

PRIEDŲ SĄRAŠAS

1. Užsienio valstybių „gerosios praktikos“ kelių projektų srityje apžvalga	2
2. Techniniai reikalavimai priežiūros vykdymui	18
3. Projekto finansinis modelis	25
4. Projekto įgyvendinimo VPSP būdu teisinių galimybių analizė	26
5. Baudų (išskaitų) mechanizmas	39
6. Galimi ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo kriterijai	46
7. Projekto trukmės analizė	49
8. Projekto finansinis modelis, dalyvaujant tarptautiniams finansuotojams	51
9. Projekto finansiniai modeliai, padalinant projektą į 2 dalis	52

1. UŽSIENIO VALSTYBIŲ „GEROSIOS PRAKTIKOS“ KELIŲ PROJEKTŲ SRITYJE APŽVALGA

Žemiau analizuojami konkretūs sėkmingai ir nesėkmingai įgyvendintų (įgyvendinamų) kelių sektoriaus VPSP projektų pavyzdžių pagal atskiras užsienio valstybes, kaip pavyzdžiui, Airija, Vengrija, Čekija, kuriose VPSP veiklos modelio taikymas kelių sektoriaus srityje yra itin gerai išvystytas bei kurių patirtis (teigiama ir neigiama) gali būti naudinga Lietuvai rengiantis savarankiškai įgyvendinti pirmuosius kelių sektoriaus VŽPP projektus.

Valstybės ir konkretūs analizuojami projektai pasirinkti remiantis šiais pagrindiniais kriterijais:

- ilgametė kelių sektoriaus VPSP projektų patirtis;
- didelis skaičius įgyvendintų kelių sektoriaus VPSP projektų (Airija, Vengrija);
- tas pats stojimo į ES laikotarpis (Čekija);
- panaši regioninė specifika;
- panašios apimties projektų patirtis (Vengrija).

Šiose valstybėse sukaupta projektinė patirtis apibendrinama realaus jų įgyvendinimo ir pasiektų rezultatų aspektu, atskleidžiant svarbiausius projektų sėkmę/ ar nesėkmę nulėmusius faktorius ir aplinkybes, pasirinktus problemų sprendimo būdus ir galutinį (ar tarpinį, jei projektas šiuo metu dar nėra užbaigtas) projekto rezultatą.

Analizei pasirinktų užsienio valstybių projektinės patirties apibendrinimas parengtas vadovaujantis tiek objektyviais duomenimis apie tokius projektus, kuriuos viešai skelbia juos užsakę viešojo sektoriaus subjektai bei juos įgyvendinantys privatūs partneriai, tiek subjektyvia viešai prieinama informacija, kaip pati visuomenė ar atskiros jos grupės vertina tokių projektų efektyvumą bei jų pasiektus rezultatus.

Atskiras dėmesys skiriamas pilotiniams projektams, todėl, kad būtent jie geriausiai atskleidžia visus pasirinktų pirminių sprendinių trūkumus, o taip pat todėl, kad Lietuva šiuo metu yra šioje VPSP projektų vystymo stadijoje.

Vykdam šį tyrimą atsižvelgta tiek į objektyvius duomenis, kuriuos apie tokius projektus viešai paskelbė patys juos užsakę viešojo sektoriaus subjektai bei juos įgyvendinę arba šiuo metu įgyvendinantys privatūs partneriai, tiek subjektyvią viešai prieinamą informaciją, kaip pati visuomenė ar atskiros jos grupės vertina tokių projektų efektyvumą bei jų pasiektus rezultatus, taip pat autoritetinių ekspertų ir mokslininkų nuomones bei konkrečių projektų vertinimus.

1.1. Atskirų užsienio valstybių „gerosios praktikos“ kelių sektoriaus srityje ir konkrečių projektų bendroji apžvalga

Kaip jau minėta, šiuo metu ir pačioje Europoje, ir kitose pasaulio valstybėse dauguma VPSP kelių sektoriaus projektų numato būtent mokamo pravažiavimo kelių arba bent jau kelių, pravažiavimas kuriais yra mokamas didesnį VPSP projekto įgyvendinimo laikotarpį, sukūrimą, todėl šioje srityje valstybės yra sukaupusios daugiausia „gerosios patirties“ bei praktikos ir sukūrusios tikrai aukšto lygio kokybinių standartų infrastruktūros būklei ir su šia infrastruktūra susijusioms viešosioms paslaugoms sistemą.

