytojams ir nekilnojamojo turto savininkams, kurie gauna naudos iš vertės padidinimo (pvz., per nekilnojamojo turto mokestį, vystytojų įtakos mokesčius ir rinkliavas), savanorinis sulaikymas yra vykdomas vystytojo arba pačių turto savininkų nuožiūra (Enoch, Potter ir Ison 2005).

Paprastai savanorinis sulaikymas gaunamas tada, kai vystytojas arba turto savininkas apskaičiuoja, kad geresnė viešoji infrastruktūra duos finansinę naudą jiems patiems, padidindama vystomo objekto vertę arba padidindama nuomos mokestį. Tokiu atveju vystytojas arba nekilnojamojo turto savininkas gali nuspręsti, kad verslui yra prasminga sudaryti savanorišką susitarimą dėl dalies ar visų susijusių išlaidų apmokėjimo (Enoch, Potter ir Ison 2005). Pavyzdžiui, jei krovinių gabenimo verslui būtų naudinga patobulinta kelių jungtis tarp depo ir greitkelio, ji gali savanoriškai finansuoti naujus kelių patobulinimus, jei išlaidos yra mažesnės už finansinę naudą, kurią gautų įmonė. Panašiai, jei vystytojui būtų naudinga, kad stotis būtų arčiau jų vystomo objekto dėl padidėjusių nekilnojamojo turto kainų, jie gali padėti finansuoti naują stotį. Savanoriški įnašai į susijusią tvarią transporto infrastruktūrą taip pat gali pagreitinti siūlomo projekto palaikymą ir leisti vystytojui ar

nekilnojamojo turto savininkui labiau įsitraukti į projektavimo procesą ir taip užtikrinti, kad finansuojama infrastruktūra atitiktų jų poreikius (Hayford, 2017).

Yra du labiausiai paplitę savanorinio sulaikymo tipai:

1. **Prisijungimo mokesčiai:** Prisijungimo mokesčiai yra paprasčiausias savanorinio sulaikymo būdas ir yra vienkartinis siūlomų ir esamų nekilnojamojo turto vystytojų ar nekilnojamojo turto savininkų įnašas fiziniam prisijungimui prie esamos viešųjų paslaugų įmonės, tokios kaip traukinių ar autobusų stotis.
2. **Dalijimasis nauda:** Naudos dalijimasis (dar vadinamas bendromis plėtros schemomis) yra toks, kai viešasis ir privatusis sektoriai pripažįsta naudą plėtojant vietos infrastruktūrą ir todėl susitaria (dažnai teisiškai įpareigojant) kartu plėtoti tą infrastruktūrą. Nauda dalijamasi ten, kur investicijos į infrastruktūrą yra komerciškai perspektyvios tiek valstybiniu, tiek privačiu lygmenimis, pavyzdžiui, kartu plėtojant tranzito stotis ir šalia esančius biurų pastatus (Enoch, Potter ir Ison, 2005).

Savanorinio sulaikymo patrauklumas

- Savanorinis sulaikymas dažnai gali duoti didelių papildomų pajamų, kurios gali padengti kai kurias arba visas naujojo viešojo transporto infrastruktūros ir judumo sistemų išlaidas (Enoch, Potter ir Ison, 2005).
- Projektų finansavimas per savanorinį sulaikymą sukuria paskatas vietos valdžios institucijoms ir transporto agentūroms įsitikinti, kad projekto nauda bus realizuojama praktikoje (Londono transportas, 2017).
- Savanorinis sulaikymas gali sudaryti sąlygas miesto transporto ir judumo sistemoms mažiau priklausyti nuo valstybės lėšų, tuo pačiu išlaikant prieinamas kainas vartotojams (Londono transportas, 2017).
- Skatina bendruomenę dalyvauti kuriant miesto erdvę, kuriant nuosavybės jausmą ir didinant socialinį kapitalą.

Iššūkiai ir pavojai

- Skirtingai nuo kai kurių kitų finansavimo mechanizmų, savanorinis sulaikymas paprastai yra vienkartinis arba nereguliarus pajamų šaltinis. Dėl to jo negalima paversti patikimu ir nuolatiniu pajamų srautu (Enoch, Potter ir Ison, 2005).
- Jis nėra grįstas teisiniais reikalavimais, todėl gali būti sunku sudaryti atskirus sandorius, nes norint, kad vystytojai galėtų savanoriškai prisidėti gerinant transportą, turi būti įvykdyta daug sąlygų.
- Vietos, kuriose labiausiai reikia viešojo transporto ir judumo investicijų, gali nesutapti su tomis, kuriose savanoriškos įmokos yra perspektyviausios (Enoch, Potter ir Ison, 2005).
- Vystytojo, mokančio už transporto gerinimą, tikslai nebūtinai atitinka platesnės bendruomenės ir kitų suinteresuotųjų šalių tikslus. Gali būti iššūkis rasti kompromisą, tenkinantį visas suinteresuotąsias šalis (Hayford, 2017).

Pritaikymo pavyzdžiai

Sėkmingo savanorinio sulaikymo finansuojant tvarios transporto ir judumo schemas įgyvendinimo pavyzdžių galima rasti tokiuose miestuose kaip Bostonas, Vašingtonas ir

Torontas, kur savanoriškos įmokos finansavo naujas tranzito stotis ir susisiekimą su esamomis tranzito įstaigomis (Enoch, Potter ir Ison, 2005; Smith, 2013).

Atvejo analizė: Bostono Naujojo Braitono nusileidimo stotis

Bostono 15 milijonų JAV dolerių vertės Naujojo Braitono nusleidimo stoties plėtra buvo finansuojama visiškai savanoriškai. 2013 metais atletikos įmonė „New Balance“ paprašė leidimo statyti 500 milijonų dolerių vertės būstinę Allstono–Bostono srityje, kartu su papildomomis nuomojamomis biurų patalpomis, viešbučiu, sporto kompleksu ir mažmeninės prekybos plotu, dabar žinomu kaip „New Brighton Landing“ (Masačusetso transporto departamentas, 2012). Mainais už šį leidimą „New Balance“ sutiko finansuoti visos naujos geležinkelio stoties Allston–Bostono srityje plėtrą (ir padengti 10 metų eksploatavimo kaštus), kad būtų palengvintas krūvis esamam transporto tinklui. Stotis veikia kaip darbuotojų kelionių į darbą stotis naujajam pastatui ir pasitarnauja plačiajai visuomenei, padėdama išplėsti ekonomikos augimą, prieinamumą ir mobilumą vietos teritorijoje.

Kuriant stotį „New Balance“ bendradarbiavo su Masačusetso transporto departamentu. Tiek „New Balance“, tiek Masačusetso transporto departamentas pasirašė susitarimo memorandumą, kuriame nurodomas kiekvienos šalies įsipareigojimas projektuojant ir statant priemiesčio stotį. Stotis buvo suprojektuota pagal Transporto departamento ir MBTA stoties reikalavimus ir pastatyta naudojant valdymo planą, patvirtintą visų federalinių, valstijų ir vietinių agentūrų.

Nors „New Balance“ į stotį investavo nemažą pinigų sumą, tai sudarė tik 3 proc. visų „New Brighton Landing“ pastato išlaidų, ir įmonė galėjo pati padengti šias išlaidas. Tai reiškė, kad buvo galima išvengti kitų šalių įtraukimo į sudėtingesnę vertės fiksavimo schemą (Smith, 2013). Be to, buvo tikimasi, kad „New Balance“ grįš jų investicijos, nes darbuotojams bus lengviau keliauti į „New Balance“ būstinę ir iš jos.

Tikimasi, kad Bostono „New Brighton Landing“ plėtra ir priemiestinė geležinkelio stotis sukurs maždaug 3000 nuolatinių darbo vietų, taip pat 400 statybininkų darbo vietų (Masačusetso transporto departamentas 2012). Masačusetso gubernatorius Charlie Baker komentavo, kad nauja plėtra buvo itin svarbi norint pritraukti naują ekonominę veiklą ir darbo vietas į Didįjį Bostoną.

Privalumai

- Padėjo plėtoti vietinio transporto sistemą, kuriai nebuvo galima skirti lėšų iš vietos valdžios, pastatant stotį rajone, kuriame nebuvo teikiama pakankamai viešojo transporto paslaugų.
- Privatus vystytojas bendradarbiavo su vietos transporto departamentu, o tai reiškė, kad stotis buvo suprojektuota atsižvelgiant į platesnio rajono tikslus.
- Partnerystė padėjo augti vietinei ekonomikai, kartu stiprindama vietinio viešojo transporto tinklo pajėgumus.

Trūkumai

- Tai buvo vienkartinis investicijų ir 10 metų priežiūros kaštų apmokėjimo susitarimas. Pasibaigus techninės priežiūros sutarčiai, stoties priežiūra ir eksploatacija turės būti finansuojama iš miesto biudžeto arba reikės rasti alternatyvius finansavimo šaltinius.

Įvertinimas

Savanorinis sulaikymas pasirodė esąs sėkmingas New Brighton Landing priemiestinės geležinkelio stoties plėtros finansavimo mechanizmas. Vietoj to, kad būtų remiamasi įvairiais finansavimo šaltiniais, kurie būtų sukūrę nestabilų finansavimo modelį, plėtrą finansavo vienas vystytojas, taip pašalindamas neužtikrintumą dėl finansavimo. Vykdant plėtrą buvo padaryta reikšmingų patobulinimų vietinio tvaraus transporto tinkle ir jį palaikė daugybė suinteresuotųjų šalių.

Nepaisant bendro šio projekto savanorinio sulaikymo mechanizmo sėkmės, Bostone nematyti tokio plataus vystymosi kaip New Brighton Landing plėtra, finansuojama savanorinio sulaikymo būdu. Tai rodo, kad tokio masto savanoriškos investicijos į viešąjį transportą greičiausiai nebus įprastos.

Savanorišnis sulaikymas ir M–V miestai

- Savanorinis sulaikymas yra tinkamas visų dydžių miestams, tačiau pajamų, gautų iš savanorinio sulaikymo, dydis skirsis priklausomai nuo naudos dydžio (pavyzdžiui, padidintos nuomos), kurią naudos gavėjai gaus iš investicijos į naują transporto ir judumo infrastruktūrą.
- Savanorinis sulaikymas gali būti veiksmingas tose vietose, kur trūksta esamos viešojo transporto infrastruktūros.
- Nepaisant to, kad privatūs investuotojai yra finansavimo šaltinis, vietos valdžios institucijos ir kitos suinteresuotosios šalys gali būti įtrauktos į sprendimų priėmimo procesą visuose etapuose, kad prisidėtų prie sistemos kūrimo, taip užtikrinant, kad būtų pasiekti platesni tvaraus transporto ir judumo tikslai ir kad plėtra būtų naudinga platesnei bendruomenei.
- Savanorinis sulaikymas gali sutelkti nemažas pajamas tvarių transporto ir judumo projektų finansavimui, nenaudojant paskolų, dotacijų ar valstybės finansų.

Įgyvendinimo gairės

Įrodymai rodo, kad dažnai vystytojai ar nekilnojamojo turto savininkai pateiks planus patys, siekdami finansuoti dalį infrastruktūros kaip savo plėtros planų dalį. Tačiau kai vystytojai patys nesiima finansavimo, norint gauti savanorišką indėlį į projektą, galima naudoti šį metodą:

- Vietos valdžios institucijos turėtų būti atviros svarstant būsimus M–V miestų transporto ir judumo tikslus, kad padėtų sudominti visuomenę, žemės savininkus ir vystytojus bei sukurti skaidrumo jausmą. Tikslai gali būti paskelbti šiais komunikacijos būdais:
    - Socialiniais tinklais (LinkedIn, Twitter, Facebook)
    - Vietiniais laikraščiais ir žurnalais
    - Vietiniams gyventojams išsiųstomis skrajutėmis
    - Viešomis konsultacijomis
    - Suinteresuotų šalių renginiais

- Vietos valdžios institucijos turėtų įsitikinti, kad paveiktų teritorijų vystytojams ir žemės savininkams bus pranešta apie galimą siūlomų transporto ir judumo projektų naudą. Jei vystytojas ar žemės savininkas suvokia potencialią asmeninę projekto naudą, tai padės sulaukti paramos ir paskatins jų investicijas.
- Turėtų būti aišku, kad vystytojų ir žemės savininkų noras prisidėti prie projekto turės įtakos priimamiems sprendimams. Pavyzdžiui, vystytojams ir žemės savininkams, prisidedantiems prie transporto ar mobilumo projekto, turėtų būti suteikta galimybė prisidėti kuriant ir įgyvendinant projekto schemą.
- Vystytojams ir žemės savininkams turėtų būti suteikta galimybė parodyti savo norą prisidėti prie projekto. Vietos valdžia turėtų paskelbti, kad palankiai vertina privačių vystytojų ir žemės savininkų finansinę paramą, ir turėtų sukurti sistemą išreikšti norui prisidėti. Sistema galėtų būti internetine forma.

Jei valdymo organas arba vietos planavimo institucija jau paskelbė projektą, ji gali pranešti privatiems investuotojams ir vystytojams, kad jie gali paveikti tam tikrus projekto aspektus ir galimą naudą, parodydami savo norą sumokėti ir teikdami savanoriškas įmokas. Tai galima padaryti atvėrus konsultacijų procesą, kuris skatina grįžtamąjį ryšį ir komentarus iš potencialių investuotojų rajone.

Nors savanorinio sulaikymo naudojimas gali reikšti, kad investicijas į tvarią infrastruktūrą skatina privatūs investuotojai, tai nereiškia, kad schema negali būti sukurta siekiant pateikti geriausius įmanomus sprendimus platesnei bendruomenei. Svarbu, kad paramos gavėjų tikslai nepakenktų platesnės bendruomenės tikslams. Vietos valdžios institucijos, naudodamos savanorinį sulaikymą siekiant finansuoti savo tvaraus judumo ir transporto darbotvarkę, turi įsitikinti, kad visos suinteresuotosios šalys yra aktyviai įtrauktos į projektavimo procesą ir kad jų balsai yra išgirsti.

Santrauka

Savanorinis sulaikymas nėra įprasta tvaraus transporto ir judumo miestuose finansavimo rūšis. Gali būti sunku paskatinti vystytojus ir žemės savininkus mokėti savanorišką įmoką už projektą, nes tai nėra teisiškai reguliuojama. Be to, jei vystytojas ar žemės savininkas siūlo sumokėti įnašą, jų tikslai gali nesutapti su platesnės bendruomenės ir kitų suinteresuotųjų šalių tikslais, todėl reikia siekti kompromiso kuriant ir įgyvendinant schemą.

Nepaisant to, toks finansavimas gali būti perspektyvus ir svarbus papildomas M–V miestų finansavimo šaltinis. Kaip pabrėžiama Bostono atvejo studijoje, jis gali sukurti nemažą dalį papildomų pajamų, kurios galėtų padengti arba dalį, arba visas naujų tvarių transporto ir judumo sistemų išlaidas. Savo ruožtu tai gali padėti augti vietinei ekonomikai ir pagerinti vietos mobilumo pasiūlą. Be to, savanorinis sulaikymas skatina bendruomenę dalyvauti vystant miestus, o tai gali sukelti nuosavybės jausmą ir sukurti daugiau paskatų valstybės institucijoms ir transporto agentūroms įsitikinti, kad projekto nauda įgyvendinama praktiškai.

Apskritai savanorinis sulaikymas buvo sėkmingas didelio masto tvaraus transporto ir judumo projektų, iš kurių išmoktas pamokas galima panaudoti ir įgyvendinti M–V dydžio miestuose visoje ES, finansavimo būdas.

Naudingos nuorodos

„New Balance“ paskelbia Braitono stotį – Masačusetso transporto departamentas

https://blog.mass.gov/transportation/mbta/new-balance-massdot-announce-brighton-station/

„New Balance“ perka Bostonui priemiesčio traukinių stotį – Next City

https://nextcity.org/daily/entry/new-balance-buys-boston-a-commuter-rail-stop

Savanoriško indėlio naudojimas kuriant ir kaupiant vertę iš viešosios infrastruktūros – Hayford

https://www.linkedin.com/pulse/using-voluntary-contributions-create-capture-value-from-owen-hayford/

Šaltiniai

Enoch, M., Potter, S., & Ison, S., 2005. A strategic approach to financing public transport through property values. *Public Money & Management*, *25* (3), 147–154.

Hayford, 2017. Using Voluntary Contributions to Create and Capture Value From Public Infrastructure. Retrieved from https://www.linkedin.com/pulse/using-voluntary-contributions-create-capture-value-from-owen-hayford/

Massachusetts Department of Transport, 2012. New Balance Announce Brighton Station. Retrieved from https://blog.mass.gov/transportation/mbta/new-balance-massdot-announce-brighton-station/

Smith, S., 2013. New Balance Buys Boston a Commuter Rail Stop. Retrieved from https://nextcity.org/daily/entry/new-balance-buys-boston-a-commuter-rail-stop

Transport for London, Land Value Capture, 2017. Retrieved from https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

C.7 priedas. SKTP apmokestinimo schemos

Pagrindinės charakteristikos

- Sistema, kuria nustatomas mokestis sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms (SKTP) ar tam tikrų tipų sunkvežimiams, siekiant kompensuoti išorines išlaidas, atsirandančias dėl jų eksploatavimo.
- Paprastai pristatomos ir eksploatuojamos nacionaliniu lygmeniu, tačiau į schemą gali būti įtraukti miestai (pvz., Briuselis) arba patys miestai gali nustatyti savo apmokestinimo schemą (pvz., Londono žemos taršos zona (LŽTZ)).
- Pajamos, gautos vykdant SKTP apmokestinimo schemas, gali būti panaudotos kitiems, tvaresniems transporto infrastruktūros projektams įgyvendinti.
- SKTP apmokestinimo politikos, kurioje būtų atsižvelgiama į visus išorinių kaštų parametrus, tokius kaip teršalų išmetimas, transporto priemonės bendras svoris ir eismo sąlygos, sukūrimas ir sistemos įdiegimas galėtų būti iššūkis M–V miestams, nebent tai būtų regioninės ar visos šalies sistemos dalis.

Trumpas aprašymas

Daugelis Europos šalių yra įgyvendinusios arba įgyvendina tam tikros formos SKTP apmokestinimo schemą, pagal kurią visi bet kurios šalies vežėjai moka už naudojimąsi keliais pagal laiką ar atstumą. Šiuo metu ES naudojami trys skirtingi nacionaliniai SKTP apmokestinimo mechanizmai:

- Elektroninio tinklo rinkliava (atstumu pagrįstas mokestis);
- Rinkliava su fizinėmis kliūtimis (atstumu pagrįstas mokestis); ir
- Laiku pagrįsti mokesčiai.

Atstumu pagrįsto mokesčio atveju rinkliavos dydis priklauso nuo nuvažiuotų kilometrų skaičiaus. Vienas pagrindinių elektroninio tinklo rinkliavos elementų yra transporto priemonėje esantis įrenginys (TPĮ), kuris siunčia GPS maršruto duomenis ir kitą privalomą informaciją į serverį. TPĮ montuojamas į kiekvieną SKTP, kuriai taikomas mokestis, ir turi būti nuolat įjungtas. Mokestis už atstumą apskaičiuojamas naudojant GPS duomenis, kelio tipą ir motorinės transporto priemonės kategoriją. Nors didžioji dalis SKTP atstumu pagrįstų mokesčių yra įvedami ir tvarkomi nacionaliniu lygmeniu, kai kurie arba visi keliai atskiruose miestuose taip pat gali būti įtraukti į sistemą. Dalyvaujantys miestai gautų nemažą dalį pajamų, kurias jie galėtų išleisti išlaikydami vietinį kelių tinklą ir investuodami į tvaresnes transporto ir judumo schemas.

Viena iš atstumu pagrįsto mokesčio atmainų yra mokestis grįstas konkrečia teritorija, kurio pavyzdys yra Londono LŽTZ. Teritorija grįstas mokestis gali būti vykdomas naudojant fizines kliūtis arba automatinę numerio ženklų atpažinimo (ANPR) technologiją. ANPR naudojamas valstybinių numerių nuskaitymui ir transporto priemonių apmokestinimui už įvažiavimą ir naudojimąsi keliais. Mokestinė zona gali apimti dalį miesto arba visą miestą ir neprivalo būti

regioninės ar nacionalinės sistemos dalis. Tačiau ši sistema nebūtinai turėtų būti pajamų generavimo schema, nes tikėtina, kad didžiąją dalį ar visas įplaukas reikės išleisti schemos įgyvendinimo ir eksploatavimo išlaidoms padengti.

Taikant laiku pagrįstą mokestį, SKTP apmokestinamos atsižvelgiant į infrastruktūros naudojimo trukmę. Mokestis taip pat gali priklausyti nuo SKTP tipo ir transporto priemonės teršalų išmetimo klasės.

Kontekstas

Dėl ES pastangų internalizuoti SKTP kelionių per ES kelių tinklą išorines išlaidas, sunkvežimių apmokestinimo schemų teisinė sistema pagrįsta principu „teršėjas moka“. Toliau pateiktuose politikos dokumentuose kalbama apie kelių apmokestinimą ir sunkiasvorių transporto priemonių rinkimą:

Žalioji knyga „Sąžiningo ir veiksmingo transporto kainų nustatymo link“ (COM (95) 691)

Tarybos direktyva 93/89 / EEB („Eurovignette“ direktyva) vėliau pakeista Direktyvos 1999/96

Direktyva 2004/52, peržiūrėta Direktyvos 2006/38/EC ir Direktyvos 2011/76/EU

1995 m. Žaliojoje knygoje pripažįstama, kad reikia kompensuoti išorines išlaidas kylančias iš kelių transporto. Apskaičiuota, kad SKTP sukelia maždaug 40–50 proc. kelių transporto išmetamo NOx kiekio (Europos Aplinkos Agentūra, 2013).

Direktyvoje 1999/96 nustatyta išsami SKTP apmokestinimo už naudojimąsi keliais teisinė sistema. Direktyva siekiama pašalinti transporto įmonių konkurencijos iškraipymus laipsniškai derinant transporto priemonių mokesčius ir nustatant sąžiningus infrastruktūros apmokestinimo mechanizmus. Joje nustatomi minimalūs sunkvežimių transporto priemonių mokesčiai ir būdas nustatyti infrastruktūros mokesčius, įskaitant diferencijavimą atsižvelgiant į aplinkosauginį veiksmingumą (Europos Komisija, 1999).

Direktyvoje 2004/52 buvo nustatytos sąlygos, būtinos užtikrinti Europos elektroninės rinkliavos paslaugą, sąveikaujančią techniniu, sutartiniu ir procedūriniu lygmenimis. Ši direktyva buvo persvarstyta 2006 m., kai pakeitimai buvo nukreipti į modalinio perėjimo į krovininį transportą skatinimą, padidintą pajamų, gautų iš sunkvežimių rinkliavų, sumą skiriant kryžminiam transporto infrastruktūros projektų finansavimui. Svarbu tai, kad konkretiems regionams, kurie susiduria su grūsčių ar taršos problemomis, buvo suteikta teisė nustatyti didesnius SKTP mokesčius.

Pagrindiniai šios direktyvos punktai yra:

- Išorinių išlaidų skaičiavimo metodikos nustatymas;
- Privaloma diferencijuoti maksimalias išlaidas pagal Euro emisijos klases;
- Infrastruktūros mokesčių kitimas pagal Euro emisijos klases, turėtų būti „neutralus pajamoms“; ir
- Leidžiami didesni piko laikotarpio mokesčių pokyčiai.

SKTP apmokestinimo schemų patrauklumas

- Užtikrinama, kad SKTP sumokėtų pakankamai, kad kompensuotų išorines išlaidas, kurias jie sukuria.

- Patobulintas logistikos efektyvumas ir sumažintas krovinių vežimas keliais, nes optimizuotas krovinių maršrutų planavimas.
- SKTP parko atnaujinimas nustatant mokesčius, kurie priklauso nuo variklio technologijos (Euro standartai).
- Teršalų išmetimo sumažinimas dėl modernizuoto SKTP parko pagal į variklių išmetamus teršalus.
- Pajamos iš SKTP apmokestinimo schemų gali būti naudojamos infrastruktūros projektams finansuoti, pavyzdžiui, esamo kelių tinklo išplėtimui ir priežiūrai bei investicijoms į kitas tvaresnes transporto priemones, tokias kaip geležinkeliai ir vandens keliai.

Iššūkiai ir pavojai

- Sukurti nepriklausomą SKTP rinkliavų apmokestinimo politiką, kurioje būtų atsižvelgiama į visus išorinių kaštų parametrus, tokius kaip teršalų išmetimas, transporto priemonės bendrasis svoris ir eismo sąlygos M–V miestams gali būti sudėtinga.
- Įvedus schemą būtų galima sulaukti įvairių suinteresuotųjų šalių, kurios bus tiesiogiai paveiktos, ypač krovinių vežimo keliais ir krovinių gabenimo pramonės bei vietos įmonių, prieštaravimų.
- M–V miestams gali trūkti žinių ir galimybių įdiegti efektyvią ir pajamas generuojančiuą mokesčių sistemą, nepriklausant didesnei regiono ar šalies programai.
- Turėtų būti sukurta tinkama nacionalinė ir vietos teisinė sistema, leidžianti sukurti SKTP apmokestinimo schemą ir reguliuoti skolų išieškojimo procesą iš transporto priemonių savininkų, kurie nesumokėjo mokesčio.
- Rinkliavos pagrindiniame kelių tinkle gali nukreipti SKTP eismą į šalutinius ir vietinius kelius, dėl rinkliavų vengimo.
- Potencialiai didelės išlaidos, susijusios su sistemos įdiegimu ir veikimu, gali pakenkti jos finansiniam tvarumui.

Pritaikymo pavyzdžiai

ES mastu buvo bandoma patvirtinti bendrą metodiką, skirtą išorinių kaštų, kuriuos sukelia SKTP eismas, internalizavimui. Šiuo metu 22 ES šalyse yra nustatytas tam tikras SKTP mokestis, taikomas transporto priemonėms, naudojančioms jų kelių tinklus. Estija buvo paskutinė ES šalis, kuri įdiegė SKTP apmokestinimo sistemą, o laiku pagrįstas mokestis įsigalioja 2018 m. sausio 1 d. Nyderlandai, Bulgarija ir Švedija artimiausiu metu planuoja įvesti atstumu grindžiamą mokestį. Tai leistų tik trims ES narėms nekeisti jokio SKTP apmokestinimo ar neketinti jo įvesti (Kipras, Suomija ir Malta).

Sostinės-Briuselio regionas neseniai pristatė SKTP elektroninę atstumu pagrįstą apmokestinimo sistemą kaip visos šalies sistemos dalį. Briuselio „miesto zonoje“ rinkliavos taikomos visiems keliams ir yra didesnės nei rinkliavos, taikomos keliams už sostinės ribų.

I atvejo analizė: Vokietijos „Lkw-Maut“ sistema

Vokietijos SKTP rinkliavų sistema buvo įdiegta 2005 m. Sistema pagrįsta GPS technologija ir joje atsižvelgiama į bendrą transporto priemonės nuvažiuotą atstumą. Rinkliava apima 13

000 km federalinių greitkelių ir 2 300 km federalinių kelių. Numatoma išplėsti sistemą iki 40 000 km antrinių Vokietijos kelių.

Tikslinės grupės

Kiekviena krovininė transporto priemonė, kurios bendroji masė viršija 7,5 tonos ir kuri naudojasi greitkelių ir federalinių greitkelių tinklu, yra apmokestinama.

Laikotarpis

Vokietija įvedė SKTP rinkliavas su Eurovinjete 1995 m. kartu su penkiomis kitomis ES šalimis (Belgija, Nyderlandais, Danija, Švedija, Liuksemburgu) (Knorr et al, 2009). Tačiau siekdama įveikti didėjantį sunkvežimių, keliaujančių per Vokietiją, eismą, vyriausybė nusprendė pakeisti esamą rinkliavų sistemą. 2005 m. pritaikyti pakeitimai pakeitė sistemą iš pagrįstos mokesčiais į pagrįstą naudojimu, o tai reiškia, kad SKTP išlaidos bus pagrįstos nuvažiuotu atstumu.

Techninė specifikacija

„Lkw-Maut“ sistema pagrįsta GPS ir GSM technologijomis. Naudojant GPS palydovus, TPEĮ ir skaitmeninius žemėlapius, kiekvienos SKTP nuvažiuotas atstumas apskaičiuojamas pagal jo maršrutą. Maršruto pabaigoje, naudojant mobiliąsias technologijas, visa rinkliavos informacija perduodama rinkliavos stočiai ir išrašoma sąskaita faktūra. Ne visi vartotojai privalo savo transporto priemonėje įrengti TPEĮ. Tie vartotojai, kurie neįdiegė TPEĮ savo transporto priemonėje, gali sumokėti mokestį internetu arba per specialius kelių terminalus, kuriuos galima rasti tam tikrose kelių tinklo vietose.

Nurodyti tikslai

- Padengti dalį kelių tinklo plėtros ir remonto bei kitų infrastruktūros projektų finansavimo išlaidų;
- Internalizuoti išorinius SKTP išmetamų dujų ir infrastruktūros susidėvėjimo kaštus;
- Įvesti teisingesnę kelių apmokestinimo sistemą, nes SKTP yra atsakingos už daug didesnę infrastruktūros susidėvėjimo dalį, palyginti su įprastais lengvaisiais automobiliais;
- Skatinti efektyvų SKTP naudojimą mažinant „tuščių kelionių“ skaičių;
- Skatinti investicijas į efektyvesnes SKTP su naujausiomis variklių technologijomis; ir
- Skatinti perėjimą prie kitų krovinių transporto rūšių (Knorr et al., 2009).

Poveikiai

Padidintos pajamos

„LKW Maut“ pajamos yra maždaug 4,5 milijardo eurų per metus. Pajamas surenka federalinė vyriausybė ir jas išleidžia federalinių greitkelių ir kelių, geležinkelių ir vandens kelių priežiūrai ir tiesimui. Siūlant išplėsti sistemą, kad ji apimtų ir antrinius kelius, kuomet kai kuriuos iš jų tvarko federacinės žemės (Länder), pajamos iš rinkliavos bus dalijamos su jomis.

Modalinis parėjimas

Dėl rinkliavų rinkimo daugelis logistikos kompanijų perėjo nuo kelių transporto naudojimo prie geležinkelių infrastruktūros. 2003–2005 m. geležinkelių transportas išaugo beveik dvigubai

daugiau nei kelių transportas (Sąjungos vidaus politikos generalinis direktoratas, 2008). Padidėjus išimtinai geležinkelių infrastruktūros naudojimui krovinių vežimui, rinkliavų schema padidino intermodalinį transportą (sunkvežimių ir geležinkelių transportas).

Padidėjęs sunkvežimių pardavimas su mažai teršalų išmetančiais varikliais

Įdiegus sistemą, buvo užfiksuotas transporto priemonių, naudojančių išmetamųjų teršalų technologiją „Euro 3“ ar geresnę, nuvažiuotų kilometrų padidėjimas. 10 ir 12 tonų SKTP su „Euro 3“ ar geresne išmetamųjų teršalų technologija pardavimai pirmaisiais metais išaugo dvigubai (Bereni, 2012). Iki 2011 m. SKTP su „Euro 5“ variklio technologija nuvažiavo beveik 70 proc. visos ridos (Gibson et al., 2004).

Pristatymo maršrutų optimizavimas

Pristatymo maršrutai buvo optimizuoti, kad būtų išvengta kelionių tuščia SKTP.

Padidėjęs srautas antriniame kelių tinkle

Įdiegus „Lkw-Maut“ sistemą, pastebėtas padidėjęs srautas, nukreiptas į antrinį kelių tinklą. Tačiau padidėjimas apsiribojo konkrečiais maršrutais, kuriuose koncentruojamos tam tikros charakteristikos, atrodo, kad vartotojai pasirenka maršrutus, lygiagrečius pagrindiniam greitkelių tinklui, kurie sukelia minimalų kelionės laiko pailgėjimą ir pasižymi patraukliomis infrastruktūros savybėmis.

Įvertinimas

Oficialūs Vokietijos federalinio krovinių vežimo biuro duomenys rodo, kad sistema yra plačiai priimta tarp SKTP vairuotojų. Šį faktą atspindi registruotų TPEĮ skaičius, kuris ir toliau auga. Per šešis mėnesius nuo sistemos įdiegimo buvo įdiegta 450 000 TPEĮ vienetų. Iki 2006 m. balandžio mėn. bendrai jau buvo įdiegta 500 000 vienetų, o iki 2011 m. - 700 000 TPEĮ vienetų (Bereni, 2012).

Įdiegus „Lkw-Maut“ sistemą, gaunamos pajamos yra gana nemažos. Metinės bendros pajamos yra apie 4,5 milijardo eurų. Pajamos yra investuojamos į kelių infrastruktūrą (50 proc.), geležinkelius (38 proc.) ir į vidaus vandens kelius (12 proc.) (Broaddus and Gertz, 2008).

II atvejo analizė: Briuselio SKTP rinkliava

Briuselis yra miestas-regionas, kuris neseniai įvedė SKTP rinkliavą pasinaudodamas visos šalies masto SKTP elektronine atstumu pagrįsto mokesčio sistema. Briuselio „miesto zonoje“ rinkliavos taikomos visiems keliams ir yra didesnės nei rinkliavos, taikomos keliams už sostinės ribų. Mokamos rinkliavos dydis taip pat priklauso nuo išmetamųjų teršalų normos (Euro klasė) ir pasirinkto kelio tipo.

Kaip visos šalies sistemos dalis, rinkliava taip pat taikoma visiems Flandrijos ir Valonijos greitkeliams, iš viso apimant 6700 km kelių Belgijoje.

Tikslinės grupės

Vilkikai, sveriantys 3,5 tonos ar daugiau, kurie įvažiuoja į Briuselio miesto zoną, yra apmokestinami. Sunkvežimiai su „Euro 5“ varikliu turi mokėti didesnį mokestį (0,184 Eur / km) nei sunkvežimiai su „Euro 6“ varikliu (0,174 Eur / km).

Laikotarpis

2011 m. sausio 21 d. trys Belgijos regionai (Briuselis, Valonija ir Flandrija) pasirašė politinį susitarimą dėl savo kelių mokesčių sistemos reformos, pagal kurią numatoma SKTP atstumu pagrįsta apmokestinimo sistema. Projektui buvo suteiktas prekės ženklas „Viapass“, o 2011 ir 2012 m. kiekvienas iš trijų regionų atliko parengiamuosius tyrimus su konsultantu. Iki 2013 m. buvo baigta rengti apmokestinimo sistemos infrastruktūra. Rinkliava Briuselyje įsigaliojo 2016 m. balandžio 1 d.

Techninė specifikacija

SKTP rinkliavų sistema pagrįsta TPEĮ, kurį turėtų pirkti sunkvežimių vairuotojai ar sunkvežimių įmonės. Visose Belgijos ir užsienio SKTP, važiuojančiuose į Belgiją, turėtų būti įrengtas TPEĮ, kuris užrašytų nuvažiuotą atstumą ir perduotų rinkliavos sumą į sąskaitos faktūros išrašymo centrą (Viapass, 2018).

Nurodyti tikslai

Pagrindinis mokesčio įvedimo tikslas yra geriau atspindėti SKTP keliamus kaštus kelių infrastruktūrai Briuselyje. Pajamos iš rinkliavos bus skiriamos regiono vyriausybei, Briuselio atveju – Briuselio–sostinės regiono valdžiai (Transportas ir aplinka, 2016).

Poveikiai

Kadangi rinkliava buvo taikoma tik nuo 2016 m., informacijos apie poveikį vis dar yra labai mažai. Tikimasi, kad rinkliava Briuselio sostinės regiono vyriausybei suteiks papildomų pajamų už kelių išlaikymą mieste ir sumažins SKTP eismą per miestą.

Įvertinimas

Belgijoje įvesta atstumu pagrįsta SKTP rinkliava, apimanti visus tris Belgijos regionus, gali būti laikoma viena pažangiausių rinkliavų sistemų Europoje. Manoma, kad rinkliava apmokestintų 4,5 milijardo transporto priemonių nuvažiuotų km ir gautų 750 milijonų eurų pajamų.

Įgyvendinimo išlaidas pasidalija visi Belgijos regionai, į jas neįtraukta plati fizinė infrastruktūra, nes sistema remiasi TPEĮ ir GPS sekimu. OBU pritvirtinamas į kiekvieną SKTP, kuriai taikomas mokestis, ja turi būti važiuojama Belgijos viešaisiais keliais ir TPEĮ turi būti nuolat įjungtas. Taigi tai leidžia sekti SKTP judėjimą tuose keliuose, už kuriuos yra renkama rinkliava ir tuose, kurie šiuo metu nėra apmokestinami.

Be sukauptų pajamų, rinkliava už kilometrus leis Briuselio regionui ir kitiems dviem regionams gauti konkretesnius duomenis apie SKTP eismą jų kelių tinkle. Šie duomenys bus naudojami mobilumo politikai informuoti ir rinkliavų sistemai pritaikyti, kad ji geriau atitiktų regioninio ir vietinio transporto tikslus. Regionai turi teisę du kartus per metus pakeisti mokamų kelių tinklą ir tarifus.

III atvejo analizė: Londono LŽTZ

Nors Londono žemo išmetamųjų teršalų zona (LŽTZ) yra transporto taršos apmokestinimo sistema, o ne SKTP apmokestinimo sistema, ji skirta būtent SKTP, dideliems furgonams ir

mikroautobusams, taip pat autobusams. Šios sistemos tikslas yra sumažinti dyzelinu varomų komercinių transporto priemonių išmetamųjų dujų kiekį Londone.

Zona apima didžiąją dalį Didžiojo Londono ir veikia 24 valandas per parą, 7 dienas per savaitę, o zonos ribos pažymėta ženklais. LŽTZ išmetamųjų teršalų standartai grindžiami transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių (KD) Europos išmetamųjų teršalų standartais.

Schemą tvarko Londono Transportas (angl. Transport for London (TfL)).

Tikslinės grupės

Apmokestinamos tik tos transporto priemonės, kurios neatitinka išmetamųjų teršalų normų; kiti gali nemokamai patekti į apmokestintą zoną.

Transporto priemonės, apmokestinamos pagal Londono LŽTZ, yra:

iki 2006 m. spalio mėn. pagaminti sunkvežimiai, kurių svoris didesnis kaip 3,5 tonos, keleiviniai autobusai, kurių svoris didesnis nei 5 tonos, didesni furgonai, mikroautobusai ir motorizuotos karavanos; ir

Lengvi visureigiai ir pikapai įregistruoti naujai iki 2002 m. sausio 1 d.

4 lentelėje pateiktos transporto priemonių rūšys ir atitinkami mokesčiai pagal LŽTZ.

4 Lentelė. Transporto priemonių rūšys ir mokesčiai pagal LŽTZ

Transporto priemonė	Svoris	Dienos mokestis
Didesni furgonai, motorizuotos arklių transportavimo dėžės, lengvieji visureigiai automobiliai, pikapai, kitos specializuotos transporto priemonės	1,205 ar daugiau tonų be krovinio	100 svarų sterlingų
Autofurgonai, greitosios pagalbos automobiliai	2,5–3,5 tonos bendro transporto priemonės svorio	100 svarų sterlingų
Mini autobusai (su daugiau nei aštuoniomis keleivių vietomis)	5 tonos ar mažiau bendro transporto priemonės svorio	100 svarų sterlingų
Sunkvežimiai, krovininės transporto priemonės, autofurgonai, motorizuotas arklių transportavimo dėžės, avarinės transporto priemonės, sniego valytuvai, smulkintuvai, šiukšlių surinkimo transporto priemonės, kelių šlavimo mašinos, betono maišyklės, savivarčiai, gaisrinės mašinos, sunkvežimiai, kitos specializuotos transporto priemonės	Daugiau kaip 3,5 tonos bendro transporto priemonės svorio	200 svarų sterlingų
Keleiviniai autobusai, turistiniai autobusai (su daugiau nei aštuoniomis keleivių vietomis)	Daugiau kaip 5 tonos bendro transporto priemonės svorio	200 svarų sterlingų

Šios transporto priemonės nėra apmokestinamos:

- Didesni furgonai ir mikroautobusai, atitinkantys „Euro 3“ standartą;

- Sunkvežimiai, miesto autobusai ir turistiniai autobusai, kurie atitinka „Euro 4“ standartą; ir
- Automobiliai ir motociklai.

Laikotarpis

Sistema pradėjo veikti 2008 m. vasario mėn., palaipsniui įvedant vis griežtesnį režimą, iki 2012 m. sausio mėn.

Šiuo metu svarstomi labai žemų išmetamųjų teršalų zonos (ULŽTZ) planai, kurie turi būti įgyvendinti 2019 m.

Techninė specifikacija

Zona stebima naudojant ANPR, kad būtų užfiksuotos automobilio numerių lentelės. Į zoną įvažiuojančios ar aplink ją važiuojančios transporto priemonės yra tikrinamos pagal Vairuotojų ir transporto priemonių licencijavimo agentūros (DVLA) įrašus, o transporto priemonių savininkai, kurie gali sumokėti mokestį, bet nesumokėjo, yra patraukiami atsakomybėn. Jei transporto priemonė registruota ne Didžiojoje Britanijoje, nesumokėtiems mokesčiams ir baudoms atgauti naudojama Tarptautinė skolų išieškojimo agentūra.

Nurodyti tikslai

Siūlomo LŽTZ tikslai yra dvilypiai:

- Iki 2010 m. priartinti Londoną prie nacionalinių ir ES oro kokybės tikslų;
- Gerinti Londone gyvenančių ir dirbančių žmonių sveikatą ir gyvenimo kokybę gerinant oro kokybę.

Siūlomas LŽTZ nėra skirtas pajamoms generuoti, o gaunamos pajamos nenusveria schemos įgyvendinimo ir eksploatavimo išlaidų.

Poveikiai

- Išmetamų anglies suodžių sumažėjo 40-50 proc.
- Vidutinė NO2 koncentracija sumažėjo 0,12 µg / m3, o didžiausia koncentracija sumažėjo iki 0,16 µg / m3 užterštose gatvėse.
- Vidutinė KD10 koncentracija sumažėjo 0,03 µg / m3, o didžiausia koncentracija sumažėjo iki 0,5 µg / m3 užterštose gatvėse.
- Išlaidų analizė davė 250–670 milijonų svarų sterlingų, iš kurių 90–250 mln. svarų sterlingų yra už Didžiojo Londono ribų („Miesto prieigos taisyklės Europoje 2018“).
- Didelis sumažėjimas „Euro 3“ standarto neatitinkančių transporto priemonių, įvažiuojančių į Londono LŽTZ, susijęs su LŽTZ politika, nes transporto priemonių savininkai / vartotojai sureagavo į naują politiką, prieš nustatytą datą atitikdami minimalius standartus (Ezeah, Finney, & Nnajide, 2015).

Įvertinimas

Dėl šios schemos smarkiai sumažėjo reikalavimų neatitinkančių „Euro 3“ transporto priemonių, įvažiuojančių į Londono LŽTZ, procentinė dalis ir pagerėjo oro kokybė.

Schema negauna pakankamai pajamų kompensuoti jos įgyvendinimo ir veikimo išlaidas.

SKTP apmokestinimo schema ir M–V miestai

SKTP apmokestinimo sistema, apimanti kai kuriuos ar visus miesto kelius, galėtų suteikti nemažai naudos M–V dydžio miestams, įskaitant SKTP eismo sumažėjimą, papildomas pajamas ir oro kokybės gerinimą. Šis finansavimo mechanizmas ypač tinka miestams, kuriuose yra daug tranzitinių SKTP, važiuojančių per miestą į ir iš savo tikslo už jos ribų.

Palyginti su kitomis sunkiasvorių sunkvežimių įkrovimo sistemomis, elektroninis atstumu pagrįstas sunkvežimių apmokestinimas, naudojantis GPS technologiją per TPEĮ, yra labiausiai tinkamas M–V dydžio miestams, nes jis galėtų būti įdiegtas kaip esamos ar siūlomos šalies ar regiono schemos dalis. Dalyvaujant didesnėje schemoje miestas galėtų pasidalyti susijusias išlaidas su nacionaline ir regionine vyriausybe, taip pat su kitomis schemoje dalyvaujančiomis vietos savivaldybėmis. Elektroninis atstumu pagrįstas SKTP mokestis, naudojant GPS technologiją, taip pat nereikalauja investicijų į fizines kliūtis, ANPR ir kitą didelę fizinę infrastruktūrą, taigi sumažėja diegimo ir eksploatavimo išlaidas miestui.

Šis finansavimo mechanizmas laikomas ilgalaikiu mechanizmu, kuris nesuteikia galimybės greitai gauti papildomų pajamų iš transporto ir mobilumo projektų. Prireikė penkerių metų, kad būtų sukurta ir įgyvendinta SKTP apmokestinimo schema, apimanti visą Briuselį.

Įgyvendinimo gairės

- Būtina atitinkama nacionalinė teisinė sistema. Jei tokių teisės aktų nėra, M–V dydžio miestams gali tekti bendradarbiauti su kitomis vietos valdžios institucijomis ir užsiimti lobizmu nacionalinėje ir regioninėje vyriausybėje, kad būtų priimti atitinkami įstatymai.
- Jei egzistuoja ar yra siūloma šalies ar regiono masinio SKTP apmokestinimo schema, vietos valdžia, svarstanti tokios sistemos įvedimą, turi pasinaudoti esama ar siūloma sistema, bendradarbiaudama su priežiūros institucija. Vietos valdžia turėtų pareikalauti, kad keliai, esantys jų vietiniame kelių tinkle, būtų įtraukti į didesnę rinkliavų sistemą ir pasidalyti iš mokesčio gautas pajamas.
- Siekiant užkirsti kelią SKTP eismo nukreipimui į kelius, kuriems schema netaikoma, reikia atidžiai apsvarstyti, kokie keliai yra įtraukti ir koks kiekvieno tipo kelių mokestis yra nustatytas. Jei egzistuoja nemokama alternatyva, SKTP vairuotojai greičiausiai vengs kelių, kuriems taikomas mokestis, ir naudojasi keliais, kuriems schema netaikoma. Be to, jei kelių rūšių, kurioms taikoma schema, rinkliavos labai skiriasi, pavyzdžiui, tarp greitkelių ir šalutinių kelių, gali padaugėti transporto priemonių vienam kilometrui, nes operatoriai galėtų naudotis maršrutais, kuriuose nustatyta mažesnė rinkliava už kilometrą.
- Norint sumažinti poveikį vietiniam verslui, kur įmanoma, reikia pateikti alternatyvius krovinių gabenimo variantus.
- Svarbu užtikrinti sunkvežimių rinkliavų suderinamumą su kaimyninėmis vietos valdžios institucijomis ir regionais, kad ateityje būtų galima integruoti sistemas.
- Reikia dirbti kartu su suinteresuotosiomis šalimis, kurioms apmokestinimo schema turės tiesioginį poveikį, įskaitant vietos ir regionines įmones, krovinių vežėjus, kaimynines vietos valdžios institucijas ir vietos bendruomenę.
- Svarbu naudoti patikimą IT technologiją.

- Būtina užtikrinti, kad būtų priimti atitinkami teisės aktai, leidžiantys išieškoti skolas iš nesumokėjusių transporto priemonių savininkų, įskaitant tarptautines transporto priemones.

Santrauka

SKTP apmokestinimo schemos, ypač atstumu pagrįstos apmokestinimo sistemos, užtikrina, kad SKTP apmoka nemažą dalį jų sukurtų išorinių kaštų. ES šalių pavyzdžiai rodo, kad tokios sistemos gali gauti didelių pajamų jas įdiegiančioms nacionalinėms vyriausybėms.

SKTP apmokestinimo sistemos taip pat galėtų būti perspektyvus M–V dydžio miestų, kuriuose yra didelis SKTP tranzito srautas, finansavimo mechanizmas, taip pat veiksminga priemonė mažinant SKTP eismą jų vietiniame kelių tinkle. Kadangi reikalingos pažangios technologijos ir žinios apie apmokestinimo sistemas, nedideliam miestui, veikiančiam atskirai, įgyvendinti SKTP apmokestinimo schemas gali būti gana sudėtinga ir brangu. Todėl patartina, kad, jei įmanoma, M–V dydžio miestai dirbtų kartu ir su savo regionine bei nacionaline vyriausybe, kad būtų įtraukti į esamą ar siūlomą nacionalinę ar regioninę SKTP atstumu pagrįstą apmokestinimo sistemą. Tai leistų jiems išvengti arba sumažinti išlaidas, susijusias su sistemos kūrimu, įvedimu ir veikimu, tuo pačiu gaunant nemažą dalį pajamų.

Tinkamai įgyvendinus SKTP apmokestinimo schemą, M–V dydžio miestams gali būti užtikrintas nuolatinis ilgalaikis pajamų srautas, kurį būtų galima panaudoti jų vietinio kelių tinklo priežiūrai ir tobulinimui, įskaitant jo tinkamumą tvariam judumui ir transportavimui.

Naudingos nuorodos

Kelių infrastruktūra, kuria apmokestinamos sunkiasvorės krovininės transporto priemonės – Europos Komisija

https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/charging_hgv_en

Sunkiasvorės krovininės transporto priemonės – Europos Komisija

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en

Londono žemos taršos zona (LŽTZ)

https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/check-if-your-vehicle-is-affected/hgvs-lorries-buses-and-coaches

Šaltiniai

Bereni M., 2012. International review of road funding and heavy vehicle charging mechanisms.

Broaddus A. and Gertz C., 2016. Tolling Heavy Goods Vehicles: Overview of European Practice and Lessons from German Experience

Directorate General for Internal Policies of the Union, 2008. Pricing systems for road freight transport in EU member states and Switzerland

Ezeah, C., Finney, K., & Nnajide, C., 2015. A Critical Review of The Effectiveness of Low Emission Zones (LŽTZ) As A Strategy For The Management Of Air Quality In Major European Cities. *Journal of Multidisciplinary Engineering Science and Technology*, *2*(7).