1.1.1. Valstybės, kurių kelių sektoriaus VPSP projektuose dominuoja mokamo pravažiavimo keliai

1.1.1.1. Didžioji Britanija

Didžiąją Britaniją neabejotinai reikia priskirti prie lyderių, įgyvendinant VPSP projektus, įskatinant ir kelių sektoriaus VPSP projektus, iš šiuo metu čia vargiai ar rasime čia transporto srities projektą, kuris būtų įgyvendinamas be privataus sektoriaus investicijų ar įtraukimo. Viešo ir privataus sektoriaus bendradarbiavimas statant kelius čia buvo pradėtas dar 1994 metais, todėl šios valstybės patirtis tokių projektų srityje išties yra milžiniška, o 2009 metų duomenimis 2008 metų pabaigoje Didžiojoje Britanijoje buvo iš viso virš 900 pasirašytų VPSP projektų sutarčių, kurių bendra vertė siekė virš 100 mlrd. \$. Iš jų visų net apie 26 mlrd. \$ buvo skirta būtent transporto srities VPSP projektams, o pačių transporto srities VPSP projektų skaičius 2008 m. pabaigoje sudarė 67 iš visų vykdomų 911 projektų. Įprastai tokie projektai yra ganėtinai dideli pagal savo mastą, o vidutinė tokio projekto vertė siekia apie 281 mln. £, daug daugiau nei kituose sektoriuose.

Atsižvelgiant į tai, Didžioje Britanijoje nusistovėjo visas kompleksas dokumentų, kuriais remiantis rengiami konkretūs kelių sektoriaus VPSP projektai:

Bendrieji metodiniai dokumentai, reikšmingi rengiant visų tipų VPSP projektus, tame tarpe ir kelių projektus

Vienas svarbiausių dokumentų identifikuojant reikšmingiausius principinius reikalavimus visiems VPSP tipo projektams yra Jungtinės Karalystės Išdo departamento standartinės VPSP projektų sutartys, kurias 2007 metais parengta ir šiuo metu galiojanti 4-oji redakcija bei jų papildomi aiškinamieji dokumentai, turi būti naudojami rengiant visas PFI sutartis. Šis standartinis dokumentų paketas suteikia vertingų rekomendacijų kai kuriais klausimais, kurie įprastai yra ir sudėtinė kiekvieno Kokybės standarto dalimi:

Dėl paslaugos teikimo ir vertinimo laikotarpio nustatymo principų

Spręsdamas dėl tiek dėl bendrojo, tiek dėl atskirų viešųjų paslaugų teikimo laikotarpių konkrečiame projekte viešasis sektorius atsižvelgtų į visą eilę svarbių faktorių: viešojo sektoriaus tokių paslaugų poreikį bei sugebėjimą prognozuoti ilgalaikius kokybinius ir kiekybinius projekto rezultatus; turto, kuris bus naudojamas viešųjų paslaugų teikimui numatomą eksploatacijos trukmę ir tokio turto numatomą likutinę vertę paslaugų teikimo pabaigoje, taip pat būtinybę atlikti šio turto esminius atnaujinimus bei remontą viešųjų paslaugų teikimo laikotarpiu; paslaugų teikimo tęstinumo reikalingumą, įskaitant potencialius sunkumus ir neveiksmingumus pereinamuoju laikotarpiu, jei prireiktų pakeisti rangovą; būtinybę ilgą laikotarpį užtikrinti tinkamo lygio paslaugų teikimo iniciatyvą iš privataus sektoriaus pusės.

Naudingos rekomendacijos

- nustatyti konkrečią galutinę datą, kada privatus partneris turi pradėti viešųjų paslaugų teikimą. Be to, gali būti itin naudinga numatyti Kokybės standarte atskiras kritines datas, kuriomis rangovui neatlikus tam tikrų darbų arba nesuteikus tam tikrų viešųjų paslaugų nebūtų tikslinga toliau tęsti projektą, ir todėl viešasis sektorius be jokių pasekmių sau turėtų teisę nedelsiant vienašališkai nutraukti susitarimą su privačiu rangovu dėl tolesnio projekto vykdymo;
- taip pat siūloma iš anksto numatyti galimybę, prireikus sutrumpinti viešųjų paslaugų teikimo terminus, jei atitinkamų paslaugų poreikiai pasikeistų.