European Commission, 2018. Heavy goods vehicles. Available at: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en [Accessed 11 January 2018]

European Environment Agency, 2013. Road user changes for heavy goods vehicles (HGV)

Federal Office for Spatial Development, 2018. Available at: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en [Accessed 11 January 2018]

Transport and Environment, 2016. The Belgium Example: A Successful Distance-Based Toll for Trucks

Gibson G., Varma A., Cesbron S., Binsted A., Stavrakaki A., Dun C., De Stasio C., Brambilla M., Martino A., Rosa C., Parolin R., 2004. Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, RICARDO AEA (Report for the European Commission)

Gomez J., Vassalo M.J. Has the European truck tolling policy led to a more efficient use of road infrastructure? A panel data analysis

Gustafsson I., Cardebring, W. P., 2007. Road user charging for heavy goods vehicles-Overview of regional impact

Knorr A., Heinemann W.A., Eisenkopf A., 2009. Germany's autobahn toll for heavy goods vehicles after four years: experiences and perspectives

Urban Access Regulations in Europe, 2018. Impact of Low Emission Zones, Available at: http://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zoneM–Vain/impact-of-low-emission-zones [Accessed 26 February 2018]

Viapass, 2018. Viapass web-site. Available at: http://www.viapass.be/en/ [Accessed 30 January 2018]

C.8 priedas. Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM)

Pagrindinės charakteristikos

- Darbo vietos parkavimo mokesčio (DBM) tikslai yra sumažinti kasdienes keliones automobiliais skatinant panaikinti automobilių stovėjimo vietas ir surinkti pajamas.
- DBM yra mokestis, mokamas už tam tikras darbo vietos stovėjimo vietas, kuriomis naudojasi darbuotojai.
- Mokestis imamas iš darbdavių, o ne iš jų darbuotojų.
- Mokesčio pajamos turi būti išleistos transporto gerinimui ir investicijoms.
- Pristatymo transporto priemonių, verslo lankytojų ir klientų stovėjimo vietos gali būti neapmokestintos. Ligoninėms, skubios pagalbos tarnyboms ir neįgaliųjų automobilių stovėjimo vietoms galėtų būti taikomos nuolaidos.
- Kad būtų išvengta automobilių perkėlimo į stovėjimą gatvėje, gali reikėti kontroliuoti automobilių stovėjimo vietą vietinėje zonoje.
- Kai būna sukurta, ši sistema yra gana pigi ir lengvai valdoma.

Trumpas aprašymas

DBM yra rinkliava darbdaviams, kurią nustato vietos valdžios institucijos, suteikiančios automobilių stovėjimo vietas savo darbuotojams. Mokestis gali būti vertinamas kaip grūsčių mokesčio sistemos rūšis. DBM įvedimas paprastai siekia dviejų tikslų: pirma, būti eismo poreikio valdymo priemone, siekiant atgrasyti nuo vairavimo, ir, antra, surinkti lėšų transporto ir judumo gerinimo programoms (Dale, Frost, Ison, & Warren, 2014).

Pagal DBM apmokestinamas darbdavys, kuris turi teisę pats padengti išlaidas arba perduoti visą ar dalį jų darbuotojams, kurie važinėja į darbą automobiliu ir naudojasi numatyta automobilių stovėjimo aikštele.

JK pagal įstatymą visos per DBM gautos lėšos turi būti išleistos vietiniam transportui, kaip nurodyta Vietinio transporto strategijoje.

Kontekstas

Automobilių stovėjimo vietos prieinamumas ir susijusios išlaidos automobilių vartotojams gali turėti didelę įtaką vairavimo elgsenai. Aprūpinimas automobilių stovėjimo aikštelėmis ir jų kontrolės užtikrinimas yra svarbi M–V miestų turima priemonė kontroliuoti transporto spūstis ir surinkti lėšų tvaraus transporto ir judumo projektams. Parkavimo kontrolę įgyvendinti yra gana pigu, tačiau gali reikėti nuolatinių stebėjimo ir vykdymo išlaidų.

Vietos valdžia kontroliuoja viešąsias specialias automobilių stovėjimo aikšteles ir aikšteles gatvėse ir gali nustatyti automobilių stovėjimo politiką norimam tikslui pasiekti; kaip didinti pajamas, apriboti automobilių naudojimą, ar skatinti miesto dalies atnaujinimą. Tikslai gali

būti pasiekti keičiant miesto vietose esančios automobilių stovėjimo vietos kainą ir (arba) pasiūlą. Tačiau vietos valdžia nekontroliuoja daugumos automobilių stovėjimo vietų miestuose, nes didelę automobilių stovėjimo aikštelių dalį sudaro privačios automobilių stovėjimo aikštelės. Neseniai atliktas tyrimas JK rodo, kad privačios negyvenamosios paskirties (PNR) automobilių stovėjimo aikštelės paprastai sudaro pusę ar daugiau automobilių stovėjimo vietų miesto centruose (Butcher, 2012). Pridedant likusią privačių automobilių stovėjimo vietų dalį, t.y. gyventojams skirtas ir privačias automobilių stovėjimo vietas, galima tikėtis, kad privačių automobilių statymo procentas bus daug didesnis. Atsižvelgiant į tai, kad didelės automobilių stovėjimo aikštelių dalies miesto teritorijose netvarko vietos valdžios institucijos, joms gali būti sunku sukurti veiksmingą automobilių stovėjimo strategiją, nes diaugelyje automobilių stovėjimo aikštelių jų jurisdikcija yra ribota arba jos išvis nėra. Darbinės automobilių stovėjimo aikštelės gali kelti tam tikrą problemą, nes jos dažnai būna nemokamos.

Siekdama kontroliuoti privačias automobilių stovėjimo vietas, savivaldybė gali pasirinkti įvesti automobilių statymo mokesčius. Šie mokesčiai dažnai nustato kainą, paprastai procentais, papildomai mokamą už naudojimąsi mokamu automobilių stovėjimu. Parkavimo mokesčiai yra plačiai naudojami JAV miestuose. Automobilių stovėjimo aikštelės rinkliavos yra dar viena priemonė, naudojama tvarkant automobilių statymą ir siekiant padidinti vietos valdžios institucijų pajamas. Jie taiko mokestį už tam tikro tipo automobilių stovėjimą didelėje teritorijoje ar konkrečioje miesto dalyje.

JK vyriausybė anksčiau apmokestino darbo vietų parkavimą, nes tai buvo pripažinta neapmokestinama lengvata. Tačiau dėl administracinių sunkumų, susijusių su pajamų stebėjimu ir surinkimu, šio mokesčio vėliau buvo atsisakyta. Nepaisant to, buvo pripažinta, kad nekontroliuojamos privačios automobilių stovėjimo aikštelės gali turėti neigiamos įtakos automobilių stovėjimo strategijai miestuose. Todėl JK vyriausybė priėmė įstatymą, leidžiantį vietos valdžios institucijoms kontroliuoti negyvenamosios paskirties automobilių aikšteles, įvedant rinkliavą už automobilių stovėjimą.

Nurodytas DBM tikslas – „sumažinti automobilių stovėjimo vietų skaičių, siekiant sumažinti keliones automobiliais ir padidinti viešojo transporto naudojimą, vaikščiojimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu [...] ir itin svarbus politikos veiksmingumo elementas bus pajamų panaudojimas gerinant transporto pasirinkimą vietiniu lygmeniu“. Vis dėlto, nepaisant pripažintos padidėjusio mokesčio pajamų naudojimo svarbos, nustatant rinkliavą reikia iš esmės atsižvelgti į galimą apmokestinimo schemų eismo valdymo poveikį, o ne į poreikį surinkti iš anksto nustatytą sumą viešojo transporto patobulinimams (Bendruomenių rūmai, 2003). Nepaisant to, kaip rodo Notingemo (JK) pavyzdys, DBM gali būti didelių pajamų šaltinis, kurį galima išleisti tvaraus transporto ir mobilumo projektams.

Finansavimo mechanizmo patrauklumas

- DBM gali būti papildomų pajamų šaltinis M–V miestui, kurį būtų galima investuoti į transporto ir mobilumo gerinimą.
- Automobilių stovėjimo aikštelės paslaugų teikėjo apmokestinimas, o ne vairuotojų apmokestinimas, sumažina konfliktą tarp vietos valdžios ir visuomenės, nes jei darbuotojai privalo mokėti už stovėjimą, atsakingas yra darbdavys (Burchell, 2014).

- Skatina transporto rūšių keitimą ir transporto priemonių naudojimo mažėjimą nustatytose zonose. DBM teikia finansinę paskatą sumažinti papildomų automobilių stovėjimo vietų paklausą ir motyvuoja automobilius vairuojančius darbuotojus pereiti prie ėjimo pėsčiomis, važiavimo dviračiu, „Park & Ride“ sistemos naudojimosi ir važiavimo viešuoju transportu.
- Taikant papildomas kelionės į darbą automobiliu išlaidas ir sumažinant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą, nes darbdaviai bando sumažinti savo išlaidas, DBM gali prisidėti prie spūsčių mažinimo (Dale, Frost, Ison, Quddus, & Warren, 2017).
- DBM gali būti vertinamas kaip kai kurių išorinių veiksnių, atsirandančių dėl įsipareigojimo į darbą vykti automobiliu, internalizavimas.
- Įgyvendinti ir eksploatuoti šį mechanizmą yra mažiau sudėtinga ir pigiau, palyginti su tokiomis priemonėmis kaip kelių apmokestinimas (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).
- Sukurta sistema gali būti valdoma palyginti pigiai ir lengvai.

Iššūkiai ir pavojai

- Gali sukelti vietinių verslininkų, kuriems bus taikomas papildomas mokestis, neigiamą reakciją.
- DBM gali būti laikoma nesąžininga daugelio asmenų, darbdavių ir kitų organizacijų, nes ji neišskiria tų, kurie keliauja grūsčių laikotarpiais perpildytais keliais, ir tų, kurie to nedaro. Tai taip pat neišskiria tų, kurie naudojasi prieinamomis viešojo transporto galimybėmis, ir tų, kurie neturi galimybės naudotis viešuoju transportu. Galiausiai tai sukuria papildomą naštą mažas pajamas gaunantiems namų ūkiams, palyginti su didesnių pajamų namų ūkiais (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).
- Norint nustatyti mokestį, reikia ilgų ir išsamių konsultacijų su gyventojais ir įmonėmis, taip pat atlikti esamų darbo vietų automobilių stovėjimo vietų auditą.
- Gali būti sunku rasti tinkamą kainų strategijos balansą. Vietos valdžia turi rasti pusiausvyrą tarp pajamų didinimo veiklos, vengdama nustatyti per didelę rinkliavą ir taip atgrasyti darbdavius nuo naujos įmonės steigimo.
- Automobilių patekimo į aplinkines gatves pavojus, jei paveiktose vietose nebus imtasi automobilių stovėjimo aikštelėse ir stovėjimo vietų gatvėse kontrolės priemonių.

Pritaikymo pavyzdžiai

Šiuo metu automobilių stovėjimo aikštelių rinkliavos yra naudojamos Australijoje (Pertas, Melburnas ir Sidnėjus), Singapūre ir JK (Notingemas). (Burchell, 2014). Kiekviena automobilių stovėjimo aikštelių apmokestinimo schema yra unikali tuo, kas apmokestinamas, kokia yra rinkliava ir kas yra neapmokestinami. Pagrindinis daugumos esamų schemų tikslas yra sumažinti transporto spūstis naudojantis mokesčiais, taip pat gautas pajamas investuoti į viešojo transporto infrastruktūros gerinimą (Dale et al., 2014).

Perte pajamos buvo išleistos autobusų sistemos įrengimui ir laisvojo tranzito zonos išplėtimui, o Sidnėjuje jos daugiausia buvo naudojamos „Park and Ride“ automobilių stovėjimo aikštelėse ir transporto mazguose. Kalbant apie tikslines grupes, Melburne mokestis taikomas visų rūšių automobilių statymui, Sidnėjuje už rinkliavą yra atsakingi tik tam tikri verslo rajonai, o Perte išimtys taikomos gyventojams ir įmonėms, turinčioms penkias ar mažiau automobilių stovėjimo vietų. Didžiausias mokestis už automobilių stovėjimą buvo

Sidnėjuje, kur metinis mokestis buvo maždaug 1335 svarų sterlingų už vietą. Naujausi tyrimai rodo, kad pajamos, gautos iš sistemų Melburne, Petere ir Sidnėjuje, davė didelę naudą (Burchell, 2014).

Jungtinėje Karalystėje Notingemas įvedė DBM 2012 m. Nuo to laiko 100 proc. paveiktų darbdavių įvykdė reikalavimus, o tai sugeneravo daugiau kaip 44 mln. svarų sterlingų. (Hallam & Gibbons, 2018). Šiuo metu galimybė įvesti DBM svarstoma Oksforde ir Kembridže. Oksfordšyro grafystės taryba skyrė 100 000 svarų sterlingų verslo planui sukurti. Kembridže DBM planui buvo pritarta. Manoma, kad schemos sukūrimas ir jos įgyvendinimui reikalingos infrastruktūros sukūrimas užtruks nuo trejų iki penkerių metų.

I atvejo analizė: Notingemo DBM

Apžvalga

Notingeme gyvena 312 000 gyventojų, maždaug 60 000 gyventojų Notingeme kasdien keliauja į darbą automobiliu ar furgonu (Žalioji partija, 2016).

Mokestis už didelių įmonių stovėjimo aikšteles darbo vietose buvo įvestas 2012 m. Per pirmuosius trejus veiklos metus darbo vietos parkavimo mokestis uždirbo 25,3 mln. svarų sterlingų, kurie finansavo miesto transporto infrastruktūros patobulinimus, įskaitant elektrinių autobusų parką. Naujausi tyrimai rodo, kad dėl rinkliavos 33 proc. sumažėjo anglies dvideginio išmetimas, ir paskatino modalinį pokytį, kurio metu viešojo transporto naudojimas išaugo daugiau kaip 40 proc. (Hallam, 2016).

Kaip tai veikia

Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM) yra metinis mokestis, nustatytas atsižvelgiant į infliaciją. Metinis leidimas galioja nuo balandžio 1 d. iki kovo 31 d., o kiekvienos prieinamos automobilių stovėjimo vietos kaina patvirtinama iki kiekvienų metų sausio 1 d. Mokestis imamas už automobilių stovėjimą darbo vietose. Darbdaviai, kurie turi daugiau nei 10 automobilių stovėjimo vietų darbo vietose, privalo mokėti mokestį už kiekvieną iš tų vietų. Svarbu tai, kad už bet kokį DBM mokestį yra atsakingi ne darbuotojai, o darbdaviai, nors jie gali pasirinkti perduoti DBM išlaidas savo darbuotojams. Atlyginimo paaukojimo sutartis leidžia darbuotojui paaukoti dalį savo atlyginimo už neapmokestinamą naudą, šiuo atveju – stovėjimą darbo vietoje (Notingemo miesto taryba, 2015). Darbdaviams, turintiems automobilių stovėjimo vietas darbo vietose, gali būti taikomos sankcijos ir baudos, jei jie nesilaiko DBM schemos. Iš viso apmokestinta maždaug 25 000 vietų (Žalioji partija, 2016).

Visi finansai, surinkti iš DBM, turi būti investuoti į vietos transporto gerinimą. Iki šiol iš DBM gautos pajamos buvo skirtos paremti antrąjį NET etapą (esamos tramvajaus sistemos išplėtimą), Notingemo geležinkelio stoties pertvarkymą ir „Link“ autobusų tinklą.

Mokesčio kaina

Kainos buvo nustatytos siekiant surinkti pajamas, reikalingas siūlomai viešojo transporto investicijų programą, remiantis numatomu apmokestinamų vietų skaičiumi. RPI (mažmeninių kainų indeksas) yra naudojamas apskaičiuojant mokesčio padidėjimą kiekvienais metais (NCC, 2018). 5 lentelėje parodyta stovėjimo vietos kaina nuo mokesčio įvedimo metų.

5 lentelė. Automobilių stovėjimo vietos kaina pagal DBM

Metai	Automobilių stovėjimo vietos kaina (svarais sterlingais)	Automobilių stovėjimo vietos kaina (Eurais)*
2012/2013	288	324
2013/2014	334	375
2014/2015	364	409
2015/2016	381	428
2016/2017	381 + infliacija	428
2017/2018	387	435
2018/2019	402	452

Šaltinis: sudaryta remiantis (Burchell, 2014) ir (NCC, 2018). Pastaba: *Remiantis 2018-01-01 valiutų kursu, kai 1 svaras sterlingas = 1,1242 Eur

Tikslinės grupės

Visi miesto darbdaviai, turintys daugiau nei 10 automobilių stovėjimo vietų, moka darbo vietos parkavimo mokestį. Notingamo miesto tarybos (NCC) administracinėse ribose esantys darbdaviai, numatantys automobilių stovėjimo vietas bet kuriai iš šių asmenų grupių, privalo gauti DBM licenciją:

- Darbuotojai;
- Nuolatiniai verslo lankytojai, įskaitant konsultantus, rangovus, tiekėjus, agentūrų darbuotojus ar kitus verslo lankytojus, lankančius reguliarią savo darbo vietą; ir
- Mokiniai ar studentai, lankantys mokymo kursus.

Darbdaviams reikalinga atskira DBM licencija kiekvienam atskiram pastatui, kur numatyta automobilių stovėjimo aikštelė (NCC, 2018).

Neapmokestinamos kategorijos

Vietos, kurioms netaikomas mokestis, apima šias grupes:

- Nepastovių verslo lankytojų automobiliai;
- Klientų automobiliai;
- Motociklai;
- Transporto priemonės, naudojamos prekėms pristatyti ar surinkti;
- Įmonės transporto priemonių parkas (transporto priemonės, nenaudojamos važiuoti į darbą ir iš jo);
- Transporto priemonės, priklausančios darbuotojams, gyvenantiems jų darbo vietoje.

Nepastoviems verslo lankytojams, klientų transporto priemonėms ir pristatymo transporto priemonėms licencijos netaikomos. Neįgaliojo ženklo turėtojams, NHS patalpoms ir skubios pagalbos tarnyboms suteikiama 100 proc. nuolaida apmokestinamose zonose. Darbdaviai, kurie iš viso turi 10 ar mažiau automobilių stovėjimo vietų visose jų patalpose, esančiose NCC administracinėse ribose, taip pat gauna 100 proc. nuolaidą DBM mokesčiui.

Laikotarpis

6 lentelėje parodytas DBM įvedimo Notingeme tvarkaraštis.

6 lentelė. DBM įvedimo Notingeme tvarkaraštis

1998	Transporto priemonių baltojoje knygoje „Naujas transporto pasiūlymas: geresnis visiems“ vyriausybė svarsto apmokestinti automobilių stovėjimo aikšteles kaip būdą mažinti spūstis.
2000	2000 m. Transporto įstatymu vietos valdžios institucijoms suteikta teisė įvesti darbo vietos parkavimo mokestį.
2000	NCC pradėjo svarstyti apmokestinimo schemos galimybes ir jos poveikį vyriausybės transporto politikai.
2002	Miestas užsakė transporto patobulinimo finansavimo galimybių tyrimą. E variantas – pasirinktas DBM metodas ir pradedamos konsultacijos. Šis variantas buvo pasirinktas, nes jis greitai įgyvendinamas, leidžia generuoti pajamas ir kelia tik nedidelę diegimo riziką technologijų ir sąnaudų atžvilgiu.
2005	NCC pavedė „PriceWaterhouseCoopers“ įmonei atlikti galimos ekonominės įtakos darbo vietos parkavimo mokesčiui tyrimą.
2007	Notingemo DBM parengtos viešos konsultacijos, viešasis nagrinėjimas ir verslo vykdymo pavyzdys
2008	NCC pateikia DBM įsakymą Transporto departamentui tvirtinti valstybės sekretoriui.
2009	DBM įsakymą valstybės sekretorius patvirtina liepos 19 d.
2011	DBM licencijavimas prasideda liepos 1 d., teisiškai įpareigojant visus darbdavius gauti parkavimo licencijas iki spalio 1 d. (visiems taikoma 100% nuolaida).
2012	Apmokestinimas už DBM prasideda balandžio 1 d.

Šaltinis: sudaryta su pakeitimais remiantis (Burchell, 2014)

Nurodyti tikslai

Pagrindinė DBM įvedimo Notingeme priežastis buvo siekis surinkti pajamas vietinio transporto patobulinimui, konkrečiai antrajam NET etapui (esamos tramvajaus sistemos pratęsimui). Antroji populiariausia DBM įvedimo priežastis buvo grūsčių valdymas. Trečioji DBM įvedimo priežastis buvo užtikrinti būsimą miesto gerovę. Ketvirtoji, nors ir mažiau populiari priežastis, buvo nauda aplinkai.

Buvo tikimasi, kad DBM paketas iki 2021 m. duos šią naudą:

1. Kelionių viešuoju transportu į Notingemo miesto centrą skaičiaus padidėjimas 20 proc.;
2. Numatomas automobilių, vykstančių į miesto centrą, eismo augimas sumažėjimas nuo 15 proc. iki 8 proc.;
3. 45 proc. padidėjimas „Park & Ride“ sistemos naudojimusi;
4. 2,8 mln. kelionių automobiliais per Notingemo kelius per metus sumažėjimas.

Buvo manoma, kad DBM yra tinkama priemonė šiems tikslams pasiekti, nes:

- Tai yra paklausos valdymo priemonė, skirta priemiestiniams keleiviams į darbą, kurie yra pagrindinė grūsčių priežastis, ypač piko metu.

- Tai paskatins kurti ir priimti kelionių į darbo vietą planus ir atsakingą automobilių stovėjimo aikštelių valdymą.
- Tai skatina darbdavius labiau atsižvelgti į žemės, naudojamos automobilių stovėjimui miesto ribose, plėtros galimybes ir sąnaudas.
- DBM suteikia didelę vertę už investuotus pinigus(angl. value for money), reikalauja mažų plėtros sąnaudų ir trumpesnio įgyvendinimo laiko nei kitos alternatyvos.
- Darbo vietų parkavimo mokestis kartu su viešojo transporto tobulinimo finansavimu turės tiesioginį ir netiesioginį poveikį skatinant tvaresnę kelionių elgseną ir pasirinkimo būdą (Burchell, 2014).

Privalumai

Notingemo DBM privalumai yra šie:

- Gauta 44 mln. svarų sterlingų, kurie buvo naudojami tramvajaus linijos pratęsimui, geležinkelio stoties modernizavimui, autobusų subsidijoms, žaliesiems autobusams ir verslo kelionių planams finansuoti;
- 100 proc. apmokestintų darbdavių reikalavimų laikymasis;
- DBM komanda dirba sunaudodami mažiau nei 5proc. gaunamų pajamų (Hallam & Gibbons, 2018);
- Sumažintos spūstys;
- Pagerintas žemės panaudojimas;
- Aplinkos pagerinimas; ir
- Miestų regeneracija.

Įvertinimas

Konsultacijų metu pasiūlymai buvo reklamuojami vietinėje žiniasklaidoje ir tam skirtoje svetainėje. Buvo gauta maždaug 2500 atsakymų. 68 proc. miesto gyventojų iš esmės palaikė projektą, tačiau platesnėje imtyje buvo gauta 43 proc. palaikančių ir 55 proc. prieštaraujančiųjų balsų. Neigiamą požiūrį pirmiausia išreiškė darbdaviai ir verslą atstovaujančios organizacijos, nes buvo išreikšta, kad nesąžininga įvesti papildomas išlaidas verslui (Burchell, 2014).

Nuo to laiko, kai 2012 m. pradėtos apmokestinti darbinės parkavimo vietos, buvo gauta daugiau kaip 44 mln. svarų pajamų, kai 100 proc. darbdavių įvykdė jiems keliamus reikalavimus; surinkta daugiau kaip 99,9 proc. pajamų ir prieš nei vieną darbdavį nebuvo imtasi teisinių veiksmų. Be to, DBM komanda dirba sunaudodama mažiau nei 5 proc. generuojamų pajamų. Gautos pajamos buvo investuotos į transporto infrastruktūrą, kaip miesto tramvajų tinklo plėtrą, miesto geležinkelio stoties pertvarkymą ir visiškai elektrinį „Link“ autobusų tinklą. DBM taip pat prisidėjo kuriant integruotą Notinghemo visus operatorius vienijančią išmaniąją kortelę, plačią informacinę sistemą veikiančią realiu laiku, dvi atnaujintas autobusų stotis bei technologijas prioritetiniams bei vėluojantiems autobusams pagrindinėse reguliuojamose sankryžose. Šios investicijos į viešąjį transportą nuo 2013 m. iki 2014 m. 4,5 proc. padidino naudojimąsi autobusais / tramvajais nuo ir taip aukšto 75 mln. per metus lygio. Dėl šios priežasties Notingeme besinaudojančių autobusais / tramvajais už Londono ribų vienam gyventojui skaičius yra aukščiausias, o klientų pasitenkinimo lygis visose srityse ir toliau didėja iki daugiau kaip 95 proc. 2017 m.,

Notingemo miesto taryba (NCC) laimėjo prestižinį Ashdeno Apdovanojimą už jų darbo vietos parkavimo mokestį (Hallam & Gibbons, 2018).

Yra rimtų įrodymų, kad DBM įvedimas neturėjo reikšmingo neigiamo poveikio vidaus investicijoms ir kad DBM vaidina labai nedidelį vaidmenį priimant sprendimus dėl verslo įkūrimo vietos. Užimtumo ir vidinių investicijų augimas nuo 2012 m., kai buvo įvestas DBM, rodo, kad Notingemas yra gana patrauklus potencialiems investuotojams. Tuo pat metu iš didelių investicijų atvejų analizių matyti, kad DBM finansuojamas viešojo transporto tobulinimas yra svarbus veiksnys investuotojams (Dale, Frost, Ison, Nettleship, & Warren, 2017).

Reikėtų pažymėti, kad papildomą teigiamą DBM sistemos poveikį, pavyzdžiui, poveikį spūstims, gali atsverti išoriniai veiksniai, galintys padidinti grūstis, pavyzdžiui didelių infrastruktūros projektų įgyvendinimas ir teigiamas ekonomikos augimas (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).

Finansavimo mechanizmas ir M–V miestai

Įvedus DBM, M–V miestai galėtų padėti padidinti pajamas ir sumažinti spūstis, taip pat pagerinti aplinką ir vietinį rajoną dėl platesnio schemos poveikio. Į visa tai reikia atsižvelgti vertinant DBM schemas, kad būtų galima suprasti visą paketą ir patobulinimus.

Įgyvendinimo gairės

Kuriant ir įgyvendinant DBM schemą, reikia suprasti ir atsižvelgti į šiuos DBM aspektus:

- Panaudojamų parkingo vietų skaičius;
- Išimtys;
- Teisingumas;
- Automobilių statymo polinkis ne aikštelėse, jei paveiktose vietose bus įdiegtos automobilių stovėjimo aikštelių kontrolės priemonės;
- Poreikis sukurti schemą taip, kad ji palengvintų įgyvendinimą;
- Geros alternatyvos viešajam transportui prieinamumas prieš įvedant schemą; ir
- Galimos problemos, susijusios su viešosiomis konsultacijomis ar referendumo rengimu.

Nors pajamų gavimas yra svarbus DBM įvedimo tikslas, schemos pripažinimas visuomenėje gali būti žymiai pagerintas, jei iš pradžių bus taikomas mažesnis mokestis. Jis gali būti padidintas įtvirtinus schemą.

Įgyvendinimo kliūtys

Didžiausia kliūtis įgyvendinant DBM schemą yra politinė rizika sprendimų priėmėjams. Suinteresuotųjų šalių palaikymas ir schemos priėmimas gali kelti rimtų iššūkių vietos valdžios institucijoms, skatinančioms DBM schemos įvedimą. Paprastai DBM kritikuojamas dėl 3 priežasčių:

1. Už tai, kad yra papildoma našta verslui ir daro žalą vietos ekonomikai;
2. Už neveiksmingumą mažinant spūstis;
3. Už nesąžiningumą vairuotojams, kurie jau turi didelę mokesčių naštą (Dale et al., 2014).

Tai, kad nėra atitinkamų nacionalinių ir vietos įstatymų bei norminės aplinkos yra dar viena didelė kliūtis įgyvendinant sistemą.

Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Labai svarbu, kad įvedus DBM būtų užtikrintas ilgas konsultacijų su vietos gyventojais ir verslininkais bei su kaimyninėmis vietos valdžios institucijomis laikotarpis, kuriam ši schema turėtų įtakos. Svarbi konsultacijų dalis būtų sprendimas dėl tinkamų teritorijos, kuriai taikomas mokestis, ribų.

Politikos formuotojams aktualios rekomendacijos:

- Jei atitinkami nacionaliniai įstatymai neegzistuoja, vietos valdžios institucijos, siekiančios įdiegti DBM, turi bendradarbiauti su nacionalinėmis vyriausybėmis, kad sukurtų tinkamą teisinę bazę.
- Vietos valdžios institucijos neturėtų tęsti veiklos tol, kol nesudarys išsamios programos schemai, kuri apimtų ir pajamų gavimo strategijos ir administracinės struktūros, reikalingos schemai valdyti, sukūrimą.
- Vietos valdžios institucijos turi aiškiai ir skaidriai nustatyti, kaip bus išleidžiamos DBM sugeneruotos pajamos.
- Vietos valdžios institucijos turėtų visuomenei ir verslo įmonėms pabrėžti ryšį tarp DBM ir transporto patobulinimų bei užtikrinti, kad su programa susijusi viešojo transporto nauda būtų aiškiai skelbiama.
- Sistemos priėmimas visuomenėje gali būti pagerintas užtikrinant, kad visi, mokantys mokestį, gautų naudos iš jos finansuojamų patobulinimų.
- Tuo pat metu vietos valdžios institucijos, siekiančios įgyvendinti DBM schemą, turi suvaldyti suinteresuotųjų šalių lūkesčius dėl teigiamo schemos poveikio (Dale et al., 2017).
- DBM gali būti geriau politiškai priimtas tose visuomenėse, kur didelė dalis kelionių į darbą vyksta už vietos valdžios, kuri svarsto DBM, jurisdikcijos ribų. Taip yra todėl, kad žmonės, gyvenantys už vietinės valdžios ribų, neturi teisės balsuoti už schemą įvedančią valdžią.
- Įrodymai rodo, kad referendumai dėl tokių mokesčių, kaip kelių naudotojo mokestis (RUC) ar DBM, referendumuose beveik niekada nesulaukiama teigiamo sprendimo dėl išlaidų ir naudos pobūdžio. Todėl konsultacija dėl DBM galėtų būti labiau tinkama įvertinti viešąją nuomonę ir suprasti žmonių rūpesčius bei norus.
- DBM kūrimas ir įgyvendinimas gali užtrukti ilgai. Todėl svarbus politinis stabilumas ir tęstinumas, kad būtų galima strategiškai vystyti schemą, nedestabilizuojant valdžios dėl rinkimų ar politinės partijos pokyčių.

Vykdytojams aktualios rekomendacijos

- DBM taikymas visai vietos valdžios sričiai, o ne konkrečiai teritorijai, esančiai administravimo ribose, gali supaprastinti administravimo sudėtingumą ir padidinti pajamas.
- Glaudžiai bendradarbiaujant su darbdaviais, kol bus pradėta taikyti schema, pagerėtų šios sistemos reikalavimų laikymasis.
- Sistemos rengėjai turėtų stengtis kuo labiau sumažinti išimčių skaičių, kad užtikrintų, jog sistema išliks paprasta. Tuo pačiu metu išimties taikymas kelioms pirmosioms

transporto priemonėms vienoje vietoje galėtų sumažinti administracinę naštą ir schemos vykdymą, didelė dalis verslų nėra paveikiami šios schemos ir nesukelia neigiamo poveikio bendroms surenkamoms pajamoms.
- Taikant 100 proc. nuolaidą vietoj išimties, suteikiama daugiau lankstumo keičiant išimties kriterijus ateityje.
- Mažesnis pradinis mokestis gali pagerinti schemos priėmimą visuomenėje pirmą kartą ją įvedus. Prireikus mokestį vėliau galima padidinti, kad būtų gautos papildomos pajamos.
- Jei įmanoma, darbdaviai turėtų turėti galimybę pervesti mokestį paaukodami dalį atlyginimų. Tai efektyviai sumažintų mokestį darbuotojui per mokesčių lengvatas.
- Darbdaviai turėtų kreiptis dėl licencijos visoms jų naudojamoms stovėjimo vietoms, įskaitant tas, kurios neapmokestinamos. Ši informacija bus naudojama apskaičiuojant, kiek įmonei pagal schemą reikia mokėti, ir sukurti visų darbuotojų stovėjimo vietų, esančių schemos ribose, registrą.
- Vietos valdžios institucijos turėtų reguliariai tikrinti, kiek vietų buvo naudojama ir ar buvo laikomasi licencijos.
- Vietos valdžios institucijos turi nustatyti tikėtiniausias iš aikštelių perkeltų automobilių stovėjimo vietas ir sudaryti šios problemos sprendimo planus, įskaitant lėšų paskirstymą būtinoms automobilių stovėjimo kontrolės priemonėms įgyvendinti.
- Vietos valdžios institucijos gali pasipelnyti DBM formavimo ir veikimo srityje, jei mokosi iš kitų miestų, kurie įdiegė ar dirba diegdami panašaus tipo schemas. Gali būti išmokta svarbių pamokų, susijusių su DBM įgyvendinimu (verslo modelis, mokesčiai, išimtys ir t.t.) ir veikimu (stebėjimas, baudos, vykdymas ir t.t.).

Kontroliuojamos stovėjimo zonos

Darbo vietos parkavimo mokestis geriausiai veikia, kai šalia schemos teritorijos yra kontroliuojamos automobilių stovėjimo zonos (CPZ). Įvedus DBM, CPZ atgraso darbuotojus nuo stovėjimo netoliese esančiose gatvėse. Vietos valdžios institucijos, norinčios įgyvendinti DBM, turėtų apsvarstyti galimybę išplėsti savo automobilių stovėjimo aikštelių kontrolę, kad ji apimtų siūlomą DBM teritoriją ir aplinkines gatves, arba iš DBM schemos išbraukti zonas, kuriose vietos valdžia nekontroliuoja.

Registravimo ir administravimo sistemos sukūrimas

Būtina atlikti išsamų automobilių stovėjimo vietų mieste auditą. Įdiegus registravimo ir licencijavimo sistemą, mokesčio administravimas yra gana paprastas, o valdyti visą sistemą turėtų sugebėti maža komanda.

Poveikio vertinimas

Norint įvertinti tiesioginį ir netiesioginį DBM poveikį transportui, reikia atlikti išsamų vertinimą ir modeliavimą.

Santrauka

DBM yra svarbi M–V miestams prieinama priemonė kaupti lėšas tvaraus transporto ir judumo projektams ir duoti papildomos naudos, įskaitant spūsčių mažinimą, miestų regeneraciją ir aplinkos gerinimą.

Tačiau jei nėra atitinkamų nacionalinių įstatymų, tai gali būti pagrindinė kliūtis M–V miestams įgyvendinti DBM schemą.

Įsteigus DBM, nedidelė komanda galėtų šią sistemą palyginti nebrangiai ir lengvai valdyti. Notingeme (JK) DBM komanda naudoja mažiau nei 5 proc. generuojamų pajamų. Tačiau DBM schemos sukūrimas gali būti sudėtingas procesas, reikalaujantis išsamių viešų konsultacijų, o ją įdiegti gali prireikti kelių metų.

Suinteresuotųjų šalių palaikymas ir schemos priėmimas visuomenėje gali būti rimtas iššūkis programos rengėjams. Komunikacijos strategijose turėtų būti aiškus viešojo transporto patobulinimų, kurie bus finansuojami per DBM, aprašymas ir naudos paaiškinimas visoms įmonėms, kurios mokės mokestį.

Vietos valdžios institucijos, norinčios įdiegti DBM schemą, turėtų pripažinti, kad tai iš esmės yra finansinis mechanizmas, o ne grūsties mažinimo priemonė, nes viena pati ji gali nesumažinti spūsčių. Būtent patobulinimai, finansuojami iš mokesčio, labiausiai padeda sumažinti ar apriboti transporto srautų augimą. Tačiau teigiamas poveikis grūstims gali būti ne toks akivaizdus dėl išorinių veiksnių, kurie gali jas padidinti, pavyzdžiui, didelių infrastruktūros projektų įgyvendinimas ar teigiamas ekonomikos augimas.

Naudingos nuorodos

Didžiojo Kembridžo partnerystė – darbo vietos parkavimo mokestis

https://www.greatercambridge.org.uk/transport/transport-projects/city-access/workplace-parking-levy/

Notingemo miesto taryba (NCC) - darbo vietos parkavimo mokestis

https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/

Darbo vietos parkavimo mokestis (DBM) – DBM politikos JK dokumentas

http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Library/SN00628.pdf

Kelių naudotojų mokesčiai ir darbo vietos parkavimo mokestis (motorinių transporto priemonių klasės) (Anglija) (pakeitimas) taisyklės 2017 m (The Road User Charging and Workplace Parking Levy (Classes of Motor Vehicles))

http://www.legislation.gov.uk/uksi/2017/1141/contents/made

Kampanija geresniam transportui. Laimėjusi politika: Nottinghamo darbo vietos parkavimo mokestis

http://www.bettertransport.org.uk/blog/better-transport/winning-policy-nottinghams-workplace-parking-levy

Darbo vietos parkavimo mokesčio perkeliamumo tyrimas (Jonathano Burchello daktaro disertacija) (Investigating the transferability of the Workplace Parking Levy)

https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/handle/2134/17192#

Šaltiniai

Burchell, J., 2014. Investigating the transferability of the Workplace Parking Levy. Retrieved

from https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/bitstream/2134/17192/3/Thesis-2015-Burchell.pdf

Butcher, L., 2012. Roads : Workplace Parking Levy (DBM). *Strategy*.

Dale, S., Frost, M., Ison, S., Nettleship, K., & Warren, P., 2017. An evaluation of the economic and business investment impact of an integrated package of public transport improvements funded by a Workplace Parking Levy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *101*, 149–162. https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.034

Dale, S., Frost, M., Ison, S., Quddus, M., & Warren, M. P., 2017. Evaluating the impact of a workplace parking levy on local traffic congestion: The case of Nottingham UK. *Transport Policy*. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.015

Dale, S., Frost, M., Ison, S., & Warren, P., 2014. Workplace Parking Levies: The answer to funding large scale local transport improvements in the UK? *Research in Transportation Economics*, *48*, 410–421. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.068

Green Party., 2016. A workplace parking levy for london.

Hallam, N., 2016. Workplace Parking Levy, Nottingham, UK. Retrieved from https://www.wwf.org.uk/sites/default/files/2016-12/nottingham case study - Workplace parking levy.pdf

Hallam, N., & Gibbons, A., 2018. A winning policy: Nottingham's Workplace Parking Levy. Retrieved from http://www.bettertransport.org.uk/print/3623

House of Common, 2003. *Select Committee on Transport: First Report – Urban Charging Schemes*. Retrieved from https://publications.parliament.uk/pa/cm/cmtran.htm

NCC, 2018. DBM Costs and Payments. Retrieved from https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/DBM-costs-and-payments/

Nottingham City Council, 2015. Workplace Parking Levy Employer Handbook .pdf.

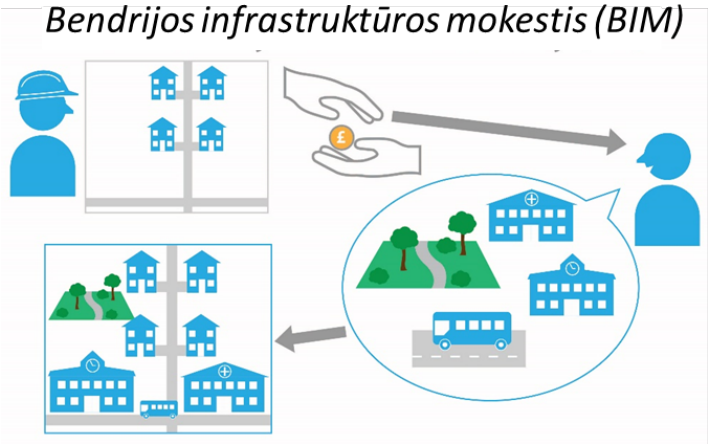
C.9 priedas. Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM)

Pagrindinės charakteristikos

- Bendrijos infrastruktūros mokestis (BIM) yra mokestis, kurį vietos valdžia gali pasirinkti rinkti už naujus pokyčius savo rajone (Planavimo konsultavimo tarnyba, 2018).
- Mokestis imamas iš vystytojų, kurie įgyvendina naujus statybų projektus vietos teritorijoje.
- Pajamas, gautas iš BIM, vietos valdžia turėtų naudoti esamai infrastruktūrai remti ir finansuoti naują infrastruktūrą, kurios nori taryba ir vietos bendruomenė (Planavimo konsultavimo tarnyba, 2018).
- Apmokestinimo grafikas yra skirtingas kiekvienai vietos valdžiai. Paprastai jis skaičiuojamas už kvadratinį metrą nuo tos dienos, kai pradedama plėtra.

Trumpas aprašymas

BIM naudojamas kaupti papildomas lėšas esamai infrastruktūrai remti ir naujai infrastruktūroms Anglijoje ir Velse kurti. Apmokestinami naujų pastatų vystytojai vietiniame regione, nes tikimasi, kad naujoji infrastruktūra padidins naujų pastatų vertę.



Pajamos, gautos iš BIM, paprastai naudojamos tokioms finansavimo priemonėms kaip:

- Keliams ir kitoms transportavimo rūšims;
- Mokykloms ir kitoms švietimo įstaigoms;
- Medicinos paslaugoms;
- Sporto / rekreacinėms ir atviroms erdvėms.

Apmokestinimo grafikas yra unikalus kiekvienos vietos valdžios institucijai ir nustatomas kiekvienu atveju atskirai. Mokestis apskaičiuojamas atsižvelgiant į grynąjį naujo statinio grindų ploto padidėjimą, atsižvelgiant į nustatytus minimumus.

BIM yra teisiškai privalomi, ir gali būti apskaičiuojami prieš pradedant darbus planavimo proceso metu, atsižvelgiant į kiekvienos vietos valdžios vertybes. Atitinkamas mokestis yra išrašomas sąskaitoje faktūroje projekto pradžios dieną, po vietos valdžios atsiųsto pranešimo. Mokesčio sumokėjimo terminas yra nurodytas sąskaitoje faktūroje.

Kontekstas

BIM mokesčiai yra plačiai naudojami JK, kur juos įvedė 2008 m. Planavimo aktu – tai priemonė Anglijos ir Velso vietos valdžios institucijoms, padedanti sukurti infrastruktūrą, remiančią jų rajono plėtrą.

Mokestį nustatančios institucijos nusprendžia, kur turėtų būti išleistos iš mokesčio gautos pajamos. Anglijoje ir Velse mokestį nustatančios institucijos parengia atitinkamus savo teritorijų planus, į kuriuos įtraukiama vietinių infrastruktūrų poreikių analizė ir infrastruktūrų, kurios gali būti finansuojamos iš BIM gaunamų pajamų, analizė. Anglijoje mokestį nustatančios institucijos yra: rajonų ir didmiesčių rajonų tarybos, Londono miesto tarybos, unitarinės valdžios institucijos, nacionalinio parko valdžios organai, „Broads“ parko valdžia, Mero vystymo korporacijos (angl. Mayoral Development Corporations) ir Londono meras (JK Vyriausybė, 2018a).

Mokestį daugeliu atvejų renka „rinkimo institucija“ (kaip apibrėžta 2010 m. BIM nuostatuose), tačiau Londone mokestį rajonai renka mero vardu. Apskričių tarybos renka mokesčius, kuriuos nustato rajonų tarybos projektams, iš apskričių gavusiems leidimą.

Yra daugybė situacijų, kai vystytojai gali prašyti netaikyti atitinkamo BIM, jei laikomasi nustatytų reikalavimų. Tačiau šios išimtys turi būti pagrįstos laiku ir atitinkama forma, ir jos turi būti retos.

JK vyriausybės parengtose BIM gairėse yra išvardyti pastatai, kuriems nereikia mokėti mokesčio (JK Vyriausybė, 2018a):

- Mažesnis nei 100 kvadratinių metrų pastato plotas, nebent tai yra visas namas, tokiu atveju mokestis yra mokamas;
- Namai, butai, gyvenamieji priestatai ir gyvenamųjų namų priestatai, kuriuos pastatė „savadarbiai statytojai“;
- Socialinis būstas;
- Labdaringas pastatas;
- Nurodytiems pastatų tipams, dėl kurių „nulinio“ tarifo nusprendžia vietos valdžios institucijos, kuris turėtų būti nurodytas jų apmokestinimo grafikuose;
- Įveiklinami nenaudojami pastatai.

Patrauklumas

- BIM yra skaidresnis palyginti su planavimo įpareigojimų sistema (pvz., 106 skirsnis (S.106) ir „Visuomenės pelnas“), dėl savo fiksuotos apmokestinimo normos.
- Lėšų gavimo procesas yra greitas, nes pašalinamos ilgos derybų procedūros dėl mokesčių normų.
- Mokesčio normas nustato vietos valdžios institucijos, todėl jos pritaikytos tiek prie konkrečios vietos, tiek prie naujos plėtros poreikių ir dydžio.
- Vystytojai labiau užtikrinti dėl jų numatomų įmokų sumų.
- BIM skatina sąžiningą infrastruktūros tobulinimo sistemą, pagal kurią tikimasi, kad visi, išskyrus mažiausius vystytojus, prisidės prie vietos infrastruktūros.
- Dėl pajamų iš BIM labai padidėja bendros vietos valdžios lėšos, palyginti su planavimo įpareigojimų sistema, kai tik 6 proc. iš visų vystytojų prisidėjo prie infrastruktūros palaikymo.

Iššūkiai ir pavojai

- Finansavimo mechanizmo kainodara ir vykdymo užtikrinimas priklauso nuo vietos valdžios institucijos.

- Nėra vieno būdo įdiegti BIM, todėl vietos valdžia turi skirti dėmesį sudaryti BIM apmokestinimo grafikui.
- Apmokestinimo sistema gali atgrasyti plėtrą tose vietose, kur apmokestinimo tarifai yra aukšti, o patrauklesnė atrodo vietovėse, kuriose BIM yra prieinamesnis arba BIM išvis nėra. Tai galima išspręsti įdiegiant BIM visose regiono vietos valdžios institucijose.
- Reikalauja prižiūrėtojo, kad jis patvirtintų BIM normas ir tvarkaraštį.

I atvejo analizė: Mero BIM „Crossrail 2“ projektas

„Crossrail 2“ yra siūlomas naujas geležinkelis, aptarnaujantis Londoną ir pietryčių regionus, kurio numatomos išlaidos 2014 m. sudarė apie 30 milijardų svarų sterlingų (Crossrail 2, 2018). Jis jungia Surrey ir Hertfordshire nacionalinius geležinkelių tinklus per naują tunelį ir stotis tarp Vimbldono, Tottenham Hale ir New Southgate, jungdamasis su Londono metro, Londono antžeminiu metro, „Crossrail 1“ ir nacionalinėmis bei tarptautinėmis geležinkelių prieigomis.

„Crossrail 2“ padės išspręsti pagrindinius esamo transporto tinklo sunkumus. Prognozuojama, kad Londono ir pietryčių regionų gyventojų skaičius ir užimtumas stipriai augs, o nesiėmus priemonių sumažinti gyventojų tankį, sustiprinti susisiekimą ir sukurti naujus būstus, Londonas ir pietryčių regionai per ateinančius dešimtmečius sunkiai galės darniai augti. Todėl „Crossrail 2“ padės sumažinti gyventojų ir ekonomikos augimo spaudimą, patobulindamas Londono transporto sistemą.

„Crossrail 2“ finansuoti naudojami įvairūs šaltiniai, vienas iš jų yra Londono mero bendrijos infrastruktūros mokestis. Londono mero bendrijos infrastruktūros mokestis buvo pristatytas 2012 m. (MCIL1), siekiant padėti finansuoti „Crossrail 1“ – pagrindinę geležinkelio jungtį, jungiančią Londono centrą su Readingu ir Heathrow vakaruose bei Shenfield ir Abbey Wood rytuose. Tačiau po 2017 m. gruodžio 31 d. MCIL1 nustojo galioti. Šiuo metu rengiamasi antrajam Londono mero bendrijos infrastruktūros mokesčio (MCIL2) preliminariam projekto etapui ir tikimasi, kad mokestis bus pradėtas rinkti nuo 2019 m. balandžio mėn., pakeičiant MCIL1. MCIL2 prisidės prie „Crossrail 2“ finansavimo.

Nurodyti tikslai

- MCIL2 siekia suteikti nemažą papildomą finansavimą „Crossrail 2“ projektui, kad projektas mažiau priklausytų nuo tradicinių finansavimo šaltinių.
- MCIL2 siekia paremti projektą, kuris padės pašalinti esminį esamam transporto tinklui sukeltą spaudimą (antrinis projekto tikslas).

Privalumai

- Visi iš MCIL2 surinkti pinigai yra skirti „Crossrail 2“ projekto statybai.
- Manoma, kad iš MCIL2 bus surinkta maždaug 8,6 milijardo svarų, siekiant padėti finansuoti „Crossrail 2“ tarp 2019–2020 ir 2042–2043 m. ir padengti apie 30 proc. visų projekto išlaidų (JK Vyriausybė, 2018b).
- MCIL2 sudarys galimybę vystyti vieną reikšmingiausių JK vykdomų infrastruktūros projektų. Nuo geresnio kelionių per Londoną laiko iki spūsčių palengvinimo ir

geresnių susisiekimo galimybių, „Crossrail“ pakeis žmonių keliones po sostinę. Tikimasi, kad:

- „Crossrail 2“ rems iki 200 000 naujų namų plėtrą ir atnaujinimą visame Londone ir pietryčių rajonuose (Crossrail 2, 2018).
- „Crossrail 2“ padės pagerinti prieinamumą aplink Londoną, suteikiant galimybę naudotis kiekviena maršruto stotimi nesinaudojant laiptais (Crossrail 2, 2018).
- Kol bus statomas, „Crossrail 2“ užtikrins 60 000 naujų darbo vietų visoje JK tiekimo grandinėje, o pradėjęs veikti, užtikrins 200 000 darbo vietų visame Londone ir pietryčių regionuose (Crossrail 2, 2018).

Trūkumai

- MCIL2 nepadengs visų „Crossrail 2“ projekto išlaidų, todėl papildomas finansavimas bus gaunamas iš kitų šaltinių.
- Bendra MCIL2 finansavimo suma labai priklausys nuo MCIL2 ribose esančių pastatų plėtros per ateinančius metus, todėl sunku numatyti tikslią finansavimo sumą.
- Plėtros pramonė susirūpinusi dėl to, kad neaišku, kaip bus išleidžiamos BIM lėšos, ir todėl jiems sunku įvertinti sistemos perspektyvumą ir galimą BIM pasiūlymų poveikį vystymosi perspektyvumui visoje vietovėje.