Dėl rizikų padalinimo struktūros nustatymo principų

Pagrindinis principas yra tas, kad visos projektavimo, statybos, sudėtinių elementų suderinimo, instaliavimo, testavimo, įvedimo į eksploataciją, valdymo, priežiūros, ir galutinio tinkamo išpildymo pagal Kokybės standarte nustatytus reikalavimus dėl bet kokio VPSP projekto metu sukuriama turto turėtų būti perduodamos išimtinai pačiam privačiam rangovui, o viešasis sektorius (išskyrus išimtinus atvejus) neprisiimtų jokių rizikų išvardintų procesų metu, įskaitant tame tarpe ir dėl bet kokių tarpininkų šių

procesų rezultatų. Aišku, atitinkamai privačiam rangovui turėtų būti suteikta ir visiška laisvė tvarkyti tokias veiklas savo nuožiūra, be viešojo sektoriaus įsikišimo. Išskyrus išimtinius atvejus, viešasis sektorius turėtų nepriimti jokio aktyvaus vaidmens iki pat viešųjų paslaugų teikimo etapo pradžios. Priešingu atveju, gautysi, kad viešasis sektorius susigrąžina atgal dalį rizikos už kurios prisiėmimą jis ir sumokėjo savo privačiam partneriui, bei analogiškai tada viešasis sektorius imasi vadovaujančiojo vaidmens, už kurio atlikimą jis taip pat moka privačiam rangovui. Dėl tokio rizikų tarp viešojo ir privataus sektorių padalinimo strategijos, tampa dar svarbiau tinkamai suformuluoti ir kiek galima aiškiau aprašyti laukiamus projekto rezultatus Kokybės standarte.

Dėl reikalavimų tinkamam paslaugos lygiui nustatymo principų

Siekiant, kad visas VPSP projekto metu sukuriamas turtas ir teikiamos paslaugos atitiktų geros verslo praktikos standartus įprastai visų pirma rekomenduojama nustatyti, kad privatus rangovas savo įmonėje būtų įdiegęs atitinkamus kokybės valdymo mechanizmus (pavyzdžiui, ISO 9000 arba jam prilyginamą kokybės valdymo sistemą) ir užtikrintų bei išlaikytų visų teikiamų paslaugų atitinkamą kokybės lygį.

Be to, viešasis sektorius turi įsivertinti ar visais atvejais galima reikalauti, jog privatus partneris užtikrintų 100% lygio paslaugų teikimą, ir jei tokio lygio paslaugos ne visais atvejais yra būtinos arba netgi realiai įmanomos, kas tikrai būdinga kelių sektoriaus projektams, viešasis sektorius nustatydamas 100% viešųjų paslaugų lygį kaip siekiamybę, kiekvienai paslaugai atskirai nustato tam tikrus leidžiamus nuokrypius, už kuriuos privatus rangovas realiai nėra finansiškai baudžiamas.

Svarbiausia, kad šie faktiškai laukiami viešųjų paslaugų kokybės lygiai būtų tiesiogiai susieti su mokėjimo mechanizmu, nustatant paslaugų kokybės lygius, kuriuos reikalinga pasiekti, būdus stebėti, ar toks reikalaujamas lygis yra išlaikomas bei konkreti baudavimo už nepakankamo lygio viešųjų paslaugų teikimą tvarka.

Dėl mokėjimo mechanizmo nustatymo principų

jokie mokėjimai neturi būti atliekami iki to momento, kol pradėdamos teikti viešosios paslaugos; mokėjimo dydis turi būti tiesiogiai susietas su teikiamų paslaugų lygiu; neturi būti atliekami avansiniai mokėjimai; mokėjimo mechanizmas turi būti atsižvelgti į galimus nestandartinius paslaugų teikimo atvejus, VPSP mokesčio mažinimas turi būti pagrįstas ir susietas su privataus rangovo įsipareigojimų pažeidimo sunkumu. Taigi, turi būti u-tikrintas principas – „nėra paslaugos - nėra ir mokėjimo“, tačiau proporcingumas šiuo atveju taip pat yra svarbus, ir smulkūs pažeidimai turi lemti ir nežymų mokėjimų sumažinimą, tačiau smulkūs sisteminiai pažeidimai, turėtų sąlygoti didesnę mokėjimų mažinimą. Visas mokėjimo mechanizmas turi būti sukonstruotas taip, kad maksimaliai skatintų privatų rangovą kiek galima skubiau ištaisyti padarytus pažeidimus ir orientuotas išimtinai į pasiektus rezultatus (pavyzdžiui, užbaigtą naują kelio statybą, suteiktas kelio priežiūros paslaugas), o ne į privataus sektoriaus padarytų investicijų kompensavimą (pavyzdžiui, neturi būti mokėjimų už atskirus statybos etapus, medžiagas ar atliktus atskirus darbus); mokėjimo mechanizme niekada neturėtų būti fiksuoto dydžio mokėjimo, kurį rangovas gautų nepriklausomai nuo įvykdymo rezultatų, taip pat kompensacinio pobūdžio mokėjimų.