Įvertinimas

BIM pasirodė esąs sėkmingas tvarių transporto projektų finansavimo mechanizmas. Jis uždirbo didelę pajamų dalį „Crossrail 1“ finansavimui ir tikimasi, kad jis padengs maždaug 30 proc. visų „Crossrail 2“ išlaidų. Mokesčio įvedimas ypač gerai pavyko Londone, nes jis turėjo stiprią Londono mero politinę paramą.

Nepaisant bendros „Crossrail“ BIM sėkmės, pajamos yra surinktos vienam projektui, o kitos tvarios transporto ir judumo programos Londone neturi galimybės gauti šio finansavimo.

II atvejo analizė: Bristolio miesto taryba

Įvadas

Bristolio miesto taryba (JK) sudarė BIM mokesčių planą, kad surinktų pinigus naujos vietinės infrastruktūros finansavimui.

Bristolio miesto taryba, nustatydama BIM normas, siekė nustatyti, kas tarybai atrodė tinkama pusiausvyra tarp:

- BIM (viso ar dalies) finansavimo poreikio ir numatomų bendrų infrastruktūros, reikalingos paremti Bristolio plėtrą, išlaidų, atsižvelgiant į kitus faktinius ir numatomus finansavimo šaltinius.
- Tarp galimų BIM įvedimo padarinių (suprantamų kaip visumos) Bristolio plėtros ekonominiam perspektyvumui.

Bristolio miesto tarybos taikomi BIM tarifai yra pateikti 7 lentelėje.

7 lentelė. Bristolio miesto tarybos BIM kainodara

Plėtros tipas	BIM Kaina/m^2

Gyvenamosios (C3 klasės) vidinė zona	70 svarų sterlingų
Gyvenamosios (C3 klasės) išorinė zona	50 svarų sterlingų
Komercinės (B1, B2 ir B8 klasės)	0 svarų sterlingų
Viešbučiai	70 svarų sterlingų
Prekybiniai	120 svarų sterlingų
Studentų apgyvendinimas	100 svarų sterlingų
Gyvenamosios ir negyvenamosios įstaigos (C2, C2A, D1 klasės) ir skubios pagalbos tarnybų plėtra veiklos tikslams	0 svarų sterlingų
Kita apmokestinta plėtra	50 svarų sterlingų

Kaip rašoma Bristolio miesto tarybos puslapyje, pinigai, surinkti iš Bendrijos infrastruktūros mokesčio, išleidžiami taip:

- 5 proc. BIM sukūrimo ir administravimo išlaidoms;
- 15 proc. kaimynystės partnerystėms, išleisti vietinėms programoms;
- 80 proc. infrastruktūrai, nurodytai Bristolio miesto Taisyklių 123 sąraše, įskaitant:
    - Greitą pervežimą autobusais (Ashton Vale iki Bristolio šventyklų ir miesto centro);
    - Pietų Bristolio jungtį;
    - Greitą pervežimą autobusais (nuo North Fringe iki Hengrove);
    - Infrastruktūros schemas „Temple Quarter“ įmonių zonoje (išskyrus konkrečios aikštelės prieigą prie vieškelių / viešosios erdvės darbų, reikalingų tiesiogiai sušvelninti siūlomų pokyčių poveikį);
    - Esamus parkus ir žaliąsias erdves, nurodytus parkų ir žaliųjų erdvių strategijoje;
    - Mokyklų schemas, išdėstytas mokyklų organizavimo strategijoje;
    - Infrastruktūros schemas paremti „Lockleaze“ atkūrimą;
    - Infrastruktūros schemas, skirtos paremti Knowle West atkūrimą;
    - Strategines gynybos nuo potvynių priemonės.

Nurodyti tikslai

- Pinigai, surinkti per Bristolio BIM, yra skirti finansuoti vietos infrastruktūrą, reikalingą planuotiems pokyčiams ir darbams paremti.

Privalumai

- Bristolio BIM uždirbo nemažų papildomų pajamų, kurios buvo išleistos vietinei infrastruktūrai.
- Bristolio BIM nuostatuose pateiktas infrastruktūros, kuriai BIM gali būti išleista, sąrašas (taisyklių 123 sąrašas), todėl išvengiama neužtikrintumo, kaip pinigai bus paskirstyti.

- Kiekvieną mėnesį Bristolio taryba paskelbia dokumentą, kuriame nurodoma per tą mėnesį surinktų pinigų suma ir kaip šie pinigai buvo išleisti, o tai sukuria skaidrumą vietos bendruomenėje. Pavyzdžiui, 2018 m. sausio mėn. Bristolio BIM iš vietinių kūrėjų surinko 393 304,59 svarų sterlingų. Šiuo laikotarpiu Bristolio taryba tobulino kai kurias vietines infrastruktūras, naudodama pinigus, surinktus pagal BIM schemas, įskaitant (Bristolio miesto taryba, 2018 m.):
    - Buvusių Jocob Wells pirčių patobulinimą, kad jas būtų galima geriau išnaudoti bendruomenei; įskaitant naujus baldus, neįgaliųjų rampas, redekoravimą ir šildymo sistemos patobulinimus.
    - Graffiti ir plakatų pašalinimą iš Gloucester Road teritorijos ir specialų sienų padengimą, kad ateityje būtų lengviau pašalinti grafiti, dėl ko sumažėtų priežiūros išlaidos ir pagerėtų aplinka Gloucester Road ir jo apylinkėse.
    - Šv. Jono ir Visų Šventųjų kelių apšvietimo patobulinimą, įskaitant ketaus apšvietimo stulpų, naujų žibintų ir geresnio energijos tiekimo atnaujinimą ir kai kuriais atvejais pratęsimą.
- BIM yra teisinis reikalavimas tiems, kurie atitinka kriterijus mokėjimui, todėl pašalina ilgus derybų procesus, susijusius su kitų rūšių finansavimo mechanizmais.

Trūkumai

- Yra konkretus sąrašas infrastruktūros projektų, kuriems gali būti naudojamas Bristolio BIM (taisyklių 123 sąrašas), todėl finansavimo mechanizmas negali būti taikomas visiems tvaraus transporto ir judumo projektams Bristolyje.
- BIM nėra naudojamas vien tik tvaraus transporto ir judumo projektams.

BIM ir M–V miestai

BIM gali atlikti svarbų vaidmenį finansuojant tvarias transporto ir judumo schemas M–V dydžio miestuose. Įdiegus BIM, vietos valdžios institucijos galės labiau kontroliuoti, kaip finansuojamos naujos darnaus transporto ir judumo schemos M–V dydžio miestuose, nes finansų paskirstymas priklauso vietos valdžiai, o ne valstybei.

Be to, pinigai turi būti išleisti infrastruktūrai tose vietose, kur statomi nauji pastatai. Tai sukurs tvaresnį požiūrį į plėtrą, nes pinigai gali būti naudojami siekiant sumažinti naujų pokyčių (pvz., gyventojų skaičiaus padidėjimo) spaudimą esamai vietinio transporto ir judumo infrastruktūrai.

Įrodyta, kad vidutinio ir didesnio dydžio miestuose, tokiuose kaip Bristolis ir Londonas, BIM daro teigiamą poveikį jų ekonomikai ir reikalingos infrastruktūros plėtrai. BIM modelius taip pat galima pritaikyti M–V miestuose.

Įgyvendinimo gairės

Norint įgyvendinti BIM, reikia atlikti šiuos veiksmus:

1) Susipažinti su visais susijusiais nacionalinius įstatymus, leidžiančius vietos valdžios institucijoms nustatyti BIM. Jei tokių teisės aktų nėra, vietos valdžios institucijos turėtų jungtis ir užsiimti lobizmu, kad nacionalinė įstatymų leidybos institucija juos priimtų.
2) Nustatyti reikiamą infrastruktūrą, reikalingą teritorijos plėtrai palaikyti, ir su ja susijusias išlaidas.

3) Mokestį nustatati institucija turėtų parengti „preliminarų apmokestinimo grafiką“, kuriame būtų nurodytas tarifas ir (arba) formulė, nustatanti, kaip BIM bus apskaičiuojamas jų rajone. Mokesčio normos turėtų būti išreikštos kvadratiniam metrui, o mokestis turėtų būti taikomas už bendrą apmokestinamojo ploto vidaus plotą. Įmokų grafike turėtų būti nurodyti apmokestinti pastatai. Mokesčius nustatančios institucijos turėtų rasti tinkamą pusiausvyrą tarp mokesčio naudojimo infrastruktūrai finansuoti ir poveikio, kurį tai gali turėti ekonominiam jų rajono plėtros perspektyvumui. Norėdamos rasti pusiausvyrą, mokesčius nustatančios institucijos turėtų ieškoti infrastruktūros planavimo įrodymų, kuriais grindžiama jų teritorijos plėtros strategija.
4) Pasikonsultuoti dėl preliminaraus apmokestinimo grafiko ir po to parenkite tvarkaraščio projektą, kad toliau būtų konsultuojamasi su visuomene.
5) Išbandyti apmokestinimo grafiką atlikdami viešąjį vertinimą (EiP). Vertintojas turėtų apsvarstyti, ar mokesčius renkantii institucija atsižvelgė į BIM teisės aktų kriterijus. Vertintojas turėtų paskelbti jų rekomendacijas.
6) Mokestį nustatanti institucija turėtų atsižvelgti į vertintojo rekomendacijas, o tada turėtų patvirtinti, atmesti ar pakeisti mokesčių rinkimo grafiką.
7) Kai apmokestinimo grafikas bus patvirtintas, mokestį nustatanti intitucija turėtų jį paskelbti. Mokestį pradedančią datą turėtų pasirinkti mokestį nustatanti intitucija ir ši data turėtų būti nurodyta apmokestinimo grafike. Apmokestinimo grafikas galios tol, kol mokestį nustatanti institucija nuspręs pataisyti grafiką arba atsisakyti mokesčio.
8) BIM sumą, kurią turi būti mokama už plėtrą, turėtų apskaičiuoti mokesčio surinkimo institucija (paprastai ta pati įstaiga, kaip ir mokesčius nustatanti institucija), kai išduodamas planavimo leidimas, ir sumokama tuo metu, kai prasidės plėtra. Už rinkliavos surinkimą atsakinga surinkimo institucija. Nesumokėjus rinkliavos institucija gali teisiškai pareikalauti sustabdyti plėtrą.

Naudingos nuorodos

Papildomos planavimo gairės – Londono miesto taryba

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/Crossrail%20SPG%20April%202013.pdf

Bendrijos infrastruktūros mokesčių gairės – JK vyriausybė

https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy

2008 m. Planavimo įstatymas – Jos Didenybės vyriausybė Jungtinėje Karalystėje (Planning Act 2008)

https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents

Šaltiniai

Bristol City Council. “Development liable for Community Infrastructure Levy (CIL)”.

https://www.bristol.gov.uk/planning-and-building-regulations/development-liable-for-community-infrastructure-levy

Bristol City Council (2018) How we spend Community Infrastructure Levy money. Retrieved from: https://www.bristol.gov.uk/planning-and-building-regulations/community-infrastructure-levy-money [Accessed: 22nd March 2018].

Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson et al. "Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource. Briefing Paper 1: Property/Land Value Capture - Community Infrastructure Levy", 2015.

http://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1751/document/cil-brief-2---finalpolis.pdf

City of London. "Community Infrastructure Levy and Planning Obligations", 2017.

https://www.cityoflondon.gov.uk/services/environment-and-planning/planning/planning-policy/Pages/Community-Infrastructure-Levy.aspx

Crossrail project. "Crossrail in numbers", 2017.

http://www.crossrail.co.uk/news/crossrail-in-numbers

Crossrail 2, 2018. How would Crossrail 2 be funded? Retrieved from: http://crossrail2.co.uk/discover/funding/ [Accessed: 22nd March 2018].

Greater London Authority. "Crossrail funding: Use of planning obligations and the mayoral Community Infrastructure Levy. Supplementary planning guidance", 2016.

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/crossrail_funding_spg_updated_march_2016v2.pdf

Her Majesty's Government in the United Kingdom. "Planning Act 2008", 2008.

https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents

Her Majesty's Government in the United Kingdom. "The Community Infrastructure Levy Regulations 2010", 2010.

https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/contents

Her Majesty's Government in the United Kingdom. "The Community Infrastructure Levy Regulations 2010. Regulation 62", 2010.

https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/regulation/62

Jen Kinney. "Inside 5 Tools Cities Can Use to Pay for Infrastructure". Next City, 2016.

https://nextcity.org/daily/entry/5-funding-tools-cities-pay-infrastructure-projects

Planning Advisory Service, 2018. What is CIL? Retrieved from: https://www.local.gov.uk/pas/pas-topics/infrastructure/what-cil [Accessed: 22nd March 2018].

Planning Portal. "Community Infrastructure Levy: About the Community Infrastructure Levy".

https://www.planningportal.co.uk/info/200126/applications/70/community_infrastructure_levy

Roukounia and F. Medda. "Evaluation of Value Capture Mechanisms as a Funding Source for Urban Transport: The Case of London's Crossrail". Procedia - Social and Behavioural Sciences Volume 48, 2012, Pages 2393-2404, July 2012.

http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812029539

UK Government, 2018a. Guidance: Community Infrastructure Levy. Retrieved from: https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy [Accessed 22nd March 2018].

UK Government, 2018b. MD2123 Mayoral Community Infrastructure Levy 2 (MCIL2). Retrieved from: https://www.london.gov.uk/decisions/md2123-mayoral-community-infrastructure-levy-2-mcil2 [Accessed: 22nd March 2018].

C.10 priedas. Reklama, rėmimas ir pavadinimo teisės

Pagrindinės charakteristikos

- Verslai ir organizacijos moka vietinėms institucijoms už naudojimąsį jų erdvėmis ir įrenginiais reklamuojant savo prekės ženklą, paslaugas ir produktus, idėjas ir kampanijos pranešimus.
- Rinkodaros sutarčių pavyzdžiai – reklama, rėmimas, pavadinimo teisės.
- Reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių pardavimas turi atitikti priimtinos reklamos turinio gaires, vietos polisus ir teisės aktus.

Trumpas aprašymas

Vietos valdžios pajamų iš privačių rinkodaros galimybės paprastai skirstomos į tris kategorijas:

(1) Reklama ant valstybinio turto, leidiniuose ir skaitmeninėse laikmenose;
(2) Rėmimas; ir
(3) Pavadinimo teisių į viešąsias patalpas ir turtą pardavimas arba nuoma.

Reklama gali būti apibrėžta kaip susitarimas tarp vietos valdžios ir reklamuotojo, pagal kurį vietos valdžia gauna pinigus iš organizacijos ar asmens už reklamą vietos valdžios kontroliuojamose laikmenose ir ant valstybinio turto. Reklamos sutarčių vertė priklauso nuo vietos rinkos ir bendro pastebimumo, tai yra bendras potencialių galimybių, kurias žiūrovas turėtų pamatyti reklamą, skaičius.

Rėmimas suteikia įmonėms galimybę tapti pagrindine suinteresuotąja šalimi ir oficialia prekių ar paslaugų teikėja vietos tvarumo mobilumo ir transporto renginiuose bei schemose. Vietos valdžios institucijai tai suteikia galimybę pasidalyti išlaidas su privačiu partneriu, tuo pačiu teikiant naudą savo piliečiams.

Vietos valdžia taip pat gali parduoti ar išnuomoti privačioms įmonėms pavadinimo teisę viešosioms patalpoms ir turtui. Susitarimas suteikia įmonėms pranašumą geriau atpažįstant prekės ženklą, o vietos valdžia gauna papildomų pajamų. Viešojo fizinio kapitalo pavadinimo teisių pardavimas gali būti tinkama alternatyva pajamoms gauti, ypač norint finansuoti gerai matomą infrastruktūrą, pavyzdžiui, didelius transporto mazgus, autobusų ir metro stotis.

Kontekstas

Pirmasis reklamos panaudojimas pastebimas jau senovės civilizacijose. Lauko reklamos įrodymai (tokie kaip prekybininkų ir smuklių ženklai) buvo rasti ankstyvosiose Egipto, Graikijos, Romos ir Mesopotamijos civilizacijose. Nuo XIX amžiaus vidurio reklama tapo pagrindine kapitalistinės ekonomikos ypatybe (Tellis and Ambler, 2007). Pastaruoju metu daugelis vietos valdžios institucijų pradėjo pripažinti savo turto potencialą gauti papildomų

pajamų sudarydamos reklamos ir rinkodaros sutartis ir dėl to sukūrė nuoseklų požiūrį į rėmimą ir reklamą kaip savo pajamų generavimo strategijos dalį.

Pavadinimo teisių pardavimo koncepcija yra palyginti naujas mąstymo būdas, kai reklamuojama peržengus įprastą sienos ir transporto priemonių reklamą ir siūlomi alternatyvūs būdai gauti pajamų arba užmegzti kūrybinį finansavimą. Ši koncepcija yra pavadinimo teisių pratęsimas iš kitų pramonės šakų (tokių kaip stadionų ir vietų, kurios priklauso sporto komandoms, pavadinimai pagal įmones ir prekės ženklus), kurios turi ilgą ir augančią vertingų pavadinimo teisių sutarčių istoriją.

Reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių patrauklumas

- Reklamavimas yra potencialiai pelninga verslo galimybė, kuri panaudoja kitu atveju neutilizuojamą rinką.
- Apyvartos generavimas pardavinėjant erdves, prekės ženklus ir pavadinimo teises, kaip įrodyta, yra gyvybingas ir sėkmingas būdas gauti papildomų lėšų. Kol potencialios pajamos, surenkamos iš prekės ženklų ir pavadinimo teisių pardavimo, palyginus su veiklos biudžetu, yra nedidelės, potencialios generuojamos lėšos yra reikšmingos.
- Dauguma vietinių institucijų turi tvirtą ir patikimą vardą, kuris gali padėti joms pritraukti reikšmingas pajamas iš reklamos.
- Reklama bendradarbiaujant su vietos institucijomis, pvz.: ant autobusų ir viešojo transporto stotyje, populiari tarp komercinių įmonių, nes jų pranešimai pasiekia tūkstančius žmonių, besinaudojančių viešuoju transportu, taip pat pėsčiuosius.
- Reklama viešojo transporto viduje ir išorėje gali būti panaudota sumažiinti bilietų kainas viešojo transporto keleiviams ir paslaugos išlaikymo kainas.
- Pritaikyti reklamą vietiniams valstybiniams statiniams praktiškai nieko nekainuoja, todėl bet kokia gaunama apyvarta gali iškart būti panaudota kitų išlaidų sušvelninimui.
- Kai kurios reklamos gali būti kūrybingos ir juokingos, taip paversdamos erdves įdomesnėmis ir patrauklesnėmis.
- Apyvarta, gauta iš reklamos, gali būti panaudota remti patogumus, kurie kitu atveju neegzistuotų. Pvz.: iš reklamos ant autobuso stotelės gaunamą apyvartą galima panaudoti stotelių statymui ir išlaikymui.
- Apyvartos dalinimosi sutartis su specializuota marketingo agentūra gali pervesti dalį išlaidų ir rizikos privačiam partneriui.

Iššūkiai ir pavojai

- Gali būti pradinių išlaidų, susijusių su reklamos infrastruktūros pirkimu ir įrengimu.
- Lauko reklamos nuostatai gali apimti konkrečius reikalavimus dydžiui, turiniui ir vietai. Planavimas ir teisiniai apribojimai taip pat gali uždrausti tam tikras lauko reklamos platformas ir kitas reklamos formas.
- Reklamos platinimas gali turėti neigiamos įtakos aplinkos, tokios kaip vaizdingas kraštovaizdis ir kultūrinis gatvės peizažas, estetikai. Tai gali turėti įtakos turizmui ir gyvenimo kokybei, kurie, savo ruožtu, gali nuvertinti vietos kainą.
- Lauko reklama gali sukelti „šviesinį teršimą“

- Vietos valdžios institucijos ne visada yra tokios pat patrauklios kaip privatus sektorius rėmimo ir reklamos srityje.
- Esant sunkiai ekonominei situacijai gali būti labai sunku užsitikrinti rėmimą ir parduoti reklamą.
- Personalo, išteklių ir kompetencijos, reikalingos rėmimo ir reklamos strategijai planuoti ir įgyvendinti, trūkumas ir (arba) didėjantis spaudimas esamiems darbuotojams sukuriant papildomo darbo prie esamo darbo krūvio.
- Reklama viešojoje erdvėje gali būti įkyri, gali atitraukti vairuotojo dėmesį nuo vairavimo.
- Mokesčių mokėtojai gali prieštarauti tam tikrai reklamai ar objekto pavadinimui.
- Dabartinis verslas, siūlantis reklamos plotą, greičiausiai priešinsis nuolaidoms, nes tai gali pakenkti jų ekonominei ateičiai.

Pritaikymo pavyzdžiai

Yra įvairių pavyzdžių, kai naudojantis lauko reklama gauta pakankamai pajamų viešajai infrastruktūrai finansuoti ar išlaikyti. Pavyzdžiui, Australijoje lauko reklama finansuoja arba palaiko didelę viešosios infrastruktūros dalį. 2006–2007 m. už lauko reklamą sumokėta daugiau nei 182 mln. JAV dolerių viešajai infrastruktūrai (pvz., pastogėms autobusų stotelėse, parkų suolams ir pėsčiųjų tiltams) finansuoti. Pajamos, gautos iš lauko reklamos, taip pat mokamos už šios infrastruktūros išlaikymą, šios išlaidos per metus siekia maždaug 12 milijonų JAV dolerių (Daluge et al, 2011).

Naujausi pavyzdžiai, kuriuose dalyvavo savivaldybių institucijos ir tranzito agentūros, prekiaujančios ar nuomojančios nuosavybės teises, apima: „Emirates Air Line“ (funikulierius per Temzės upę) ir „Santander Cycles“ (savitarnos dviračių nuomos schema) Londone, JK; „AT&T“ stotis Filadelfijoje, JAV; „Vodafone Sol“ ir „Line 2 Vodaphone“ metro linija Madride (Ispanija) ir Zhou Hei Ya (Wuhano maisto parduotuvės, garsėjančios aštriu anties kaklu) Jianghano kelio stotyje Uhane, Kinijoje.

2010 m. „AT&T“ sumokėjo 5 milijonus dolerių, kad penkeriems metams suteiktų savo vardą miesto transporto stočiai. Prieš metus Niujorke britų bankas „Barclays“ nusipirko pavadinimų teises triukšmingoje Bruklino metro stotyje už 200 000 JAV dolerių per metus („Usa Today“, 2013). Las Vegasas pardavė pagrindinės stoties pavadinimą savo naujojoje vienbėgeje sistemoje „Nextel Communications Inc.“ (pranešama, kad už 50 milijonų JAV dolerių) (Fisher ir Wassmer, 2016).

Dubajuje 2008 m. Kelių ir transporto tarnyba (RTA) pradėjo „Dubajaus metro pavadinimo teisių suteikimo projektą“, kad dviejose metro linijose (išskyrus svarbius pastatus ir istorines vietas) iš 47 stočių 23 pasirinktų pavadinimą. Pasirašytas susitarimas dėl 40 milijonų dirhamų už vieną stotį 10 metų laikotarpiui (maždaug 2,5 milijono eurų už stotį per metus). Susitarimas apėmė 13 metro stočių ir nuomos vietas metro tinklo viduje. Manoma, kad valdžios institucijos uždirbo daugiau nei 450 milijonų eurų nuo 2010 iki 2014 m. (CODATU, 2016).

Įvertinimas

Nors įrodyta, kad parduodamas reklamos plotas, prekės ženklo kūrimas ir pavadinimo teisės yra perspektyvūs ir sėkmingi būdai surinkti papildomų lėšų, vietos valdžios institucijos turėtų

elgtis atsargiai, svarstydamos rinkodaros sandorius su privačiomis firmomis. Gyventojai gali manyti, kad pajamos iš rinkodaros yra patraukli vartotojo ar kitų mokesčių alternatyva, iš dalies todėl, kad gyventojai tiesiogiai nemoka tų pajamų, kurias netiesiogiai gauna iš privačių įmonių vartotojų, darbuotojų ir investuotojų. Gyventojai taip pat gali matyti pajamas iš rinkodaros kaip būdą perkelti viešojo sektoriaus išlaidas nevietiniams gyventojams. Kita vertus, gyventojai gali nerimauti, jog sutartis ar reklama daro įtaką paslaugos kokybei. Pavyzdžiui, gaiviųjų gėrimų aparatų įrengimas valstybinėse mokyklose tapo prieštaringu ir dėl to kyla susirūpinimas dėl galimo poveikio mokiniams ir mokymuisi (Fisher ir Wassmer, 2016).

Atvejo analizė: „Emirates Air Line“, Londonas

„Emirates Air Line“ yra kilometro ilgio funikulierius, kertantis Temzę, vykstantis tarp Emirates Grinvičo pusiasalio ir Emirates Royal Dock metro stočių. Jis atidarytas 2012 m. birželio mėn. ir tiesiogiai sieja didžiausią Europoje pramogų objektą „O2“ ir „ExCeL“, didžiausią parodų centrą JK.

Daugiau nei pusė visų „Emirates Air Lines“ (36 iš 60 mln. svarų sterlingų) išlaidų buvo finansuojama naudojantis 10 metų paramos susitarimu su „Emirates“ oro linijomis. Papildomą finansavimą sudarė dotacija iš Europos regioninės plėtros fondo (EDRF) ir kiti rėmimo susitarimai, taip pat pajamos už bilietus (Londono transportas, 2011; Europos Komisija, 2018).

Vykdydama paramos susitarimą su „Emirates“, oro linijų bendrovė įgijo pavadinimo teises funikulieriui ir dviejoms naujoms stotims, taip pat prekės ženklo teises į „Emyratų“ logotipą kiekvienos kabinos išorėje. Be to, „Emirates“ oro linijos maršrutas buvo įtrauktas į garsųjį Londono metro žemėlapį. Jis tapo pirmuoju maršrutu, kuris žemėlapyje rodomas su remiančios įmonės logotipu.

Privalumai

- Tikimasi, kad „Emirates Air Line“ plėtra bus pagrindinis veiksnys keičiant rytinį Londoną į klestintį didmiesčių kvartalą. Tikimasi, kad plėtra pritrauks naujų verslų, laisvalaikio paslaugų ir pramogų (Londono transportas, 2011).
- „Air Line“ jungia Londono šiaurę ir pietus, jos pajėgumas yra iki 2500 keleivių per valandą kiekviena kryptimi, o persikelti per upę užtrunka penkias minutes, todėl tai tampa tvaria ir novatoriška kelionių alternatyva.
- Paramos susitarimas padengė daugiau kaip pusę visų funikulieriaus išlaidų.

Įvertinimas

Finansavimas iš „Emyratų“ buvo garantuotas pasirašyta 10 metų trukmės sutartimi, kuri sumažino projekto riziką. Savo ruožtu „Emyratams“ buvo suteiktos funikulieriaus ir dviejų naujų stočių abiejose funikulieriaus pusėse prekės ženklų ir pavadinimo teisės.

II atvejo analizė: Pensilvanijos pietryčių transporto tarnybos (SEPTA) reklama

Pensilvanijos pietryčių transporto tarnyba (SEPTA) yra regioninė viešojo transporto institucija, aptarnaujanti autobusų, metro / pakeltos geležinkelio linijas (angl. elevated rail

line), priemiestinio ir lengvojo geležinkelio linijas bei elektrinių troleibusų paslaugas beveik 4 milijonams žmonių penkiose apskrityse Filadelfijoje ir Pensilvanijos apylinkėse.

Vykdydami savo papildomų pajamų generavimo strategiją, SEPTA ir Filadelfijos miestas bendradarbiauja su „Intersection“. Tai savivaldybių žiniasklaidą valdanti bendrovė, kuri taip pat yra ir didžiausia tranzito sistema JAV. Šiai įmonei SEPTA ir Filadelfijos miestas parduoda reklamos plotą ir prekės ženklo naudojimo teises autobusuose, geležinkelyje, stotyje ir autobusų stotelių pastogėse visame mieste.

Techninė specifikacija

SEPTA yra šeštoji pagal nuvažiuotus kilometrus šalies transporto tranzito sistema, per metus pervežanti 325 mln. keleivių. Tai tik viena iš dviejų JAV tranzito agentūrų, valdančių visus penkis pagrindinius tranzito transporto priemonių tipus: regioninius traukinius, metro traukinius, lengvuosius traukinius, elektrinius troleibusus ir motorinius autobusus. SEPTA autobusų parke yra apytiksliai 2 000 autobusų, kurių mėnesinis naudojimas yra maždaug 16 500 000 keleivių (Intersection, 2018).

SEPTA siūlo daugybę rinkodaros ir reklamos galimybių, įskaitant: reklamą gatvėje (skaitmeniniai miesto ekranai, skaitmeninės autobusų stotelės, gatvės lygio LED sienos, autobusų stotelės, spaudos kioskai, liftų durys, gatvės infrastruktūra ir kt.), reklamą autobusuose (autobusų lipdukai ir išoriniai autobusų ekranai, taip pat autobusų vidaus reklama), geležinkelio reklamą (parama stotims, stočių erdvių perėmimas (angl. station domination), stočių erdvių užpildymas (angl. station saturation), skaitmeninės platformos ir stočių ekranai, LCD skaitmeniniai ekranai, montuojamos vaizdo sienos, platformos reklama, stočių reklaminės juostos, traukinių lipdukai, išoriniai traukinių ekranai, traukinių vidaus reklama ir t.t.) ir vietos ar stoties pavadinimo teisių suteikimas. Daugiau informacijos apie SEPTA siūlomus reklaminius produktus galite rasti „Intersection“ parengtame Filadelfijos Medijų rinkinyje.

Nurodyti tikslai

- Tranzito agentūrai sugeneruoti naujų pajamų, netaikant papildomos kainos.

Privalumai

- 2016 finansiniais metais SEPTA iš reklamos uždirbo 15,72 mln. JAV dolerių pajamų (Statistikos portalas, 2018).

Trūkumai

- Kai kurie žmonės gali manyti, kad reklamos ant SEPTA ir Filadelfijos miesto turto gali būti įkyrios.

Įvertinimas

Parduodamas reklamos plotas ir prekės ženklai sukuria dideles papildomas pajamas SEPTA ir Filadelfijos miestui. 2016 finansiniais metais SEPTA iš reklamos uždirbo 15,72 mln. JAV dolerių pajamų, t.y. maždaug 3 proc. visų 572 mln. JAV dolerių pajamų (SEPTA, 2016).

Finansavimo mechanizmas ir M–V dydžio miestai

- Esant dabartinei ekonominei situacijai, kai mažėja biudžetas ir didėja reikalavimai vietos valdžios institucijoms, M–V vietos valdžia galėtų gauti papildomų pajamų išnaudodama turimą turtą.
- Daugybė viešojo turto mažuose ir vidutiniuose miestuose turi potencialo gauti pajamų parduodant reklamą, gaunant paramą ir suteikiant pavadinimo teises.
- Nors reklama greičiausiai nepadės gauti didelių pajamų M–V miestų valdžios institucijoms, tačiau ji gali papildyti miestų pajamas ir sumažinti spaudimą vietos biudžetui, taigi tvariam judumui ir transporto projektams gali būti išleistos nemokamos pajamos.

Įgyvendinimo gairės

Galimybių nustatymas

Vietos institucijos turi nustatyti reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių galimybes. Tam priklauso ir viešųjų erdvių ir įrenginių, tinkamų vidaus ir lauko reklamai, žiniasklaidos ir skaitmeninės medijos priemonių, tinkamų reklamai, tvarių mobilumo renginių rėmimo galimybių nustatymas.

Reikiamų polisų ir gairių kūrimas

Paruošti ir pritaikyti vietinius rėmimo, pavadinimo teisių ir reklamos polisus ir gaires. Šie polisai turi nustatyti pastovią, suderintą ir profesionalią metodiką reklamai ir rėmimui, taip pat nurodyti sutarčių standartus, principus, atsakomybes ir procedūras. Tokie polisai turėtų sumažinti vietos institucijos rizikos faktorių, kol iniciatyva palaikoma. Reikia patikslinti, kas yra priimtina, o kas – ne. Pvz.: dauguma vietos institucijų riboja ar draudžia alkoholio ir tabako reklamavimą. Taip pat kai kur draudžiama reklamuoti nepagrįstą, nepadorų, šmeižikišką ar politinį turinį. Pvz.: Londono transportas (LT) uždraudė reklamą, skatinančią verslo savininkus palikti JK ir persikelti į Prancūziją po „Brexit“, nes reklama neatitiko jų gairių (BBC, 2018).

Rėmimo, pavadinimo teisių ir reklamos polisų pavyzdžių, paruoštų vietos institucijų, galima rasti skiltyje „Naudingos nuorodos“.

Esamų teisinių sistemų laikymasis

Vietos institucijos turėtų suvokti, kad jų reklamos kampanijos, kaip ir komercinių kompanijų, greičiausiai turi atitikti reklamos kodeksą ir reglamentus.

Centrinės duomenų bazės sąrašo sukūrimas

Vietos institucijoms būtina sukurti suderintą metodiką generuoti pajamas rėmimo ir reklamos dėka, sukuriant centrinės duomenų bazės sąrašą, kuriame būtų nurodyti esami tiekėjai, vietos verslai ir nacionalinės kompanijos. Šis įrankis gali būti panaudotas perspektyvių rėmėjų prieigai ir santykių su vietos kompanijomis užmezgimui, siekiant gauti reklamos apyvartą.

Potencialios naudos privatiems partneriams pabrėžimas

Vietos valdžia turėtų pabrėžti reklamavimosi su vietos valdžia ir tvaraus judumo vietos renginų rėmimo galimą naudą privatiems partneriams. Šios išmokos apima:

- Savo logotipo turėjimas viešinimo medžiagoje;

- Paminėjimas pranešimuose spaudai;
- Tiesioginės nuorodos į įmonės svetainę iš vietos valdžios institucijų tinklalapio, reklamuojančio renginį;
- Pasirodymai fotografijose iš renginių;
- Reklaminiai kioskai;
- Minėjimas socialinėse medijose;
- Logotipas ant internetinių skelbimų; ir
- Paminėjimai transliuojamoje žiniasklaidoje, įskaitant vietinį radiją.

Įsitikinimas, kad įmonės žino apie šiuos privalumus, padidina galimybes pritraukti privačius partnerius, kurie galėtų suteikti finansinę paramą.

Bendradarbiavimas su specializuota rinkodaros agentūra

Privataus partnerio vaidmuo būtų parduoti sutartą turtą reklamai ir už paramą. Šis susitarimas paprastai apima pajamų dalį (rinkos norma privačiam partneriui svyruoja nuo 30 iki 50 proc.), o privačiam partneriui būtų mokama tik pagal rezultatus. Nuolatiniam sutarties valdymui reikalauja, kad vietos valdžia šiai užduočiai skirtų personalo išteklių.

Bendradarbiavimas su specializuota rinkodaros agentūra atneša nemažai naudos vietos valdžios institucijai.

- Maža investavimo rizika, nes nereikia iš anksto investuoti, o mokėjimas už paslaugas yra pagrįstas tik rezultatais.
- Galimybės sukurti atsisakymo sąlygą, jei partneris nevykdo sutarties sąlygų.
- Agentūra turėtų galimybę gauti daugiau pajamų, nes skirtų daugiau išteklių darbui vietoj vietos valdžios.
- Agentūra geriau suprastų rinką ir galėtų susisiekti su organizacijomis ir įmonėmis per savo kontaktinę bazę.

Tuo pat metu ilgalaikis bendradarbiavimas su specializuota rinkodaros agentūra galėtų duoti mažiau pajamų dėl pajamų paskirstymo metodo.

Raktas į sėkmę

- Konkurencinga kainų struktūra;
- Atsargios derybos dėl kontraktų;
- Finansinių ir pirkimo reglamentų atitikimas;
- Geriausios vertės užtikrinimas.

Potencialios galimybės ir įrenginiai

Lauko reklama

Reklama gali būti tvirtinama lauke ant valstybinės žemės, viešųjų pastatų ir įrangos. Potencialių lauko erdvių, tinkančių reklamai, pavyzdžiai:

- Demonstracinės ir skelbimų lentos: parkuose, perdirbimo centruose, automobilių stovėjimo aikštelėse, ant vietos valdžios valdomoos žemėje ir pastatų;
- Reklaminės skelbimų lentos ir reklaminiai skydeliai;
- Žiedinės sankryžos ir kelių saugumo salelės;

- Vietos valdžios transporto priemonėse, įskaitant viešąjį transportą ir šiukšlių surinkimo transporto priemones;
- Suolai, šiukšlių ir šunų ekskrementų šiukšliadėžės, smėlio dėžės;
- Apšvietimo stulpai;
- Dviračių saugojimo vietos;
- Tiltai.

Vietos valdžios institucijoms priklausanti tranzito agentūra gali sudaryti sutartį su reklamos kompanija dėl autobusų stotelių pastogių pastatymo ir priežiūros, mainais į teisę valdyti tų pastogių reklamą.

Publikacijos žiniasklaidoje

- Žurnalai, įskaitant darbuotojams leidžiamus žurnalus;
- Įvairūs tarybos paskelbti vadovai, įskaitant vietinės veiklos vadovus, vadovus tėvams ar vaikų globėjams, katalogų vadovus;
- Vietinių renginių ir spektaklių brošiūros;
- Viešojo transporto bilietų galinė pusė ir bilietai, išleisti bendruomenės renginiams;
- Vietiniai žemėlapiai ir viešojo transporto tvarkaraščiai;
- Darbuotojų algalapiai.

Skaitmeninė reklama

- Reklama vietos valdžios tinklalapyje;
- Video reklama viešajame transporte ir viešosiose įstaigose;
- Vietos valdžios programėlės ir svetainės;
- Informacijos keleiviams ekranų naudojimas reklamai ;
- Viešojo „wi-fi“ prisijungimo puslapis;
- Intranetas – reklama darbuotojams;
- Bluetooth zonos; ir
- Mokesčiai už filmavimą vietos valdžios institucijose.

Populiarios internetinės reklamos galimybės yra „Adsense“ ir „DoubleClick“. Vietos valdžia gali prisijungti prie šių programų, ir jų tinklalapiuose įgalinti tekstinę, vaizdinę ir video reklamą. Prisijungus reklamos generuoja pajamas už paspaudimus arba už reklamų parodymą.

Rėmimas

Vietos valdžia gali pasiūlyti privačioms įmonėms galimybę tapti vietos tvaraus judumo ir transporto tematikos bendruomenės renginių ir programų rėmėja, įskaitant dviračių mokyklas, dviračių tematikos renginius, automobilių dalijimosi klubus, dviračių dalijimosi ir tarybos vykdomas nuomos programas.

Jei vietos valdžia ar transporto institucija ieško rėmėjo viešajam transportui ar judumo programai, reikia sukurti pasiūlymų teikimo portalą vietos valdžios ar transporto administracijos tinklalapyje. Tokiu atveju komercinės įmonės gali pateikti pasiūlymą su išsamia informacija apie tai, kiek jie nori investuoti ir ko jie tikisi mainais (pavyzdžiui, pavadinimų ar prekės ženklo suteikimo teisės).

Pavadinimo teisės

- Sporto infrastruktūra, pavyzdžiui stadionai ir baseinai;
- Autobusų ir metro stotys, taip pat transporto mazgai;
- Viešojo transporto maršrutai ir linijos.

Kita

- „Erdvės dominavimo“ (angl. space domination) patirtis, kai verslas ar organizacija moka už „visapusišką prekės ženklo patirtį“. Tokiu atveju stotyje ar kitoje viešoje erdvėje yra iškabinamos tik vieno prekės ženklo reklamos.
- Vietos įmonėms reikia leisti reklamuotis vietinėje viešojo transporto stotyje. Reklamos pavyzdžiais gali būti dideli kabantys reklaminiai plakatai, laukimo zonoje klijuojami plakatai, grafika ant grindų ir viešuosiuose tualetuose pakabinami plakatai.
- Skaitmeninės skelbimų lentos – transliuoja tikslinius pranešimus, aktualius tam tikros vietos įmonėms, kol traukinys važiuoja.

Santrauka

M–V miestų valdžia gali gauti papildomų pajamų padidindama leidžiamą reklamos kiekį ir rūšis. Nors pajamos iš reklamos, rėmimo ir pavadinimo teisių neturėtų pakeisti tradicinių finansavimo šaltinių, tačiau šios pajamos gali būti gana nemažos, todėl verta apsvarstyti šį pajamų šaltinį. Vietos valdžia, nustatydama savo poziciją dėl reklamos veiklos naudojant viešąjį turtą, turi galimybę sukurti naują, darnų ir tikslingą savo požiūrį.

Nors yra daug būdų, kaip gauti pajamų sudarant rinkodaros sutartis su privačiomis įmonėmis, vietos valdžios institucijos skiriasi savo tolerancija reklamai viešose vietose, ant viešųjų pastatų bei turto. Tai, kas atrodo tinkama vienam miestui, kitame gali būti laikoma visiškai nepriimtina. Vietos valdžios institucijos, svarstančios naudoti šį finansavimo mechanizmą, turėtų atidžiai apsvarstyti kompromisus tarp pajamų, saugumo ir estetikos, taip pat galimos naudos ir rizikos, susijusios su kiekvienos rūšies rinkodaros susitarimais.

Naudingos nuorodos

Lauko reklamos kontrolės praktika Australijoje, Europoje ir Japonijoje (Outdoor Advertising Control Practices in Australia, Europe, and Japan)

https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl11023/pl11023.pdf

Lauko reklamos poveikis (The Impact of Outdoor Advertising)

https://www.environment.gov.za/sites/default/files/docs/impact.pdf

„Intersection“ sudarytas Filadelfijos žiniasklaidos rinkinys

https://s3.amazonaws.com/ixn-p-81a77edd0ffa/wp-content/uploads/2017/08/12124740/Philadelphia-Media-Kit.pdf

Orientaciniai reklamos ant viešojo turto įkainiai JAV

http://www.bluelinemedia.com/

Peterboro miesto Kanadoje korporacija, rėmimas, pavadinimo teisės ir reklamos politika

http://www.peterborough.ca/Assets/City+Assets/Corporate+Policy/Documents/Corporate+Services/Finance/Sponsorship$!2c+Naming+Rights+and+Advertising+Policy.pdf

Solsberio miesto bendruomenės rekreacinės infrastruktūros rėmimo politika

http://www.salisbury.sa.gov.au/files/sharedassets/public/website_digitalpublications/council_-_endorsed_policies/1-community_recreation_facilities_sponsorship_policy.docx.pdf

Scarborough miesto taryba, 2000 lankytojų talpinančio Futbolo stadiono pavadinimo teisių sąlygos

https://www.scarborough.gov.uk/sites/scarborough.gov.uk/files/files/Naming%20Rights%20for%20the%20new%20football%20stadium%20final.pdf

Tarybos reklamos tinklas (JK)

https://www.counciladvertising.net/

Reklamos kainos Derbyje, JK

https://www.derby.gov.uk/media/derbycitycouncil/contentassets/documents/business/CHP%20Rate%20Card_JUNE16.pdf

Šaltiniai

BBC, 2018. *TfL ban pro-France Brexit advert from Tube stations*. Available at: http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-43363697 (Accessed: 15 March 2018).

CODATU, 2016. *Selling Metro Station Naming Rights: Examples And Debates*. Available at: http://www.codatu.org/actualites/selling-metro-station-naming-rights-examples-and-debates/ (Accessed: 12 April 2018).

Daluge, M. J. et al., 2011. 'Outdoor Advertising Control Practices'.

Fisher, R. C. and Wassmer, R. W., 2016. 'Naming Rights as a State Revenue Generator', pp. 881–883.

Intersection, 2018. *Philadelphia Media Kit*. Available at: https://s3.amazonaws.com/ixn-p-81a77edd0ffa/wp-content/uploads/2017/08/12124740/Philadelphia-Media-Kit.pdf.

SEPTA, 2016. 'Fiscal Year 2016'.

Tellis, G. J. and and Ambler, T., 2007. *The SAGE handbook of advertising*. London: SAGE Publications Ltd.

The Statistics Portal, 2018. *Advertising revenue generated by Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) in fiscal years 2012 to 2016*. Available at: https://www.statista.com/statistics/652283/septa-ad-revenue/ (Accessed: 11 April 2018).

Usa Today, 2013. *Wash. state: Sell naming rights to public facilities?* Available at: https://www.usatoday.com/story/news/nation/2013/01/27/washington-naming-rights/1868209/ (Accessed: 15 March 2018).

C.11 priedas. Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis

Pagrindinės charakteristikos

- Partnerystė tarp vietos institucijų ir universitetų, privačių įmonių ir nevalstybinių organizacijų, kuomet panaudojamos kiekvieno partnerio žinios ir pajėgumai.
- Miestas prisideda konkrečios informacijos, įgyvendinimo galimybių bandomiesiems projektams ir logistinės pagalbos teikimu.
- Miestas iš bandomųjų programų ir investicijų infrastruktūros bei statymo pajėgumų gali gauti naudos. Jis taip pat gali būti tinkamas konsorciumo finansavimui.
- Bendradarbiavimas su tyrimų organizacijomis ir privačiomis kompanijomis gali padėti miestams tapti efektyvesniais, sumažinti išlaidas ir padidinti inovatyvių technologijų apyvartą.

Trumpas aprašymas

Tyrimų konsorciumai ir privačios įmonės yra susidomėjusios bendradarbiavimu su miestu, nes jiems tai suteikia galimybę išbandyti ir reklamuoti savo idėjas ir naujus produktus. Miestai gali gauti naudos iš papildomo finansavimo, pajėgumų plėtoti programas ir investicijas į infrastruktūrą.

Bendradarbiavimo projektai, į kuriuos gali įsitraukti M–V miestai, gali būti:

a) Demonstraciniai projektai

Bendrovėms naudinga bendradarbiauti su miestais dėl jų gaminių ir technologinių sprendimų reklamos. Demonstracinio projekto pavyzdys – mažai anglies dvideginio išmetančių transporto priemonių pristatymas ir vartotojų reakcijos įvertinimas. Šiuo atveju miestas be didelių papildomų investicijų gali naudotis pristatytomis naujausiomis technologijomis, kurios prisideda prie tvaraus transporto.

b) Bandomieji projektai

Bandomieji projektai įmonėms ir mokslinių tyrimų konsorciumams suteikia galimybę įvertinti naujas technologijas ar sprendimus realiomis veiklos sąlygomis. Tai vykdoma tokiu mastu, kad būtų galima suvaldyti išlaidų ir nesėkmių poveikį.

Miestas gauna naudos iš tiesioginių investicijų į infrastruktūrą ir įrenginius bei iš naujų technologinių sprendimų įvertinimo atsižvelgiant į miesto poreikius.

c) Pajėgumus didinantys projektai

Pajėgumų didinimo projektais siekiama padidinti vietos valdžios institucijų gebėjimus kurti ir įgyvendinti tvarią politiką ir strategijas, naujas technologijas, inovatyvius sprendimus ir pritaikyti gerąją patirtį.

Dalyvaujančiam miestui naudinga įgyti ekspertinių žinių ir gerosios patirties iš kitų dalyvaujančių partnerių, mokymų, bei užmezgant partnerystę ir ryšius su kitais miestais ir organizacijomis. Miestas taip pat gali pasipelnyti iš finansavimo, kuris yra suteikiamas iš finansuojančios organizacijos dalyvaujantiems partneriams.

d) Taikomieji tyrimai

Šio tipo projektais siekiama išspręsti praktines problemas ir rasti kasdienių problemų sprendimus, pavyzdžiui, kuriant inovatyvias technologijas arba naudojant transporto prognozavimą ir paklausos analizę, siekiant sumažinti spūstis.

Dalyvaujantis miestas paprastai pateikia duomenis ir informaciją, kuriuos konsorciumai ar partneriai galėtų panaudoti tyrimams. Miestas naudojasi tyrimų rezultatais ir duomenimis, kurie naudojami jo transporto modeliavimui, žemės naudojimo planavimui, transporto paklausos valdymui, taip pat vietos transporto strategijų plėtrai ir įgyvendinimui.

ES parama mokslinių tyrimų partnerystėms

ES ir Europos Komisija remia mokslinių tyrimų partnerystes įgyvendindamos įvairias finansavimo programas, kuriomis siekiama skatinti miestų bendradarbiavimą ir skatinti jų dalyvavimą mokslinių tyrimų konsorciumuose. ES ir Europos Komisija remia šias programas:

- Horizontas 2020 – „Horizontas 2020“ yra didžiausia ES mokslinių tyrimų ir inovacijų programa. Kvietimai pagal programą „Horizontas 2020“ apima mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą (MTTP) transporto ir judumo srityse. Mokslinių tyrimų projektai, vykdomi pagal programą „CIVITAS 2020“, kuri yra programos „Horizontas 2020“ dalis, skiria ypatingą dėmesį naujų žinių kaupimui, taip pat naujo ar patobulinto produkto, proceso, technologijos, paslaugos ar sprendimo, susijusio su transportu ir mobilumu, galimybėms[1].
- URBACT III – URBACT III yra tarpregioninio bendradarbiavimo programa, kuria siekiama skatinti tvarią miesto plėtrą. „URBACT“ misija yra leisti ES miestams bendradarbiauti ir kartu kurti integruotus sprendimus bendriems iššūkiams miestų plėtros srityje. Šiuos tikslus miestai gali pasiekti sukurtoje sistemoje, kurioje jie gali bendradarbiauti, mokytis vieni iš kitų ir kartu nustatyti sprendimus ir gerąją praktiką miesto politikos tobulinimui. Partnerystę gali sudaryti miestai, visų lygių valdžios institucijos, universitetai ir tyrimų centrai ir kt.
- INTERREG EUROPE – „INTERREG EUROPE“ yra tarpregioninio bendradarbiavimo programa, kurios tikslas – geriau įgyvendinti regioninės plėtros politiką ir programas, skatinant keitimąsi patirtimi ir susipažįstant su regioninių veikėjų naujomis politikos kryptimis. Partnerystę gali sudaryti nacionalinio, regioninio ar vietos lygio valdžios institucijos, mokslinių tyrimų organizacijos ir kt.

[1] http://civitas.eu/projects/research

- JASPERS – Bendra pagalba remiant projektus Europos regionuose (JASPERS) yra techninės pagalbos partnerystė tarp trijų partnerių (Europos Komisijos, Europos investicijų banko (EIB) ir Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko (ERPB)). JASPERS teikia nepriklausomas konsultacijas paramą gaunančioms šalims, kad padėtų paruošti aukštos kokybės didelius projektus, kurie būtų bendrai finansuojami iš dviejų ES struktūrinių ir investicijų fondų (Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo)[2].

  JASPERS tikslas – padėti miestams ir regionams įsisavinti Europos lėšas plėtojant aukščiausios kokybės projektus. Ši pagalba projekto rengėjams ir vietos valdžios institucijoms yra nemokama. Konkrečiau, JASPERS:

  - Teikia patarimus valdžios institucijoms dėl strateginio planavimo įvairiuose sektoriuose, kad būtų pasirinkti geresni projektai investicijoms;
  - Padeda projekto rengėjams parengti projektus taip, kad jie atitiktų visus būtinus standartus tose srityse, kurioms teikiamos ES lėšos;
  - Pagerina projekto rengėjų ir administracijų gebėjimus perduodant žinias apie aplinkosaugos problemas, projekto rengimą, ES teisės aktus ar kitus susijusius klausimus, kurie jiems gali kilti;
  - Paspartina ES patvirtinimo procesą atlikdama nepriklausomą kokybės patikrinimą, kuris parengia pagrindą Europos Komisijos sprendimui[3].

Kitos ES programos ir galimybės apima „LIFE“, Europos infrastruktūros tinklų priemonių (CEF) fondus, Europos strateginių investicijų fondus (EFSI), Europos struktūrinius ir investicinius fondus, ir Kuro elementų ir vandenilio bendroji įmonė H2 judumui (angl. Fuel Cell and Hydrogen Joint Undertaking for H2 mobility).

2017 m. lapkričio mėn. Europos Komisija ir Europos investicijų bankas pradėjo naują patariamąją paslaugą, kuri padės miestams planuoti investicijas. Parama miesto investicijoms (URBIS) padės miestams planuoti investicijas, kurios remtų jų miesto plėtros strategijas ir lengviau suteiktų finansus[4].

Ankstesni ir dabartiniai mokslinių tyrimų projektai, kuriuose dalyvavo miesto partneriai:

1) METPEX – METPEX yra keleivių patirties kokybės nustatymo priemonė, kuri buvo finansuojama pagal 7-ąją bendrąją programą (7BP) (2012–2015 m.). Tyrimo projektas buvo universitetų, mokslinių tyrimų institutų, mažų ir vidutinių įmonių (MVĮ) ir Koventrio (JK), Bukarešto (RO), Grevenos (GR), Dublino (IE), Romos (IT), Stokholmo (SE), Valensijos (E) ir Vilniaus (LT) partnerystė. METPEX biudžetas buvo 3 542 972 Eur.

   Tyrimo projektu buvo siekiama sukurti, patvirtinti ir įvertinti standartizuotas priemones keleivių patirčiai kelionių metu įvertinti. Rezultatai, gauti naudojant METPEX priemones, yra naudojami informuojant politinius sprendimus priimančius asmenis ir

[2] http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/
[3] http://jaspers.eib.org/index.htm
[4] http://ec.europa.eu/regional_policy/ro/newsroom/news/

padedant jiems rengti politiką, kuria būtų remiamos integracinės, integruotos, į keleivius orientuotos transporto sistemos, prieinamos visiems piliečiams.

2) CREATE – Spūsčių mažinimas Europoje: Transporto efektyvumo didinimas (CREATE) finansuojamas pagal programą „Horizontas 2020“ (2015–2018 m.). Projektas pagrįstas universitetų, mokslinių tyrimų institutų, MVĮ ir Bukarešto (RO), Skopjės (MK), Talino (EE) ir Adanos (TR) miestų partneryste. Projekto biudžetas – 3 981 461 Eur.

   CREATE yra vienas iš pirmųjų projektų, kuriuo siekiama spręsti miesto spūsčių problemą, atsižvelgiant į ilgalaikę perspektyvą, kaip tai pasiekti. Tai ypač aktualu miestuose, kuriuose sparčiai auga automobilių įsigijimo ir naudojimo mastai.

3) MUV – Miesto judumo vertybės (MUV) yra finansuojamas pagal programą „Horizontas 2020“ (2017–2020 m.) ir remiasi universitetų, mokslinių tyrimų institutų, MVĮ ir pavyzdinių miestų Amsterdamo (NL), Barselonos (ES), Fundão (PT), Gento (BE), Helsinkio (FI) ir Palermo (IT) partneryste. Projekto biudžetas yra 3 992 625 Eur.

   MUV skatina gyventojų elgsenos pokyčius vietinėse bendruomenėse, naudodamas inovatyvų požiūrį mobilumui mieste gerinti. Užuot sutelkęs dėmesį į brangią ir greitai senstančią miesto infrastruktūrą, MUV skatina perėjimą prie tvaresnio ir sveikesnio judumo, pozityviai įtraukdamas vietos bendruomenes, vietos verslą, politikos formuotojus ir atvirųjų duomenų entuziastus.

4) CITYLAB – Miestų logistika gyvosiose laboratorijose (CITYLAB) finansuojama pagal programą „Horizontas 2020“ (2015–2018 m.), remiantis universitetų, mokslinių tyrimų institutų, MVĮ ir miestų / regionų partnerystėmis. Šio projekto biudžetas – 3 979 998 Eur.

   „CITYLAB“ yra pirmasis projektas, kuriame naudojamas „Gyvosios laboratorijos“ metodas siekiant išbandyti ir įgyvendinti tvarius miesto logistikos sprendimus Europos miestuose. „CITYLAB“ esmė yra gyvųjų laboratorijų, skirtų tvariai miesto logistikai kurti ir diegti, rinkinys. Įvairios gyvosios laboratorijos keičiasi patirtimi ir parengia metodikas, kaip įgyvendinti sprendimų perkėlimą iš vienos šalies į kitą ir iš vienos įmonės į kitą. Į gyvųjų laboratorijų rezultatus bus įtrauktos geriausios praktikos gairės apie inovatyvius metodus ir jų pritaikymo būdus.

5) SUITS – Miesto Integruotų Transporto Sistemų Rėmimas (SUITS) valdžios institucijoms suteikia pritaikomas priemones ir jos yra finansuojamos pagal programą „Horizontas 2020“ (2016–2020 m.). SUITS yra paremta universitetų, mokslinių tyrimų institutų, MVĮ ir Koventrio (JK), Kalamarijos (GR), Klaipėdos (LT), Štutgarto ir Erfurto (D), Romos ir Torino (IT), Valensijos (E) ir Alba Iulia (RO) partneryste.

   Bendras projekto tikslas yra stiprinti mažų ir vidutinių miestų savivaldybių gebėjimus kurti ir įgyvendinti tvaraus, integracinio, integruoto ir prieinamo transporto strategijas, politiką, technologijas, praktiką, procedūras, priemones ir intelektualias transporto sistemas, atpažįstančias visų naudotojų ir krovinių keliones nuo kelionės pradžios iki pabaigos. Projekto metu bus kuriamos sprendimų priėmimo priemonės, skirtos padidinti planavimo, finansavimo ir įgyvendinimo gebėjimus darnaus

transporto priemonėms ir sukurti naujas verslo galimybes M–V dydžio miestuose. Siekiant išbandyti ir įvertinti sukurtų sprendimų palaikymo priemonių pritaikomumą ir valdymą, Alba Iulia savivaldybėje bus vykdoma bandomoji programa.

6) Klestėjimas – „Klestėjimas“ (angl. Prosperity) finansuojamas pagal programą „Horizontas 2020“ (2015–2019 m.). Jis grindžiamas universitetų, mokslinių tyrimų institutų, MVĮ ir Dubrovniko (HR), Fagaro (RO), Hradec Kralove (CZ), Jonavos (LT), Kaselio (D), Katowice (PL), Limasolio (CY), Lisabonos (PT), Ljutomero (SL), Szegedo (HU), Varnos (BG), partneryste. Projekto biudžetas – 3 188 049 Eur.

   „Klestėjimas“ padeda vietos ir nacionalinėms vyriausybėms gerinti darnaus judumo mieste planų kokybę ir jų įgyvendinimą. Projektas suburia Europos miestų, regionų ir nacionalines vyriausybes bei judumo ekspertus viename iš ambicingiausių tvaraus judumo mieste planavimo projektų Europoje.

7) SUMPs-Up – „SUMPs–Up“ vienija aštuonias partnerių organizacijas ir septynis miestus partnerius, įskaitant Birmingemą (JK), Budapeštą (HU), Malmę (S), San Sebastianą (E), Sofiją (BG), Salonikus (GR) ir Toriną (IT). Projektas padeda planavimo institucijoms įveikti kliūtis, apsunkinančias tvaraus judumo mieste planų (SUMP) įgyvendinimą, stiprinti jų gebėjimus, pritaikyti informaciją ir paramą planų kūrimo ir įgyvendinimo etapuose. Projektas taip pat suteikia organizacijoms reikiamų žinių ir įgūdžių. Kartu septyni miestai sudaro stiprų žinių tinklą. Dalindamiesi tuo, ką jie išmoko iš savo nesėkmių ir sėkmės, jie įgalina kitus sukurti savo SUMP. Jų indėlis padės paspartinti SUMP naudojimą visoje ES ir paskatins daugiau miestų dalyvauti programoje.

8) IMAILE – „IMAILE“ yra pirmasis Europoje ikiprekybinių viešųjų pirkimų (PCP) projektas, skirtas švietimui ir technologijoms papildytu mokymusi, o jį įgyvendina universitetų ir miestų konsorciumas. Projektas prasidėjo 2014 m. vasario mėn. ir truko 42 mėnesius. Projekto vertė – 4 600 000 Eur. Perkančiosios organizacijos yra universitetai, savivaldybės ir įvairių Europos šalių plėtros ir inovacijų agentūros. Be to, nuo 2018 m. kovo mėn. Pradės veikti programos „Horizontas 2020“ metu patvirtintas projektas „LEARNTECH ACCELERATOR“ (LEA), kurio partneriai bus IMAILE konsorciumas ir papildomi pirkėjai.

Patrauklumas

- Dalyvaujantys miestai gali būti tinkami rėmimui už dalyvavimą tyrimų konsorciumuose, taip pat gali gauti finansavimą ir investicijas už tai, kad leidžia išbandyti demonstracinius ir bandomuosius projektus.
- Dalyvaujantys miestai gali gauti naudos iš žinių perkėlimo, patobulinto valdymo, pajėgumus didinančių programų ir mokymų dėka, kuomet mokoma geriausių praktikų, su ar be apriboto savivaldybės biudžeto finansavimo.
- Miestai gali užmegzti ilgalaikes partnerystes ir ryšius su kitais miestais ir organizacijomis.
- Bendradarbiavimas su kitais miestais ir dalyvavimas tyrimų konsorciumuose yra būtinas norint tikti ES rėmimui, gaunamam iš finansavimo programų, tokių kaip „Horizon 2020“ ir „URBACT III“.

Iššūkiai ir pavojai

- Ilgalaikiai planai ir įpareigojantys projektai gali tapti iššūkiu dėl politinių suvaržymų ir politinės valios trūkumo.
- Žinių apie programas, remiančias miestų bendradarbiavimą, ir finansavimą tyrimų konsorciumams, trūkumas.
- Patirties ir svarbių žinių, taip pat žmogiškųjų išteklių, skirtų dalyvavimo tyrimo programose ir partnerystėse tvarkymui, trūkumas.
- Gali būti sunku patenkinti konkrečias būtinas dalyvavimui sąlygas.
- Nauda, gauta iš bendradarbiavimo su tyrimų organizacijomis ir konsorciumais gali būti apribota technologijos perkelimo ir mokymo programų, ir nebūtinai suteikti papildomo finansavimo galimybes.
- Net jei parama yra suteikta, tikėtina, kad ji bus skirta konkrečiam projektui ar darbotvarkei.

Pritaikymo pavyzdžiai

Daugelis ES miestų, įskaitant Dubliną, Valensiją, Romą, Skopję, Taliną, Adaną, Dubrovniką, Fagaras, Hradec Kralove, Jonavą, Kaselį, Katovicus, Limasolį, Lisaboną, Ljutomerį, Sege, Varna ir Fundao, bei daugelį kitų, dalyvavo sėkmingose mokslinių tyrimų partnerystėse, kurios jiems suteikė įvairios naudos.

Atvejo analizė: „Alba Iulia Smart City 2018“ – bandomasis projektas

Trumpas aprašymas

„Alba Iulia Smart City 2018“ programa orientuota į inovatyvius patobulinimus bendruomenei ir efektyvesnį miesto išteklių valdymą. Projektas visiškai finansuojamas iš privačiojo sektoriaus ir išorės investuotojų lėšų, nereikalaujantis jokių savivaldybės išlaidų. Tarp bendrovių, bendradarbiaujančių su miestu, yra: „Orange Romania“, „Microsoft“, „Siemens“, „Philips“, „Telekom Romania“, „Cloud Soft“, „Industrial Software“, „Solar Eco“, „Fast Order“, ZTE, „APERO“ ir „Hypermedia“. Miestas veikia kaip privačių partnerių sukurtų skaitmeninių sprendimų bandymo ir pritaikymo platforma, o mainais šie sprendimai miestui yra nemokami.

Skaitmeniniai sprendimai nemokamai teikiami testavimo etape, kuris truks iki 2019 m. Jei miestui šie sprendimai pasirodytų naudingi, juos būtų galima įsigyti viešojo konkurso būdu.

Kontekstas

„Alba Iulia Smart City 2018“ buvo pradėtas vykdyti 2016 m. gruodžio mėn., ir jis tęsis dvejus metus. „Alba Iulia Smart City 2018“ yra savivaldybės, IT pramonės, tarptautinių kompanijų ir universitetų partnerystė, siekiant sukurti išmanų miestą. Projektu siekiama parodyti pavyzdį, jog tokios partnerystės gali suteikti daug naudos bendruomenei. Bandomojo projekto sprendimų kūrimo ir diegimo išlaidas dažniausiai padengia privatūs partneriai. „Alba Iulia Smart City 2018“ bandomasis projektas taip pat finansuojamas „Horizon 2020“.

Techninė specifikacija

„Orange“ pasiūlyti „Alba Iulia Smart City 2018“ projekto sprendimai[5]:

- „Wi-Fi“ interneto prieigos taškai, užtikrinantys saugią prieigą prie interneto viešosiose erdvėse visame mieste, pavyzdžiui, traukinių stotyse, mokyklose, autobusų stotyse ir universitetuose.
- 15 viešojo transporto linijų, kurias tvarko viešojo transporto tarnyba, aprūpinimas saugiu belaidžiu internetu.
- Sprendimas, leidžiantis gyventojams teikti atsiliepimus ir komentarus vietinių problemų klausimais per programėlę („e–Alba Iulia“) ir „Wi-Fi“ interneto prieigos taškus. Tai yra neatsiejama e. Demokratijos iniciatyvos miestui dalis.
- Pėsčiųjų ir transporto priemonių srautų optimizavimas naudojant „City Analytics“.
- „LoRa WAN“ infrastruktūra.
- Oro kokybės matavimas ir informacijos apie taršos lygį mieste ir apylinkėse teikimas
- Turizmo skatinimas įrengiant 250 interneto švyturių (angl. internet beackon) 225 populiariose vietose.
- Gatvių apšvietimo gerinimas įrengiant jutiklius ir valdiklius ant gatvių lempų, kad būtų galima nuotoliniu būdu valdyti ir stebėti apšvietimo tvarkaraštį ir intensyvumą. Jutikliai taip pat realiuoju laiku teikia informaciją apie suvartotą elektros energiją ir įspėjimus apie netinkamai veikiančias lempas.
- Pažangi viešojo vandens paskirstymo valdymo sistema, susidedanti iš 50 prijungtų prietaisų, kurie teikia įspėjimus ir realiu laiku informuoja apie vandens suvartojimą.
- Duomenų atvėrimas ir prieinamumas kūrėjams, leidžiantis jiems kurti naujus sprendimus ir programas miestui.

Privalumai

Tikimasi, kad su „Alba Iulia Smart City 2018“ susiję bandomieji projektai padarys įtaką viešųjų paslaugų kokybės gerėjimui, efektyvesniam esamų išteklių ir įrenginių valdymui bei padidins miesto matomumą ir padės pritraukti daugiau turistų.

Kaip viena iš „Alba Iulia Smart City 2018“ iniciatyvų buvo sukurta automobilių stovėjimo jutiklių sistema, stebinčia tuščias stovėjimo vietas ir perduodančia šią informaciją tiesiogiai vartotojų telefonams per programėlę. „Siemens“ atliktas tyrimas rodo, kad tokie jutikliai leistų sumažinti kamščius. Laikas, praleistas ieškant stovėjimo vietos, sutrumpėtų 44 000 valandų, o tai atitinka 860 000 sutaupytų eurų per metus.

Alba Iulia savivaldybei 2017 m. buvo įteiktas Europos viešojo sektoriaus apdovanojimas (ESPA) pripažįstant miesto inovatyvių sprendimų ir našumo viešajame sektoriuje gerąją patirtį. Rumuniją yra vienintele Rytų Europos šalis, apdovanota 2017 m. EPSA konkurse.

Rumunijos išmanaus miesto ir judumo asociacijos vardu 2016 m. spalio mėn. Alba Iulia administracijai taip pat buvo suteiktas „Pažangaus miesto pramonės apdovanojimų 2016“ titulas.

[5] https://www.orange.com/en/news/2016/decembre/In-partnership-with-Orange-Smart-Cities-are-coming-to-Romania

Trūkumai

- Kai kurie sprendimai yra išbandomi lygiagrečiai ir kartais apima skirtingus programinės įrangos komponentus, kurie gali apsunkinti integracijos procesą.
- Technologiniai sprendimai nemokamai siūlomi tik iki 2019 m. Po šio laiko juos galima įsigyti viešo konkurso būdu.
- Skeptiškas žiniasklaidos ir vietos tarybos požiūris išmanaus miesto bandomojo projekto įgyvendinimo pradžioje.
- Projektu besidominčios įmonės iš pradžių ne visada pateikė konkrečius įgyvendinimo sprendimus.
- Projekto pradžioje nebuvo oficialaus įstatymo, leidžiančio kurti VPSP.

Įvertinimas

„Smart City 2018“ Alba Iulia savivaldybę pavertė pirmuoju Rumunijos miestu, kuriame įgyvendinami integruoti išmanieji miesto sprendimai. Projektas yra bendro privataus ir viešojo sektoriaus įsipareigojimų pavyzdys. Šis projektas yra išskirtinis Rumunijoje, nes tai yra pirmasis išmaniojo miesto projektas, kurį kartu sukūrė nacionalinė vyriausybė, vietos valdžios institucija ir privačios įmonės. Tai taip pat pirmasis projektas, kurio išlaidas, susijusias su visų išmaniųjų miesto technologijų testavimu ir diegimu, padengia privačios įmonės.

Iki šiol buvo įgyvendinta daugiau nei 60 išmaniųjų miesto sprendimų, o iki 2018 m. gruodžio mėn. numatoma, kad jų skaičius išaugs iki 100. Atsižvelgiant į didelį privačių partnerių skaičių, įgyvendinimas ne visada vyksta sklandžiai. Tokia situacija susiklosto, nes savivaldybė turi bendradarbiauti su daugiau nei 35 įmonėmis, kurios dažnai turi skirtingas vizijas ir sprendimus. Biurokratinės sprendimų priėmimo procese dalyvaujančių vietos institucijų procedūros lėmė lėtesnį įgyvendinimą, nei buvo tikėtasi iš pradžių. Kadangi nebuvo tinkamos teisinės sistemos, kai kuriuos išmaniojo miesto sprendimus buvo sunkiau įgyvendinti, nes jiems reikėjo trečiosios šalies patvirtinimo.

Nepaisant to, manoma, kad projektas jau davė daug naudos savivaldybei ir jos piliečiams, beveik nenaudodamas miesto biudžeto išlaidų. Savivaldybė pasinaudojo patobulinta tvaria infrastruktūra, tiesiog teikdama paramą jos įgyvendinimui. Miestui taip pat nereikėjo pačiam kreiptis dėl išorės finansavimo, nes už projekto koordinavimą buvo atsakinga bendrovė „Orange“. Tikimasi, kad įgyvendinus kitus bandomojo projekto elementus miesto gyventojams ir vietos įmonėms bus teikiamos geresnės paslaugos ir vietos biudžetui bus sutaupyta nemažai lėšų.

„Siemens“ parengtas „Išmaniųjų miestų tyrimas“ rodo, kad norint Alba Iulia miestą paversti išmaniuoju, iš viso reikia investuoti 227 milijonus eurų. Tyrimo duomenimis, per ateinančius 35 metus šios investicijos duotų 532 mln. Eur tiesioginės ir netiesioginės naudos.

Bendradarbiavimas su kitais miestais, tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis ir M–V miestai

Partnerystė su mokslinių tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis gali atnešti didelę naudą dalyvaujantiems miestams. Ši partnerystė tinka mažoms ir vidutinėms vietos valdžios institucijoms. Prisijungimas prie tarptautinio mokslinių tyrimų konsorciumo, ypač susijusio su

tvariu transportu ir judumu, galėtų suteikti M–V miestui galimybę gauti papildomą finansavimą, kurį būtų galima skirti jų tvaraus judumo darbotvarkei.

Reikėtų pažymėti, kad sėkmingas miesto dalyvavimas ir galimos partnerystės naudos maksimizavimas priklauso nuo miesto organizacinės struktūros, pajėgumų, požiūrio į inovatyvius sprendimus ir išteklių, kuriuos galima skirti programai, prieinamumo. Jei projektą finansuoja privačios įmonės, taip pat gali reikėti tinkamos teisinės sistemos, leidžiančios kurti VPSP.

Vietos valdžia taip pat svarbu žinoti, kad norint prisijungti prie mokslinių tyrimų konsorciumo ar įgyvendinti bandomąjį projektą, kuriame dalyvautų privačios įmonės, tam ji turės skirti daug personalo ir investuoti į darbuotojų mokymus. Tačiau jei tai bus padaryta teisingai, galima nauda miestui gali būti žymiai didesnė nei šios pradinės investicijos į išteklius.

Įgyvendinimo gairės

- Dalyvavimas mokslinių tyrimų partnerystėje reikalauja iš miesto administracijos ilgalaikės vizijos, strategijos ir veiksmų plano.
- Aplankius „Horizontas 2020“ Tyrimų ir inovacijų partnerystės portale galima sužinoti apie finansavimo galimybes, partnerius ir gaires, kaip dalyvauti. Partnerių paieška portale leidžia peržiūrėti visų įmonių, gavusių „Horizontas 2020“ finansavimą, profilius.
- Naudinga susisiekti su atitinkamais Nacionaliniais kontaktiniais centrais (NCPs). Nacionaliniai kontaktiniai centrai pateikia praktinę informaciją ir partnerių paieškos galimybes, nurodydami partnerių profilius ir aktyvios partnerystės kvietimus. Sukurkite profilį su svarbia informacija ir paruoškite ketinimų protokolą.
- Reikia registruotis svetainėse, kuriose pateikiama informacija apie finansavimo galimybes ir galimus partnerius. Prisijungus prie adresų sąrašų galima gauti naujienas apie partnerystės galimybes.
- Norint gauti daugiau informacijos apie partnerystę ir kaip joje dalyvauti, reikia apsilankyti Europos Komisijos Išmaniųjų miestų ir bendruomenių tinklalapyje.
- Informacijos apie bendradarbiavimą ir keitimąsi patirtimi tarp miestų galima ieškoti Europos Komisijos regioninės politikos miestų plėtros portale.
- Europos Komisijos Europos įmonių tinklas (EEN) siūlo verslo ar inovacijų bendradarbiavimo profilius ir partnerių paieškos galimybę.
- Verta sukurti ryšius ir partnerystes su kitais miestais, kurie siekia tų pačių tvaraus judumo tikslų.
- Būtina paskirti asmenį ar komandą jūsų organizacijoje, kuris būtų atsakingas už galimybių nustatymą ir jų siekimą.
- Prieš prisijungdami prie konsorciumo ar partnerystės, reikia patikrinti kokie kriterijai yra taikomi prisijungiantiesiems.
- Vietoj atskiro žmogaus ar komandos iš savo organizacijos, galima pasirinkti samdyti konsultavimo įmonę.
- Bendradarbiavimas su kitais jūsų organizacijos departamentais, tokiais kaip finansiniai ir teisiniai skyriai, gali būti būtinas norint sėkmingai plėtoti programas.

Santrauka

Bendradarbiavimas su mokslinių tyrimų konsorciumais ir privačiomis įmonėmis galėtų duoti didelę naudą M–V miestams ir jų gyventojams. Už tai, kad teikia duomenis, projektų pritaikymo galimybes ir logistinę paramą miestai gali gauti reikšmingos naudos, tokios kaip dalijimasis žiniomis, padidėję pajėgumai ir geresnis valdymas, žinios apie gerąją praktiką, . Miestai taip pat gali gauti papildomą finansavimą jų tvaraus transportavimo ir judumo darbotvarkei.

Naudingos nuorodos

ES mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Horizontas 2020“

https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

Integruota miesto plėtra

www.urbact.eu

Miestų tinklas, skirtas švaresniam ir geresniam susisiekimui miestuose

http://civitas.eu/projects/research

ES programa, padedanti visos Europos regionų ir vietos valdžios institucijoms kurti ir įgyvendinti geresnę politiką

www.interregeurope.eu/

Bendra parama projektams Europos regionuose

http://jaspers.eib.org/

Regioninė politika

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/

http://jaspers.eib.org/index.htm

http://ec.europa.eu/regional_policy/ro/newsroom/news/

Projektas „Matavimo priemonė keleivių patirties kokybei nustatyti“ (angl. MEasurement Tool to determine the quality of Passenger Experience) (METPEX)

http://www.metpex.eu/

Spūsčių mažinimas Europoje ir Transporto efektyvumo didinimas

http://www.create-mobility.eu

Judumo mieste vertybės

https://www.muv2020.eu/

Miesto logistika gyvosiose laboratorijose

http://www.citylab-project.eu

Projektas SUITS – Miesto Integruotų Transporto Sistemų Rėmimas

www.suits-project.eu/

Tvaraus judumo mieste planai

http://www.sump-network.eu

www.sumps-up.eu/

ES mokslinių tyrimų ir inovacijų programos

https://ec.europa.eu/digital-single-market/eu-funded-projects

Pirmasis ikiprekybinių viešųjų pirkimų projektas Europoje švietimo ir technologijomis patobulinto mokymosi srityje

http://www.imaile.eu

Rumunijos apžvalga Biz

http://www.revistabiz.ro/romania-un-potential-silicon-valley-al-europei/

„Orange“ pasiūlyti sprendimai „Alba Iulia Smart City 2018“ projektui

https://www.orange.com/en/news/2016/decembre/In-partnership-with-Orange-Smart-Cities-are-coming-to-Romania

SIEMENS tyrimas “Išmaniųjų miestų tyrimai” (SIEMENS study “Smart Cities Research”)

http://w3.siemens.com/topics/global/en/intelligent-infrastructure/Pages/smart-city-alba-iulia.aspx

ES tyrimai ir inovacijos miestams ir su jais

http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/documents/20182/198909/EU+Research+%26+Innovation+for+and+with+cities/be48ba08-ffb5-4ee8-b928-2dfd2ad73dfe

Parama miesto investicijoms (URBIS)

http://eiah.eib.org/about/initiative-urbis.htm

JASPERS: Bendra parama projektams Europos regionuose remti

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/

Horizontas 2020

https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

URBACT – tarpregioninio bendradarbiavimo programa, kuria siekiama skatinti tvarią miestų plėtrą

http://www.urbact.eu/

LIFE programa

http://ec.europa.eu/environment/life/about/#

INTERREG EUROPE

https://www.interregeurope.eu/

Europos infrastruktūros tinklų priemonė (CEF)

https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility

Europos strateginių investicijų fondas (EFSI)

http://www.eib.org/efsi/

Europos struktūriniai ir investiciniai fondai

https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en

Kuro elementų ir vandenilio bendroji įmonė H2 judėjimui

http://www.fch.europa.eu/

CIVITAS PROSPERITY

http://sump-network.eu/

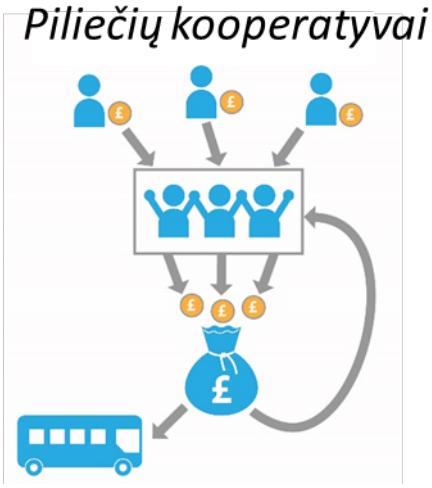
C.12 priedas. Piliečių kooperatyvai

Pagrindinės charakteristikos

- Piliečių kooperatyvai yra atviros žmonių, siekiančių savo tikslų dėka demokratiškai valdomos ir bendrai valdomos, asociacijos. Savo tikslus jie pasiekia per demokratiškai kontroliuojamą ir bendrai valdomą įmonę.
- Gautas pelnas iš naujo investuojamas arba grąžinamas kooperatyvo nariams.
- Ekonominė ir socialinė kooperatyvo nauda lieka bendrijoje, kurioje jis veikia.

Trumpas aprašymas

Piliečių kooperatyvai yra „autonominės žmonių, kuriuos savanoriškai jungia ekonominiai, socialiniai ir kultūriniai poreikiai, asociacijos, bendrai priklausančios nariams ir veikiančios demokratiniu principu“. Nariai, įstodami į kooperatyvą, moka narystės mokestį, o surinktos lėšos skiriamos bendrus grupės interesus tenkinantiems projektams. Piliečių kooperatyvai dažniausiai veikia nesiekdami pelno, todėl bet kokia apyvarta yra arba vėl investuojama, arba grąžinama nariams (Tarptautinis kooperatinis aljansas, 2018). Yra pavyzdžių, kuomet piliečių kooperatyvai buvo pasitelkti remti tvaraus transporto ir mobilumo projektus.



Kontekstas

Piliečių kooperatyvų plėtra siekia viduramžius, kai buvo steigiamos piliečių asociacijos, siekiančios bendrų tikslų, pavyzdžiui, užtvankų išsaugojimo ar bendro ūkininkavimo. Tačiau Robertas Owenas laikomas pirmojo kooperatinio judėjimo įkūrėju. XIX amžiaus pradžioje jis įtvirtino geresnius darbuotojų darbo standartus ir įsteigė parduotuves, kuriose pelnas buvo perduotas darbuotojams, leisdamas jiems įsigyti prakes palankesnėmis sąlygomis. Nuo to laiko kooperatyvai kaip sėkmės istorija veikė daugelyje skirtingų sričių. Šiandien kooperatyvuose dalyvauja apie 800 milijonų žmonių visame pasaulyje, o Europoje yra beveik 300 000 kooperatyvų, turinčių maždaug 140 milijonų narių (Europos Bendrijų Komisija, 2004).

Piliečių kooperatyvų tikslai

Pagrindinis piliečių kooperatyvų tikslas yra patenkinti savo narių, prisidedančių prie jų kapitalo, poreikius (Europos Komisija, 2018), siekiant:

- Įmonės pagrindu laikoma lygybė ir sąžiningumas (Tarptautinis kooperatinis aljansas, 2018);
- Sudaromos palankios sąlygos kooperatyvų pirkimams ir pardavimams, taip pat kooperatyvo teikiamos paslaugos turi ekonominių pranašumų;
- Pašalinamos biurokratinės kliūtys ir įmonė valdoma centriniu lygmeniu; ir
- Supaprastinamas ir padidinamas administravimo ir valdymo efektyvumas.

Pagrindiniai piliečių kooperatyvų principai

Visame pasaulyje veikiantys piliečių kooperatyvai remiasi savipagalbos, asmeninės atsakomybės, demokratijos, lygybės, teisingumo ir solidarumo vertybėmis ir vadovaujasi tais pačiais pagrindiniais principais. Pagrindinius principus apibendrina Tarptautinis kooperatinis aljansas:

- **Savanoriška ir atvira narystė**
  Kooperatyvai yra savanoriškos organizacijos. Jie atviri visiems, kurie gali pasiūlyti savo paslaugas ir sutinka su atsakomybe tapus nariu, nediskriminuojant pagal socialinę padėtį, lytį, rasę, religiją ar politines pažiūras.
- **Demokratinė narių kontrolė**
  Kooperatyvai yra demokratinės organizacijos, valdomos jų narių, kurie aktyviai dalyvauja priimant sprendimus ir nustatant kooperatyvo politiką. Išrinktų atstovų pareigas gali eiti tiek moterys, tiek vyrai. Kooperatyvų nariai turi vienodas balsavimo teises, ir kiekvienas narys turi vieną balsą.
- **Autonomija ir nepriklausomybė**
  Kooperatyvai yra savivaldžios, savipagalbos organizacijos, kurias kontroliuoja jų nariai. Jei kooperatyvai ketina sudaryti susitarimus su kitomis organizacijomis (įskaitant vyriausybes) arba kaupti kapitalą iš išorinių šaltinių, jie tai daro tokiomis sąlygomis, kurios išlaiko jų bendradarbiavimo autonomiją ir užtikrina jų narių demokratinę kontrolę.
- **Narių ekonominis dalyvavimas**
  Kooperatyvų nariai sąžiningai prisideda prie savo kooperatyvo kapitalo ir demokratiškai jį valdo. Paprastai dalis šio kapitalo yra bendra kooperatyvo nuosavybė, ir paprastai nariai gauna fiksuotą kompensaciją, jei tokia yra, už įneštą kapitalą tapus nariu. Kooperatyvų nariai perteklinį kapitalą skiria bet kuriam arba visiems toliau nurodytiems tikslams: naudos gaunantiems nariams proporcingai pagal jų individualų sandorį su kooperatyvu; kooperatyvo plėtrai, pavyzdžiui, sukuriant rezervus, iš kurių dalis būtų nedaloma; ir tolesnės veiklos rėmimui, kuriai pritaria nariai.
- **Švietimas, mokymas ir informacija**
  Kooperatyvai aprūpina savo narius vadovus, darbuotojus ir išrinktus atstovus mokymais ir švietimu, kad jie galėtų veiksmingai prisidėti prie savo kooperatyvų augimo.
- **Rūpestis bendruomene**
  Kooperatyvai siekia tvarios savo bendruomenių plėtros, derindamiesi prie jų narių patvirtintos politikos.
- **Kooperatyvų bendradarbiavimas**
  Kooperatyvai stiprina patį kooperatyvų judėjimą ir efektyviausiai padeda savo nariams bendradarbiaudami per tarptautines, nacionalines, regionines ir vietos struktūras (Tarptautinis kooperatinis aljansas, 2013).

Priešingai nei privačios įmonės, kooperatyvai daugiausia dėmesio skiria paslaugų teikimui, įskaitant tvarumą ir socialinį suderinamumą, o pelnas yra antraeilis tikslas. Tai leidžia įgyvendinti projektus, kurie būtų nepatrauklūs privačioms įmonėms, nes numatomas pelnas būna per mažas. Kooperatyvo rezervai ir turtas yra bendra jo narių nuosavybė ir naudojami bendriems narių interesams. Pelnas yra reinvestuojamas arba mokamas kaip dividendai

nariams, atsižvelgiant į jų investicijas į kooperatyvą. Narių atsakomybė daugeliu atvejų apsiriboja jų individualiu įnašu.

Teisinės sistemos

Piliečių kooperatyvai yra organizuojami teisine kooperatinės asociacijos forma, skirtingose valstybėse kooperatyvai organizuojami skirtingai. Pavyzdžiui, Vokietijoje teisinės bazės sąlygos yra reglamentuotos kooperatinių bendrovių įstatyme (Genossenschaftsgesetz, GenG) (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2018).

2003 m. Europos Komisija išleido Tarybos reglamentą (EC) Nr. 1435/2003 dėl Europos kooperatinės bendrovės statuto (SCE). Netrukus atsirado ir teisinė Europos kooperatinės bendrovės (SCE) forma, palengvinanti tarptautinį kooperatyvų organizavimą Europos lygiu. Papildomas nuorodas galite rasti oficialiame tinklalapyje (Europos kooperatyvų bendruomenė, 2018). Direktyvos įgyvendinimas atskirose ES šalyse ir nacionaliniai kooperatyvų ypatumai buvo išnagrinėti ES užsakytame tyrime 2009 m. (Europos Komisija).

Kooperatyvų tipai

Yra įvairių rūšių kooperatyvų. Apžvalgą galite rasti čia. Tačiau pagrindiniai kooperatyvų tipai yra:

- **Vartotojų kooperatyvai**
  Kooperatyvų forma, leidžianti jos nariams pigiai įsigyti kasdienio vartojimo prekių perkant didelius prekių kiekius ir iš dalies gaminant savo produkciją. Narių indėliai ir pelnas investuojami į naujus projektus. Kooperatyvas auga po gabalus. Paprastai siekiama ilgalaikių tikslų – sudaryti palankias prekių kainas nariams. Tokio kooperatyvo pavyzdžiai:
  - Energetikos kooperatyvai, tiekiantys savo nariams savarankiškai gaminamus energetikos produktus nepriklausomai nuo rinkos;
  - Dviračių kooperatyvas, teikiantis dviračių remonto paslaugas ir (arba) aptarnavimo paslaugas; ir
  - Automobilių dalijimosi kooperatyvai, siūlantys nariams trumpalaikę prieigą prie automobilio asmeniniam naudojimui ar prekių pristatymui.
- **Pirkėjų kooperatyvai**
  Tai – kelių bendrovių sąjunga. Didesnis narių skaičius lemia atitinkamai didesnę įtaką rinkoje. Pavyzdžiui, tokiu būdu galima pasiekti geresnes sąlygas derybose su tiekėjais. Daugeliu atvejų mažos ir vidutinės įmonės jungiasi į kooperatyvus, kad pasiektų panašią derybinę galią kaip ir dideli įmonių tinklai.
- **Pardavėjų kooperatyvai**
  Mažmeninių pardavėjų sąjunga. Tokiu būdu atskiri nariai naudojasi pranašumais, kurie paprastai skiriami tik didelėms įmonėms ar franšizėms. Dėl sąjungos gamintojai gali įsigyti prekes geresnėmis sąlygomis ir su nuolaidomis dėl didesnės perkamosios galios. Bendra administracija taip pat suteikia galimybę pasidalyti rinkodaros išlaidas ir centralizuotai valdyti tam tikrus reikalus.

Patrauklumas

- Piliečių kooperatyvai gali padėti pritaikyti projektus, kurie negali gauti viešojo finansavimo ir kurie nėra patrauklūs privatiems investuotojams.

- Kadangi juos valdo piliečiai, vietos institucijos gali tęsti savo tvaraus mobilumo darbotvarkę neskiriant didelių lėšų ištekliams ir personalui.
- Kooperatyvo suformavimas lengvesnis nei privačios kompanijos dėl mažesnio biurokratinių barjerų kiekio.
- Kooperatyvai dažnai siūlo nariams paslaugas ar produktus mažesne nei rinkos kaina, taip padarydami juos labiau prieinamais ir patrauklesniais.
- Piliečių įsitraukimas ir demokratinė sistema suteikia žmonėms projektų nuosavybės pojūtį.
- Kooperatyvai gali būti tinkami stipendijoms ir aukojimams ir dažnai gauna mokesčių privilegijų, palyginus su kitomis kompanijų formomis.

Iššūkiai ir pavojai

- Reikalauja teisinės sistemos sąlygų ir administravimo procesų išmanymo, ypač mažesniuose kooperatyvuose be darbuotojų. Nariams gali būti sunku sukaupti reikiamas žinias be vietos institucijų pagalbos.
- Kooperatyvai valdomi jų narių, tad vietos institucijos neturi tiesioginės įtakos jų sprendimams.
- Nariai yra atsakingi už kooperatyvo praradimus iki savo kontribucijos sumos. Nemokumo atveju, nebent nepaminėta statutuose, nariai gali būti reikalaujami atlikti paildomus mokėjimus.
- Dėl demokratinio sprendimų priėmimo, spendimai gali nevisuomet atspindėti nario ar vietos institucijos interesus.
- Pajamų įrodymų trūkumas, kai kuriais atvejais – dėl korupcijos ir lėšų pasisavinimo.
- Įtakingi nariai dažniausiai dominuoja kooperatyvo reikaluose.

I atvejo analizė: Piliečių autobusų asociacija – Sauerland Hellweg eG

Kaimo vietovėse viešojo transporto tiekėjams ne visada verta siūlyti reguliarias paslaugas daugeliu maršrutų. Pastaraisiais metais kaimo vietovėse buvo įsteigta nemažai kooperatyvų, kurie teikia viešojo transporto paslaugas šiems regionams ir juose gyvenantiems žmonėms. Pavyzdžiui, kai kuriose vietose atskiros piliečių autobusų asociacijos yra suformavusios kooperatines asociacijas. Vienas tokių pavyzdžių yra „Sauerland Hellweg“ piliečių autobusų asociacija Vokietijoje.

„Sauerland Hellweg“ autobusų asociacija yra sudaryta iš 12 skirtingų pelno nesiekiančių asociacijų, esančių tame pačiame regione, kurios jau eksploatuoja viešuosius autobusus, ir yra sujungtos į kooperatyvą. Tai yra didžiausias piliečių autobusų kooperatyvas, turintis 97 vairuotojus ir pervežantis 62 276 asmenis per metus (2015 m.).

„Sauerland Hellweg“ autobusai važiuoja pagal nustatytą tvarkaraštį ir turi pastovias stoteles. Atskirais maršrutais važiuoja tik keli autobusai per dieną. Autobusų vairuotojai yra kooperatyvo nariai, dirbantys savanoriškai. Transporto priemonių įsigijimo, priežiūros ir eksploatavimo išlaidos apmokamos iš pajamų. Pajamos gaunamos iš transporto priemonių reklamos, bilietų kainų ir paramos / narystės mokesčių.

Nurodyti tikslai

Pagrindinis „Sauerland Hellweg“ autobusų asociacijos tikslas yra teikti autobusų paslaugas ir gauti pajamų naujoms viešojo transporto paslaugoms finansuoti tose vietose, kur nėra viešojo transporto.

Privalumai

- „Sauerland Hellweg“ autobusų asociacija teikia naują visuomenės judumo finansavimo šaltinį, gaunamą iš nario mokesčių.
- „Sauerland Hellweg“ autobusų asociacija yra vadovaujama,bendruomenės todėl veikia vietinės bendruomenės interesais.
- Autobusų asociacija užtikrina viešąjį transportą tose vietose, kur kitaip jo nebūtų.
- Autobusų asociacija yra savarankiška ir naudojasi nario mokesčiais, reklama ant transporto priemonių ir pelnu iš bilietų. Ji nepriklauso nuo išorinių finansavimo šaltinių, tokių kaip paskolos ar dotacijos.
- Viešieji autobusai prisideda prie tvaraus judumo.
- Didesnio kooperatyvo, kurį sudaro 12 atskirų ne pelno siekiančių autobusų asociacijų, sudarymas sukuria geresnes įsigijimo, priežiūros, draudimo, rinkodaros ir degalų naudojimo sąlygas.
- „Sauerland Hellweg“ autobusų asociacija turi centrinę administraciją, kuri priešingu atveju pavieniams paslaugų teikėjams dažnai neapsimokėtų.
- Sujungus atskiras autobusų asociacijas, sukuriama didesnė veikimo zona.

Trūkumai

- „Sauerland Hellweg“ autobusų asociacija priklauso nuo rėmėjų ir pajamų iš reklamos.
- Asociacija taip pat priklauso nuo savanorių vairuotojų.
- Yra galimybė, kad atskirose srityse gali atsirasti prieštaringų interesų.

Įvertinimas

„Sauerland Hellweg“ autobusų asociaciją valdo vietos bendruomenė, todėl ji veikia vietinių interesų labui, o taip gali būti ir kitų finansavimo mechanizmų atveju.

Įmonės veikla nepriklauso nuo išorinių finansavimo šaltinių. Autobusų asociacija yra savarankiška, o autobusų eksploatavimo ir priežiūros išlaidas padengia narystės mokesčiai, reklama ant transporto priemonių ir pelnas už bilietų.

Tačiau autobusų finansavimas per kooperatyvą turi trūkumų. Visų pirma, autobusų asociacija priklauso nuo pajamų iš reklamos ir rėmėjų, taip pat nuo savanorių vairuotojų, todėl jei sumažėja rėmėjų ir savanorių, nenutrūkstamam autobusų darbui gresia pavojus.

Nariams naudinga naudotis autobusais ir gauti palankesnes jų naudojimo sąlygas, palyginti su ne kooperatyvo nariais. Šių autobusų paslaugos dažnai yra susijusios su kitomis paslaugomis, pavyzdžiui, autobusai yra naudojami įmonėms gabenant prekes ar siuntinius į tam tikrus regionus.

II atvejo analizė: Energetikos kooperatyvas – „Greenpeace Energy“, Vokietija

Pastaraisiais metais energetikos kooperatyvai tampa vis svarbesni. Vien Vokietijoje energetikos sektoriuje yra beveik 1000 kooperatyvų. Dalyvaudami energetikos kooperatyvuose, piliečiai turi galimybę investuoti į regioninius energetikos projektus ir prisidėti prie atsinaujinančių energijos šaltinių plėtros bei klimato apsaugos ir ilgalaikėje perspektyvoje sukurti sau nuo rinkos nepriklausomą prieigą prie energijos išteklių.

„Greenpeace Energy“, turinčio 24 000 kooperatyvo narių, tikslas yra padėti paspartinti elektros energijos apyvartą. Ilgalaikis tikslas yra aprūpinti vartotojus tik savo gaminama „žalia“ elektra. Nariams turėtų būti suteikta galimybė gauti elektros energiją palankesnėmis sąlygomis, nepriklausomai nuo elektros energijos rinkos. Indėliai ir pelnas investuojami į kooperatyvų energetikos infrastruktūros plėtrą, o pats kooperatyvas jau yra pastatęs daugybę saulės ir vėjo jėgainių, kurių pagaminta energija parduodama rinkoje. Pagrindinis šio kooperatyvo pranašumas yra tas, kad nariai gali patys nuspręsti, kaip gautas pelnas reinvestuojamas.

Nurodyti tikslai

Pagrindinis „Greenpeace Energy“ tikslas – paskatinti perėjimą prie elektros energijos iš atsinaujinančių išteklių.

Privalumai

- „Greenpeace Energy“ finansavimui nesiremia bankais ir paskolomis, tačiau remiasi narystės mokesčiais ir pelnu.
- Nepriklausomas nuo nacionalinių energetikos kompanijų.
- Nepriklausomas nuo pasaulinės energijos rinkos.
- Nepriklausomas nuo kylančių naftos ir dujų kainų.
- Norėdamas naudoti „Greenpeace“ asociacijos vardą, „Greenpeace Energy“ privalo atitikti „Greenpeace“ žaliosios energijos standartus.
- „Greenpeace Energy“ bendradarbiauja su bendruomene siekiant vietinių tikslų.
- Energetikos kooperatyvai yra apsaugoti nuo nemokumo. Reguliarūs kooperatinės asociacijos auditai užtikrina didelį saugumą.

Trūkumai

- Kadangi narių yra daug, demokratiniai sprendimai ne visada atspindi kiekvieno nario individualius interesus.
- Dėl didelio kooperatyvo dydžio originalus kooperatyvo pobūdis gali būti šiek tiek prarastas.
- Plėtros etapo metu nariams netaikomos mažesnės energijos kainos nei įprastų energetikos įmonių vartotojams.

Įvertinimas

„Greenpeace Energy“ pavyzdys parodo, kaip kooperatyvas gali sėkmingai veikti patenkindamas savo narių poreikius, uždirbdamas pakankamai pajamų žaliosios elektros energijos tiekimui palaikyti. Kooperatyvas priklauso nuo pelno ir nario mokesčių. Jis yra savarankiškas ir nepriklausomas nuo jokių teisinių įsipareigojimų, tai reiškia, kad jis yra nepriklausomas nuo pasaulinės elektros energijos rinkos ir kylančių naftos bei dujų kainų ir iškelia visuomenės interesus.

Piliečių kooperatyvai ir M–V miestai

- Piliečių kooperatyvai yra tinkami M–V miestams ir gali būti naudojami įgyvendinant įvairias tvaraus judumo ir transporto schemas. Tačiau sėkmingas įgyvendinimas priklausys nuo vietos sąlygų, tokių kaip kultūrinės normos, socialinis kapitalas ir nacionaliniai bei vietos įstatymai.
- Įgyvendinti piliečių kooperatyvą tvaraus transporto ir judumo schemoms, pavyzdžiui, dalintis automobiliais ar dviračiais, bus naudinga tik tuo atveju, jei tokios paslaugos paklausa ir parama iš vietinės bendruomenės bus pakankamai aukšta.
- Piliečių kooperatyvams vadovauja bendruomenė, todėl jie vadovaujasi vietos bendruomenės interesais. Tai reiškia, kad M–V dydžio miestai gali veikti nepriklausomai nuo išorinių veiksnių, tokių kaip vietos valdžia.

Pritaikymo gairės

Formalūs piliečių kooperatyvo įkūrimo žingsniai yra šie:

- Steigėjų susirinkimo suorganizavimas. Turi būti išrinktas tam tikras narių skaičius, stebėtojų taryba ir direktorių valdyba.
- Reikalaujama, kad audito kooperatyvas galėtų atlikti įstatymų numatytą fondo auditą.
- Fondo tyrimas. Norint įvertinti projekto perspektyvumą ir įregistruoti kooperatyvą kooperatyvų registre, būtina įvykdyti apklausą.
- Registracija kooperatyvų registre.

Taip pat reikėtų atsižvelgti į šiuos dalykus:

- Tinkamų konsultantų, kurie savanoriškai nemokamai dalijasi savo patirtimi, paieška galėtų sumažinti pradinę finansinę naštą kooperatyvo steigėjams.
- Kooperatyvo valdymo dokumento parengimas privalo vykti remiantis galiojančiais teisės aktais, priimtinais visiems steigėjams.

Vietos institucijos gali skatinti ir remti tvaraus mobilumo ir transporto piliečių kooperatyvus šiais būdais:

- Aktyviai reklamuojant kooperatyvus piliečiams kaip gyvybingą ir patrauklų verslo modelį tvaraus transporto paslaugoms dalinimosi žiniomis, seminarų ir mokymų dėka.
- Padedant surasti, ar suteikiant mentorių ir konsultantą, kuris gali įvertinti įdėją, padėti išspręsti galimas problemas ir pagrįsti patarimus kooperatyvo įkūrėjams.
- Padedant nustatyti galimas rėmimo galimybes.
- Suteikiant teisinę ir konsultacinę paramą, tokią kaip pagalba kuriant tvirtą verslo planą, apimantį patikimus finasinio operavimo planus ir pinigų srauto prognozes.
- Suteikiant finansinę paramą stipendijų ir vietinių mokesčių lengvatų forma.
- Suteikiant erdves ir įrenginius tvaraus mobilumo ir transporto kooperatyvams nemokamai ar už žemesnę kainą, pvz.: rezervuojant šaligatvio kraštą ar parkavimo vietas kooperatyvo automobiliams ar dviračių transportui.

Santrauka

Nors piliečių kooperatyvai turi senas tradicijas tokiuose sektoriuose kaip žemės ūkis, elektros energijos gamyba, bankininkystė ar mažmeninė prekyba, tačiau transporto srityje tai gana naujas ir plačiai nenaudojamas reiškinys. Nepaisant to, piliečių kooperatyvai taip pat yra

geras tvarių transporto ir judumo projektų M–V miestuose finansavimo metodas. Piliečių kooperatyvai paprastai nesiekia pelno, todėl galėtų būti naudojami finansuoti projektams, kurių privatūs investuotojai gali vengti dėl nepelningumo. Juos taip pat inicijuoja ir valdo nariai, priklausantys vietos bendruomenei, o tai reiškia, kad jų teikiamos tvaraus judumo paslaugos tenkina bendruomenės poreikius.

Naudingos nuorodos

Kooperatyvai – faktai ir skaičiai

https://ica.coop/en/whats-co-op/co-operative-facts-figures

Kooperatyvai – privalumai / trūkumai

http://www.yourarticlelibrary.com/business/cooperative/advantages-and-disadvantages-of-cooperative-society-discussed/40799

Europos Komisijos tyrimas apie kooperatyvų įgyvendinimą įvairiose ES šalyse

https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10392/attachments/1/translations/en/renditions/native

Dėl kooperatinių bendrovių skatinimo Europoje (prieinamas įvairiomis kalbomis)

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52004DC0018&locale=en

Europos kooperatyvų asociacijos svetainė

https://coopseurope.coop/

Europos kooperatyvų bendruomenė (SCE)

https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society_en

Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Dėl kooperatinių bendrovių skatinimo Europoje“ – įvairiomis kalbomis

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32003R1435

Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eG

http://www.buergerbusverbund-sauerland-hellweg.de/

„Greenpeace“ Energetikos kooperatyvas

https://www.greenpeace-energy.de/genossenschaft.html

Kolektyvinė pagalba transporto srityje

http://crowdsourced-transport.com/act/crowdfunded-transport-projects/

Šaltiniai

United Nations, 2018. Transforming our world: A cooperative 2030 series. Retrieved from https://www.un.org/development/desa/cooperatives/2018/03/08/transforming-our-world/ [Accessed 29th March 2018].

Commission of the European Communities, 2004. Communication from the commission to the council and the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions: On the promotion of co-operative societies in Europe. Retrieved from: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2004:0018:FIN [Accessed 29th March 2018].

International Cooperative Alliance, 2018. International Cooperative Alliance web-site. Retrieved from https://ica.coop/en/ [Accessed 29th March 2018].

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2018. German Cooperatives Act - Genossenschaftsgesetz (GenG). Retrieved from: http://www.gesetze-im-internet.de/geng/ [Accessed 29th March 2018].

European Cooperative Society (SCE), 2018. Official Webpage. Retrieved from: https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society_en [Accessed 29th March 2018].

European Commission, 2009. Final Study on the implementation of the Regulation 1435/2003 on the Statute for European Cooperative Society (SCE). Retrieved from: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10392/attachments/1/translations/en/renditions/native [Accessed 29th March 2018].

Cultivate.Coop, 2018. Types of Cooperatives. Retrieved from: http://cultivate.coop/wiki/Types_of_Cooperatives [Accessed 29th March 2018].

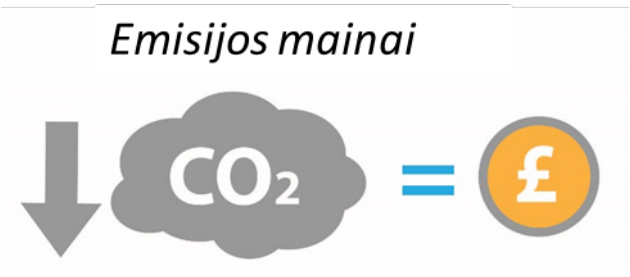
Genossenschaftsgründung, 2018. Details and Guideline on the foundation of a cooperative. Retrieved from https://genossenschaftsgruendung.de/wie-funktioniert-die-genossenschaft/#7 [Accessed 29th March 2018].

C.13 priedas. Emisijos mainai

Pagrindinės charakteristikos

- Emisijos mainai yra rinka pagrįsta metodika, naudojama kontroliuoti taršą suteikiant finansines paskatas siekti teršalų emisijos sumažinimo (Stavins, 2001). Nacionalinės ar regioninės anglies dvideginio mainų schemos pritaikytos Europoje, JAV, Tokijuje, Naujojoje Zelandijoje ir kitose vietose.
- Anglies dvideginio kreditas (dar žinomas kaip „emisijos leidimas“, „anglies kompensacija“, ar „leistina riba“) yra pagrindinis emisijos mainų elementas. Tai – finansinis įrankis, kuris suteikia savininkui teisę išmesti vieną toną anglies dvideginio. Į tai taip pat įeina ir kitos šiltnamio dujos su anglies dvidegino tonos (tCO2e) ekvivalentu.
- Šalys, miestai ar industrijos gali parduoti nepanaudotus anglies dvideginio kreditus kitoms šalims, miestams ar industrijoms, norėdamos gauti apyvartos remti tvaraus transporto ir mobilumo projektus. Taip pat – ekologiškus projektus, sukurtus sumažinti CO2 ir šiltnamio dujų emisijas.

Trumpas aprašymas



Emisijos mainų šaknys slypi 1960 metais suformuluotose ekonomikos teorijose, kurios siekia priskirti pagaminimo kainas taršai. Teorijoje laikoma, kad jei taršai būtų priskirta kaina, rinkos jėgos galiausiai atgrasytų verslus nuo aplinkos teršimo, nes tai daryti taptų nepelninga. Eimisijų mainai buvo pagrindine kolona ES siekiams sumažinti klimato kaitą ir daugelio valstybių pasirinktu įrankiu (Kill et al., 2010). ES CO2 eimisijos mainų schema (ES EMS) 2005 metais buvo pristatyta Europos Sąjungoje, nepriklausomai nuo iki tol galiojusių sutarčių, tokių kaip Kioto protokolas ir Jungtinių Tautų klimato kaitos sistemos konvencija (UNCCC).

Veiklos ir projektai, mažinantys emisijas ar šalinantys anglies dvideginį iš atmosferos (pvz.: biosekstracijos metodu, geležies dvideginio sugavimo atmosferoje biologiniais fotosintezės procesais), generuoja anglies dvideginio kreditus kurie yra parduodami anglies rinkoms. Pavyzdžiui, įmonė, kuri savo gamykloje per metus išmeta 1000 tonų CO2, gali nusipirkti 1000 kreditų iš bendrovės, kuri įkūrė naują biokuro gamyklą, kuri iš atmosferos pašalina 1000 tonų CO2 (Ekologiškos investicinės paslaugos, 2018).

Kontekstas

Laikotarpiai

1992

JT Bendroji klimato kaitos konvencija (JTBKKK) buvo pasirašyta siekiant kontroliuoti ir sumažinti anglies dioksido ir šiltnamio efektą sukeliančias dujų išmetimą į aplinką.

1997

JTBKKK buvo pakeista „Kioto protokolu“, kuris apima „anglies dioksido rinkos“ (angl. carbon market) sukūrimą.

Beveik 200 pasaulio šalių įsipareigojo apriboti arba sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą pirmiausia nacionalinėmis priemonėmis. Kad būtų pasiekti šie tikslai, Kioto protokole nustatyti trys rinkos principais grindžiami mechanizmai. Buvo daroma prielaida, kad paversdami išmetamuosius teršalus turtu, kurį galima nusipirkti ir parduoti, pramonė ir asmenys gali labiau atkreipti į tai dėmesį (Ekologiškos investicinės paslaugos, 2018). Šie mechanizmai yra:

- Švaraus vystymosi mechanizmas (CDM)
- Bendras įgyvendinimas (JI)
- Emisijos mainai (ET)

Dabar anglies dioksidas yra sekamas ir parduodamas kaip bet kuri kita prekė. Tai vadinama „anglies dvideginio rinka“, kurios vertė nuo 2010 m. buvo maždaug 141 milijardas JAV dolerių (Ekologiškos investicinės paslaugos, 2018). Įmonės ir asmenys gali kompensuoti išmetamą CO2 kiekį pirkdami kreditus iš įmonių ir asmenų, kurie aktyviai mažina CO2 atmosferoje, todėl jų vykdoma veikla neišmeta anglies dvideginio (Ekologiškos investicinės paslaugos, 2018).

1997-dabartis

Šiuo laikotarpiu įvyko anglies dvideginio rinkos raida. Pasaulio banko duomenimis, anglies dvideginio išmetimo į aplinką kainos šiuo metu galioja 38 jurisdikcijose. Tikimasi, kad iki 2020 m. bus įtvirtinti visiems bendri anglies dvideginio mokesčiai, anglies dvideginio leidimų sistema (ETS) ir papildoma politika, pavyzdžiui, nauja Kinijos nacionalinė anglies dvideginio leidimų prekybos sistema.

Atsirado papildomų klimato finansavimo priemonių (PFI), tokių kaip Švarių technologijų fondas (CTF), Pasaulinė aplinkos priemonė (GEF), Tarptautinė klimato iniciatyva (IKI), Jungtinis kreditavimo mechanizmas (JCM), Nacionaliniu lygiu tinkamų klimato kaitos švelninimo veiksmų rezultatai (NAMA) ir Šiaurės plėtros fondas (NDF).

ES anglies dvideginio leidimų prekybos sistema, kuri yra didžiausia tokių leidimų ir prekybos sistema pasaulyje, buvo įkurta 2005 m. ir reguliuoja maždaug pusę ES išmetamo CO2 kiekio. 2020 m. nustatytos viršutinės taršos ribos – 21 proc. žemiau nei 2005 m. lygis.

2015 m. pradžia

Buvo sukurtas Paryžiaus judumo ir klimato procesas (PPMC). PPMC yra atvira integracinė platforma, kuri aktyviai kviečia visas organizacijas ir iniciatyvas, remiančias paveikius veiksmus transporto ir klimato kaitos srityje, prisijungti prie šio proceso. PPMC buvo sukurtas siekiant sustiprinti tvarios transporto bendruomenės balsą JTBKKK procese, ypač atsižvelgiant į artėjančią šalių konferenciją (COP21) Paryžiuje.

2015 m. gruodis

JT konferencijoje Paryžiuje šalys susitarė dėl naujos tarptautinio bendradarbiavimo klimato kaitos srityje sistemos, vadinamos „Paryžiaus susitarimu“. Paryžiaus susitarimo įsipareigojimai mažinti išmetamų teršalų kiekį nėra privalomi ir susitarimas nėra teisiškai įpareigojanti sutartis. Šalių įsipareigojimai yra visiškai savanoriški, pagrįsti nacionalinėmis aplinkybėmis. Kiekviena šalis pati nusprendžia, ką ketina daryti. Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d.

Emisijų mainų patrauklumas

Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų leidimų prekybos patrauklumas yra tas, kad miestai turi užslėptą ir neištirtą potencialą gauti pajamų iš anglies dvideginio leidimų prekybos. Taip jie galėtų paremti reikšmingas investicijas, reikalingas tvariam transporto ir judumo projektui.

Šie įrodymai patvirtina miestų galimybes naudoti anglies dvideginio kreditus kaip finansavimo mechanizmą:

- Siekdama modernizuoti elektros energijos sektorių, Bulgarija, Kipras, Čekija, Estija, Vengrija, Lietuva, Lenkija ir Rumunija pasinaudojo ES ETS direktyvos 10c straipsniu, pagal kurį joms iki 2019 m. leidžiama suteikti nemokamus anglies dvideginio kreditus elektros energijos gamintojams. Mainais už nemokamų kreditų suteikimą šios šalys Europos Komisijai turi pateikti nacionalinį investicijų planą, kuriame nurodomos investicijos, kurias atliks nemokamų anglies dvideginio kreditų gavėjai. Investuojama į savo infrastruktūros atnaujinimą: švarias technologijas, pagaminamos energijos paskirstymą ir energijos šaltinius. Apskritai didelei daliai (2015 m. 90 proc.) įrenginių, kurie eksploatuojami ir kuriems taikoma ES anglies dvideginio kreditų prekybos sistema, nemokamai suteikiama anglies dvideginio kreditų suma pagal šį specialų straipsnį arba 10a straipsnį (CL ir nemokami leidimai). Konkrečiai, daug energijos suvartojančios pramonės įmonės gavo nemokamų kreditų, kurių vertė siekia 4,5 milijardo eurų (anglies dvideginio kreditų, naudojamų vykdant reikalavimus, bet neišduotų nemokamai, vertė buvo maždaug 4 milijardai eurų).
- Anot „Sandbag“ ekspertų grupės, yra sąrašas įmonių, daugiausia plieno, cemento, chemijos, keramikos ir popieriaus sektoriuose, kurioms skirta per daug anglies dvideginio kreditų dėl pradinio nacionalinių vyriausybių kreditų paskirstymo ir ekonominio nuosmukio (Sandbag, 2018).
- Valstybių narių aukcione 2013 m. parduota 808 mln. anglies dvideginio kreditų, o pramonė gavo 995 mln. nemokamų kreditų. Valstybės narės uždirbo apie 3,6 milijardo eurų ir tikimasi, kad pajamos padidės augant kreditų kainoms.

M–V miestų vietos valdžios institucijos gali skatinti šias pramonės įmones parduoti savo anglies dvideginio kreditus ir investuoti į vietinio tvaraus transporto projektus. Taip pat pasitaiko atvejų, kai vietos valdžiai dalinai arba pilnai priklauso kai kurie iš šių emisijas kuriančių įrenginių (pvz., gamyklos ar elektrinės). Tai palengvina pajamų gavimą iš anglies dvideginio kreditų prekybos.

Iššūkiai ir pavojai

Miestų vietos valdžios institucijos gali nesiryžti prekiauti anglies dvideginio kreditais transporto projektams finansuoti dėl šių iššūkių ir pavojų:

- Tai – sudėtingas mechanizmas, kuris nuolat kinta dėl klimato kaitos konvencijų, rinkos būklės ir kitų parametrų. Dėl šių priežasčių, šia sistema negalima pasikliauti kaip pastoviu apyvartos šaltiniu.
- Net jei vietos institucijos turi strategijas, planus ir priemones transporto sektoriuje, reikalingas sumažinti anglies dvideginio emisijas miestuose (pvz.: jei savanoriškų sutikimų sistema užtvirtinta merų pakte), anglies dvideginio kreditų pirkimas ir pardavimas vyksta nacionaliniui lygiu.
- Dauguma vietos institucijų M-V miestuose turi ribotus institucinius pajėgumus (pvz.: žmogiškieji resursai ir techninės žinios emisijos mainų teritorijoje), kurie gal sukelti sunkumų nustatant perspektyvius projektus, juos kuriant ir stebint.
- Teisinės sistemos, nustatančios ir reguliuojančios anglies dioksido rinkas, nebuvo sukurtos atsižvelgiant į miestų projektus.
- Potencialus šiltnamio dujas išskiriančių (ŠD) šaltinių jurisdikcijų susikirtimas.
- Aukštos sandorių kainos dėl ilgų laiko terminų.
- Projektų nepasiteisinimo rizika dėl anglies dvideginio mažinimo patvirtinimų ir galutinio anglies dvideginio kreditų skaičiaus (Clapp et al., 2011).

Šie iššūkiai gali sukelti rimtų kliūčių miestams, ypač atsižvelgiant į ribotus finansinius išteklius ir miesto valdžios organų žinias apie anglies dioksido rinkas. Tačiau miestai gali naudotis anglies dvideginio rinkos ekspertų (tiek iš vyriausybės, tiek iš privačių įmonių) parama, kad galėtų prekiauti savo anglies dvideginio kreditais ir gauti pajamų tvaraus transporto ir judumo projektams įgyvendinti.

Pritaikymo pavyzdžiai

Šiuo metu pajamos, gautos iš prekybos anglies dvideginio kreditais, nėra bendras tvaraus transporto ir judumo projektų finansavimo mechanizmas, ypač M–V miestuose (Clapp et al., 2011). Nepaisant to, kad transporto sektorius sudaro maždaug ketvirtadalį viso su energija susijusio šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo, tik nedidelė visų su klimato kaita susijusių finansavimo priemonių (angl. Climate finance instruments) (CFI), pavyzdžiui, prekybos anglies dvideginio kreditais, investicijų dalis yra investuojama į transportą. Šiuo metu beveik 140 šalių vis dar neturi transporto projektų, kuriuos finansuotų bet kuri iš pagrindinių CFI.

Tačiau yra įrodymų, kad iš anglies dvideginio kreditų gautos pajamos naudojamos transporto ir su mobilumu susijusiems projektams finansuoti. „SLoCaT“ partnerystės klimato finansų transporto duomenų bazėje (angl. SLoCaT Partnership Climate Finance Transport Database) esantys duomenys, kuriuose yra informacijos apie 277 transporto projektus, apimančius laikotarpį nuo 1992 iki 2016 m., rodo, kad daugiau nei 3 milijardus JAV dolerių į transportą nukreiptų investicijų yra finansuota per CFI (PPMC, 2018). Be to, vis daugiau šalių taiko su klimato kaita susijusį finansavimą tvaraus transporto projektams (PPMC, 2018). Palyginus su 2015 m. gegužės mėn., šalių, kurios naudojasi CFI transporto priemonėms finansuoti, skaičius padidėjo nuo 50 iki 62.

Akivaizdu, kad norint pasiekti reikalingus pertvarkymo pokyčius per ateinančius dešimtmečius reikia padidinti prieigą prie pajamų, gautų iš prekybos anglies dvideginio kreditais. Tačiau M–V dydžio miestuose šiuo būdu vis dar įmanoma gauti pajamų, ir

egzistuoja konkretūs žingsniai, kurių reikia imtis, kad šios rūšies finansavimas būtų lengviau prieinamas.

Atvejo analizė: Energiją taupantys tramvajai Taline, Estijoje

2011 m. Estijos vyriausybė nusprendė parduoti Ispanijai savo nepanaudotus anglies dvideginio kreditus. Pagal šalies žaliųjų investicijų schemą (kuri reikalauja, kad gautos pajamos būtų reinvestuojamos į aplinkai nekenksmingus projektus, skirtus sumažinti CO2 ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą), pajamos, gautos iš kreditų pardavimo naudojamos ekologiškam viešajam transportui plėtoti. Geras to pavyzdys – investicijos į naujus energiją taupančius tramvajus Estijos sostinėje Taline.

Techninė specifikacija

45 mln. Eur iš anglies dvideginio kreditų pardavimo Ispanijai buvo investuoti į naujų tramvajų pirkimą. Tramvajai naudoja naujausias technologijas energiniam efektyvumui pasiekti. Šios technologijos gali būti regeneracinės stabdžių sistemos, energijos taupymo sistemos tramvajaus viduje ir geresnės izoliacinės medžiagos. Nauji tramvajai efektyviau naudoja energiją dėl didesnio keleivių vietų skaičiaus. Buvo nupirkta penkiolika naujų tramvajų, kurie pakeitė senus ketvirtos linijos Talino miesto tramvajaus. Ši ketvirta linija buvo patobulinta, kad nauji tramvajai į ją tilptų. Tramvajų parko atnaujinimas buvo finansuojamas atskirai iš Sanglaudos fondo.

Nurodyti tikslai

2009 m. Talinas prisijungė prie Merų pakto ir, siekiant vykdyti su paktu susijusius įsipareigojimus, buvo sudarytas Talino darnios energijos veiksmų planas 2011–2021 (SEAP). SEAP tikslas – sumažinti CO2 išmetimą Taline 20 proc. iki 2021 m. Pirkti tramvajus buvo nuspręsta įgyvendinant Talino tvarios energijos veiksmą siekiant sušvelninti klimato kaitą.

Privalumai

- Dėl suplanuoto projekto Talino viešasis transportas pastebimai pagerėjo.
- Tikimasi, kad pagerėjus viešojo transporto kokybei padidės naudojimasis viešuoju transportu ir sumažės automobilių skaičius Talino mieste, o tai savo ruožtu sumažins taršos koncentraciją miesto centre.

Trūkumai

- Anglies dvideginio kreditai Taline buvo parduodami centrinės valdžios, o ne miesto lygmeniu. Toks atvejis yra įprastas, nes patys miestai neturi anglies dvideginio kreditų ir jiems trūksta išteklių bei žinių, kad būtų galima prekiauti kreditais naudojantis turimomis prekybos sistemomis.

Įvertinimas

Anglies dvideginio kreditai Taline buvo sėkmingai panaudoti tvariam transportui ir judumui finansuoti, ir tai padėjo miestui padaryti viešąjį transportą tvaresnį. Tačiau kadangi anglies dvideginio kreditų pardavimas vyko nacionaliniu lygmeniu, M–V miestų savivaldybėms gali būti sunku tai pritaikyti. Todėl, norint gauti naudos iš šio finansavimo mechanizmo, vietos

valdžios institucijos turi bendradarbiauti su centrine vyriausybe. Gairės, kaip tai padaryti, pateikiamos kitame skyriuje.

Emisijų mainai ir M–V miestai

M–V miestams paprastai trūksta išteklių ir žinių, reikalingų savarankiškai prekybai anglies dvideginio kreditais. Tačiau nemažai pramonės šakų turi anglies dvideginio kreditų ir yra įpareigotos juos panaudoti veiklose ar projektuose, skirtuose sumažinti išmetamą CO2 ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Be to, centrinei valdžiai, kuri reguliuoja šalies anglies dvideginio kreditus, gali būti siūloma investuoti į vietinius transporto projektus, ypač jei tokie projektai atneštų naudą nacionaliniu lygmeniu. Todėl M–V miestai, kurie sukuria aiškias paskatas, gali pritraukti pajamas iš minėtų šaltinių vietiniams tvaraus transporto ir judumo projektams finansuoti.

Įgyvendinimo gairės

Siekdamos prekybos anglies dvideginio kreditais, finansuoti tvarius transporto ir judumo projektus, vietos valdžios institucijos M–V miestuose turėtų atlikti šiuos veiksmus:

1. Garantuoti centrinės/nacionalinės valdžios paramą:
   - Sužinoti, ar yra pakankamai politinės valios finansuoti transporto ir mobilumo projektus M-V miestuose.
   - Sužinoti, ar centrinė valdžia ar energiją generuojančios industrijos gauna pajamas iš emisijos mainų. Jei taip, sužinoti, kur jie šiuo metu investuoja pajamas ir ar yra galimybė pateikti paraišką šiai paramai gauti.
   - Sužinoti, ar centrinė valdžia gali pateikti iš emisijos mainų gautų pajamų panaudojimo vietiniams projektams ekspertizę. Jei taip, pasinaudoti šia ekspertize.

2. Ištirti galimus anglies dvideginio kreditų šaltinius:
   - Ieškoti, ar miesto apylinkėse esančios industrijos ir energijos jėgainės įsitraukusios į emisijos mainų rinką ir turi nepanaudotų anglies dvideginio kreditų. Sužinoti, ar jie turi ateities investavimo planų į savo įrenginius ir ar jie yra pasiryžę aptarti investavimą į miestą mainant anglies kreditus.
   - Sužinoti, ar yra kitų anglies dvideginio kreditų šaltinių.

3. Sukurti paskatas:
   - Kai kurios energiją gaminančios industrijos jau gali tūrėti įmonių socialinės atsakomybės planus, sutelkiančius dėmesį į aplinką ir paramą infrastruktūrai. Vis dėlto, turi būti sukurtos aiškios paskatos siekiant pritraukti partnerystes į M–V miestus, jei norima mainyti jų anglies dvideginio kreditus ir investuoti į tvaraus mobilumo projektus.
   - Turi būti sukurtos paskatos centrinei / nacionalinei valdžiai, norint investuoti pajamas, gautas iš anglies dvideginio kreditų pardavimo, į transporto projektus mieste.

4. Pasamdyti emisijos mainų ekspertus:

- Mechanizmai yra labai sudėtingi ir, greičiausiai, bus reikalinga išorinė parama siekiant nustatyti, ar emisijos mainai yra kainos atžvilgiu perspektyvus ir efektyvus mechanizmas remti transporto projektus mieste.

5. Sukurti projektą:
   - Rasti miestui tinkamą projektą.
   - Pritaikyti kaštų ir naudos analizę.
   - Įtraukti privatųjį sektorių siekiant sumažinti finansinę riziką.
   - Ištriti potencialaus transporto projekto naudą, t.y. naudą miestui, jo gyventojams ir vietinėms suinteresuotosioms šalims, siekiant sumažinti projekto nepasiteisinimo riziką.

Santrauka

Nors prekyba anglies dvideginio kreditais nėra plačiai naudojamas miesto transporto projektų finansavimo metodas, ji miestams siūlo inovatyvų būdą įveikti finansines kliūtis. Pastebima miestams palankios anglies dvideginio rinkos plėtra, kuri, tikimasi, gali pašalinti sudėtingus mechanizmus, susijusius su anglies dvideginio kreditais, ir leisti M–V miestų valdžios institucijoms panaudoti paslėptą šio mechanizmo potencialą.

Naudingos nuorodos

Anglies dvideginio rinkos stebėjimas

http://carbonmarketwatch.org

http://carbonmarketwatch.org/category/additionality-and-baselines/aau-surplus/

„Carbon Pulse“

https://carbon-pulse.com/13339/

Klimato ir energetikos sprendimų centras

https://www.c2es.org/newsroom/articles/whats-ahead-for-carbon-markets-after-cop-21

„Climate Change Wisdom“

http://www.climate-change-wisdom.com/carbon-finance.html

EK su klimato kaita susiję veiksmai

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en

EK mobilumas ir transportas

https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en

Ekosistemų rinka

http://www.ecosystemmarketplace.com/articles/building-on-paris-countries-assemble-the-carbon-markets-of-tomorrow/

Energijos ekologijos ekonomika

http://3e-news.net/en/ecology/estonia-to-sell-spain-45-mln-euros-of-carbon-credits_9191

Žaliasis klimato fondas

http://www.greenclimate.fund

Žaliosios investicinės paslaugos

http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/how-it-works

http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/types-of-projects

Tarptautinė emisijų prekybos organizacija

http://www.ieta.org/kyototoparis

Tarptautinis transporto forumas

https://www.itf-oecd.org/

Paryžiaus judumo ir klimato procesas

http://www.ppmc-transport.org

http://www.ppmc-transport.org/slocat-climate-finance-transport-database/

Partnerystė tvaraus mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių transporto rūšių srityje (SLoCat)

http://www.slocat.net

http://slocat.net/sites/default/files/u10/policy_brief_executive_summary.pdf

Pietų ašigalis

https://www.southpole.com/search?q=transport%20project

„The REDD desk“

http://theredddesk.org/markets-standards/joint-implementation-ji-kyoto-protocol

TRANSfer projektas

http://transferproject.org/expertgroup/expert-group-on-climate-finance-for-sustainable-transport

http://transferproject.org/wp-content/uploads/2017/04/GIZ-Climate-Finance-Report_Final_newpic.compressed-2.pdf

Pasaulio išteklių institutas

http://www.wri.org/blog/2014/09/transport-sector-key-closing-world%E2%80%99s-emissions-gap

http://www.wri.org/blog/2013/12/7-ways-attract-and-use-climate-finance-transport

Pasaulio Bankas

http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/more-climate-finance-for-sustainable-transport

Šaltiniai

Stavins, R. N., 2001. Experience with Market-Based Environmental Policy Instruments. *Discussion Paper 01-58.* Retrieved from: http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-01-58.pdf [Accessed 6th March 2018].

Kill, Ozinga, Pavett and Wainwright, 2010. Trading Carbon: How it works and why it is controversial. Retrieved from: *www.fern.org/tradingcarbo [Accessed 6th March 2018].*

Green Investment Services, 2018. *How it Works.* Retrieved from: http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/how-it-works [Accessed 6th March 2018].

Sandbag, 2018. *Sandbag web-site.* Retrieved from: https://sandbag.org.uk [Accessed 6th March 2018].

Clapp, C., Leseur, A., Sartor, O., Briner, G. and Corfee-Morlot, J., 2011. *Villes et marchés du carbone*. Paris: OECD Publishing.

PPMC, 2018. SLoCaT Climate Finance Transport Database. Retrieved from: http://www.ppmc-transport.org/slocat-climate-finance-transport-database [Accessed 6th March 2018].

Žodynas

AAUs: Paskirtos sumos vienetai.

B priedas. Kioto protokolo šalis: Šalis, įsipareigojusi sumažinti ar apriboti išmetamų teršalų kiekį.

Iniciatyvos „Gap“ įgyvendinimas: Įvairių suinteresuotų šalių pastangos susieti pasaulinius klimato pokyčius ir sausumos transportą.

BRT: Autobusų greitasis tranzitas.

Anglies pėdsakas: Anglies pėdsakas yra bendras išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) rinkinys, kurį sukelia organizacija, įvykis ar produktas. Ataskaitų pateikimo paprastumas dažnai išreiškiamas išmetamo anglies dioksido arba jo ekvivalento kitų ŠESD kiekiu.

Anglies dvideginio subalansavimas: Anglies dvideginio subalansavimas yra subalansavimo „valiuta“. Jie apskaičiuojami metinėmis tonomis išmetamo CO2e sumažinimo, t.y. vienas anglies dvideginio subalansavimas yra lygus vienai tonai išmetamųjų teršalų sumažinimo, padaryto per pasirinktus anglies projektus. Anglies dvideginio subalansavimą galima įsigyti savanoriškai arba norint atitikti norminius reikalavimus.

Anglies dioksido subalansavimo projektas: Trečiosios šalies patikrintas projektas, kuriame naudojamos patikrintos švarios technologijos, įskaitant hidroenergiją, vėjo energiją ir metano surinkimą, kad būtų sukurtas anglies dvideginio subalansavimas.

CDM: Švarios plėtros mechanizmas.

CER: Sertifikuotas išmetamųjų teršalų sumažinimas (anglies kreditą sukūrė ŠPM projektas. Vienas CER atitinka vieną toną išmetamo CO2e sumažinimo).

CFIs: Su klimato kaita susijusios finansavimo priemonės.

CO2e: Anglies dioksido ekvivalentas (Matavimo vienetas, naudojamas palyginant skirtingų šiltnamio efektą sukeliančių dujų santykinį poveikį klimatui. Bet kurių šiltnamio efektą sukeliančių dujų CO2e kiekis yra anglies dioksido kiekis, kuris turi potencialą sukelti globalinį atšilimą).

COP21: 21-asis JTBKKK šalių konferencijos posėdis.

CTF: Švarių technologijų fondas.

ECX: Europos klimato birža (šiuo metu didžiausia pasaulyje išmetamųjų teršalų rinka).

EU ETS: ES emisijų mainų sistema (pradėta 2005 m.).

ERUs: Išmetamųjų teršalų mažinimo vienetai.

GHG: Šiltnamio efektą sukeliančios dujos.

INDCs: Numatyti nacionaliniu lygiu nustatyti įnašai.

ITF: Tarptautinis transporto forumas.

JI: Bendras Kioto protokolo įgyvendinimas yra projektu pagrįstas mechanizmas, pavyzdžiui, CDM, tačiau kai kurie apskaitos būdai skiriasi, nes JI projektai yra įmontuoti tose šalyse, kurios pagal Kioto protokolą yra įsipareigojusios sumažinti išmetamų teršalų kiekį (http://theredddesk.org/markets-standards/joint-implementation-ji-kyoto-protocol).

NAMAs: Nacionaliniu mastu tinkami švelninimo veiksmai.

NDCs: Nacionaliniu mastu nustatytas įnašas.

OECD: Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija.

ODI: Užjūrio plėtros institutas.

PPMC: Paryžiaus judumo ir klimato procesas (virtuali platforma).

SLoCaT: Tvaraus ir mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančio transporto partnerystė (daugiašalė partnerystė, kurią sudaro daugiau kaip 90 organizacijų, atstovaujančių JT organizacijoms, daugiašalėms ir dvišalėms plėtros organizacijoms, NVO ir fondams, „Academe“ ir verslo sektoriui).

TOD: Į tranzitą orientuota plėtra (planavimo strategija, palaikanti mišrių gyvenamųjų ir komercinių teritorijų naudojimąsi galimybe naudotis viešuoju transportu ir įvairias judumo galimybes, pavyzdžiui, važiavimą dviračiu ir keliones pėsčiomis, siekiant sukurti tvarius į žmones orientuotus miestus).

UNFCCC: Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija.

VER: Patikrintas išmetamųjų teršalų sumažinimas (anglies dioksido kreditai, sukurti projekto, kuris buvo patvirtintas ne pagal Kioto protokolą. Vienas VER atitinka vieną toną išmetamo CO2e sumažinimo).

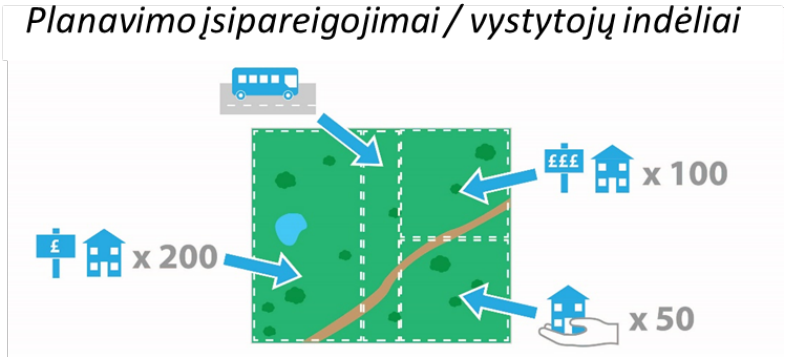
Savanoriška anglies dioksido rinka: Anglies dioksido rinkos segmentas, skirtas anglies dioksido kompensavimo sandoriams, nesusijusiems su vyriausybės reguliuojamomis sistemomis, pavyzdžiui, įmokos, kurias įsigijo organizacijos, norinčios kompensuoti savo anglies kiekį savanoriškai.

C.14 priedas Planavimo įsipareigojimai / vystytojų indėliai

Pagrindinės charakteristikos

- Planavimo įsipareigojimai yra susitarimai tarp vietos valdžios institucijų ir vystytojų, kurie gali būti pridedami prie planavimo leidimo kaip priedai, kad plėtra, kuri priešingu atveju būtų nepriimtina pagal sudarytus planus, taptų priimtina.
- Vystytojų sumokamos įmokos, gautos vykdant planavimo įsipareigojimus, yra būdas vietos valdžios institucijoms internalizuoti kai kurias išvystytos žemės išorines išlaidas, pavyzdžiui, padidėjusią apkrovą vietinei infrastruktūrai.
- Pajamos, gautos iš vystytojų kaip planavimo įsipareigojimų įmokos, gali būti investuojamos į vietos transporto ir mobilumo projektus, jei jie sumažina neigiamą plėtros poveikį.
- Planavimo įsipareigojimai taip pat gali būti naudojami siekiant apriboti žemės naudojimą, pvz., įpareigoti minimalią dalį būstų, kuriems nustatoma prieinama kaina.

Trumpas aprašymas



Naujų gyvenamųjų namų plėtra gali užkrauti papildomą naštą esamai infrastruktūrai ir ištekliams vietiniame rajone, pavyzdžiui, padidėjus transporto srautui ir spūstims. Planavimo įsipareigojimai yra būdas vietos valdžios institucijoms internalizuoti kai kurias plėtros išorines išlaidas nustatant fiksuotą mokestį už plėtrą arba tiesiogiai rengiant derybas tarp užsakovo ir vietos valdžios. Vietos valdžia gali panaudoti pinigus, gautus iš vystytojų įnašų, esamai infrastruktūrai pagerinti ir padėti sumažinti naujos infrastruktūros keliamą apkrovą esamai infrastruktūrai. Planavimo įsipareigojimai yra individualių, schemomis pagrįstų derybų rezultatas. Jie vietos valdžios institucijoms pasirodė kaip praktiškas būdas padengti infrastruktūros išlaidas ir užfiksuoti tam tikrą plėtros vertę.

Planavimo įsipareigojimai taip pat gali būti naudojami siekiant apriboti ar apibrėžti žemės naudojimo būdą arba, kitaip tariant, plėtrą, kuri priešingu atveju būtų nepriimtina, padaryti priimtina vietos valdžiai. Pavyzdžiui, vietos valdžia gali reikalauti, kad tam tikra būsto dalis būtų parduodami už prieinamą kainą, arba reikalauti, kad vystytojas kompensuotų užstatytą atvirą erdvę.

Svarbu tai, kad planavimo įsipareiojimų sutartis paprastai taikoma pačiai žemei, o ne asmeniui ar organizacijai, kuri dėl jos derėjosi. Taigi susitarimas galioja, net jei pasikeičia žemės savininkas. Tai apsaugo nuo bandymo išvengti susitarimo pasikeitus žemės savininkui.

Jei nesilaikoma planavimo įsipareigojimų, vietos valdžia gali imtis tiesioginių veiksmų ir susigrąžinti išlaidas. Veiksmai vykdomi prievolę prisiėmusiam asmeniui ar kitiems paskesniems žemės savininkams.

Planavimo įsipareigojimai JK

JK planavimo įsipareigojimai paprastai žinomi kaip 106 straipsnio (S106) susitarimai. Kaip apibrėžta 1990 m. JK Miesto ir šalies planavimo įstatymo S106, planavimo sutartis yra „teisiškai įpareigojantis susitarimas tarp kūrėjo ir vietos planavimo institucijos ir veikia kartu su planavimo leidimu“. S106 susitarimai dažnai vadinami „vystytojų indėliais“, taip pat greitkelių įnašais arba Bendrijos infrastruktūros mokesčiu (BIM), ir yra skirti konkrečiai vietai, kad joje būtų sušvelnintas plėtros poveikis.

JK vyriausybės keletą kartų bandė įtvirtinti dalį plėtros sukelto vertės padidėjimo, gauto dėl planavimo leidimo. Bandymai buvo šie: 1947 m. Plėtros mokestis, 1967 m. Sąlygų pagerinimo mokestis, 1973 m. Plėtros pajamų mokestis, 1976 m. Žemės ūkio plėtros mokestis. Tačiau nė vienas iš bandymų nebuvo labai efektyvus ir buvo neveiksmingas, nes atgrasydavo nuo plėtros. Manoma, kad pagrindinis veiksnys, prisidedantis prie šių bandymų žlugimo, buvo didelis jų apmokestinimo tarifas.

Nuo aštuntojo dešimtmečio kai kurios vietos planavimo institucijos pradėjo derėtis dėl įpareigojimų, kad būtų užtikrintas indėlis į naujus plėtrojamus infrastruktūros objektus, kurių plėtrai ar statybai priešingu atveju būtų nepritarta dėl viešojo sektoriaus išteklių trūkumo. Vėliau įvietos planavimo institucijos taip pat pradėjo derėtis dėl įsipareigojimų, susijusių su kitų bendruomenės poreikių, kuriems trūko viešųjų lėšų tenkinimu, pavyzdžiui, būstas už prieinamą kainą. Šiomis derybomis pavyko gauti svarų finansinį indėlį (Crook, 2016a).

Derybos dėl planavimo įsipareigojimų buvo grindžiamos gerai įsitvirtinusių vietos planavimo institucijų galiomis. Centrinės valdžios vaidmuo netrukdė naudotis šia galia, tačiau reguliavo šią praktiką ir užtikrino, kad ji būtų įtraukta į politiką. Planavimo įsipareigojimų sėkmė taip pat gali būti siejama su tuo, kad jie buvo (ir vis dar yra) patrauklūs ir vystytojams. Augant rinkai, vystytojai siekė gauti leidimus planuoti pelningas schemas, kol nepasikeis rinkos sąlygos. Vystytojams yra prasminga padėti finansuoti infrastruktūrą, jei jos nebuvimas ar netinkamumas kliudo gauti planavimo leidimą, su sąlyga, kad tai neturės įtakos schemos perspektyvumui. Galimybė derėtis dėl įmokų leido vystytojams užtikrinti sistemos perspektyvumą.

Iki 1990 m. planavimo įsipareigojimai pirmiausia buvo naudojami priversti vystytojus prisidėti prie plėtros išorės veiksnių, tokių kaip privažiuojamieji keliai. Tačiau planavimo įsipareigojimų taikymas vėliau buvo išplėstas siekiant užtikrinti didesnę naudą bendruomenei, pavyzdžiui, išplėsti vietines mokyklas ar suteikti būstą už prieinamą kainą.

Teisiniai S106 sutarties taikymo kriterijai yra nustatyti BIM reglamentuose (2010) ir yra šie:

a. Būtina, kad plėtra būtų priimtina planavimo požiūriu;
b. Tiesiogiai susijusi su plėtra; ir
c. Teisingai ir pagrįstai susijusi su plėtra ir jos mastu (Vietos valdžios asociacija, 2018).

Dalyvaudami prieš pritaikymą vykusioje diskusijoje, vystytojai diskutuoja apie visus perspektyvumo aspektus, kuriuos jie numato įgyvendindami savo projektą, ir išsamiai juos apžvelgia. Tada vystytojai pateikia planavimo paraišką, kurioje atsižvelgiama ir į planavimo leidimą, ir į skolą už S106 įmokas.

Pagrindinės derybų dėl planavimo įsipareigojimų problemos yra dėl perspektyvumo, kai vystytojai teigia, kad statybvietė nėra pakankamai perspektyvi, kad būtų verta įvykdyti visus

vietos planavimo institucijos reikalaujamus įsipareigojimus (Lord et al., 2018). Todėl vystytojai turėtų apsvarstyti vietos valdžios planavimo institucijų keliamų reikalavimų sąnaudas ir padarinius prieš įsigydami žemės plotą plėtrai. Jie taip pat turėtų žinoti apie galimus mokesčius ar galimybių problemas, susijusias su plėtra ir galimu viešosios infrastruktūros finansavimu iš S106 (King, Vecia, & Thomson, 2015).

Yra dideli skirtumai kai vykdomas procesas, kurio metu skirtingos JK vietos planavimo institucijos derasi dėl S106 įmokų. Praktika skiriasi priklausomai nuo to, kas veda derybas ir ar naudojama vidinė ar išorinė teisinė pagalba (tai gali būti pareigūnas, ar teisinės komandos narys). Kai kurios vietos planavimo institucijos prašo patarimų iš išorės, o institucijų pasikliovimas savo teisiniais departamentais skiriasi – kai kurios pasiklauna jais labai smarkiai, tuo tarpu kitos renkasi procesą vykdyti pačios.

Planavimo įsipareigojimų pritaikymas priklauso nuo vietinės planavimo institucijos. Vietos planavimo institucijose, esančios panašioje socio–ekonominėje padėtyje, labai skiriasi įsipareigojimų ir jų vertės įtvirtinimas. Šį skirtumą galima paaiškinti vietos politikos ir praktikos skirtumais, įskaitant tai, kaip gerai vietos planavimo valdžios institucijos sekasi vesti derybas.

Yra įvairių rūšių planavimo įsipareigojimų įmokos, įskaitant:

- **Natūrinės ir finansinės įmokos**. Kai užsakovas sukuria ar tiesiogiai teikia įsipareigojimui įvykdyti reikalingus dalykus, sumokėdamas finansinę išmoką arba kai kuriais atvejais derindamas abu.
- **Vienkartinės ir pastovios įmokos, mokami palaipsniui**. Kai įsipareigojimų mokesčius vystytojas turi pateikti natūra, jis gali suteikti atitinkamą įrangą konkrečiu metu, tačiau naudingiau gali būti įrangą teikti nuolat per tam tikrą laikotarpį, kad teikiama įranga geriau atitiktų plėtros etapus.
- **Išlaikymo įmokos**. Šios įmokos mokamos kai vietos planavimo institucijos siekia gauti finansų infrastruktūros ar pastatų išlaikymui per planavimo įsipareigojimus, kad vystytojai prisidėtų prie fizinės infrastruktūros ar įrenginių priežiūros (pvz., išlaikymo įmoka už automobilių klubo paslaugą).
- **Sukauptos įmokos**. Sukauptos įmokos yra planavimo įsipareigojimai, kurie yra surinkti iš daugiau nei vieno plėtros objekto ir (arba) daugiau nei vienos vietos planavimo institucijos teritorijos, siekiant atsižvelgti į poveikį, tenkantį plėtros objektams ir vietos valdžios institucijoms.

Planavimo įsipareigojimų patrauklumas

- Leidžia vietos valdžios institucijai susigrąžinti kai kurias išorines išlaidas, susijusias su plėtra.
- Suteikia galimybę surinkti lėšas konkrečios vietos infrastruktūros poreikiams, tokiems kaip tvarus mobilumas ir transportas, finansuoti.
- Gali įtraukti į kitų planavimo priemonių taikymo sritis nepatenkančius aspektus, tokius kaip socialinis būstas.
- Galimybė susitarti dėl įmokos dydžio reiškia, kad nors vietos valdžia gauna naudos iš papildomo finansavimo, vystytojų interesai yra išlaikomi, nes jų nuo plėtros neatgraso didelis, fiksuotas mokestis.

- Įmokos dydį nusprendžia vietos planavimo institucijos, nes jos turi galią priimti arba atmesti įmokos pasiūlymą. Todėl vietos valdžia gali įsitikinti, kad įmokos dydis yra tinkamas atsižvelgiant į vietos ir naujos plėtros poreikius ir dydį.
- Planavimo įsipareigojimas leidžia vietos planavimo institucijai nustatyti reikalavimus vystytojams, taip pat nustatyti apribojimus ribotam ar neribotam laikui. Pavyzdžiui, planavimo įsipareigojimai gali būti naudojami siekiant, kad plėtros objekte neliktų privačių automobilių (t.y. nenumatant automobilių statymo vietų, o būsimiems gyventojams nenumatant galimybės kreiptis dėl leidimo automobilius statyti gatvėje).

Iššūkiai ir pavojai

- Derybos tarp vystytojų ir vietos valdžios institucijų gali būti ilgos ir kartais sunkios, reikalaujančios laiko ir pastangų iš abiejų pusių.
- Norint gauti nešališką sistemos perspektyvumo įvertinimą, gali reikėti kelių neutralių inspektorių vertinimo.
- Derybų rezultatai vietos valdžiai iki derybų pabaigos lieka neaiškūs. Dėl šio neužtikrintumo sunkiau planuoti galimas schemas ir projektus.
- Nustatant įmokų dydį planavimo įsipareigojimai gali būti labai subjektyvūs.
- Jei neegzistuoja tinkama kontrolė ar trūksta skaidrumo, derybose dėl vystytojo įmokų gali būti sudaromi slapti susitarimai ir kilti korupcija. Kyla pavojus, kad didesni vystytojai gali gauti geresnį pasiūlymą nei mažesni, turintys mažiau išteklių (Burgess, Monk, & Whitehead, 2011).
- Planavimo įsipareigojimai gali atgrasyti plėtrą tose srityse, kuriose jie yra privalomi, ir paskatinti plėtrą tose srityse, kurios ne taip griežtai nustato planavimo įsipareigojimus. Tai gali paskatinti vietos valdžios atstovus mažinti keliamus reikalavimus.
- Didelės infrastruktūros finansavimas gali priklausyti nuo daugelio skirtingų kūrėjų ir projektų įmokų. Kadangi dėl įmokų dydžio deramasi akis į akį, gali būti sudėtinga užtikrinti, jog bus surinkta reikalinga suma finansavimui, taip pat tokios derybos reikalauja daug laiko ir išteklių (Burgess et al., 2011).
- Norint stebėti patvirtintus susitarimus ir sąlygas po susitarimo, pavyzdžiui, tuo metu ir po to, kai žemės plote buvo išvystyta infrastruktūra, reikia didelių išteklių.
- Derybos dėl planavimo įsipareigojimų, įskaitant susitarimą dėl perspektyvumo, gali prailginti planavimo procesą (Lord et al., 2018).

Pritaikymo pavyzdžiai

JK vadinami „S106“ susitarimais, o Šiaurės Amerikoje – „visuomenės nauda“, daugelyje šalių planavimo įsipareigojimai pasirodė sėkmingi, siekiant priversti vystytojus prisidėti prie finansavimo, kad būtų kompensuotas konkrečiai viešajai infrastruktūrai tenkantis plėtros poveikis.

JK

Vystytojų indėlis buvo ilgai planuojamas politikos elementas Anglijoje. Nuo 1971 m. miestų ir kaimo planavimo įstatymu buvo sudaryti planavimo susitarimai tarp pareiškėjų, gaunančių leidimą planuoti, ir juos išduodančios vietos planavimo institucijos. 2000–ųjų pradžioje planavimo įsipareigojimai buvo naudojami kompensuoti trečiosioms šalims už vykdomos

plėtros sukeltus išorės padarinius. Planavimo įsipareigojimai taip pat buvo naudojami kaip neoficialus miesto tobulinimo mokestis.

1990 m. miestų ir kaimo planavimo įstatymas suteikė vietos planavimo institucijoms teisę kiekvienu konkrečiu atveju tartis dėl privalomų įnašų – pavadinant tai „planavimo įsipareigojimais“. Sutartinės vystytojo įmokos atitinka būtinas pinigines sąlygas, reikalingas, kad siūloma plėtra būtų priimtina planavimo požiūriu. Neseniai S106 sistema buvo papildyta Bendrijos infrastruktūros mokesčiu (BIM), kuris įsigaliojo 2010 m. BIM reglamentais.

Kartu, suderinti S106 planavimo įpareigojimai ir BIM sudaro sistemą, naudojamą siekiant užsitikrinti finansavimą gaunant vystytojų įmokas, kurios yra skirtos socialiniam ir aplinkos plėtros keliamiems poveikiams sušvelninti.

Pagrindiniai skaičiai

- Numatoma planavimo įsipareigojimų ir BIM, nustatytų 2016/17 m., vertė buvo 6 mlrd. svarų sterlingų, palyginti su 3,9 mlrd. 2011/2012 m. (50 proc. pakoregavus pagal infliaciją).
- Iš 4,0 milijardų svarų sterlingų, 68 proc. sutartų užsakovo įsipareigojimų vertės buvo skirta būstams už prieinamą kainą (50 000 būstų už prieinamą kainą).
- Planavimo įsipareigojimai išlieka pagrindiniu planavimo praktikos aspektu: daugiau nei 95 proc. vietos planavimo institucijų 2016/17 m. prie pasiūlymo pridėjo planavimo įsipareigojimą.
- Nepaisant BIM įvedimo 2010 m., 85 proc. iš planavimo įsipareigojimų vertės tenka deryboms dėl S106 susitarimų (Lord et al., 2018).

Vokietija

Planavimas Vokietijoje vykdomas decentralizuotai, pagal hierarchinį planavimo galios pasiskirstymo modelį skirtinguose valdžios lygmenyse, ir vadovaujasi tvirta teisine sistema. Federalinis teritorijų planavimas Vokietijoje apsiriboja pagrindinių principų, kurie yra teisinis valstybės teritorijų planavimo pagrindas, ir įtvirtina sektorių planavimo specifikacijas. Federalinės vyriausybės vykdo teritorijų planavimą federaliniu lygiu, kiekvienoje federacijoje planavimas vyksta skirtingai. Pagrindiniai sprendimai paprastai priimami žemiausiame politiniame lygmenyje. Vietos valdžios institucijose įsikūrusios pagrindinės teritorijų planavimo institucijos yra stiprios, o savivaldybių autonomija įtvirtinta konstituciškai. Savivaldybių lygmenyje planavimo institucijos yra atsakingos už konkrečiai vietai skirtas rekomendacijas ir priemones.

Savivaldybė privalo aptarnauti sau priklausančią žemę ir joje užtikrinti infrastruktūrą (gatves, automobilių stovėjimo aikšteles, technines paslaugas, žaliąsias zonas ir „socialinę infrastruktūrą“, pavyzdžiui, žaidimų aikšteles). Kad padengtų šias išlaidas, vietos valdžia gali pasinaudoti valstybės dotacijomis ir (arba) mokesčiais iš žemės savininkų. Tai suteikia savivaldybėms puikias galimybes susigrąžinti susijusias išlaidas. Pareiškėjas, norintis gauti statybos leidimą sklypui, privalo padengti šias išlaidas (ne daugiau kaip 90 proc.), o likusias išlaidas (mažiausiai 10 proc.) padengia savivaldybė. Savivaldybės taiko specialius vietinius įstatymus, kad pakeistų mokesčių dydį žemės savininkams. Infrastruktūrą užsako pati savivaldybė (Crook, 2016b).

Nyderlandai

Nyderlanduose gyvenamosios paskirties žemę kontroliuoja provincijų vyriausybės. Anksčiau kontrolė vykdyta per „aktyvią žemės politiką“, pagal kurią daugiausiai žemės ūkio paskirties žemės sklypų pirkdavo ir parduodavo savivaldybių žemės bendrovės. Savivaldybės pirko žemę, padalydavo ją į kelis sklypus, pasirūpindavo infrastruktūra ir komunalinėmis paslaugomis bei parduodavo padalintus sklypus nekilnojamojo turto plėtotojams, būsto asociacijoms ar privatiems gyventojams. Pagal šią sistemą statybos sąnaudos buvo atimamos iš galimų pardavimo pajamų, kad liktų galutinė žemės vertė, naudojama žemės pardavimui ir konversijai finansuoti bei vietinėms viešosioms gėrybėms tiekti.

Vystytojai gali apstatyti savo žemę, jei gauna planavimo sutikimą ir sumoka mokestį infrastruktūros išlaidoms padengti. Iš pradžių dėl šių mokėjimų buvo deramasi pagal susitarimus, tačiau 2008 m. jie buvo padaryti privalomais. Sistema reikalauja, kad vietos valdžios institucijos, kaip savo žemės naudojimo planų dalį, turėtų žemės plėtros ir aptarnavimo planus, kuriuose detalizuotos viešojo sektoriaus išlaidų apskaičiavimo ir jų susigrąžinimo iš vystytojų formulės. Norint gauti planavimo sutikimą, vystytojai turi sumokėti infrastruktūros mokesčius. Jei nėra žemės plėtros ir aptarnavimo plano, dėl vystytojo įnašo į infrastruktūros sąnaudas reikia tartis. Praktikoje daugumoje savivaldybių vyrauja pastarasis požiūris, jos renkasi derėtis dėl susitarimo, o ne rengti žemės plėtros ir priežiūros planą, nes tai yra sudėtinga ir kelia teisinių iššūkių riziką (Crook, 2016b).

Atvejo analizė: Croydon Tramlink, JK

„Croydon Tramlink“ yra tramvajaus linija Londone, JK, susidedanti iš 28 km vėžės ir 39 turinti stoteles, veikianti nuo 2000 m. „Tramlink“ buvo pastatyta pagal privačių finansų iniciatyvos (PFI) schemą, pagal kurią vyriausybė skyrė 125 milijonus svarų sterlingų iš viso projekto 200 milijonų svarų sterlingų biudžeto, o likusią finansų dalį sudarė planavimo įsipareigojimai („S106 įmokos“) paveiktose teritorijose. Sistemą valdo privatus sektorius, negaudamas subsidijos iš „Transport for London“ (TfL) ar Croydon tarybos

„Tramlink“ sutartyse buvo nurodyta, kad finansavimas iš S106 įmokų buvo skirtas tik šiam tikslui ir negali būti pritaikytas kitoms schemoms.

Privalumai

- Planavimo įsipareigojimų (S106) įmokos suteikė 75 mln. svarų sterlingų „Tramlink“ finansavimą, kurį kitu atveju būtų reikėję gauti kitaip.
- Vystytojams „Tramlink“ ypač patrauklus, nes vystymas greičiausiai prisideda prie jų žemės vertės padidėjimo.
- Vietos valdžia (Croydon taryba) gavo svarbią prieigą susisiekimui transportu.

Trūkumai

- Neparūpinamas visas reikalingas finansavimas, o didžioji dalis lėšų buvo gauta iš visuomenės.
- Vystytojų neužtikrintumas dėl ekonominės grąžos, atsirandantis iš investicijų nepakankamai išsivysčiusiose vietose, tokiose kaip Croydon, galėjo turėti įtakos pinigų sumai, surinktai per S106 schemą.
- Didelės S106 išmokų dalies paskirstymas tramvajaus infrastruktūrai reiškė, kad kitoms sritims, tokioms, kaip įperkamas būstas ir žalioji erdvė, buvo skirtas mažesnis finansavimas, nei galėjo būtio skiriamas.

Įvertinimas

„Tramlink“ yra geras pavyzdys, ką galima padaryti naudojant planavimo įsipareigojimų sistemą, tačiau jis parodo ir sistemos trūkumus. Planavimo įsipareigojimais buvo galima finansuoti infrastruktūrą tik iš dalies, didžiąją reikalingo finansavimo dalį skyrė vyriausybė. Be to, paskiriant didelę S106 įmokos dalį, kitai infrastruktūrai liko mažiau pinigų. Derybos dėl kolektyvinių susitarimų tarp daugelio skirtingų kūrėjų ir vietos planavimo institucijos taip pat pasirodė sudėtingas ir ilgas procesas.

Planavimo įsipareigojimai ir M–V miestai

M–V miestų savivaldybėms planavimo įsipareigojimų įmokos gali būti tinkama priemonė sušvelninti neigiamą plėtros socialinį ir aplinkos poveikius ir surinkti papildomų pajamų finansuoti tvarią transporto infrastruktūrą.

Tačiau planavimo įsipareigojimų strategijų kūrimas ir atnaujinimas, taip pat derybos, susitarimai ir individualių įsipareigojimų įgyvendinimas apima platų veiklos spektrą, ir reikalauja įvairių žinių ir įgūdžių. Svarbu, kad vietos planavimo institucija, svarstanti galimybę naudoti šį finansavimo mechanizmą, parengtų nuoseklų planavimo įsipareigojimų taikymo metodą ir turėtų darbuotojus, turinčius reikiamus įgūdžius.

Reikėtų taip pat atsižvelgti į konkretaus konteksto pokyčius, kad vietos planavimo institucijos galėtų naudoti planavimo įsipareigojimų įmokas tvariam judumui ir transporto schemoms finansuoti. Jie yra:

- **Teisinis kontekstas:** inicijuojančios vietos valdžios institucijos teisinių galių ir atsakomybės pobūdis ir apimtis laikytis šio finansavimo principo.
- **Masto kontekstas:** fizinis schemos dydis ir schemos, kurią vietos valdžia nori finansuoti, kapitalo išlaidos.
- **Organizacinis kontekstas:** esama organizacinė kultūra, kompetencija ir personalo gebėjimai sėkmingai derėtis ir įgyvendinti planavimo įsipareigojimus.

Todėl vietos planavimo institucijų galimybės užsitikrinti vystytojų įnašus ir tai, kaip sėkmingai galima tai padaryti, labai skiriasi.

Įgyvendinimo gairės

Teisinė sistema

Kaip ir daugelio kitų finansavimo mechanizmų atveju, M–V miestų vietos valdžios gebėjimas panaudoti planavimo įsipareigojimus kaupti papildomoms pajamoms infrastruktūrai finansuoti priklauso nuo tinkamos teisinės sistemos. Jei nacionaliniu lygmeniu neegzistuoja atitinkama teisinė sistema, M–V miestams ir regionų valdžios institucijoms reikės glaudžiai bendradarbiauti su nacionaline valdžia, kad būtų parengti tikslams tinkami įstatymai. Kad būtų išvengta reikalavimų žeminimo, kai vietos valdžios institucijos konkuruoja viena su kita dėl plėtros projektų, tai turėtų būti daroma bendradarbiaujant su kitomis vietos valdžios institucijomis ir regionais.

Bet kokie teisės aktai, kuriais siekiama užfiksuoti plėtros sukurtą naudą, pavyzdžiui, planavimo įsipareigojimai, turėtų būti tvirti ir veiksmingi bei neatgrasantys plėtros.

Planavimo įsipareigojimų politikos formavimas

Labai svarbu, kad vietos valdžia, plėtodama planavimo įsipareigojimų politiką, parengtų nuoseklų, aiškų, skaidrų ir nuspėjamą požiūrį į planavimo įsipareigojimų taikymą. Ši politika turėtų sumažinti leidimų išdavimo vėlavimą ir užtikrinti, kad pareiškėjai, besikreipiantys dėl teritorijos planavimo leidimo, nuo pat pradžių suprastų visas plėtros sąnaudas. Rengdama šią politiką, vietos valdžia turėtų glaudžiai bendradarbiauti su vystytojais, žemės savininkais, vietos bendruomenės atstovais ir komunalinių paslaugų bei gyventojų paslaugų teikėjais.

- Svarbu, kad visos planavimo įsipareigojimų strategijos būtų pagrįstos tvirtais įrodymais, pavyzdžiui, naujausiu būtinos infrastruktūros, susijusios su plėtra, poreikio, poveikio ir išlaidų įvertinimu.
- Planavimo įsipareigojimų politika turėtų leisti pareiškėjams aiškiai suprasti, kokio lygio ir kokio tipo planavimo įsipareigojimų vietinė planavimo institucija iš jų tikisi.
- Planavimo įsipareigojimų politikas rengiančios institucijos turėtų būti informuojamos apie kitas vietos plėtros strategijas ir sistemas, kurios taip pat gali būti naudojamos paaiškinti, kaip turi būti taikoma planavimo įsipareigojimų politika.
- Kurdama planavimo įsipareigojimų politiką, vietos valdžia turi žinoti apie įmokų formų įvairovę ir aplinkybes, kuriomis būtų tikslinga jomis pasinaudoti, siekiant pagerinti įmokų sumokėjimą.
- Planavimo įsipareigojimų politikoje nustatytas įmokos dydis turėtų teisingai atspindėti atitinkamas išlaidas ir laikui bėgant jį turi būti galima pakoreguoti atsižvelgiant į išlaidų pokyčius.
- Vietos planavimo institucija turi susitarti dėl bendro požiūrio į planavimo įpareigojimų politiką, jei plėtros, esančio jų ar jų kaimyninėse valdžios institucijose, poveikis gali turėti didelį poveikį tarpinstitucinei infrastruktūrai.
- Vystytojai ir kitos suinteresuotos šalys turėtų būti informuoti apie galimybes prisidėti formuojant politiką ir konstruktyviai įsitraukiant į procesą.
- Planavimo įsipareigojimus turi reglamentuoti pagrindinis principas, jog planavimo leidimų negalima pirkti ar parduoti.

Derybos dėl planavimo įsipareigojimų

- Dalyvaudami diskusijoje, vykstančioje prieš paraiškos teikimą, vystytojas ir vietos planavimo institucija pradeda dialogą dėl schemos ir visų perspektyvumo problemų, kurias vystytojai numato savo projekte.
- Vietos planavimo institucijos ir vystytojo peržiūra nustato perspektyvumą.
- Vystytojas pateikia planavimo paraišką.
- Vietos planavimo institucija svarsto planavimo paraišką leidimui gauti ir sumą, kurią reikia sumokėti už planavimo įsipareigojimus. Tai apima:
    - Prieš įgyvendinant perspektyvumo įvertinimus, reikia ieškoti išsamios informacijos.
    - Prireikus galima kreiptis į sertifikuotą profesionalų inspektorių.
    - Išsiaiškinti, ar plėtros poveikis jų ribose gali turėti reikšmingą poveikį tarpinstitucinei infrastruktūrai.
- Visuomenės nariams suteikiama galimybė komentuoti planavimo paraišką, kad bendruomenei bus sukurta tinkama viešoji infrastruktūra. Komentaro pavyzdys – pasiūlymai, kaip sušvelninti siūlomos plėtros poveikį.

- Vietos planavimo institucija nusprendžia, ar patvirtina planavimo paraišką, remdamasi pateikta ir papildoma informacija, surinkta patikrinimo proceso metu.
- Nustatomi reikalavimai planavimo įsipareigojimams su sąlyga, kad patvirtinama plėtra.

Įsipareigojimų įgyvendinimas ir stebėjimas

Siekiant užtikrinti, kad sutartų planavimo įsipareigojimų įgyvendinimas būtų veiksmingas, labai svarbu, kad vietos valdžia sukurtų sistemas, skirtas laiku ir veiksmingai vykdyti įpareigojimus ir, jei reikia, imtis atitinkamų priemonių. Užduočių rūšys, kurias turėtų vykdyti veiksminga įsipareigojimų stebėjimo sistema, yra:

- Atsakymas į viešus klausimus apie įsipareigojimų būklę.
- Informacijos teikimas apie sutartų įsipareigojimų tipą ir sumas, palyginti su tuo, kas jau įgyvendinta ir ką dar reikia įgyvendinti.
- Perspėjimas apie susijusius artėjančius terminus, įvykius ir įsipareigojimus ir kt. suinteresuotiems darbuotojams.
- Ataskaitų generavimas siekiant pateikti naujienas apie įsipareigojimus įvairioms auditorijoms.
- Naujos informacijos suvedimas apie įsipareigojimus, kai jie pasikeičia.
- Prieiga prie visų susijusių suinteresuotųjų šalių kontaktinės informacijos.
- Visų dokumentų, susijusių su vystymu / taikymu ir prieigos prie jo, saugojimas.

Vietos planavimo institucijos gali paskirti darbuotoją, kuris vykdo planavimo įsipareigojimų vykdymo stebėseną.

Greičio, nuspėjamumo, skaidrumo ir atskaitomybės gerinimas

- Visa informacija apie vietos planavimo tarnybos planavimo įsipareigojimų politiką turėtų būti išdėstyta atitinkamuose dokumentuose.
- Vietos planavimo institucijos turėtų būti aiškiai ir skaidriai nurodyti, kokio tipo ir kokio lygio planavimo įsipareigojimai numatomi kūrėjams.
- Diskusijos prieš įsipareigojimų taikymą turėtų būti naudojamos kaip išankstinė galimybė išsiaiškinti vietos planavimo tarnybos institucijos įsipareigojimų politiką, susijusią su siūloma plėtra. Diskusijos taip pat suteikia pareiškėjui galimybę iškelti bet kokius klausimus, pasidalinti susirūpinimu ar informacija, kurie gali būti svarbūs derantis dėl susitarimo. Skiriant pakankamai laiko ir išteklių pasirengimo paraiškai etape galima sutaupyti laiko ir išteklių vidutinės trukmės ir ilgalaikėje perspektyvoje bei greičiau įvykdyti planavimo įsipareigojimus.
- Vystytojams ir kitiems suinteresuotiesiems subjektams turėtų būti suteikta prieiga prie reikalingos informacijos, kad būtų galima suprasti planavimo įpareigojimų sistemos politiką, procesus ir praktiką, įskaitant:
    - Vietos planavimo institucijų planavimo įsipareigojimų ir įsitraukimo politika;
    - Ko tikimasi iš kiekvienos šalies ir kaip jos gali prisidėti įvairiais proceso etapais; ir
    - Derybų ir susitarimų dėl planavimo įsipareigojimų procesas, įskaitant skirtingų etapų ir terminų tvarką ir laiką.
- Proceso žemėlapiai – naudinga ir lengvai suprantama priemonė, kuri gali būti naudojama paaiškinti derybų procesą ir susitarti dėl planavimo įsipareigojimų.

- Reikia sukurti nuoseklią, skaidrią ir sistemingą komunikacijos strategiją, kuri aiškiai praneštų visuomenei, kaip išleidžiamos planuojamų įsipareigojimų politikos pajamos. Viešinimui gali būti naudojama daugybė įvairių medijų ir leidinių formatų.
- Atskiroms paraiškoms vertinti gali būti pasitelkiamos nepriklausomos trečiosios šalys, tokiu atveju vertinimas bus nešališkas ir tarpininkaujant susitarimui būtų patenkintos visos susijusios šalys.
- Svarbu, kad vietos valdžios institucijų darbuotojai arba rangovai, dalyvaujantys planavimo įsipareigojimų politikos formavimo procese, taip pat derantis dėl individualių įsipareigojimų vykdymo ir juos įgyvendinant, turėtų reikiamų įgūdžių, reikalingų efektyviam savo vaidmens atlikimui. Atitinkami įgūdžiai yra šie:
    - Gebėjimas aktyviai ir konstruktyviai bendrauti, diskutuoti ir derėtis su vystytojais, norint susitarti dėl planavimo įsipareigojimų;
    - Gebėjimas efektyviai valdyti planavimo įsipareigojimų procesą nuo pradžios iki pabaigos;
    - Gebėjimas koordinuoti įvairius dalyvius ir suinteresuotuosius subjektus;
    - Gebėjimas paskleisti vietos planavimo institucijos politiką ir lūkesčius dėl įsipareigojimų daugeliui suinteresuotųjų šalių ir skirtingoms auditorijoms;
    - Techniniai ir analitiniai įgūdžiai;
    - Teisiniai įgūdžiai, leidžiantys rengti ir užbaigti planavimo įsipareigojimų susitarimą ir patarti dėl planavimo įsipareigojimų politikos taikymo.
- Vietos planavimo institucija turėtų atlikti įgūdžių auditą ir paskirstyti išteklius, kad pašalintų įgūdžių spragas arba trūkumus; prireikus, darbuotojams ir planavimo komiteto nariams, kurie tvarko planavimo įsipareigojimus, turėtų būti suteiktos mokymosi galimybės (Bendruomenių ir vietos valdžios departamentas, 2006).
- Derybos ir jų rezultatai turėtų būti kuo skaidresni, kad būtų išvengta slaptų susitarimų ir korupcijos.
- Jei įmanoma, vietos planavimo institucijos turėtų stengtis suvienodinti dokumentus ir susitarimus, sumažinti išlaidas ir pagreitinti planavimo įsipareigojimų procesą.

Planavimo įsipareigojimų dydžio įvertinimas

Svarbu, kad vystytojai ir kitos suinteresuotosios šalys suprastų, kaip gaunamos vystytojų įmokos ir kuo pagrįstas jų dydis. Naudojant standartines formules yra užtikrinamas skaidrus ir nuoseklus vystytojų įmokų apskaičiavimas ir padidinama proceso atskaitomybė, greitis ir užtikrintumas. Vietos planavimo institucija gali naudoti standartines formules apskaičiuodama standartinį mokestį už kai kurias infrastruktūros kategorijas, tuo pačiu laikydamasi lankstesnio ir mažiau struktūruoto požiūrio į kitų kategorijų įmokas.

Siekdama užtikrinti proceso skaidrumą, vietos planavimo institucija turėtų pateikti visas prielaidas ir įrodymus, naudotus nustatant vystytojo įmokas. Vietos planavimo institucija turėtų reguliariai peržiūrėti savo metodiką ir užtikrinti, kad visi skaičiavimuose naudojami įrodymai būtų atnaujinti ir patikimi.

Visuomenės dalyvavimas

Vystytojai ir kiti suinteresuotieji subjektai turėtų būti įtraukti į planavimo įsipareigojimų politikos formavimo procesą ir derybas dėl planavimo įsipareigojimų individualioms

programoms. Jiems turėtų būti suteikta prieiga prie visos reikalingos informacijos ir parama, kad jiems būtų lengvaiu įsitraukti į procesą.

Visuomenės nariams turėtų būti suteikta galimybė planavimo institucijai pareikšti savo nuomonę dėl individualių planavimo paraiškų. Nuomonių pareiškimas skirtas užtikrinti, kad bendruomenei būtų suteikiama tinkama viešoji infrastruktūra. Į pateikiamas nuomones gali būti įtraukti visuomenės pasiūlymai, kaip geriausiai sušvelninti siūlomos plėtros poveikį.

Santrauka

Planavimo įsipareigojimai yra susitarimai tarp vietos valdžios institucijų ir vystytojų, pridedami prie planavimo leidimo, kad plėtra būtų priimtina planavimo požiūriu. Vietos valdžios institucijoms planavimo įsipareigojimai galėtų būti veiksmingas būdas sušvelninti naujos plėtros keliamą poveikį esamai infrastruktūrai ir internalizuoti kai kurias plėtojamos teritorijos išorės išlaidas, pavyzdžiui, padidėjusią apkrovą vietinei infrastruktūrai. Vietos valdžia gali panaudoti pinigus, gautus iš vystytojų įmokų, atitinkamiems tvaraus transporto ir judumo projektams finansuoti, jei jie skirti sušvelninti neigiamą plėtros poveikį.

Šio aprašymo tikslas yra pasiūlyti M–V miestų savivaldybėms praktinių priemonių ir metodų, kurie padėtų tobulinti planavimo įsipareigojimų vystymą, derybas ir įgyvendinimą. Trumpai pateikiamas aprašymas, pagrindiniai atvejai ir atvejų analizė bei pateikiamos rekomendacijos, kaip vietos valdžios institucijos gali geriausiai panaudoti šį finansavimo mechanizmą ir efektyviai vykdyti planavimo įsipareigojimus.

Svarbu pažymėti, kad įmokos už planavimo įsipareigojimus gerai tinka finansuoti mažos schemos infrastruktūrą. Tačiau tikėtina, kad didesnėms schemoms, tokioms kaip pagrindinės transporto jungtys, be planavimo įsipareigojimų mokamų vystytojų įmokų, reikės ir kitų lėšų. Šiuo atveju gali būti naudingi deriniai su kitais finansavimo mechanizmais, tokiais kaip Bendrijos infrastruktūros mokestis ar viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė.

Naudingos nuorodos

Bendruomenių ir vietos valdžios departamentas (DCLG)

Planning Obligations: Practice Guide

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/7770/151363.pdf

Ministro Pirmininko pavaduotojo tarnybos (ODPM) aplinkraštis 05/2005

http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120919225314/http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/147537.pdf

Vakarų Dorseto rajono taryba (JK)

Papildomas planavimo dokumentas

Planavimo įsipareigojimų gairės

https://www.dorsetforyou.gov.uk/media/143235/Planning-Obligation-guidelines/pdf/Planning_obligations_guidelines_web_version.pdf

Camden planavimo vadovas

Planavimo įsipareigojimai

https://www.camden.gov.uk/ccm/cms-service/stream/asset/;jsessionid=FB45297E183920E72335EA6621CFAE30?asset_id=3283369&

Šaltiniai

Burgess, G., Monk, S., & Whitehead, C., 2011. Delivering local infrastructure and affordable housing through the planning system: the future of planning obligations through Section 106. *People, Place and Policy Online*, *5*(1), 1–11. https://doi.org/10.3351/ppp.0005.0001.0001

Crook, T., 2016a. Planning Gain, (1993), 1–19.

Crook, T., 2016b. Planning Gain, 1–19.

Department for Communities and Local Government, 2006. *Planning Obligations: Practice Guidance*.

King, C., Vecia, G., & Thomson, I., 2015. Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource, (September). Retrieved from http://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1755/document/versement-transport-2---finalpolis.pdf

Local Government Association, 2018. S106 obligations overview. Retrieved April 9, 2018, from https://www.local.gov.uk/pas/pas-topics/infrastructure/s106-obligations-overview

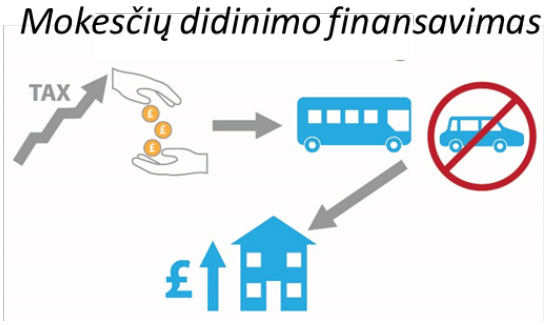
Lord, A., Dunning, R., Dockerill, B., Burgess, G., Carro, A., Crook, T., Whitehead, C., 2018. *March 2018 Ministry of Housing, Communities and Local Government The Incidence, Value and Delivery of Planning Obligations and Community Infrastructure Levy in England in 2016-17*. Retrieved from http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/

C.15 priedas. Mokesčių didinimo finansavimas

Pagrindinės charakteristikos

- Mokesčių didinimo finansavimas (MDF) naudoja būsimą mokesčių padidėjimą finansuodamas infrastruktūros patobulinimus, kurie, kaip tikimasi, sudarys sąlygas mokesčių prieaugiui, kuris galėtų viršyti padidėjimą, o tai įvyktų be šių patobulinimų.
- Investicijos gali apimti viešąjį transportą, nemotorizuoto transporto infrastruktūrą, zonas be automobilių ir kitus projektus, susijusius su žemės naudojimu ir miesto plėtra.
- Investicijos yra apmokamos skolinantis atsižvelgiant į būsimą pajamų už mokesčius padidėjimą.
- Papildomos pajamos, gautos iš mokesčių, yra naudojamos paskoloms, paimtoms tokiems patobulinimams finansuoti.
- Pajamos iš mokesčių gali padidėti dėl padidėjusių nekilnojamojo turto kainų, kurios pakyla dėl padarytų patobulinimų arba dėl kitų priežasčių, pavyzdžiui, padidėjusios ekonominės veiklos.
- MDF taip pat žinomas kaip atnaujinamasis infrastruktūros fondas.

Trumpas aprašymas



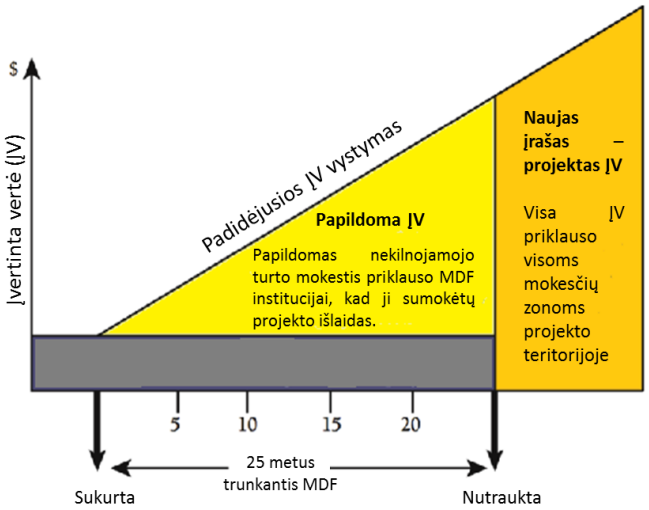
MDF yra būdas, kuriuo vietos valdžios institucijos skolinasi pinigus infrastruktūrai kurti. Darant prielaidą, kad pagerinus teritoriją suteikiant ar patobulinant viešąsias erdves ar infrastruktūrą padidės objektų, esančių aplink šiuos patobulinimus, vertė, vietos valdžia gali pasiskolinti pinigų tiems objektams pastatyti ir sumokėti naudodama padidintas mokesčių pajamas, susijusias su padidėjusia ekonomine veikla ir turto verte.

Kontekstas

Mokesčių didinimo finansavimas (žr. 1 [Accessed19th March 2019].

European Commission, 2005. *A possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development: technical reflections in the run up to the UN High Level Event.* Commission Staff Working Paper. Brussels.

Policy Cures (2019) *Innovative Financing Mechanisms for*



1 paveikslas. MDF veikimo principas (Haider and Donaldson, 2016)

South East Asia. Policy Brief 8: Voluntary Consumer Donations. Available at: http://policycures.org/downloads/Policy%20Brief%208%20-%20Voluntary%20Consumer%20Contributions.pdf [Accessed 19 March 2019].

UNDP (2012) *Innovative Financing for Development: A New Model for Development Finance?* Available at: http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Development%20Cooperation%20and%20Finance/InnovativeFinancing_Web%20ver.pdf) pirmą kartą buvo sukurtas Kalifornijoje, JAV, 1952 m., siekiant atkurti miesto teritorijas (Haider and Donaldson, 2016). Vietos valdžios institucijos dabar jį naudoja labai plačiai, finansuodamos ypatingos svarbos infrastruktūros objektus ir miestų regeneravimo programas, ir šis finansavimo mechanizmas neseniai išplito už Šiaurės Amerikos ribų (Charles King et al., 2015).

MDF buvo naudojamas finansuoti įvairias, ne tik viešojo transporto ir mobilumo, programas. Šios programos apima viešąją infrastruktūrą, griovimo, komunalinių paslaugų ir planavimo išlaidas, žemės įsigijimą ir tokius patobulinimus kaip kanalizacijos remontas ir plėtimas, grindinio ir šaligatvių klojimo darbai, eismo kontrolė, lietaus vandens surinkimo kanalizacija, gatvių tiesimas ir plėtimas, vandens tiekimas, gatvių apšvietimas, parko pagerinimas, aplinkos apželdinimas, tiltų statyba ir remontas, miesto atnaujinimas ir automobilių statymo infrastruktūra (Charles King et al., 2015).

Pastačius infrastruktūrą ir įrenginius, laikui bėgant turėtų padidėti surenkami nekilnojamojo turto mokesčiai iš aplinkinių objektų. Mokesčiai, kaip tiesioginis patobulinimų rezultatas, bus didesni nei tuo atveju, jei infrastruktūra ar įrenginiai nebūtų pastatyti – tai yra „mokesčių prieaugis“, už kurį galima pasiskolinti pinigų. MDF gali būti labai naudingas, jei ypač sunku rasti lėšų kitomis priemonėmis.

Kad MDF veiktų, nustatoma nekilnojamojo turto zona, kurioje, kaip tikimasi, naujos infrastruktūros ar įrenginių plėtra padarys teigiamą įtaką. Turto mokesčiai, kuriuos gauna vietos valdžia, yra terminuotai, pvz. 25 metams, įšaldomi ankstesniame lygyje (iki patobulinimų pradžios). Per tuos 25 metus realus nekilnojamojo turto mokesčio dydis turėtų padidėti dėl plėtros, o skirtumas tarp padidėjusių nekilnojamojo turto mokesčių ir įšaldyto mokesčio bus panaudotas skolai, paimtai naujos infrastruktūros ar objekto statybai, padengti.

Transporto ir judumo gerinimas vietos teritorijoje yra pagrindinis būdas gauti papildomas pajamas iš MDF. Ankstesnė literatūra rodo, kad vietovės ar regiono turto vertei arba ekonominiam augimui dažnai įtakos turi infrastruktūros prieinamumas. Vartotojo požiūriu, patobulinimai zonos prieinamumui yra susiję su trumpesniu kelionės laiku ir geresniu susisiekimu. Be to, pranešta apie šiuos patobulintų transporto ir judumo sistemų pranašumus:

- Turto vertės padidėjimas;
- Naudą gaunančių kvalifikuotų darbuotojų zonos prasiplėtimas; ir
- Naudą gaunančių parduotuvių klientų ir į vartotoją orientuotų paslaugų zonos išplėtimas.

Dėl padidėjusios turto vertės vietos valdžia gali padidinti savo pajamas padidindama infrastruktūros prieinamumą.

Miestai gali pritaikyti MDF, kad išplėtotų viešojo ir nemotorizuoto transporto infrastruktūrą tam tikrose vietose, siekdami pagerinti jų pasiekiamumą. Tačiau pasiekiamumas nėra

vienintelis transporto ir mobilumo rodiklis, susijęs su nekilnojamojo turto kainomis. Pvz., į bendruomenes orientuotas planavimas gali apimti teritorijas be automobilių, o vertinimai atskleidė, kad zonos be automobilių žymiai padidina gyventojų gerovę, kas lemia aukščiausią turto vertę.

Mokesčių didinimo finansavimo patrauklumas

- MDF yra būdas finansuoti investicijas į infrastruktūrą, į kurios paprastai būna dideli išankstiniai mokėjimai.
- Tai leidžia vietos valdžios institucijoms finansuoti infrastruktūrą, jei nėra kitų, t.y. nacionalinių ar viršnacionalinių, finansavimo šaltinių.
- MDF yra vertinamas kaip naudingas verslui ir taryboms, nes jis skatina investicijas rajonuose ir teikia išankstinį kapitalą, pagrįstą būsimu mokesčių padidėjimu.
- Puikus alternatyvus finansavimo būdas, kai privataus sektoriaus finansavimas yra menkas.
- Skatina vietos valdžios institucijas naudoti viešosios infrastruktūros schemas, grindžiamas nuopelnais, o ne dabartinėmis finansinėmis galimybėmis (Charles King et al., 2015).
- Skatinamos investicijos į vietovę gali sukelti nekilnojamojo turto vertės padidėjimą ir gentrifikaciją.

Iššūkiai ir pavojai

- MDF priklauso nuo nekilnojamojo turto mokesčių augimo ir remiasi prielaida, kad nekilnojamojo turto kainos padidės plėtojant naują objektą ar infrastruktūrą. Realybėje nekilnojamojo turto kainos priklauso nuo daugelio kitų veiksnių, vykstančių kartu su plėtra, kai kuriuos iš jų kontroliuoja vietos valdžia, o kai kuriuos ne.
- Nors MDF zonos paprastai parduodamos įstatymų leidėjams pertvarkymui, jos yra sudaromos ten, kur plėtra bet kokiu atveju vyktų, pavyzdžiui, plėtros zonos miestų pakraščiuose.
- Akivaizdu, kad MDF procesas palankus politiškai susijusiems vystytojams, įgyvendinimo proceso advokatams, ekonominės plėtros pareigūnams ir kitiems proceso dalyviams.
- Nustatytos zonos gali būti per didelės, todėl galima surinkti pajamas iš vietovių, kuriose turto vertė padidėtų, neatsižvelgiant į MDF paveikos zoną.
- Fiksuojant visą mokesčių prieaugį ir skiriant jį plėtros paskolų grąžinimui, nepaisoma to, kad dėl padidėjusios turto vertės greičiausiai reikia padidinti viešųjų paslaugų teikimą (Charles King et al., 2015).

Pritaikymo pavyzdžiai

Pasak Haider ir Donaldson (2016), 1970 m. septynios JAV valstijos priėmė MDF, o dešimtojo dešimtmečio pabaigoje jų skaičius padidėjo iki 48. MDF naudojimas Kanadoje yra ribotas, išskyrus Kalgario „Bendruomenės atgaivinimo mokestį“, panašų į MDF. Nepaisant to, kad MDF schemos nebebuvo inicijuotos, nuo 2008 m. Kalifornijoje buvo daugiau nei 400 rajonų, kuriuose padidinti mokesčiai, kuriuose investicijoms finansuoti bus naudojamas nekilnojamojo turto mokestis. Ši schema uždirbo daugiau nei 10 milijardų dolerių per metus ir kartu su 28 milijardų dolerių skola buvo naudojama finansuoti investicijoms (Charles King et

al., 2015). Čikagoje, JAV nuo 1984 m. įsteigti 173 mokesčių padidinimo rajonai, kurių bendros pajamos siekia 7 milijardus dolerių. Iš 173 rajonų, kuriuose padidinti mokesčiai 165 dar veikė 2008 m., o jų bendros MDF pajamos sudarė 570 mln. JAV dolerių. MDF schemų vertė gali svyruoti nuo dešimčių milijonų dolerių iki 300 milijonų dolerių (Haider and Donaldson, 2016).

Haider ir Donaldson (2016) daro išvadą: „MDF, kaip plėtros finansavimo priemonės sėkmė buvo nevienpusė. Daugybė tyrimų nustatė, kad MDF plėtra daro teigiamą poveikį bendruomenei, nes turto vertė MDF zonose didėja greičiau nei kitose. Tačiau daugeliui tyrimų nepavyko įrodyti didesnių MDF zonų turto vertės augimo tempų, palyginti su ne MDF zonomis“. Mokslininkai tvirtina, kad „MDF galėtų padengti tik dalį tokio projekto kapitalo sąnaudų“ ir kad „ekonominiai ciklai gali turėti įtakos numatomam turto vertės padidėjimui, kuris kai kuriais atvejais lems mažesnes nei numatomos MDF pajamas“.

Atvejo analizė: Manchester City Deal

Didžiojo Mančesterio taryba (GM) įgyvendino „Earnback“ modelį, kuris yra panašus į MDF. Pagal šią schemą nacionalinė vyriausybė skirs iki 1,2 milijardo svarų sterlingų infrastruktūros patobulinimams. Suma bus grąžinta, kai realus ekonomikos augimas (matuojamas bendrąja pridėtine verte) bus pastebimas regione (Didžiojo Mančesterio jungtinė valdžia, 2012). Mokesčių prieaugis šioje schemoje atitinka padidėjusias mokestines įplaukas, pagrįstas GM sukaupta bendrąja pridėtine verte; „Earnback“ modelis parodo, kad nacionalinė vyriausybė skolina GM lėšas, kurios turi būti grąžintos padidinus mokestį už bendrąją pridėtinę vertę, kurią sukuria investicijos. „Earnback“ modelis yra pirmoji MDF stiliaus finansavimo programa Anglijoje už Londono ribų (Charles King et al., 2015).

Be to, Vyriausybė suteiks GM didesnę „iš šio augimo gautų mokesčių sumą, nei tokiu atveju, jei būtų išlaikomi verslo interesai“, ketindama reinvestuoti papildomas pajamas į kitus bendrosios pridėtinės vertės skatinimo projektus, kurdama „pilnai atsinaujinantį fondą, kuris apdovanoja GM už sukeltą infrastruktūros augimą“ (Didžiojo Mančesterio jungtinė valdžia, 2012).

Nurodomi tikslai

„Earnback“ modelis yra Didžiojo Mančesterio miesto susitarimo dalis (Didžiojo Mančesterio jungtinė valdžia, 2012), kurio tikslai yra šie:

- Sukurti atsinaujinantį infrastruktūros fondą, leidžiantį Didžiajam Mančesteriui atgal „užsidirbti“ dalį papildomų mokesčių pajamų iš bendrosios pridėtinės vertės padidėjimo, atsirandančio dėl vietinių investicijų į infrastruktūrą.
- Sukurti pagrindą Didžiojo Mančesterio investicijoms, kad būtų suderinti pagrindiniai ekonominės plėtros fondai.
- Stiprinti Didžiojo Mančesterio verslo augimo centrą, kuriame integruotos prekybos, investicijų ir verslo konsultacijos.
- Plėtoti Mančesterio, kaip didelės vertės vidinių investicijų, pavyzdį.
- Sukurti mažai anglies dioksido išskiriantį centrą siekiant iki 2020 m. sumažinti išmetamų teršalų kiekį 48 proc.

- Darbti su „DfT“ rengiant platų transporto pasiūlymų paketą, apimantį „Northern Rail“ franšizės decentralizavimą, autobusų tobulinimo priemones ir vietos transporto didžiųjų bendrovių decentralizavimą.

Privalumai

- Jei GM pavyks pasiekti užsibrėžtus tikslus, ji įrodys, jog gali finansuoti patobulintą infrastruktūrą nesinaudodama papildomu nacionaliniu finansavimu.
- Atsinaujinantis fondas gali tapti savarankišku ir ir pats finansuoti infrastruktūros tobulinimą.

Trūkumai

- Kaip ir kitose MDF schemose, jei prognozė ar būtinas augimas nepasitvirtina, schemos perspektyvumas sumažėja arba visai išnyksta. Daugelis prie to prisidedantys veiksniai nėra kontroliuojami GM.

Įvertinimas

Darant prielaidą, kad viskas klostysis nuosekliai, „GM“ uždarbio modelis (angl. GM Earnback) parodo galimą abipusiai naudingą situaciją. Tai ypač pabrėžta, vertinant paskatą padidinti mokesčių dalį, jei bus pasiekti augimo tikslai.

Mokesčių didinimo finansavimas ir M-V miestai

Pagal MDF, prieinama pajamų suma yra proporcinga papildomų mokesčių sumai, kurią gali sukaupti projektas, todėl MDF schemos yra taikomos M-V dydžio miestams, kaip ir bet kuri kita, ypač vietos, individualaus projekto lygiu. Jeigu norima įvairesnių schemų, M-V dydžio miestams gali tekti bendradarbiauti kartu, norint įgyvendinti MDF, panašiai kaip Didžiojo Mančesterio uždarbio (angl. Earnback) sistema.

Gali prireikti įstatymų, leidžiančių vietos valdžios institucijoms skolintis lėšas iš būsimų mokesčių pajamų ir valdyti mokesčių pajamų paskirstymą.

Įgyvendinimo gairės

1. Inicijavimas
    - Reikia nustatyti bendras projekto galimybes.
    - TIF projektus dažniausiai inicijuoja viešasis sektorius, tačiau tai padaryti gali ir privatus sektorius bei ne pelno siekiančios organizacijos.
2. Formulavimas
    - Reikėtų sukurkti pertvarkymo planą, kuriame būtų nustatytos rajonų, kuriuose padidinti mokesčiai geografinės ribos – teritorija, kurioje investicijoms finansuoti bus naudojamas nekilnojamojo turto mokestis, kartu su projekto tikslais, sąnaudomis ir terminais.
    - Reikėtų nustatyti mokesčių bazę, pajamų didinimo ir skolų finansavimo politiką.
    - Gali tekti ginčytis, kas nutiktų, jei MDF projektas neįvyktų.
3. Priėmimas

- Priimant sprendimus svarstomi vieši klausymai ir suinteresuotųjų šalių įsitraukimo renginiai. Tai daroma, siekiant užtikrinti piliečių ir apmokestintų rajonų indėlį.
- Reikėtų užbaigti politinius ir teisinius patvirtinimus bei viešosios ir privačios partnerystės susitarimų projektus.

4. Įgyvendinimas
    - Faktinė infrastruktūros statyba.
    - Statybos ir projekto finansų tvarkymas.
    - Mokesčio bazės ir mokesčio tarifų nustatymas.
    - Skolos dokumentų išleidimas.
    - Mokesčių prieaugio generavimas ir paskirstymas.
5. Vertinimas ir nutraukimas
    - Įvertinti projekto rezultatus pagal numatomus rezultatus.
    - Paskirstyti rajonus, kuriuose padidinti mokesčiai, po to, kai bus grąžinta visa skola.
    - Projekto nutraukimą paprastai reglamentuoja bet kokie MDF numatantys įstatymai valstybiniu ar regioniniu lygiu.
    - Šiuo metu mokesčių pajamos iš rajonų, kuriuose padidinti mokesčiai, grįžta į asignavimus, gautus prieš MDF, tikėtina, kad žymiai aukštesniais lygiais (Haider and Donaldson, 2016).

Santrauka

M-V dydžio miestų savivaldybėse TIF galėtų būti perspektyvus būdas (iš dalies) finansuoti infrastruktūros patobulinimus, ypač tose vietose, kuriose yra didesnis augimo potencialas. Vis dėlto, nors TIF gali būti naudingas vietos valdžios institucijoms, kyla didelė rizika, atsižvelgiant į tai, kad TIF ekonominis efektyvumas priklauso nuo augimo; be jo vietos valdžia gali atsidurti skolose.

Šaltiniai

Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson, 2015. Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource.

Greater Manchester Combined Authority, 2012. Greater Manchester City Deal.

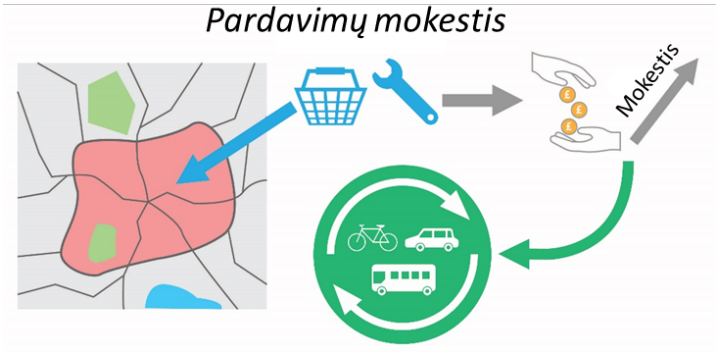
Haider, M., Donaldson, L., 2016. Can tax increment financing support transportation infrastructure investment? Institute on Municipal Finance & Governance, Toronto.

C.16 priedas. Pardavimų mokestis

Pagrindinės charakteristikos

- Vienkartinis mokesčio padidinimas pridedamas prie dabartinio regiono pardavimo mokesčio, o skirtumą tarp pradinio ir naujai padidinto mokesčio tarifo galima naudoti transporto projektuose.
- Lėšos, gautos padidinus mokestį, turi būti investuojamos į projektą, kaip nuspręsta pradiniame pasiūlyme dėl padidinto pardavimo mokesčio.
- Šis finansavimo mechanizmas gali būti įgyvendinamas, siekiant finansuoti tvaraus transporto ir judumo projektus bei iniciatyvas (King, Vecia ir Thompson, 2015).

Trumpas aprašymas



Pardavimų mokestis, tai mokestis, kuris sumokamas vietos valdžiai, už tam tikrų prekių ir paslaugų pardavimą. Paprastai įstatymai reikalauja, kad prekių ar paslaugų pardavėjas pirkėjo mokesčių lėšas surinktų pirkimo vietoje.

Pardavimų mokesčio padidinimo finansavimas (angl. Sales Tax Increase Financing) yra mechanizmas, kurį kartais naudoja regiono valdymo institucijos, siekdamos gauti papildomų pajamų viešosios srities tobulinimams finansuoti. Tokiu atveju valdymo institucija inicijuoja vienkartinį dabartinio regiono pardavimo mokesčio tarifo padidinimą, kad gautų papildomų pajamų. Iš esmės yra padidinamas pardavimo mokestis, apimantis visas regione parduodamas prekes ir paslaugas. Prekes ir paslaugas, kurioms bus taikomas padidintas pardavimo mokesčio tarifas, nustato vietos valdžia, o kai kurios prekės ir paslaugos šiuo mokesčiu yra neapmokestinamos.

Skirtumas tarp pradinių mokesčių pajamų ir naujai padidintų mokesčių pajamų bus naudojamas viešosios srities tobulinimams, pvz., tvaraus transporto ir mobilumo projektams ir iniciatyvoms finansuoti (King, Vecia ir Thompson, 2015).

Kontekstas

Kadangi pardavimų mokestis yra jau įgyvendintas finansavimo mechanizmas, papildomą mokesčio padidinimą vietos regionui įgyvendinti turėtų būti lengva. Šis papildomas finansavimas galės būti panaudotas tvaraus transporto projektų regione finansavimui. Šio mechanizmo įgyvendinimas sumažintų vietos valdžios spaudimą kreiptis į centrinę valdžią, siekiant gauti finansavimą infrastruktūros projektams.

Šio mechanizmo trūkumas yra tas, kad pardavimo mokesčio padidinimas turės įtakos kiekvienam vartotojui, ne tik tiems, kurie naudojasi konkrečiomis paslaugomis, pvz., asmeninių automobilių vartotojams. Visuomenė prieštarauja tokiems mokesčių padidinimams, o būtent tai gali būti viena iš pagrindinių kliūčių, pritaikant tokį pardavimo mokesčio padidinimą. Taigi, norint gauti visuomenės paramą ir pritarimą, svarbu pabrėžti

naudą, kuri bus gaunama iš papildomų pajamų, ir įtikinti visuomenę, kad gautas finansavimas bus išleistas tvaraus transporto ir miesto atnaujinimo projektams įgyvendinti.

Finansavimo mechanizmo patrauklumas

- Apmokestinimas pardavimo mokesčio padidinimu yra papildomas finansavimo šaltinis tvaraus transporto ir judumo projektams remti.
- Vietos valdžios institucijos gali inicijuoti pardavimo mokesčio padidinimą, todėl joms nereikia centrinės valdžios paramos.
- Pajamos, investuotos į tvaraus transporto ir judumo projektus, daugiausia bus naudingos mažesnes pajamas gaunantiems žmonėms, nes jie dažniau naudojasi viešuoju transportu. Taip skatinama horizontalioji lygybė (King, Vecia ir Thompson, 2015).
- Gautos pajamos yra skirtos viešosios erdvės pagerinimui (King, Vecia ir Thompson, 2015).
- Inicijuojamas principas „moka vartotojas“, pagal kurį žmonės, kurie naudojasi infrastruktūra, moka už ją.
- Pardavimų mokesčio padidinimas gali būti gana lankstus, todėl vietos valdžia gali pasirinkti tam tikras prekes ir paslaugas, kurioms norės didinti pardavimų mokestį. Be to, yra galimybė apmokestinti nuotolinius pardavimus („The Wall Street Journal“, 2008).
- Net ir nedidelis pardavimo mokesčio padidinimas gali sukelti didelę pajamų sumą dėl daugybės prekių ir paslaugų pirkimo, kurios yra apmokestinamos (King, Vecia ir Thompson, 2015).

Iššūkiai ir pavojai

- Vietos valdžios institucijos gali neturėti galimybių vykdyti sudėtingus administravimo procesus, susijusius su didėjančiu pardavimo mokesčiu regione.
- Pardavimų mokesčio tarifas nepriklauso nuo asmens pajamų ar turto, todėl žmonėms, turintiems mažesnes pajamas, padidinus pardavimo mokestį, gali būti sunku nusipirkti kai kurias prekes.
- Jei mokesčio padidinimas yra pakankamai aukštas, tai daro įtaką viešų prekių ir paslaugų išlaidų lygiui, kuris gali lemti vietos ir regionų ekonomikos augimą (King, Vecia ir Thompson, 2015).
- Visuomenė gali būti atspari mokesčių padidinimui, jei nevisuomet naudojasi paslaugomis, kurioms bus padidintas mokestis (King, Vecia ir Thompson, 2015).
- Sukaupta finansavimo suma priklausys nuo vartotojų perkamų paslaugų / prekių kiekio, kurią gali būti sunku numatyti.

Pritaikymo pavyzdžiai

Pastebėta, kad šios pardavimo mokesčių padidinimo schemos, skirtos finansuoti transporto projektų įgyvendinimą, dažniausiai aptinkamos JAV ir labai retai matomos už JAV ribų (Barry Ubbels ir kt., 2000, King ir kt., 2015). Kai kurie pavyzdžiai rodo, kad šis mechanizmas buvo taikomas ir Indijoje (Dalvi ir Patankar, 1999). Tačiau šis mechanizmas, taikomas Madride nepavyko ir nebuvo įgyvendintas.

Toliau pateikiami JAV miestai, kuriuose padidintas pardavimo mokestis buvo naudojamas transporto projektams finansuoti – Denveris (Koloradas), Naujasis Orleanas (Luiziana), Atlanta (Džordžija), Renas (Nevada), Fortvortas (Teksasas), Austinas (Teksasas) ir San Franciskas (Kalifornijoje) ir visai neseniai tai buvo pradėta taikyti Teksase, Virdžinijoje ir Los Andžele.

Atvejo analizė: Los Andželo pardavimo mokesčio padidinimas

Los Andželo metropolinė transporto administracija (angl. Metropolitan Transportation Authority) sugebėjo įtikinti rinkėjus, pardavimo mokestį padidindama 0,5 proc., kad pagerintų miesto mobilumą ir suteiktų tvaresnes transporto galimybes. Programos vizija – tobulinti viešąjį transportą, investuojant į autobusų sistemą ir plečiant geležinkelio linijas. Planą taip pat sudaro vietinės gatvių tobulinimo paslaugos, dviračių ir pėsčiųjų jungtys bei tranzito paslaugos neįgaliesiems. Programą ypač palaikė visuomenė – net 72 proc. gyventojų balsavo už mokesčių padidinimą. Buvo pažadėta, kad už kiekvieną apskrityje išleistą dolerį po 2 centus bus finansuojama transporto tobulinimams.

Tai plataus užmojo žingsnis, kurio imtasi siekiant palengvinti smarkiai apkrautą miestą, įgyvendinant pardavimo mokesčio didinimo iniciatyvą. Apskaičiuota, kad pardavimo mokestis per ateinančius 40 metų atneš 120 milijardų dolerių pajamų. Los Andželo apygarda aiškiai paskirstė finansavimo dalį įvairiems transporto gerinimo projektams, daugiausiai dėmesio skirdama tvaraus transporto galimybėms.

Šios programos kampanija pabrėžė pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros pagerinimo finansavimą; kainos tapo prieinamos senjorams, studentams ir neįgaliesiems.

Los Andželo apygarda parengė įgytos patirties ataskaitą, kurioje užfiksuota, kokios yra projekto sėkmės priežastys ir kokių priemonių imtis nepavyko. Remiantis minėta ataskaita, pagrindinė šios iniciatyvos patvirtinimo priežastis buvo bendravimas su visomis suinteresuotomis šalimis siekiant kolektyvinio tikslo.

Tikslinės grupės

Papildomą pardavimų mokestį už prekes ir paslaugas daugiausiai moka visuomenė.

Finansinės specifikacijos

Pardavimų mokestis 0,5 proc. padidėjo Los Andželo apygardoje.

Nurodomi tikslai

Patobulinti perpildytą miesto transporto tinklą, padidinant pardavimų mokestį 0,5 proc. ir investuojant į tvaraus transporto priemonių įgyvendinimą.

Privalumai

Tikimasi, kad padidėjęs pardavimo mokestis per ateinančius 40 metų duos 120 milijardų JAV dolerių pajamų, kuriomis bus siekiama pertvarkyti Los Andželo miesto transporto tinklą, iš esmės patobulinus autobusų ir geležinkelių sistemą bei vykdant kitus tvaraus transporto projektus – mažesnių bilietų kainų politikos įgyvendinimas senjorams, studentams ir neįgaliesiems, dviračių takų, pėsčiųjų takų ir jungčių pagerinimas.

Trūkumai

Kaip minėta anksčiau, norint padidinti pardavimų mokestį reikalinga stipri visuomenės parama, o Los Andželo apskritis turėjo investuoti daug laiko ir pinigų kampanijai, kad gautų visuomenės pritarimą. Tai buvo rizikinga iniciatyva, nes nėra lengva įvykdyti viešą balsavimą dėl referendumo, kuris yra ne įprasto rinkimų laikotarpio metu.

Įvertinimas

Pardavimų mokesčio padidinimas yra finansinis mechanizmas, kuriuo pasinaudojus galima finansuoti dalį transporto projektų, tačiau iki šiol jis nebuvo įgyvendintas daugelyje šalių (išskyrus JAV). Pagrindinis iššūkis yra visuomenės pritarimas, o esant ekonominiam nepastovumui nėra lengva gauti visuomenės pritarimą didinti pardavimo mokestį. Ypač reikia atsižvelgti į mokesčių naštą įmonėms. Net ir nedidelis pardavimo mokesčio padidinimas gali uždirbti nemažą dalį pajamų.

Finansavimo mechanizmas ir M-V miestai

Kaip minėta anksčiau, ši finansavimo forma dažniausiai buvo naudojama JAV, kur, nepaisant vyraujančių automobilių naudojimo kultūros ir rečiau naudojamo viešojo transporto iniciatyvų, buvo atvejų, kai padidėjo pardavimo mokestis, siekiant finansuoti viešąjį transportą, sėkmingai. Perspektyvus pasirinkimas galėtų būti, jei būtų imamasi iniciatyvos padidinti pardavimo mokesčio finansavimo mechanizmą Europoje, atsižvelgiant į tai, kad viešasis transportas yra populiaresnis daugelyje Europos miestų.

Tačiau reikia pažymėti, kad vidutiniuose ir dideliuose miestuose yra veiksmingiau sukaupti nemažą lėšų sumą, nes jie apimtų platesnę ekonominę ir demografinę ribas bei turėtų stipresnę specializaciją / ekonominę veiklą. Tačiau tai neturėtų būti atmesta mažuose miestuose, nes buvo įvertinta, kad mišraus viešojo ir privataus sektorių finansavimo metodas galėtų būti atsakas į tvarių transporto schemų finansavimą.

Įgyvendinimo gairės

- Reikėtų įgyvendinti stiprią kampaniją, skirtą informuoti visuomenę apie problemas, susijusias su viešuoju transportu, ir detlaizuoti kaip pajamos, gautos padidinus mokestį, padės išspręsti šias problemas.
- Norint padėti įveikti visuomenės pasipriešinimą, turėtų būti konsultuojamasi su vietos suinteresuotosiomis šalimis ir visuomenės nariais.
- Papildomo mokesčio įgyvendinimas įtraukiant jį į PVM gali būti mažiau pastebimas, atsižvelgiant į asmeninių išlaidų įpročius ir biudžetus, palyginti su „papildomo mokesčio“ modeliu, kai jis pridedamas prie sąskaitos atskirai (King, Vecia ir Thompson, 2015).
- Pardavimų mokesčio padidinimo finansavimo įgyvendinimas yra susijęs su teritorija ir turi prisitaikyti prie miesto reguliavimo ir kompetencijų.
- Papildomos pajamos, gautos padidinus pardavimo mokestį, turėtų būti dedamos į atskirą fondą, taip pat turėtų būti naudojamos tik taikomiems tvaraus transporto ir judumo projektams finansuoti.
- Mokestis turėtų būti proporcingas sumai, skirtai investicijoms į tvaraus transporto ir judumo projektus. Mokesčių padidinimas neturėtų būti didesnis nei numatoma suma, kurią bus norima išleisti, nes tai gali sukelti didelį visuomenės pasipriešinimą.

Santrauka

Pardavimų mokesčio padidinimas turėtų būti laikomas finansavimo mechanizmo galimybe, galinčia prisidėti prie M-V miestų tvarių ir judumo darbotvarkių. Tai gali būti sudėtinga M-V miestams, kuriuose ekonominis aktyvumas yra žemas, taip pat manoma, kad tai nėra įprasta praktika, nes buvo taikoma tik JAV. Norint įgyvendinti tokį mokesčių padidinimą, labai svarbu sulaukti visuomenės palaikymo ir pabrėžti naudą, kuri bus gaunama padidinus pardavimų mokesčius ilgalaikėje perspektyvoje ir detalizuoti kam bus skiriamas finansavimas iš surinktų mokesčių – tvaraus transporto projektams įgyvendinti. Kaip minėta anksčiau, Europos miestuose galima sulaukti didesnės visuomenės paramos, gerinant tvarų konkretaus rajono mobilumą, nes viešasis transportas yra populiaresnis ir naudojamas daugiau kitose šalyse / miestuose nei JAV.

Šio finansavimo mechanizmo pranašumas yra tas, kad vietos valdžios institucijos gali gauti šias pajamas net nerikreipdamos ir neprašymos vyriausybės paramos. Pažymėtina, kad vietos valdžios institucijoms nereikia atlikti daug papildomų administracinių procedūrų. Atsižvelgiant į ekonominę situaciją, vietos valdžia gali nustatyti apmokestinamas prekes ir paslaugas, o kai kurios prekės ir paslaugos gali būti iš viso neįtrauktos, didinant pardavimų mokestį.

Naudingos nuorodos

A new model for funding transportation Virginia's sales tax approach, July 10, 2014 http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conferences/2014/Finance/22.Lawson,John.pdf [Accessed 12th March 2019]

Valstybinis pardavimo mokestis (angl. State sales tax), Teksasas

https://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/funding/technical-summary/state-sales-tax-2-pg.pdf [Accessed 12th March 2019]

Šaltiniai

Los Angeles Metro puts half-cent sales tax increase for transportation projects, November 2016, https://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-metro-sales-tax-increase-20160623-snap-story.html [Accessed 12th March 2019]

The story of Los Angeles County's ambitious transportation sales tax initiative, http://theplan.metro.net/wp-content/uploads/2018/05/report-theplan-lessons-learned-2018.pdf [Accessed 12th March 2019]

A Binsted, C Brannigan, TRL, Local transport funding toolkit for local authorities, https://trl.co.uk/sites/default/files/PPR326.pdf [Accessed 12th March 2019]

Authors: Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson, Barlett School of Planning, University College London. "*Innovative Financing for Transport Schemas: A European reference resource. Briefing Paper 6. Public Levies – Sales tax increase Financing*" Sustainable transport for Noth-West Europe's periphery. SYNTROPHER. INTERREG IVB. University College London, *https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1756/document/sales-tax-2---finalpolis.pdf*

Ubbels B., Nijkamp, P., Verhoef, E., Potter, S., Enoch, M., 2000. Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands 2 Faculty of Technology, The

Open University, Walton Hall, Milton Keynes, United Kingdom, Alternative Ways of Funding Public Transport A Case Study Assessment, August 2000

C.17 priedas. Apmokestinti keliai

Pagrindinės charakteristikos

- Mokestis už teisę pervažiuoti greitkelį ar tiltą, ar už įvažiavimą į numatytą vietovę.
- Kelių mokesčiai – mechanizmas, skirtas generuoti pajamas, kurios gali būti vietos institucijų panaudotos transporto ir mobilumo projektų rėmimui.
- Veikia kaip grūsčių kontroliavimo priemonė, skatina tvarų mobilumą.

Trumpas aprašymas

Kelių infrastruktūros dalys, tokios kaip greitkeliai ar tiltai, yra gana brangūs, o vyriausybės dažnai nenori skirti lėšų naujiems įrenginiams. Tai taip pat aktualu esamai infrastruktūrai: dauguma greitkelių agentūrų negali suteikti reikalingų išteklių optimaliai infrastruktūros priežiūrai ir renovacijai. Dauguma valstybių bandė šį lėšų trūkumą kompensuoti pritaikant mokesčius kelių naudotojams, siekiant gauti papildomų pajamų. Mokesčio surinktos pajamos jau tapo reikalingu šaltiniu, norint išlaikyti ir plėsti tarptautinius kelių tinklus, visuomenei suteikiant infrastruktūrą ir paslaugas, kurios kitu atveju nebūtų suteiktos tokiu pačiu laikotarpiu ar tokiu pačiu mastu.

Apmokestinimo sistemos turi du pagrindinius tikslus: pirmiausia, transporto keliavimo būdų pakeitimą į viešąjį transportą, ir, antra, pajamų generavimo kelių priežiūrai ir investicijoms. Vis dėlto, per didelės sukauptos pajamos gali taip pat būti panaudotos kitiems transporto ir mobilumo projektų tipams, ypač – tvaraus transporto ir mobilumo projektams.

Dažniausiai, infrastruktūros kaina sumokama per visą projekto laikotarpį. Tai leidžia įgyvendinti projektus, kurie neturi nedelsiamų ar trumpalaikio biudžeto lėšų.

Kontekstas

Tradiciškai viešasis sektorius naudojosi savo fiskaliniais biudžetais, kurdamas, tiesdamas, eksploatuodamas ir prižiūrėdamas kelių tinklus. Tačiau jei fiskaliniai biudžetai yra riboti ir keliai nėra prižiūrimi, jie gali pablogėti, o ekonominės, socialinės ir aplinkosaugos išlaidos gali padidėti, nes spartus eismo augimas daro įtaką tiek infrastruktūros pajėgumui, tiek dangos veikimui. Dėl finansavimo trūkumo atsirado naujų kelių tinklo finansavimo ir valdymo modelių, tokių kaip rinkliavos įvedimas.

Yra du pagrindiniai rinkliavų sistemų tipai: atviros arba uždaros sistemos. „Atvira“ sistema paprastai apibūdinama, kai rinkliavos renkamos magistralės taškuose, todėl jos nėra tiesiogiai susijusios su faktiniu vartotojo nuvažiuotu atstumu. „Uždarą“ sistemą sudaro visi įvažiavimo ir išvykimo punktai ir rinkliavos renkamos išvažiuojant, kad visos išmokos būtų tiesiogiai susijusios su nuvažiuotu atstumu (Bull and Mauchan, 2014).

Miesto kelių naudotojų apmokestinimo schemas galima suskirstyti į keturias rūšis:

- **Taškų mokesčiai**
  Mokestis imamas už tilto pervažiavimą arba už įvažiavimą į greitkelio atkarpą. Šios schemos sudarymo pavyzdžių galima rasti Osle, Trondheime ir Bergene.
- **Kordonu pagrįstas kainų nustatymas**
  Už kordono kirtimą imamas mokestis ir jis gali skirtis atsižvelgiant į paros laiką, važiavimo kryptį, transporto priemonės tipą ir vietą kordone. Gali būti keli kordonai su skirtingomis kainomis. Šios schemos sudarymo pavyzdžių galima rasti Londone, Milane ar Stokholme.
- **Kainos pagal teritorinę licenciją**
  Mokestis imamas už važiavimą konkrečioje teritorijoje tam tikru laikotarpiu. Kaina gali skirtis atsižvelgiant į laiką ir transporto priemonės tipą.
- **Kainos nustatymas pagal atstumą arba laiką**
  Kaina nustatoma atsižvelgiant į atstumą ar laiką, per kurį transporto priemonė nuvažiuoja perpildytą maršrutą arba konkrečią vietą, ir gali skirtis priklausomai nuo laiko, transporto priemonės tipo ir vietos (CURACAO projektas). Šios schemos sudarymo pavyzdžių galima rasti kaikuriuose Portugalijos greitkeliuose.

Paprastai naudojamos trys rinkliavų sistemos: rankinė, elektroninė arba mišri. Rinkliavų sistema pasirenkama, atsižvelgiant į konkretaus greitkelio situaciją ir galimybes. Taip pat būtinai atsižvelgti į visuomenės pritarimą, gaunamas pajamas, įgyvendinimo sudėtingumą bei eksploatavimo išlaidas (Bull and Mauchan, 2014). Pažymėtina, kad rankiniu būdu surinkti mokesčius yra lengviau, tačiau norint pasiekti tą patį paslaugų lygį reikia daugiau rinkliavos postų, nes jos veikia lėčiau nei elektroninės sistemos, dar vadinamos visiškai automatizuotomis rinkliavų stotimis.

Finansavimo mechanizmo patrauklumas

- Tai gali tapti progresyviu pajamų šaltiniu, nepririštu prie valdžios biudžeto procesų ir polisų.
- Apyvarta, generuojama miesto apmokestintų kelių dėka, gali būti panaudota finansuoti kelių infrastruktūros statymą ir išlaikymą, taip pat – naujus tvaraus transporto ir mobilumo projektus.
- Apmokestinimas laikomas efektyviu būdu užtikrinti, kad vairuotojai absorbuoja kelionės automobiliu kainą mokamu keliu, palyginus su kitomis priemonėmis, tokiomis kaip transporto priemonės savinikystės mokestis, kadangi apmokestinimas yra pritaikomas kiekvienai kelionei. Tai dar žinomas kaip „naudotojo mokėjimo principas“, kur naudotojai moka už naudą, kurią jie pasirenka turėti.
- Miesto apmokestinti keliai turi tiesioginę naudą vartotojams, įskaitant kelionės trukmės sutrumpėjimą ir kelių tinklo saugumo patobulinimus.

Iššūkiai ir pavojai

- Miesto kelių apmokestinimo sėkmingumas labai priklauso nuo stiprios politinės paramos ir viešo priimtinumo. Kai kuriuose miestuose, pvz.: Edinburge, Mančesteryje ir Niujorke, vietos institucijų bandymas pritaikyti šį mokestį žlugo dėl piliečių ir politinės opozicijos (Croci, 2016).

- Politinis ir visuomenės pasipriešinimas gali kilti dėl nelygybės jausmo, pvz.: dėl idėjos, kad dažni naudotojai kenčia labiausiai.
- Politinė ir visuomenės pasipriešinimas gali kilti ir jei yra efektyvaus pozityvaus poveikio, tokio kaip papildomos pajamos viešojo transporto projektams, skleidimo trūkumas. Tai gali būti pašalinta skiriant lėšas iš apmokestinamų kelių pajamų, kaip yra Bergene, kur pajamos iš mokamų kelių yra numatytos investicijoms į kelių tinklą.
- Visuomenės pasipriešinimas gali kilti dėl naudotojų suvokimo, kad jie moka du kartus, mokėdami kelių rinkliavas ir savo mokesčius.
- Yra išlaidų susigrąžinimo rizika. Eismas ir rinkliavos tarifo lygiai gali būti nepakankami siekiant padengti visas išlaidas, įskaitant statymą, operavimą ir priežiūrą (Bull and Mauchan, 2014).

Pritaikymo pavyzdžiai

Yra daugybė sėkmingo apmokestintų miesto kelių įgyvendinimo pavyzdžių, kai gautos pajamos buvo investuotos į esamos infrastruktūros išlaikymą, naujus infrastruktūros projektus arba darnaus transporto ir judumo projektus. Pavyzdžiui, Norvegijos miestai – Bergenas, Oslas ir Trondheimas turi didelę apmokestintų kelių, kaip finansavimo mechanizmą transporto projektams įgyvendinti, diegimo patirtį ir taiko šią politiką nuo 1980 m. iki 1990 m. Pajamos iš pradinio Bergeno rinkliavos žiedo (angl. Bergen toll ring) (1986–2002 m.) buvo naudojamos tik investicijoms į kelių infrastruktūrą, tačiau naujoji Bergeno programa pradėjo finansuoti į viešojo transporto ir judumo infrastruktūros plėtrą.

Kitų miesto kelių apmokestinimo Europoje pavyzdžių galima rasti Jungtinėje Karalystėje – Durhame ir Londone, taip pat Stokholme ir Milane, tačiau jie visų pirma dėmesį skiria eismo spūsčių kontrolei, dujų išmetimo apmokestinimui ir pan. Pavyzdžiui, Milane sistema perėjo nuo taršos prie spūsčių mokesčio, nes dauguma teršiančių transporto priemonių buvo tiesiog nebepardavinėjama. Taip pat Milane maždaug 12,5 proc. padidėjo keleivių, besinaudojančių metro stotimis, apmokestintomis zonos viduje (Croci, 2016).

Londone po pirmojo etapo padidėjo automobilių spūstys, nes buvo nuspręsta dalį kelio ploto, kuriuo anksčiau važinėjo automobiliai, panaudoti socialinio ar tvaraus judumo tikslais (dviračių takai, pėsčiųjų zonos ir kt.) (Croci, 2016).

Londono, Milano ir Stokholmo apmokestinimo schemų rezultatai rodo oro taršos lygio sumažinimą, nes dujų išmetimas sumažėja maždaug 10-20 proc.

1 atvejo analizė: Bergeno rinkliavos žiedas

Bergenas yra Norvegijos miestas, kuriame gyvena beveik 280 tūkst. gyventojų, o metropoliniame regione gyvena 420 tūkst. gyventojų. 1986 m. miestas, pastebėjęs padidėjusias spūstis ir negaudamas valstybinių lėšų investicijoms, įvedė rinkliavos žiedo schemą. Pagrindinis šios schemos įvedimo tikslas buvo surinkti lėšų, kurios bus panaudotos investuojant į kelių infrastruktūrą.

2001 m. buvo numatyta nutraukti šios schemos veikimą, tačiau ji buvo palikta, siekiant kaupti lėšas Bergeno transporto, miesto plėtros ir aplinkos programai įgyventi (angl. Bergen Programme for Transportation, Urban Development and Environment). Politiniu sutarimu buvo nutarta, kad norint išlaikyti žiedinę rinkliavos sistemą, nemaža lėšų dalis turės būti investuota į viešojo transporto infrastruktūrą.

Bergeno transporto, miesto plėtros ir aplinkos programa buvo patvirtinta 2002 m. Ji apima dešimties metų investicijų biudžetą, kuris sudarė maždaug 5,3 milijardo Norvegijos kronų (tai atitinka 650 mln. Eur), iš kurių 55 proc. turėjo būti investuota į viešojo transporto sistemas, o 45 proc. turėjo būti investuota į greitkeliais plėtros infrastruktūrą. Programa apėmė pasiūlymus dėl kelių, geležinkelių, pėsčiųjų ir dviračių takų projektų mieste finansavimo.

Tikslinės grupės

Iki 2001 m. rinkliava buvo imama iš visų transporto priemonių, įvažiuojančių į rinkliavos vietą nuo 6 iki 22 valandos, išskyrus viešojo transporto autobusus ir skubios pagalbos transporto priemones. Nuo 2001 m. darbo dienomis buvo įvesta 24 val. imama rinkliava.

Laikotarpis

Bergeno rinkliavos žiedas buvo įgyvendintas 1986 m. sausio mėn., praėjus 6 mėn. po to, kai buvo suteiktas parlamento pritarimas. Bergeno rinkliavos žiedas turėjo pasibaigti 2000 m. pabaigoje, tačiau jis buvo pratęstas, remiant Bergeno transporto, miesto plėtros ir aplinkos programą (nuo 2002 m. iki dabar).

2004 m. buvo pristatytas antrasis žiedas, kuris, naudojant „Auto-PASS“, tapo laisvo srauto sistema.

Techninė specifikacija

Iš pradžių šeši rinkliavų postai / stotys buvo išdėstytos visuose miesto įvažiavimuose, sudarančiuose ištisinę ribą, todėl schemos struktūra panaši į kordono įkrovimą. Vėliau buvo pridėta dar viena rinkliavos stotis.

Iki 1999 m. mokestis buvo 5 NOK (0,5 Eur) kiekvienam automobiliui ir 10 NOK (1 Eur) kiekvienam sunkvežimiui. 1999 m. mokesčiai buvo padvigubinti. 2004 m. mokestis vėl buvo padidintas iki 15 NOK (1,5 Eur) kiekvienam automobiliui ir 30 NOK (3 Eur) kiekvienam sunkvežimiui (už kiekvieną pervažiavimą). Taip pat buvo galima įsigyti išankstinio mokėjimo bilietus ir mėnesinius bilietus, kas dvejus metus bei metus gaunamus leidimus, kuriems buvo taikoma nedidelė nuolaida (Ieromonachou, Potter ir Warren, 2005).

Rinkliavų sistemą reguliuoja viešųjų kelių administracija (angl. Public Roads Administration), o operacija buvo perduota „Bro Tunnel Selskapet AS“.

Dėl veikiančios rinkliavų sistemos eksploatavimo išlaidos buvo didesnės nei kituose Norvegijos miestuose. Sistema veikė per skaitmeninio vaizdo valdymą, o pažeidėjams buvo skirta bauda 300 NOK (30 Eur). Ši rankinė sistema veikė iki 2004 m., kai visoje Norvegijoje buvo suderinta elektroninė rinkliava naudojant „Auto-Pass“ sistemą.

Nurodomi tikslai

- Iš pradžių buvo siekta gauti pajamų kelių infrastruktūrai finansuoti, kelių tinklo paslaugų ir saugos lygiui pagerinti.
- Pagal Bergeno transporto, miesto plėtros ir aplinkos programą (angl. Bergen Programme for Transportation, Urban Development and Environment) siekiama gauti pajamų kelių, lengvojo geležinkelio ir pėsčiųjų / dviračių transporto projektams finansuoti (nuo 2002 m. iki dabar).

Privalumai

- 1986-1999 m. Bergeno rinkliavų žiedo metinės pajamos sudarė maždaug 60 mln. NOK (6 mln. Eur), o grynosios pajamos buvo maždaug 50 mln. NOK (5 mln. Eur), po diskontuotų veiklos išlaidų.
- Sukauptos lėšos naudojamos kelių tiesimo projektams remti.
- Pagal Bergeno transporto, miesto plėtros ir aplinkos programą dalis surinktų lėšų buvo panaudota 20 km. lengvojo geležinkelio linijos nuo miesto centro iki oro uosto tiesimui remti.
- Sumažėjo kelionių automobiliais skaičius. Sumažėjimą daugiausia lėmė sumažėjęs vairuotojų, mokėjusių už kelionę, skaičius, o ne vairuotojų, turinčių sezoninį pasą.

Trūkumai

- Pirmajame rinkliavos etape (1986-2002 m.) nebuvo įrodymų, kad pajamos būtų investuotos į tvaraus transporto ar judumo priemones.
- Pradinė schemos įgyvendinimo sėkmė priklausė nuo ankstesnės rinkliavų patirties („Lovstakk“ tunelis). Nesant šioms aplinkybėms visuomenės pritarimas galėjo būti nepasiektas taip lengvai.

Įvertinimas

Bergeno rinkliavos žiedas pasirodė esąs sėkmingas finansavimo mechanizmas Bergene. Rinkliavos žiedas Bergene buvo efektyvus būdas kaupti lėšas mobilumo projektams įgyvendinti. Pajamos iš rinkliavų buvo skirtos ankstesnio etapo įgyvendinimui – kelių tiesimui ir visai neseniai – viešojo transporto infrastruktūrai. Tai atspindi pasikeitusią transporto planavimo politiką.

Be to, apklausos rezultatai, gauti prieš ir po įdiegtos rinkliavos sistemos Bergene parodė, kad rinkliavų žiedo įdiegimas turėjo teigiamą poveikį kelionių įpročiams, pvz., pasikeitė kelionių laikas ir sumažėjo kelionių automobiliais skaičius. Tačiau tyrimas taip pat išryškino susirūpinimą dėl alternatyvių maršrutų nebuvimo (Lewis, 1993).

Keletas aspektų buvo svarbūs norint, kad visuomenė pritartų Bergeno rinkliavos žiedo įgyvendinimui, pvz., pradinės žemos tarifų normos, kurios palaipsniui didėjo, ankstesnių rinkliavų sistemų buvimas ir pajamų iš rinkliavos susiejimas su kitomis transporto investicijomis.

Miesto apmokestinti keliai (rinkliavos) ir M-V miestai

- Miesto rinkliavų sistemos uždirba pajamas, kurias galima panaudoti investuojant į tvaraus transporto ir mobilumo / judumo projektus (šiems projektams įgyvendinti trukdo viešų lėšų trūkumas). Tai ypač svarbu M-V dydžio miestams, nes jie paprastai gauna mažesnį valstybės finansavimą, palyginti su didesniais miestais.
- Miesto rinkliavos už naudojamąsi keliais mokamos kaip tvaraus judumo politikos įgyvendinimo priemonė, sprendžiant tokias problemas kaip aplinkos gerinimas ir eismo spūsčių kontrolė.
- Mokamų kelių schemas reikia kruopščiai kurti M-V dydžio miestuose dėl galimai didelių įrengimo ir eksploatavimo išlaidų.

Įgyvendinimo gairės

- Vertėtų naudoti politinę paramą kaip apmokestinimo sistemos pritaikymo varančiąją jėgą ir skatinti vietos ir nacionalines institucijas vykdyti rinkliavos sistemas kaip tvarios mobilumo politikos pritaikymo įrankį.
- Intensyvi informacijos kampanija, skirta pabrėžti tikslus ir pajamų panaudojimą, turėtų būti pritaikyta norint gauti visuomenės pritarimą. Tai ypač svarbu visuomenėse, kurios nėra gerai susipažinusios su apmokestintais keliais.
- Reikėtų aiškiai apibrėžti pagrindinius apmokestinimo sistemos kainų tikslus, nes tai yra būtina schemos dizainui (pvz.: tarifų lygius, apmokestinimo mechanizmą, periodą).
- Rinkliavos tarifai turėtų būti pritaikyti pagal transporto priemonės klasifikaciją, dienos valandą ar savaitės dieną, statymo ir operavimo išlaidas, socialinius aspektus, geografinę vietą (Bull and Mauchan, 2014). Rinkliavos tarifo struktūra, pagrįsta šiomis temomis, pagerina naudotojo nuosavybės suvokimą apie rinkliavos sistemą.
- Reikėtų nustati mobilumo modelius, kiekybiškai įvertinti kelių eismo paklausą ir sukurti perėjimo prie kitų transporto priemonių prognozes po apmokestinimo pritaikymo.
- Reikėtų išanalizuoti viešojo transporto alternatyvas ir paslaugos lygius, įvertinti pajėgumus absorbuoti paskaičiuotą paklausos padidėjimą po kelių eismo sumažėjimo.
- Vertėtų pagerinti viešojo transporto paslaugas, pėsčiųjų ir dviračių eismo infrastruktūrą, kurias galima naudoti kaip alternatyvas.
- Reikėtų sukurti projekto ekonominio galimumo analizę, paremtą numatytomis pajamomis ir išlaidomis.

Santrauka

Už miesto kelius mokamos sistemos įdiegimas yra būdas tiesiogiai apmokestinti asmenis, kurie naudojasi keliais, tuo tikslu, kad gauti pajamų konkrečių tikslų įgyvendinimui, ir pagrįsti „vartotojas moka“ (angl. user pays) teorija. Rinkliavos už miesto kelių naudojimą gali būti naudingas mechanizmas siekiant gauti papildomą finansavimą tvaraus transporto ir judumo projektams, kaip buvo pastebėta Bergeno rinkliavos žiedo analizėje. Be to, šis mechanizmas taip pat gali padėti palengvinti perėjimą nuo automobilių naudojimo prie tvaresnių transporto rūšių.

Tačiau šio mechanizmo taikymo sekmė daugiausia priklauso nuo visuomenės sutikimo tai įgyvendinti ir nuo viešojo transporto pajėgumo absorbuoti su tuo susijusį paklausos padidėjimą. Nereikėtų pamiršti ir politinės paramos rinkliavų sistemų diegimui, o rinkliavos įgyvendinimo pagrindas turėtų būti vartotojo suvokimas apie šio mechanizmo vykdymo pridėtinės vertės kūrimą.

Taip pat reikėtų pripažinti, kad įgyvendinant rinkliavų sistemą bus susiduriama su įdiegimo ir eksploatavimo išlaidomis, kurios privalo būti įtrauktos į planavimo etapą. Tokios išlaidos tiesiogiai priklauso nuo sistemos ir schemos, kuri bus įgyvendinama.

Galima rasti keletą rinkliavų už kelius mieste pavyzdžių (JK, Švedija, Italija), kuriuose siekiama apmokestinti kelius, kuriuose yra didžiausios spustys ir pagerinti aplinką. Bergenas, Oslas ir Trondheimas yra geriausi pavyzdžiai sėkmingai įgyvendinant rinkliavų sistemas, kaip viešojo transporto finansavimo schemas.

Naudingos nuorodos

Prieigos mieste taisyklės Europoje – Miesto kelių rinkliavų schemos:

http://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes

Urban Road User Charging Online Knowledge Base – City Case Studies:

http://www.isis-it.net/curacao/

Šaltiniai

Bull, M. and Mauchan, A., 2014. 'Executive Brief on Tolling Principles', *Public – Private Infrastructure Advisory Facility*.

Croci, E., 2016. 'Urban Road Pricing: A Comparative Study on the Experiences of London, Stockholm and Milan', *Transportation Research Procedia*. Elsevier B.V., 14, pp. 253–262. doi: 10.1016/j.trpro.2016.05.062.

Ieromonachou, P., Potter, S. and Warren, J., 2005. Comparing Urban Road Pricing Implementation and Management Strategies from the UK and Norway, *PIARC Seminar on Road Pricing with emphasis on Financing, Regulation and Equity.*

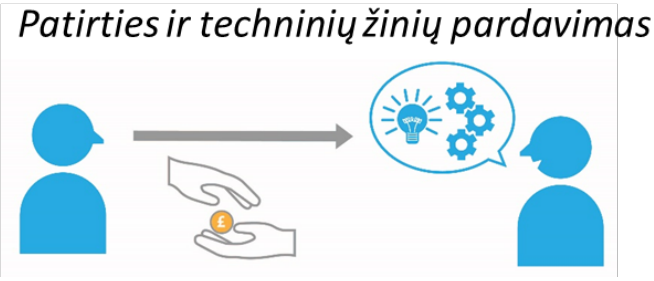
Lewis, Nigel C., 1993. *´Road Pricing: Theory and Practice´*. Thomas Telford, London.

C.18 priedas. Patirties ir techninių žinių pardavimas

Pagrindinės charakteristikos

- Vietos transporto institucija ar viešoji administracija gali parduoti savo žinias ir patirtį apie transportą ir mobilumą bei kitus jų operavimo aspektus, siekiant gauti pajamų.
- Papildomos pajamos gali būti reinvestuojamos į tvaraus transporto ir judumo projektus.
- Patirties ir techninių žinių pardavimas yra reguliuojamas kontraktų, technologijos perkėlimo sutarčių ar intelektinės nuosavybės teisių.
- Vietos institucija gali taip pat dalintis savo patirtimis ir techninėmis žiniomis per dalinimosi tinklus, centrus ir partnerystes, ir gauti naudos iš gaunamo viešumo ir pripažinimo.

Trumpas aprašymas



Patirties ir techninių žinių pardavimas yra bendro žinių apsikeitimo forma, kuomet asmuo turi išskirtinę teisę naudotis savo esminėmis žiniomis siekiant ekonominės naudos ir nori tai pardavinėti (Crevoisier, 2016). Vietos valdžia gali parduoti savo patirtį ir technines žinias, kad gautų papildomų pajamų už tvaraus transporto ir judumo projektų įgyvendinimą.

Miesto vietos institucija ar viešoji administracija taip pat gali perkelti ir dalintis savo žiniomis tinklų, partnerysčių ir žinių centrų dėka nemokamai ar už mažą kainą. Tokiu būdu miestas gali gauti naudos dėl padidėjusio miesto patrauklumo ir miesto vardo atpažinimo tarp visuomenės ir įvairių organizacijų, įskaitant kitų miestų savivaldybių darbuotojus, ieškančius naujų idėjų, privačias įmones, ieškančias vietos savo verslo veiklai, ir potencialius turistus, kurie atvyksta keliauti ir pamatyti kažką naujo.

Kompetencijos ir techninės patirties perdavimas galėtų apimti procesų, praktikos ir kompetencijos nustatymą, dokumentavimą ir platinimą dominančioje srityje, kurį gali įtraukti, bet nėra apribota transporto ir mobilumo, įrenginių valdymo, pirkimų, išlaidų ir pajamų taupymo modelių, inovatyvių teisinių įrankių ir t.t.

Kontekstas

Patirties ir techninių žinių pardavimas remiasi teorija, kad dalijimasis žiniomis yra veiksmingas būdas padidinti plėtros gebėjimus. Pagrindinis patirties ir techninių žinių pardavimo tikslas yra suteikti gavėjui galimybę padidinti savo žinių pajėgumą.

EK pabrėžia dalijimosi žiniomis svarbą. Kaip teigiama EK Europos sąveikos sistemoje (angl. European Interoperability Framework, EIF) – dalijimasis žiniomis ES viduje yra geras būdas sustiprinti ES plėtros pajėgumus. EIF yra rekomendacijų rinkinys, kuriame nurodoma, kaip

ES ir valstybių narių verslas, administracijos ir piliečiai turėtų bendrauti tarpusavyje.[1] Jame išdėstytas bendrai priimtas požiūris į Europos viešųjų paslaugų teikimą ir pagrindinės sąveikos gairės, pateikiamos kaip pavyzdžiai, bendrieji principai ir rekomendacijos.[2]

EIF skatina pakartotinai naudoti sąvokas, programas, paslaugas, specifikacijas, duomenų modelius ir administracinės informacijos šaltinius, be to, apibūdina pakartotinį naudojimą kaip pagrindinę efektyvaus viešųjų paslaugų plėtros koncepciją. Savo ruožtu tai skatina viešojo administravimo institucijas dalytis ir pakartotinai naudoti sprendimus bei bendradarbiauti, kuriant bendrus sprendimus, siekiant įgyvendinti Europos viešąsias paslaugas.[3]

Patirties ir techninių žinių pardavimo patrauklumas

- Transporto institucija ar viešoji administracija gali generuoti papildomas pajamas parduodant savo patirtį ir technines žinias viešoms ir privačioms kompanijoms.
- Dalyvavimas žinių dalinimosi veiklose gali padėti miestams skatinti tinklus ir praktikos bendruomenes, įgalinančias savo pačių vystymąsį ir reikiamos patirties katalogus padaryti prieinamais ateities bendradarbiavimui.
- Dalyvavimas žinių perdavimu su kitomis vietos valdžios institucijomis gali padėti vietos valdžios institucijoms sužinoti apie naujus sąnaudų ir pajamų taupymo modelius.
- Vietos institucijų darbuotojai iš kitų miestų galėtų apsvarstyti galimybę aplankyti kitą miestą mokomojo turo metu ar vietos apžiūrai, jei jie nusprendžia, kad bendrai naudojamos žinios yra aktualios ir naudingos.
- Dalyvaujant inovatyviame žinių dalinimosi procese, į kurį įtraukta daug suinteresuotų šalių tinklų ir partneryščių, miestai tampa pastebimesniais ir patrauklesniais privačioms kompanijoms, ieškančioms vietos savo veiklai ar būstinei.
- Dalijimosi žiniomis miesto, turinčio unikalias žinias ir praktinę patirtį, kūrimas veda link teigiamo miesto prekės ženklo įvaizdžio ir patrauklumo kūrimo.
- Dalyvavimas žinių dalijimosi veikloje gali padėti kurti tvaresnę ir inovatyvesnę transporto ir judumo ateitį, nes būtent tai padės padidinti kitų transporto institucijų bei kitų šalių ar regionų viešojo administravimo institucijų gebėjimus.

Iššūkiai ir pavojai

- Pirkėjas gali nenorėti mokėti už įvertinimą ir technines žinias, jei jam bus sunku įvertinti, kaip tai padės sumažinti išlaidas ir pagreitinti projekto (-ų) pristatymą.
- Patirtis ir techinės žinios turėtų būti perduodamos pirkėjui tinkama tvarka siekiant išvengti nesusipratimų, priešpriešos ar nesėkmių (Jöns et al., 2017).
- Transporto institucijose ir viešojo administravimo įstaigose gali kilti institucinių / organizacinių iššūkių, pvz., paskatinti žmones motyvuoti rinktis „pardavimo patirtį ir techninę patirtį“ kaip naują finansavimo mechanizmą.
- Dalijimosi žiniomis praktika turėtų būti suderinta su vietos įstatymais ir turėtų derėti su pasauline, regionine, nacionaline patirtimi.

[1] https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa/files/eif_brochure_final.pdf
[2] https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa/files/eif_brochure_final.pdf

[3] COM(2010) 744 final: communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions, towards interoperability for European public services.

- M-V miestai gali neturėti reikiamų žinių ar patirties, vertinamos rinkoje.
- M-V miestų vietos institucijoms gali trūkti pajėgumų dalyvauti žinių dalijimosi tinkluose ir partnerystėse.

Pritaikymo pavyzdžiai

Transporto institucijos, kurios sėkmingai parduoda vertinimus ir techninę patirtį – Žemės transporto tarnybos (LTA) akademija (angl. Land Transport Authority (LTA) Academy) Singapūre; „Transport for London“ (TfL) bekontakčių bilietų pardavimo technologijos licencijavimas; Olandijos miestai, įskaitant Nijmegeno miestą, Amsterdamo miestą ir Utrechtą, dalijasi savo žiniomis ir patirtimi apie dviračių transportą Olandijos dviračių ambasadoje (angl. Dutch Cycling Embassy).

Sekančiame skyriuje išsamiau aprašomi Singapūro ir Londono transporto (angl. Transport for London) pavyzdžiai.

1 atvejo analizė: Londono bekontakčių bilietų sistemos licencijavimas

Sistema numato apmokėjimą už kelionę, nereikalaujant turėti fizinio bilieto autobusuose, tramvajuose, DLR, Londono metro, „TfL“ geležinkeliuose (angl. „TfL Rail“), „River Bus“ ir „Air Line“. Šis atsiskaitymo būdas suteikia alternatyvą atsiskaitymui grynaisiais, nes būtent tai sutrumpina kelionės laiką – vartotojui nereikia naudotis bilietų automatu.

Pirmąjį bekontakčių bilietų pardavimo Londone sistemos dešimtmetį „TfL“ pasirinko „Oyster“, iš anksto įkeltą bekontaktę kortelę. „Oyster“ korteles galima įsigyti stotyse, lankytojų centruose ar internete, ir jos veikia išankstinio apmokėjimo (angl. pay-as-you-go) principu. Vartotojas gali papildyti kortelę bet kokia pinigų suma ir naudoti ją tam tikroms paslaugoms iki tol, kol nepasibaigia lėšos joje.

2014 m. rugsėjo mėn. buvo atnaujinta bekontaktė bilietų pardavimo sistema, kad būtų galima pasinaudoti sparčiai besivystančiomis technologijomis ir patenkinti rinkos poreikius, sukuriant dar labiau prieinamą transporto sistemą. Į atnaujintą bilietų pardavimo sistemą buvo įtraukta nauja bekontakčio atsiskaitymo forma, kuri leido naudotis Jungtinėje Karalystėje išduotomis bekontaktėmis „MasterCard“, „Visa“, „Maestro“ ar „American Express“ kortelėmis, taip pat kai kuriomis ne Jungtinėje Karalystėje išleistomis bekontaktėmis kortelėmis, mokant už keliones naudojantis „TfL“ paslaugomis (Transport for London, 2018). Nuo to laiko daugiau nei 500 mln. kelionių buvo apmokėta naudojantis daugiau nei 12 mln. unikalių debeto ir kredito kortelių iš 90 skirtingų šalių. Kelionės taip pat buvo apmokėtos, naudojantis išmaniaisiais telefonais su bekontakčio mokėjimo programa. Taip „TfL“ tinklas išsiplėtė ir tapo vienu didžiausių bekontakčių prekybininkų pasaulyje.[4]

2016 m. liepos mėn. „TfL“ pasirašė 15 mln. svarų sterlingų susitarimą su „Cubic Transportation Systems“ (CTS), kad jie galėtų naudoti atnaujintą Londono pasaulinės klasės bilietų sistema visame pasaulyje. Ši licencija suteikė CTS galimybę naudotis Londono patirtimi – bekontakte bilietų pardavimo sistema, leidžiančia jiems pritaikyti ir įdiegti sistemą kituose didžiuosiuose pasaulio miestuose. Kaip Londono meras Sadiqas Khanas paskelbė

[4] https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2016/july/licencing-london-s-contactless-ticketing-system

savo ketverių metų plane[5], „TfL“ panaudos pajamas, gautas pardavus specialiąsias žinias ir patirtį, paslaugų tarifų užšaldymui. Šios patirties pardavimas yra vienas iš Londono mero planuojamų susitarimų parduoti „TfL“ patirtį savo valstybėje ir užsienyje – vienas iš jo manifesto įsipareigojimų.

Nurodomi tikslai

Pagrindiniai „TfL“ žinių (apie bekontakčių bilietų sistemą) pardavimo tikslai yra šie:

- „TfL“ uždirbti dideles papildomas pajamas, kurios bus investuojamos į Londono mero siūlomų įšaldyti „TfL“ paslaugų tarifus kitiems metams.
- Palengvinti didesnį viešojo transporto naudojimą Londone dėl tarifų įšaldymo per ateinančius ketverius metus (antrinis tikslas).
- Padidinti sąveikumą pasauliniu mastu, dalijantis patirtimi su kitais didesniais pasaulio miestais (antrinis tikslas).
- Paskatinti naudotis viešuoju transportu kituose miestuose, kuriuose yra įdiegta bekontaktė bilietų pardavimo sistema (antrinis tikslas).

Privalumai

- Padidintos papildomos pajamos parduodant „TfL“ žinias ir techninę patirtį, kurią vėliau galima panaudoti įšaldant „TfL“ paslaugų kainų tarifus ateinantiems ketveriems metams.
- Padidinta „TfL“ reputacija kaip inovacijų teikėjos bekontakčių bilietų pardavimo srityje.
- „TfL“ gerosios patirties ir žinių pardavimas buvo platesnės Londono mero iniciatyvos parduoti žinias tiek savo valstybėje, tiek užsienyje dalis.
- Tarifų įšaldymas ketveriems metams daro įtaką didesniai daliai vartotojų naudotis viešuoju transportu Londone.
- Palengvina didesnį viešojo transporto naudojimą kituose miestuose, kurie taip pat naudojasi Londono bekontakčių bilietų pardavimo modeliu. Tai daro lengviau pasiekiamą viešąjį transportą.

Trūkumai

- 15 mln. svarų sterlingų buvo tik vienkartinis mokėjimo sandoris. Jei ateityje „TfL“ norės sudaryti panašius sandorius, turės toliau būti inovatyvi lyderė bekontakčių bilietų pardavimo srityje.
- Trūksta centrinės valdžios paramos.
- Jei kiti didieji miestai įsidiegs Londono bilietų pardavimo sistemą, miestas gali prarasti konkurencinį pranašumą.

Įvertinimas

„TfL“ bekontaktės bilietų pardavimo sistemos, kuria naudojasi kiti miestai, licencijavimas pasirodė esąs sėkmingas būdas gauti papildomų pajamų, skatinant darnaus transporto ir judumo galimybes Londone. „TfL“ uždirbo 15 mln. svarų sterlingų, pardavusi savo patirtį ir

[5] https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2016/july/licencing-london-s-contactless-ticketing-system

žinias. Šie pinigau bus investuojami į „TfL“ paslaugų kainų tarifų įšaldymą – Londono mero pagrindinį įsipareigojimą, kuris atsispindi ketverių metų plane. Nors 15 mln. svarų sterlingų buvo tik vienkartinis mokėjimo sandoris, „TfL“ gavo naudą, nes pagerino savo reputaciją, kuri ateityje pasitarnaus dažniau sudarant sandorius. Šios sistemos įgyvendinimas galėtų pagerinti ekonominę organizacijos būklę.

2 atvejo analizė: LTA akademija Singapūre

2006 m. rugsėjo mėn. Singapūro sausumos transporto tarnyba (angl. The Land Transport Authority of Singapore) įsteigė LTA akademiją (LTAA), kuri veikė vieno langelio principu, kaip pasaulininis žinių centras miesto transporto srityje. LTAA tikslas yra dalintis ir skatinti geriausią praktiką ir patirtį sausumos transporto klausimais.[6]

LTAA akademija yra gebėjimų stiprinimo priemonė, atliekanti šiuos vaidmenis:

- Ši akademija yra mokymosi galimybė, suteikianti praktinių žinių ir holistinio mokymosi patirtį miesto transporto srityje, siūlanti programas, seminarus, tarptautines konferencijas, pažintinius vizitus ir patariamąsias paslaugas.
- Rengdama strategijas ir programas, akademija vadovauja viešojo transporto sektoriaus darbo jėgos planavimui ir plėtrai, siekiant patenkinti šio sektoriaus darbo jėgos poreikius ilgalaikėje perspektyvoje.

Tikslinės grupės

LTAA yra skirta transporto institucijoms, ieškančioms išorės patirties ar techninių žinių.

Techninė specifikacija

LTAA teikia šias paslaugas:

- Akademija siūlo profesionalias programas, seminarus, tarptautines konferencijas, pažintinius vizitus, taip pat patariamąsias paslaugas miesto transporto srityje.
- Kaip tvaraus sausumos transporto planavimo dalis, ji taip pat vadovauja viešojo transporto sektoriaus darbuotojų planavimui ir plėtrai, teikia strategijas ir programas, skirtas patenkinti šio sektoriaus darbo jėgos poreikius ilgalaikėje perspektyvoje.
- LTAA daug dėmesio skiria žinių mainams. Dokumentuojant išmoktas pamokas ir analizuojant atvejus, dalijamasi akademinėmis žiniomis, siekiant žmogiškojo kapitalo plėtros. Siekdama tapti miesto transporto politikos ir planavimo lydere, LTAA aktyviai užsiima gebėjimų ugdymu ir bendriems tyrimams veda strategines sąjungas.[7]

Tikslai

LTAA tikslas yra skatinti kaupti Singapūro patirtį ir žinias apie sausumos transporto mobilumą ir dalintis atliktų tyrimų rezultatais, kad būtų galima keistis geriausia praktika pasaulinėje sausumos transporto bendruomenėje.

Privalumai

[6] https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltaacademy/abtus.html
[7] https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltaacademy/abtus.html

- Sausumos transporto tarnyba uždirba pajamas parduodama žinias ir technologinę patirtį.
- Žinių valdymo pastangomis per LTA akademiją Singapūro Sausumos transporto tarnyba kaupia institucines žinias, išmoktas pamokas ir sužino apie kitas patirtis. Kaupdama ir pritaikydama naudingas žinias apie miesto sausumos transportą, ji pagerina savo miesto transportavimą ir mobilumą / judumą.
- LTA akademija tampa pirmaujančia pasaulyje sausumos transporto klausimais organizacija, kuri dalijasi žiniomis su kitomis transporto institucijomis, teikdama profesionalias programas, seminarus, tarptautines konferencijas. Norėdama pasidalinti gerąja patirtimi, organizuoja renginius, kuriuos veda tiek vidaus, tiek išorės instruktoriai.

Įvertinimas

LTAA yra geras pavyzdys, kuris parodo, kaip žinios turėtų būti tvarkomos organizacijoje, jei organizacija siekia užsidirbti parduodama savo patirtį ir dalijantis ja su kitais miestais bei suinteresuotosiomis šalimis.

Patirties ir techninių žinių pardavimas ir M-V miestai

Atvejų analizės, pateiktos šiame skyriuje, yra didžiųjų pasaulio miestų, patirties ir žinių pardavimas. Tačiau tai taip pat gali būti naudojama ir vietos valdžios, kurios siekia gauti papildomų pajamų, kurias vėliau galės investuoti į vietines transporto ir judumo sistemas.

M-V miestai taip pat gali pasinaudoti tinklais ir partnerystėmis, skirtomis dalijimuisi žiniomis ir bendradarbiavimui. Miestas, būdamas dalijimosi žiniomis tinklo dalimi, gali save pristatyti ir padidinti savo patrauklumą privačioms įmonėms, ieškančioms verslo vietos, taip pat turistams, ieškantiems naujų įdomių atostogų vietų. Tai taip pat pagerina miesto įvaizdį ir daro jį potencialia kelionių vieta vietos valdžios darbuotojams iš kitų miestų, ieškantiems naujų idėjų ir galimybių mokytis.

Aktualumas M-V miestams

- Parduodant žinias ir techninę patirtį arba dalijantis ja per žinių mainų tinklus ir renginius, M-V miestai gali gauti papildomų pajamų arba bent jau pagerinti miesto įvaizdį tarp privataus verslo, kitų vietos valdžios institucijų ir visuomenės.
- Dalijimasis žiniomis yra gera proga M-V dydžio miestui užmegzti naujus ryšius su įvairiomis suinteresuotosiomis šalimis, taip pat išplėsti savo tinklą.
- Vietos valdžios ar viešojo administravimo institucijos turi turėti žinių apie rinką, kurios gali būti naudingos potencialiems pirkėjams arba kuriomis galima dalintis per žinių perdavimo tinklus. Tačiau net jei vietos valdžia mano, kad neturi nieko bendro su patirtimi ar inovatyviomis žiniomis, ji vis tiek galėtų gauti naudos iš dalyvavimo žinių perdavimo tinkluose ir renginiuose.
- Norint pasinaudoti šiuo finansavimo mechanizmu, gali prireikti papildomų išteklių sandoriams įvykdyti transporto institucijai ar viešojo administravimo įstaigai.

Įgyvendinimo gairės

- Transporto institucija ar viešoji administracija turėtų atlikti tyrimą, norint išsiaiškinti, ar jų patirtis yra parduodama transporto ir mobilumo rinkoje. Tūrėtų būti siekiama surasti žinių spragų ir išsiaiškinti, ar turima patirtimi ir techninėmis žiniomis galima jas užpildyti.
- Vietos valdžia turėtų užtikrinti, kad jų teikiama patirtis ir techninės žinios būtų tinkamos ir naudingos.
- Vietos valdžia, norėdama pateikti rinkos ir techninių žinių, turi turėti tvirtų ir tikslių žinių toje srityje, kurioje nori parduoti savo patirtį. Priešingu atveju vietos valdžia ne tik praras galimybę sudaryti sandorius, tačiau gali pakenkti jų reputacijai.
- Esminis veiksnys parduodant su transportu susijusias žinias ir techninę patirtį yra inovacijų intelektinės nuosavybės teisių valdymas, nes gali būti, kad kuriant inovaciją dalyvavo daugiau nei viena organizacija. Į šį aspektą reikėtų atsižvelgti prieš parduodant techninę patirtį ir žinias.
- Patirties ir techninių žinių kainodara turėtų būti nustatyta atsižvelgiant į pridėtinę vertę, kurią patirtis ir žinios suteiks pirkėjui, į išteklių, naudojamų žinioms generuoti, kainą ir panašių produktų pardavimo kainą rinkoje.
- Patirties ir techninių žinių pardavimas turėtų atitikti visus susijusius įstatymus ir normines sistemas visų dalyvaujančių šalių šalyse.
- Sutartiniai susitarimai turėtų būti veiksmingi ir apsaugoti abiejų šalių komerciniai interesai, kurie yra susijusę su žinių ir techninės patirties pirkimu ir pardavimu.
- Norint sėkmingai perduoti žinias, reikalinga gera komunikacijos ir įsitraukimo strategija. Labai svarbu tiksliai parinkti ryšio kanalus.
- Siekiant sėkmingai perduoti žinias, efektyvi komunikacija ir įsitraukimo strategija yra būtina. Tikslus bendravimo kanalų pasirinkimas yra labai svarbus. Svarbu sužinoti apie žinių dalinimosi tinklų ir partnerysčių siūlomas galimybes naudojant internetiniais šaltiais, tokiais kaip „URBACT“, „EUROCITIES“, and „JASPRS tinklo žinių ir mokymosi centras“ (angl. JASPRS Network Knowledge and Learning Centre).
- Svarbu sukurti dalijimosi žiniomis tinklus ir partnerystes su kitais miestais, kurie siekia jūsų tvaraus judumo tikslų.
- Savo organizacijoje vertėtų paskirti žmogų ar komandą, atsakingą už galimybių nustatymą.
- Insitucijoje / organizacijoje gali tekti atlikti pakeitimus, pvz., plėtoti kultūrą, kurioje priimamas naujas mokymasis, paskirstymas, pokyčiai ir patobulinimai.

Santrauka

Patirties ir techninių žinių pardavimas galėtų būti efektyvus būdas gauti papildomų pajamų M-V vietos valdžios institucijoms. Šis finansavimo mechanizmas turi daug privalumų, tokių kaip: organizacijos verslo modelio tobulinimas, pristatant naujas verslo paslaugas ir produktus, plečiant organizacijos tinklą ir bendradarbiavimą bei teikiant ekonominę naudą. Patirties ir techninių žinių pardavimai reikalauja stiprių žinių taikymo srityje, norint parduoti paslaugą, kad įmonės repuacija nesuprastėtų.

Singapūro LTAA geroji praktika rodo, kaip organizacija gali kaupti institucines žinias, išmoktas pamokas ir įvairias analizes bei panaudoti šias naujai įgytas žinias pritaikydama jas seminarų, mokymų ir tarptautinių konferencijų metu.

Tačiau M-V dydžio miestams gali būti sunkiau rasti konkurencinį pranašumą ir turėti unikalų ieškomą variantą, palyginti su dideliais pasaulio miestais, tokiais kaip Londonas ir Singapūras.

Naudingos nuorodos

Advances In Transportation Agency Knowledge Management http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/nchrp20-68a_12-04.pdf

Digital Single Market

https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/sharing-and-reuse-open-efficient-and-innovative-public-services

European Interoperability Framework - Implementation Strategy

http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2c2f2554-0faf-11e7-8a35 01aa75ed71a1.0017.02/DOC_3&format=PDF

European Interoperability Framework Report

https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa/files/eif_brochure_final.pdf

Commissioners report. TfL

http://content.tfl.gov.uk/board-160203-item05-commissioners-report-v2.pdf

Innovation policy platform. Public sector innovation https://www.innovationpolicyplatform.org/content/public-sector-innovation

LTA Academy https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltaacademy/abtus.html

Šaltiniai

OECD, 2011. Together for Better Public Services: Partnering with Citizens and Civil Society, OECD, ParisOECD (2010), “Measuring innovation in the public sector”, in Measuring Innovation: A New Perspective, OECD Publishing.

OECD, 2012. "Public-sector innovation", in OECD Science, Technology and Industry Outlook 2012, OECD Publishing.

Transport for London, 2018. What are contactless payment cards? Retrieved from: https://tfl.gov.uk/fares-and-payments/contactless/what-are-contactless-payment-cards?intcmp=8610 [Accessed: 27th March 2018].

Zangl, F., Werth, D., and Adam, O., 2005. Providing Pan-European Public Services through an Interoperability Architecture. In *First International Conference on Interoperability of eGovernment Services-eGov INTEROP* (Vol. 5, pp. 23-25).

Jöns, H., Meusburger, P., & Heffernan, M. (Eds.), 2017. *Mobilities of knowledge* (Vol. 10). Springer.

Crevoisier, O., 2016. The economic value of knowledge: Embodied in goods or embedded in cultures? Regional Studies, 50, 189–201.

C.19 priedas. Žemės ir turto pardavimas

Pagrindinės charakteristikos

- Išleisti valstybinės žemės ir nuosavybės perteklių vietinėms transporto schemoms finansuoti.
- Tikslas yra efektyviau naudoti valstybinę žemę ir turtą gauti pajamoms, kurias vietos valdžios institucijos gali panaudoti transporto ir mobilumo projektams finansuoti.

Trumpas aprašymas

Vietos valdžios institucijos turi valstybinę žemę ir nuosavybę, kuri dažnai yra nenaudojama, ypač apleista žemė, kuri metų metus yra tuščia. Tokia žemė ir nuosavybė gali būti produktyviai panaudota, sukaupus lėšas tvaraus transporto projektams. Šios rūšies iniciatyvos ne tik generuos pajamas iš būstų plėtros, darbo vietų didinimo, bet ir sutaupys einamąsias tokio turto išlaikymo išlaidas.

Kontekstas

Tai palyginti naujas radikalus požiūris į valstybinės žemės ir turto valdymą, siekiant efektyviai ir ekonomiškai panaudoti šį turtą. Yra keletas šios strategijos pranašumų, įskaitant geresnį turto valdymą, padidintą žemės pasiūlą būstui ir tvarių transporto bei regeneracijos projektų rėmimą. Kitas labai svarbus pranašumas yra geriau integruotos viešosios paslaugos ir mažesnės viešojo turto eksploatavimo ir priežiūros išlaidos.

Šiam lėšų kaupimo būdui reikalinga efektyvi viešojo ir privataus sektorių partnerystė, bendradarbiavimas, siekiant įgyvendinti bendrą savo vietos bendruomenių tobulinimo viziją. Būtent tai skatina vietos tarybas ieškoti inovatyvių idėjų, kaip kuo geriau išnaudoti savo turtą, bendradarbiaujant su privačiu sektoriumi, kuris gali prisidėti savo kūrybiškumu ir techniniais įgūdžiais.

Finansavimo mechanizmo patrauklumas

- Papildomas tvaraus transporto ir judumo projektų finansavimo šaltinis.
- Vietos valdžios institucijos gali gauti pajamų nesikreipdamos į nacionalinę valdžią.
- Produktyvus valstybinės žemės naudojimas, didinant būstų pasiūlą, sukuriant daugiau darbo vietų ir finansuojant regeneravimo projektus.
- Tai ragina vietos valdžios institucijas bendradarbiauti su visais partneriais, įskaitant komercinio turto plėtros sektorių, diegti naujoves ir kurti būdus, kaip maksimaliai panaudoti valstybinį turtą.

Iššūkiai ir pavojai

- Reikia stiprios politinės ir visuomenės paramos.
- Būtina efektyvi komunikacija, bendradarbiavimas ir visų partnerių įsitraukimas.

- Vietos valdžios institucijos gali neturėti galimybių vykdyti sudėtingą administracinį procesą, kuriam reikia kruopštumo ir atskaitomybės, ir joms gali prireikti kitų vyriausybės institucijų paramos.
- Gali kilti planavimo ir žemės valdymo klausimų, kuriuos reikia išspręsti prieš pradedant disponuoti turtu, o tam tikru atveju reikės įtraukti centrinę valdžią.
- Ekonomikos ir ypač nekilnojamojo turto rinkos nepastovumas gali kelti pavojų, nes žemės vertė gali kisti, priklausomai nuo daugelio veiksnių.

Pritaikymo pavyzdžiai

Šios finansavimo formos sėkmingo įgyvendinimo pavyzdžiai yra šie:

Londono transportas (angl. Transport for London) būdamas didžiausias Londono žemės savininkas, „TfL“ bendradarbiauja su įvairiomis vietos valdžios institucijomis, norėdamas žemę išnaudoti naujų namų statybai ir patobulintoms vietinėms traukinių stotims. Vienas iš jų projektų yra Kidbruke (angl. Kidbrooke) pastatyta stoties aikštė – „TfL“ bendradarbiauja su būsto asociacija, siekdama atnaujinti Kidbruke geležinkelio stoties vietą, kad pateiktų 619 namų ir patobulintos stoties planavimo paraišką.

Viena viešojo turto programa (angl. The One Public Estate Programme, OPE) buvo pradėta kaip inovatyvi bandomoji programa 2013 m. Joje buvo tik 12 tarybų, o laikui bėgant ji išsiplėtė iki 300 tarybų, dalyvaujančių, pertvarkant vietines bendruomenes ir viešąsias paslaugas. Tai yra nacionalinė programa, vykdoma bendradarbiaujant su Vietos valdžios asociacija (angl. Local Government Association, LGA) ir Vyriausybės turto tarnyba (angl. Office of Government Property, OGP).

Šios programos tikslas yra geriau išnaudoti viešojo sektoriaus turtą, naudojant žemę naujų namų statybai bei kuriant darbo vietas. Iki šiol programa mokesčių mokėtojams sutaupė 24 mln. svarų einamųjų išlaidų, sukūrė 5745 naujas darbo vietas ir perdavė žemę, kurioje buvo pastatyta 3 336 naujų namų. Geriau panaudojus valstybinę žemę ir turtą buvo gauti inovatyvūs rezultatai. Vienas tokių pavyzdžių yra Plimuto geležinkelio stoties (angl. Plymouth railway station) pertvarkymas, kuris paaiškinamas atvejo analizėje kitame skyriuje.

Atvejo analizė: Plimuto geležinkelio stoties projektas – visuomeninio turto programa (angl. The One Public Estate Programme, OPE), JK

Nepaisant to, kad Plimuto geležinkelio stotis yra trečioji labiausiai užimta pietvakarių stotis, nuo 1960 m. ji nebuvo kapitališkai rekonstruota. Šiuo metu keleiviams ji kuria prastą įspūdį ir reikalauja kapitalinio remonto.

Plimuto miesto taryba (angl. The Plymouth City Council), „Network Rail“ ir „Great Western Railway“ įsipareigojo bendradarbiauti su Plimuto universitetu, (angl. Plymouth Univrsity) siekiant įgyvendinti projektą. Pirmajame projekto etape „South West Local Enterprise Partnership“ investavo 5 mln. svarų sterlingų ir Kornvalio taryba (angl. Cornwall Council) investavo 500 000 svarų sterlingų į naujos daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės statybą ir esamos automobilių stovėjimo aikštelės nugriovimą. To rezultatas – bus sukurtos kelios plėtros vietos, kurios pritrauks investicijas į stoties teritoriją ir suteiks finansavimą stoties plėtrai ir prieinamumui didinti.

Plimuto taryba ir „Network Rail“ parengė aukštos kokybės bendrąjį planą, kuriame pasirinktas plėtros variantas, patvirtintas pagrindinių suinteresuotų šalių. Plimuto taryba ir „Network Rail“, kaip dvi vietos savininkės, užmezgė partnerystę ir išdėstė pagrindinius principus, kaip bus pertvarkoma stotis.

Naudojantis „OPE“ lėšomis, buvo leista užsakyti specialistus – konsultantus, kurie parengtų naujos kelių aukštų automobilių stovėjimo aikštelės galimybių studiją ir verslo planą bei numatytų modernias automobilių stovėjimo vietas stotyje. Kitame etape bus paruoštas verslo projekto aprašymas, o patvirtinus 5 mln. svarų finansavimą, bus pastatyta naujoji daugiaaukštė automobilių stovėjimo aikštelė, suteiksianti senosios automobilių stovėjimo aikštelės plotą Plimuto universiteto naujojo 11 000 kv. m fakulteto įkūrimui.

Plimuto miesto taryba ir „Network Rail“ planuoja sudaryti žemės savininko susitarimą ir nuspręsti dėl žemės pardavimo su Plimuto universitetu.

Rezultatai:

- Vietovė, sukurta dėl esamos automobilių stovėjimo aikštelės nugriovimo.
- Aukštos kokybės viešosios erdvės, sukuriančios tinkamą atmosferą geležinkelio stotyje.
- Naujos prekybinės patalpos.
- Patobulinta automobilių stovėjimo aikštelė, autobusų ir taksi įranga.
- Įkurtas naujas Plimuto universiteto akademinis fakultetas.

Tikslinės grupės

Šiuo atveju tikslinės grupės yra privataus sektoriaus investuotojai, tokie kaip komercinio nekilnojamojo turto vystytojai, kurie nori prisidėti prie savo kūrybiškumo ir techninių įgūdžių, kad kuo daugiau naudos iš šio turto būtų teikiama kiekvienai suinteresuotai pusei.

Nurodomi tikslai

Atnaujinti Plimuto geležinkelio stoties teritoriją, pakeičiant senąją automobilių stovėjimo aikštelę į naują automobilių stovėjimo aikštelę. Taip pat pagerinti stoties infrastruktūrą ir atlaisvinti vietą Plimuto universiteto akademinio fakulteto įkūrimui.

Privalumai

Be artimiausių pertvarkymo rezultatų, nauda per ateinančius 10 metų bus tokia: vidaus investicijos 48 – 55 mln. svarų sterlingų, mažesnės einamosios išlaidos – 1,4 mln. svarų sterlingų, bus sukurta 920 darbo vietų ir atlaisvinta 16 000 kv. m naujos mišrios paskirties plėtros erdvė.

Trūkumai

Projekte dalyvauja kelios pagrindinės suinteresuotosios šalys, kurios bus atsakingos už susijusias darbo kryptis. Siekiant nustatyti projekto programos planą gali iškilti nesklandumų, nes bus sudėtinga įvertinti kritinio kelio elementus ir pan.

Įvertinimas

Šis finansavimo mechanizmas yra labai naudingas, nes jis atveria viešojo sektoriaus turto vertę. Šiuo atveju esama automobilių stovėjimo aikštelė buvo nugriauta, kad būtų galima atlaisvinti vietos naujai moderniai automobilių stovėjimo aikštelei, patobulintai stočiai ir žemei, kurioje bus įkurtas universiteto fakultetas. Tačiau norint veiksmingai valdyti programą, svarbu palaikyti stiprią partnerystę ir bendradarbiauti su suinteresuotomis šalimis.

Finansavimo mechanizmas ir M-V miestai

Valstybinės žemės ir turto pardavimas gali būti svarbi M-V miestų finansavimo forma tvaraus transporto ir judumo projektams finansuoti. Vietos valdžios institucijos tokį finansavimo mechanizmą pačios kurs, todėl joms bus lengviau jį pačioms ir kontroliuoti. Turto žemėlapiais galima nustatyti žemę ir turtą, kuris gali būti efektyviau išnaudojamas ar pakartotinai naudojamas, o užmezgant partnerystę su komercinio nekilnojamojo turto plėtotojais ir pasitelkiant jų patirtį bei techninius įgūdžius, šis turtas gali atnešti pajamų, kurias galima panaudoti darnaus transporto projektams finansuoti.

Tokia finansavimo mechanizmo forma buvo taikoma vidutiniuose ir dideliuose miestuose, tokiuose kaip Plimutas ir Londonas, ir gali būti taikoma M-V miestuose.

Įgyvendinimo gairės

- Turi būti sukurta sistema, kuria būtų nustatytos gairės dėl vietinės valdžios žemės šalinimo.
- Norint gauti visų susijusių šalių sutikimą, turėtų būti konsultuojamasi su visomis suinteresuotosiomis šalimis ir visuomenės nariais.
- Vietos valdžios institucijos turi aiškiai pasakyti, kaip bus išleidžiamos pajamos.
- Vietos valdžios turto planavimas yra pagrindinis veiksnys, leidžiantis nustatyti galimybes efektyviau jį naudoti.
- Pardavimo procesai turėtų būti lengvesni, kad komercinio nekilnojamojo turto plėtros sektorius būtų skatinamas bendradarbiauti su vietos valdžios institucijomis ir pritrauktų daugiau privataus sektoriaus investicijų.
- Parengus veiksmingą verslo planą ir bendradarbiaujant su tinkamais plėtros partneriais, galima geriausiai įvertinti valstybinės žemės ir turto vertę.
- Reikėtų sukurti tvirtą valdymo mechanizmą ir veiksmingą partnerystę su visomis susijusiomis šalimis.
- Ankstyvuose projekto etapuose reikia bendradarbiautu su viešojo sektoriaus partneriais, siekiant sukurti bendrą viziją ir dirbti siekiant bendro tikslo.
- Yra galimybė gauti finansavimą pradiniams projekto etapams paremti.

Santrauka

Vietos valdžios žemės ir turto pardavimas gali būti efektuvus būdas gauti lėšų tvaraus transporto projektams. Labai svarbu ankstyvame etape pasitelkti tinkamus vystymo partnerius, nes jie gali padėti savo įgūdžių ir patirties dėka. To rezultatas – tinkamai panaudotas vietos valdžios turtas, kurį efektyviai išnaudojus galima gauti pajamų. Kurdami partnerystę, kurioje suderinami tikslai ir interesai, tikėtina, kad yra pasiekiama geresnių rezultatų.

M-V miestams, neturintiems patirties ir teisinių bei administracinių procesų galimybių, gali būti naudinga bendradarbiauti su kitomis vietos valdžios institucijomis, turinčiomis patirties. To pavyzdys yra Jungtinės Karalystės „The One Estate“ programa (OPE), kuri bendradarbiauja su centrine valdžia, vietos valdžia ir kitais viešojo sektoriaus partneriais ir teikia praktinę bei techninę paramą taryboms įgyvendinti ambicingus projektus, pagrįstus jų turto produktyviu panaudojimu. „OPE“ partnerystės pavyzdys parodo, kaip verta dirbti kartu viešajame ir privačiame sektoriuose, siekiant geriau valdyti turtą ir kuo geriau išnaudoti šio turto vertę.

Veiksmingai valdant šią finansavimo formą galima gauti nemažas pajamas ir suteikti didelę naudą M-V miestams:

- Ekonominio augimo sukūrimas (daugiau naujų namų ir didesnis sukurtų darbo vietų skaičius)
- Tvarių transporto projektų įgyvendinimas
- Labiau integruotų paslaugų teikimas
- Vietos valdžios turto einamųjų išlaidų sumažinimas.

Naudingos nuorodos

Unlocking the value in public sector assets, February 2017

https://www.local.gov.uk/unlocking-value-public-sector-assets-0 [Accessed 15th March 2019]

Building a movement through partnership, November 2018

https://www.local.gov.uk/building-movement-through-partnership[Accessed 15th March 2019]

Šaltiniai

One Public Estate Programme, https://www.local.gov.uk/topics/housing-planning-and-homelessness/one-public-estate [Accessed 15th March 2019]

Transport for London (TfL) property development, https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2015/october/tfl-releases-land-for-10-000-homes-across-the-capital [Accessed 15th March 2019]

Plymouth Railway Station Project, https://www.local.gov.uk/transport-plymouth-city-partnership-plymouth-railway-station-project [Accessed 15th March 2019]

One Public Estate: building a movement through partnership 2018, https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/11.120%20OPE%202018%20prospectus_v13.pdf

C.20 priedas. Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų

Pagrindinės charakteristikos

- Privačių fondų ir patikos fondų dotacijos yra tam tikram tikslui įgyvendinti skiriamos lėšos. Jos dažnai yra siejamos su tikslais ir uždaviniais arba gali būti prieinami konkrečiam projektui. Tikimasi, kad investicija už naudą pasieks visuomenės gerovę.
- Tokios dotacijos skiriasi nuo Vyriausybės dotacijų. Pinigai neateina iš mokesčių mokėtojų.
- Privačios subsidijos yra „filantropijos“ arba „privataus finansavimo visuomenės interesams“ forma.
- Teikiant paraišką dotacijai gauti yra nustatytos griežtos procedūros. Taip pat gali būti vykdomas konkursas, kurio metu pinigai skiriami tik tam tikriems pareiškėjams.
- Privačių fondų ir patikos fondų dotacijos gali būti naudojamos inovatyviems projektams, kuriems kitu atveju būtų neįmanoma gauti finansavimo.

Trumpas aprašymas

Dotacija yra apibrėžiama kaip pinigų suma, kurią vyriausybė ar kita organizacija skiria tam tikram tikslui įgyvendinti. Dotacija nuo paskolos skiriasi tuo, kad nežinoma, kad pinigai bus grąžinti. Jungtinėje Karalystėje fondai, teikiantys dotacijas, kasmet skiria apie 3,9 milijardo svarų sterlingų. Dotacijos iš privačių patikos fondų ir paprastų fondų nuo valstybės dotacijų skiriasi tuo, kad pinigai nėra gaunami iš mokesčių mokėtojų.

Daugeliu atvejų šių patikos fondų pajamų šaltinis yra iš lėšų, kurias suteikia pasiturintys asmenys ar įmonės, ir jie dažnai yra įvardijami kaip pirminis geradaris.

Kontekstas

Patikos fodai ir privatūs fondai gali būti įvairių formų, taip pat kaip ir jų aukos. Kai kurie patikos fondai dotaciją duos bet kuriam projektui ar naudos gavėjų grupei, o kiti sutelks dėmesį į nustatytas sritis (pvz., Menų, švietimo ar tvarumo projektų finansavimas). Patikos fondai ir privatūs fondai savo pajamas gauna iš aukų, kurios dažniausiai gaunamos iš turtingų asmenų ar įmonių.

Tokių dotacijų teikimo patikos fondams pranašumas yra tas, kad jie kartais finansuoja idėjas, įskaitant inovatyvius ir mokslinių tyrimų projektus, kurių kiti rėmėjai gali nepatvirtinti. Dažniausia yra teikiama vienkartinė išmoka, kuri gali būti naudojama mažiems ir vidutiniams projektams finansuoti.

Yra keletas privačių fondų ir patikos fondų, kurie aukoja pinigus projektams. Konkursams, tokiems kaip „Bloomberg Mayor's Challenge“ yra skirti „Bloomberg“ fondo pinigai, kuriais

siekiama rasti inovatyvius problemų, su kuriomis susiduria miestai, sprendimus. Minėtas konkursas apdovanoja sėkmingus projektus skirdamas dotacijas už jų pasiūlymų įgyvendinimą.

Finansavimo mechanizmo patrauklumas

- Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų gali būti skiriamos tam tikram tikslui finansuoti.
- Dotacijos gali būti panaudotos, siekiant įgyvendinti inovatyvias idėjas. „Bloomberg Mayor's Challenge“ konkurse konkurencingumas yra naudojamas rengiant pasiūlymus, o konkurso nugalėtojams yra skiriamos lėšos. Net tais atvejais, kai projektams nebuvo skirta lėšų, šis procesas buvo naudingas, kuriant inovatyvius sprendimus. Miestai kandidatai pasibaigus konkursui gali rasti kitų alternatyvių būdų konkursui sukurtiems projektams finansuoti, todėl procesas yra naudingas abiem pusėms.
- Ataskaitų teikimo reikalavimai, susiję su dotacijomis, paprastai turėtų užtikrinti, kad lėšos bus naudojamos tam tikslui, kuriam įgyvendinti jos buvo prašomos.
- Skirtingai nuo paskolos, dotacijos pinigai neturi būti grąžinami ir paprastai yra atleidžiami nuo mokesčių.
- Naudojant privačias dotacijas, skirtingai nei Vyriausybės dotacijas, kai pinigai gaunami tiesiogiai iš mokesčių mokėtojų, yra didesnė rizika. Dotacijos iš privačių fondų ir patikos fondų taip pat labiau pašalintos iš politinių prioritetų.

Iššūkiai ir pavojai

- Dotacijos gavimas iš privataus fondo ar patikos fondo gali būti sudėtingas procesas. Paraiškos dažnai apima griežtų atrankos kriterijų laikymąsi, o potencialiems kandidatams gali būti taikomi apribojimai.
- Dotacijoms gauti gali reikėti ataskaitų apie jų rezultatus. Dažnas pranešimas apie laimėjimus ir dotacijų kriterijus gali būti geras aspektas, tačiau taip pat gali sukelti didelę administracinę naštą organizacijoms.
- Dotacijos iš privačių fondų ar patikos fondų paprastai nėra ypač patikimas finansavimo šaltinis, nes dažniausiai jos yra vienkartinės. Panaudojus dotacijos lėšas, visos einamosios išlaidos nebus padengtos.
- Paprastai yra keletas pretendentų, konkuruojančių dėl tų pačių pinigų, todėl galima teigti, kad gauti dotaciją bus sunku, dėl konkurentų.

Pritaikymo pavyzdžiai

Transporto projektams finansuoti nėra patikos fondų ir privačių fondų dotacijų, todėl šiuo metu nėra daug gerosios praktikos pavyzdžių. JAV miestų vyriausybės kreipiasi į „filantropinę“ paramą gerindamos savo miestus ir išbandydamos nuotykių kupinas bei inovatycias idėjas. Pavyzdys yra Detroito miesto dvidešimties asmenų dotacijų komanda, kuri kaupia lėšas, gaunamas iš didelių filantropų, tokių kaip „Bloomberg“ filantropijos (angl. Bloomberg Philanthropies), „JPMorgan Chase“, „Kellogg“ fondo ir „Knight“ fondo. Projektai

įtraukė vidinę inovacijų komandą, naudojančią duomenų analizę, siekiant paremti miesto plėtros ir regeneracijos projektus. Verta paminėti, kad šie fondai vaidino nepaprastai didelį vaidmenį gelbėjant Detroito miestą nuo bankroto po 2008 m. finansinės krizės.

Labiau žinoma dotacija, kuri yra teikiama konkurso forma, yra „Bloomberg Philanthropies“ merų iššūkis (angl. Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge), kuris teikia finansavimą laimėjusiems miestams plėtoti inovatyvias idėjas, siekiant pagerinti jų miestus.

Atvejo analizė: „Bloomberg“ merų iššūkis (angl. Bloomberg Mayors Challenge)

„Bloomberg Philanthropies“ merų iššūkis yra konkursas, skatinantis miestus kurti naujas inovatyvias idėjas, kad būtų galima išspręsti sunkiausias miestų problemas, ir dalintis savo idėjomis bei sprendimais su kitais miestais. Varžybos vyko 2013 m. JAV, 2014 m. – Europoje, 2016 m. – Lotynų Amerikoje ir Karibuose, o 2018 m. vėl grįžo į JAV.

Šį kartą JAV miestai, kuriuose gyvena daugiau nei 30 000 žmonių, yra kviečiami dalyvauti konkurse, kuriame jie turės pristatyti jiems iškilusį iššūkį ir kaip jie inovatyviai išspręs kylančias problemas. Laimėjusiems miestams bus skiriama iki 100 000 dolerių už jų idėjų įgyvendinimą. Jiems taip pat bus sukurta platforma, kurioje inovacijų ekspertai ir miesto specialistai suteiks savo patirtį, o visi dalyvaujantys miestai bendradarbiaus tarpusavyje ir dalinsis savo idėjomis.

Atranka grindžiama keturiomis kategorijomis: vizija, poveikis, įgyvendinimas ir perkeliamumas. „Mero iššūkis“ yra tarptautinė iniciatyva, kuria siekiama pagerinti piliečių gyvenimą visame pasaulyje, dalijantis naujomis idėjomis ir kuriamomis naujomis strategijomis bei priemonėmis kaip tai įgyvendinti.

„Bloomberg“ filantropijos atstovai paskelbė pranešimą („Bringing Bold Ideas to Life“), kuriame pateikiama informacija apie tai, kaip nugalėtojai sėkmingai įgyvendino savo idėjas miestuose, ir išskirtos svarbios pamokos, iš kurių gali pasimokyti ir kiti miestai.

Nurodomi tikslai

„Bloomberg Mayors Challenge“ tikslas yra suteikti finansavimą miesto vadovams, kad šie sugalvotų naujų inovatyvių idėjų, kaip išspręsti aktualiausias problemas, su kuriomis susiduria miestas, ir pasidalinti jomis su kitais miestais visame pasaulyje.

Privalumai

Šio konkurso pranašumas yra skatinti ir remti dalyvaujančius miestus, tobulinti ir stiprinti inovatyvias idėjas ir priversti miestus įgyvendinti idėjas savo mieste, taip pat dalytis jomis su kitais miestais visame pasaulyje.

Trūkumai

- Varžybos gali vykti tik tam tikrame regione vienu metu.
- Inovatyvios idėjos ne visada gali būti konkrečių įgyvendinimo sprendimų rezultatas.
- Dotacijos gali pakakti tik nedidelio masto projektams finansuoti.

Įvertinimas

„Bloomberg“ merų iššūkis (angl. The Bloomberg Mayors Challenge) parodo, kad privačios dotacijos ir finansavimas gali būti labai naudinga lėšų rinkimo forma investuoti į inovatyvias idėjas, susijusias su tvariu transportu ir judumu. Tai gali leisti miestams tyrinėti naujas idėjas ir kurti sprendimus netaikant visuomenės kontrolės, nes šie pinigai nėra gaunami iš mokesčių mokėtojų ir nėra jokių politinių kliūčių.

Finansavimo mechanizmas ir M-V miestai

Privačių dotacijų finansavimas galimas M-V miestams ir galėtų būti labai naudinga galimybė tyrinėti inovatyvias tvaraus judumo ir transporto schemų idėjas. Vietos valdžios institucijos gali naudoti šį finansavimą be jokių vyriausybės reglamentų. Taip pat gali finansuoti projektus, kurie dėl rizikos gali negauti pritarimo finansavimui ir šios dotacijos nereikia grąžinti.

Iššūkis yra ištirti ir skirti reikiamą finansavimą, nes yra daugybė patikos ir privačių fondų, todėl svarbu neatsilikti nuo atitinkamų svetainių ir forumų, kad nepraleistumėte galimybės gauti finansavimą.

Taip pat verta pabandyti surasti didelius komercinius fondus, kurie galbūt norėtų skirti dotacijas, jei jiems būtų pateiktos inovatyvios tvaraus ir judumo projektų idėjos, siekiant pagerinti regiono transportą ir mobilumą.

Įgyvendinimo gairės

- Institucijos, atsakingos už viešojo transporto projektų finansavimą, turėtų būti nuolat atnaujinamos atitinkamose privačių ir patikų fondų svetainėse ir forumuose, kad užtikrintų, jog kiti nepraleidžia progos kreiptis dėl dotacijų.
- Siūloma prisiregistruoti svetainėse, kuriose teikiama informacija apie privačių patikų fondų ir kitų fondų dotacijas.
- Organizacijos turėtų daug investuoti į įvairius mokymus, jeigu nori parašyti potencialius pasiūlymus dotacijai gauti.
- Atsižvelgiant į privačių dotacijų finansavimo pobūdį, šio finansavimo mechanizmo naudojimas turėtų būti taupomas mažesniems vienkartiniams projektams, ypač inovatyviems projektams, kurie nesitęs ilgesnį laiką.

Santrauka

Kaip matyti iš „Bloomberg Philanthropies“ merų iššūkio, M-V miestams labai tinka patikų ir privačių fondų dotacijos. Kitaip nei valstybės dotacijos, gaunamos iš mokesčių mokėtojų pinigų, minėti fondai turi savų pliusų – yra daugiau galimybių išbandyti naujas ir inovatyvias tvaraus transporto idėjas, nerizikuojant dėl viešosios atskaitomybės.

Siekiama struktūrizuoto požiūrio į tinkamų dotacijų ir privačių fondų, kurie teikia tokį finansavimą ir yra linkę finansuoti inovatyvius regiono gerinimo projektus, tyrimus. Kalbama apie tikslingos komandos, kaip ir Detroito miesto, sukūrimą, kuri gali padėti didelius pamatus ir pristatyti tvaraus transporto projekto pranašumus.

Taip pat verta investuoti į sėkmingų pasiūlymų rašymo mokymus ir susitarti dėl potencialių projektų, kad būtų kuo geresnės galimybės sulaukti dotacijų.

Dotacijos iš privačių fondų ar patikos fondų paprastai yra vienkartinės išmokos ir tai nėra patikimas finansavimo šaltinis. Tačiau yra galimybė, kad inicijavus projektą ir pasitvirtinus jo įgyvendinimą, tolesnis finansavimas idėjai plėtoti gali būti gautas iš kitur.

Naudingos nuorodos

Bringing Bold Ideas to Life – Insight from innovators taking part in Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge.

https://mayorschallenge.bloomberg.org/wp-content/uploads/2016/10/report.pdf [Accessed 11th March 2019]

Šaltiniai

Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge, https://mayorschallenge.bloomberg.org/competition-impact [Accessed 11th March 2019]

When city hall wants a grant: Inside Philanthropy, https://www.insidephilanthropy.com/home/2018/4/9/when-city-hall-wants-a-grant-philanthropys-growing-presence-in-municipal-governments [Accessed 11th March 2019]

Government Funding, http://www.governmenfunding.ork.uk/_content/help-advice/sources-of-funding.aspx [Accessed 11th March 2019]

C.21 priedas. Aukos kaip vartotojų pirkimų dalis

Pagrindinės charakteristikos

- Šis finansavimo mechanizmas veikia naudojant sverto efektą nedidelei papildomų pajamų sumai nuo kiekvieno vartotojo pirkinio, vartotojui sutinkant paaukoti nedidelę pinigų sumą.
- Aukos gali būti suteiktos pirkėjui perkant produktą arba naudojant pasikartojančias aukas kaip prenumeratos paslaugą.

Trumpas aprašymas

Šio finansavimo mechanizmo tikslas yra skirti nedidelę papildomų pajamų sumą iš kiekvieno vartotojo pirkimo, kuriam yra taikoma schema. Norėdamas tai padaryti, pirkėjas, nusipirkęs ką nors, gali sutikti paaukoti nedidelę papildomą pinigų sumą, kuri būtų skirta gero tikslo įgyvendinimui.

Yra du būdai, kaip pirkėjas gali paaukoti: arba perkant vieną produktą, arba skiriant periodinę auką už prenumeratos paslaugą (pavyzdžiui, reguliariai aukojant pagal mobiliojo telefono sutartį).

Aukos renkamos naudojant esamą infrastruktūrą, kurią sukūrė paslaugų teikėjas ar prekybininkas, ir paprastai ji yra nukreipiama per nepriklausomą įstaigą.

Anksčiau šis finansavimo mechanizmas daugiausia buvo naudojamas, siekiant gauti papildomą finansavimą tarptautinėms plėtros ar labdaros organizacijoms, tačiau jis taip pat galėtų būti naudojamas, siekiant gauti finansavimą konkrečioms vietinio tvaraus transporto ar judumo priemonėms mieste įgyvendinti.

Kontekstas

Lėšų rinkimas per pirkimus, kuris taip pat vadinamas „pirkimas aukoti“, buvo įprasta lėšų rinkimo galimybė. Tyrimų metu buvo nustatyta, kad verslo organizacijos, bendradarbiaujančios su labdaros organizacijomis ir bendruomenėmis, padidina savo pajamas, ir tai galėtų būti patraukli paskata kiekvienam verslui. Šio tipo lėšų rinkimas labai priklauso nuo kampanijos rinkodaros ir išsikelto tikslo, naudos, kurią ji gali atnešti. Ši rinkodaros rūšis vadinama „priežasties rinkodara“ – reiškiniu, kurį daugelis didelių kompanijų naudoja aukodami pinigus labdarai. Tokios kompanijos kaip „McDonald‘s“ paaukoja po centą nuo kiekvieno „Happy meal“ komplekso pardavimo, kad surinktų milijonus dolerių Ronaldo McDonaldo (angl. Ronald McDonald) labdaros organizacijoms.

Šiuo metu viena iš populiarių galimybių aukoti – naudoti automatinio aukojimo būdą, pvz., skirti auką atsiskaitant kortele, kuomet atsiskaitymo metu galima pasirinkti, ar norima paaukoti, ar ne. Kitas plačiai naudojamas metodas yra aukoti, apsiperkant internetu.

Vietos valdžios institucijos, renkančios lėšas tvariosioms ir mobilumo programoms, turi rasti įmones, kurios gali sukaupti kuo daugiau lėšų aukoms ir nori dirbti bei bendradarbiauti su

vietos tarybomis. Schemos sėkmė priklauso ne tik nuo įsigytų produktų ir paslaugų, bet ir nuo ekonominės aplinkos.

Finansavimo mechanizmo patrauklumas

- Galimybė padidinti pajamas.
- Yra pavyzdžių, kai šis mechanizmas veikė sėkmingai.
- Aukos už prenumeratos paslaugą leidžia papildomas pajamas nuspėti ir lengvai prognozuoti.
- Šį finansavimo mechanizmą lengviau įgyvendinti nei konkretų mokestį tiek politiniu, tiek įstatymų leidybos požiūriu.
- Su šiuo finansavimo mechanizmu susijusios administracinės išlaidos yra nedidelės (apie 3–10 proc.), nes aukos yra renkamos naudojant esamą infrastruktūrą.
- Šis finansavimo mechanizmas gali padėti padidinti informuotumą apie tvaraus transporto ar judumo mieste problemas.
- Įmonėms (t.y. prekybininkams ar paslaugų teikėjams) šis mechanizmas taip pat gali būti patrauklus, nes tai galėtų pagerinti jų profilį dėl sąsajų su viešuoju finansavimu.

Iššūkiai ir pavojai

- Yra keletas pavyzdžių, kai pasinaudoti šiuo finansavimo mechanizmu nepavyko (pavyzdžiui, „MASSIVEGOOD“, kuris surinko lėšų UNITAID).
- Pajamų srautas gali būti nenuspėjamas, jei jis nėra automatizuotas ar maksimalus.
- Norint padidinti pajamas, gali reikėti didelių investicijų į rinkodarą.
- Sėkmingi pavyzdžiai, kur buvo įgyvendintas šis finansavimo mechanizmas, nesukūrė milžiniškų pajamų (dešimtis tūkstančių), todėl šį finansavimo mechanizmą gali tekti naudoti kartu su kitais.
- Finansavimo mechanizmo sėkmė priklauso ir nuo vartotojo, ir nuo įmonės įsisavinimo.
- Šis finansavimo mechanizmas pažeidžiamas platesnių ekonominių sąlygų. Ekonomikos nuosmukis gali turėti įtakos žmonių išlaidų įpročiams.

Pritaikymo pavyzdžiai

Yra daugybė lėšų pritraukimo per pirkėjus pavyzdžių. Šis mechanizmas labai populiarus lėšų rinkimo būdas. Yra daug didelių įmonių, tokių kaip „McDonald‘s“, kurios kaupia lėšas paaukodamos po centą už kiekvieno „Happy Meal“ komplekso pardavimą. „IKEA Soft Toy Campaign“ surinko lėšų šioms organizacijoms – „Gelbėkit vaikus“ ir „UNICEF“.

Vietos valdžios institucijos, kaupiančios lėšas savo vietos tvarumo ir judumo programoms, turi nukreipti produktą ar paslaugą konkrečiam tikslui pasiekti. Taip konkretus produktas ar paslauga bus patrauklesnis tų produktų vartotojams.

Tokio lėšų rinkimo pavyzdys yra savanoriška aukų schema Vėjo jėgainių automobilių stovėjimo aikštelėje Vimbldone (angl. Windmill Car Park) ir „Putney Commons“.

Atvejo analizė: Savanoriško aukojimo schema Vėjo jėginių automobilių stovėjimo aikštelėje (angl. Windmill Car Park) Vimbldone ir „Putney Commons“

Vimbldonas (angl. Wimbledon) ir „Putney Common“ yra viena iš svarbiausių Londono laukinės gamtos ir poilsio vietų mieste. Labdaros organizacija, vadinama „Konservatoriais“ (angl. Conservators), kaupia pinigus „Commons“ palaikymui. Visi surinkti pinigai išleidžiami kasdieniam tvarkymui, pvz., žolių pjovimui ir pastatų priežiūrai. Labdaros organizacija ieškojo papildomų būdų, kaip surinkti daugiau lėšų, nes stovėjimo mokestis tapo nepakankamas.

2017 m. jie surengė konsultaciją dėl savanoriško aukojimo schemos įvedimo Vėjo jėgainių automobilių stovėjimo aikštelėje, ir joje pristatė kaip bus naudojami surinkti pinigai parko priežiūrai ir išsaugojimui. Konsultacijų rezultatai parodė, kad galima įvesti šią aukojimo schemą, o nuo 2017 m. lapkričio mėn. buvo paleista ši schema metams. Lankytojai gali pasirinkti ar mokėti už automobilių stovėjimą mokestį ar nemokėti, priklausomai ar jie nori paaukoti ar ne. Dar visai neseniai, buvo sukurta opcija paaukoti naudojantis mobiliuoju telefonu ar planšete.

Tikslinės grupės

Lankytojai, atvykstantys į Vėjo jėgainių automobilių stovėjimo aikštelę.

Laikotarpis

Šiuo metu ši schema pristatoma vieneriems metams.

Techninė specifikacija

Aukojimas yra savanoriškas, tačiau jie pasiūlė iš anksto nustatytas sumas, kiek galima aukoti. Jei asmuo aukoja papildomai 10 centų, mobiliuoju telefonu jis gali gauti priminimą.

Nurodomi tikslai

Surinkti lėšų Vimbldono ir „Putney Common“ priežiūrai ir išsaugojimui.

Privalumai

- Nuo 2017 m. lapkričio mėn. buvo surinkta 4500 svarų sterlingų, kurie bus naudojami tik parko priežiūrai.
- Tai padidino lankytojų supratimą, koks svarbus jų indėlis į parko išsaugojimą.

Trūkumai

- Kadangi tai savanoriškas aukojimas, tai nėra labai patikimas šaltinis kaupti lėšas parko išsaugojimui.

Įvertinimas

Savanoriško aukojimo schema automobilių stovėjimo aikštelėje buvo gana sėkminga, nes nuo jos pradžios 2017 m. lapkričio mėn. buvo surinkta 4500 svarų sterlingų.

Finansavimo mechanizmas ir M-V miestai

Finansavimo mechanizmas, kuriame naudojamos savanoriškos vartotojų aukos, gali būti M-V miestų galimybė finansuoti dalį tvarių ir judumo schemų. Administracinės procedūros ir įgyvendinimas būtų nesudėtingas, dėl to kad būtų naudojama esama infrastruktūra. Norint surinkti daugiau lėšų, naudojamas procesas turėtų būti patogus ir patrauklus kiekvienam

vartotojui – reikėtų naudoti tokius metodus, kad kiekvienas vartotojas pasirinktų ar nori paaukoti ar ne.

Šio tipo finansavimo mechanizmas taip pat labai priklauso nuo rinkodaros ir tinkamų prekybininkų bei paslaugų teikėjų, norinčių paremti vietos savivaldybių įgyvendinamus transporto projektus.

Įgyvendinimo gairės

- Vietos valdžios institucijos turėtų šiek tiek užtrukti, ieškant tinkamų prekybininkų ir paslaugų teikėjų, kurie norėtų rinkti aukas. Prekybininko ar paslaugų teikėjo teikiamas produktas ar paslauga turėtų būti susijęs su tikslu renkant aukas. Pvz., galimi prekybininkai ir paslaugų teikėjai, norintys rinkti aukas, gali būti autobusų tiekėjai, metro tiekėjai ar dviračių nuomos parduotuvės.
- Vietos valdžios institucijos turėtų surasti nepriklausomą įstaigą, kuri nukreiptų pajamas tarp prekybininko ar paslaugų teikėjo ir vietos valdžios.
- Norint gauti dideles papildomas pajamas, aukos savanoriškumo pobūdis turėtų būti geriau išnaudojamas. Tai galima padaryti naudojant sutikimo (angl. opt in) arba nesutikimo (angl. opt out) nuostatas. Jei vietos valdžia nori įgyvendinti „sutikimo“ schemą, pirkėjui turėtų būti patogu tai padaryti, kad būtų padidintos pajamos.
- Kitas būdas padidinti papildomas pajamas yra automatizuotos aukos sistemos naudojimas. Pvz., turėdami galimybę paaukoti, naudojantis kortelių mokėjimo aparatu.
- Papildoma suma, kurią vartotojai moka už įprastą produkto ar paslaugos kainą, turėtų būti nustatyta maža, kad vartotojas nebūtų atgrasomas nuo paaukojimo.
- Vietos valdžios institucijos turėtų paskelbti siūlomų tvaraus transporto ir judumo projektų svarbą, kad vartotojai galėtų tiksliai žinoti, kam bus skirtos jų aukos ir koks bus jų poveikis. Tai galėtų būti padaryta vykdant rinkodaros kampaniją, viešinant vietos valdžios tinklalapyje, socialiniuose tinkluose, pvz., „Facebook“ puslapiuose, vietiniuose laikraščiuose ir žurnaluose bei plakatuose ir lankstinukuose tranzito centruose.
- Taip pat naudinga surengti viešas konsultacijas, kad suprasti, ar vartotojai nori mokėti tokią savanorišką auką.

Santrauka

M-V miestai savanoriškai rinkdami aukas, gali gauti papildomų pajamų už įgyvendintus tvarius ir mobilumo projektus, tačiau nustatyta, kad ši suma paprastai yra nedidelė. Reikėtų susikoncentruoti į rinkodarą, kad būtų galima gauti kuo daugiau pajamų. Žinoma, tai įgyvendinant bus mažiau administracinių išlaidų.

Šaltiniai

Voluntary donation scheme, Windmill Car Park, Wimbledon and Putney Common.

https://www.wpcc.org.uk/latest-news/news/post/91-voluntary-donation-scheme-at-the-windmill-car-park [Accessed19th March 2019].

European Commission, 2005. *A possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development: technical reflections in the run up to the UN High Level Event.* Commission Staff Working Paper. Brussels.

Policy Cures (2019) *Innovative Financing Mechanisms for South East Asia. Policy Brief 8: Voluntary Consumer Donations.* Available at: http://policycures.org/downloads/Policy%20Brief%208%20-%20Voluntary%20Consumer%20Contributions.pdf [Accessed 19 March 2019].

UNDP (2012) *Innovative Financing for Development: A New Model for Development Finance?* Available at: http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Development%20Cooperation%20and%20Finance/InnovativeFinancing_Web%20ver.pdf [Accessed 19 March 2019].