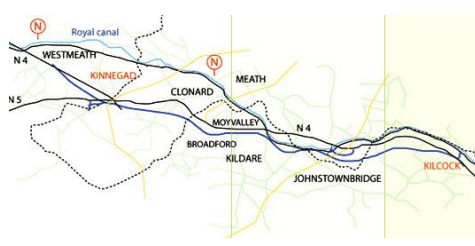
Dar vienas potencialiai įdomus reikalavimas, susijęs su mokėjimo mechanizmu, numatytas Didžiosios Britanijos standartinėje PFI sutartyje yra toks, kad rekomenduojama įtraukti galimybę, pasibaigus paslaugų teikimo laikotarpiui, kai kurį VPSP projekto metu sukurtą turtą (pvz.: galėtų būti kelio priežiūros mašinos ar kitą turtą), palikti privačiam partneriui, kad šis jį galėtų panaudoti alternatyviems tikslams, kas reiškia, jog šis turtas jam galėtų generuoti pajamas ir pasibaigus konkrečiam VPSP projektui. Tokiu būdu galima būtų sumažinti tokio projekto kainą, nes privatus rangovas galėtų tikėtis atgauti padarytas investicijas ne tik paslaugų teikimo laikotarpiu, bet ir jam pasibaigus (pvz.: parduodamas sukurtą turtą).

1999 m. birželio 1 d. Airijos Nacionalinei kelių administracijai (NKA) buvo pavesta įgyvendinti pirmuosius tris pilotinius kelių sektoriaus VPSP projektus (N25 Waterford aplinkkelis, Limericko Pietinio žiedinio kelio II etapą ir antrąjį tiltą ties West-Link M50 kelyje). Tai buvo pilotinės schemos, turinčios dvigubą tikslą – sukurti reikiamą infrastruktūrą bei įgauti reikalingos patirties, kaip Vyriausybė ir privatus sektorius gali veikti kartu įgyvendindami partnerystės projektus.

Šie pilotiniai projektai buvo tokie pasisekę, kas netrukus po to sekė įsipareigojimas 2000-2006 metais į tokio būdu įgyvendinamus Nacionalinės kelių programos projektus investuoti beveik 1,27 mlrd. Eurų, o tai sudarė net 23 % visų 2000-2006 m. nacionaliniams keliams suplanuotų investicijų. Airijos NKA buvo pavesta pačiai atrinkti, kurie projektai turi būti įgyvendinami kaip VPSP projektai.

2000 m. birželį Airijos NKA atrinko iš viso 9 projektus, kurie turėjo būti įgyvendinami per VPSP veiklos modelį. Pagrindiniai trys iš šių projektų įgyvendinti, ir visi jie buvo užbaigti anksčiau grafiko ir suplanuoto biudžeto rėmuose. Tai - M1 Dundalk vakarinis aplinkkelis (atidarytas 2005 m. rugsėjį, 5 mėnesiais anksčiau nei suplanuota), M4 Kilcock-Enfield-Kinnegad aplinkkelis (atidarytas 2005 m. gruodį, 10 mėnesių anksčiau nei suplanuota) ir M8 Rathcormac-Fermoy aplinkkelis (atidarytas 2006 m. spalį, 8 mėnesiai anksčiau termino). Likę 6 projektai šiuo metu taip pat jau yra užbaigti. Iš viso, NKA VPSP programos pagalba nacionalinių kelių plėtrai buvo pritraukta beveik 2.1 mlrd. eurų investicijų.

Kaip vienas iš geriausių įgyvendintų Airijos kelių sektoriaus VPSP projektų pavyzdžių, kuris puikiai iliustruoja Airijos pasirinktas strategijas bei VPPS projektų kelių sektoriuje privalumus, analizei pasirinktas vienas iš šių pilotinių projektų - Aplinkkelio M4/M6 Kilcock–Kinnegad tiesimo projektas.



Kriterijus	Komentariai
Projektas	Kilcock–Kinnegad kelias
Projekto pasirinkimo pagrindas	Šis projektas visų pirma yra įdomus tuo, kad tai vienas pirmųjų Airijos Nacionalinės kelių administracijos (NKA) projektas, įgyvendintas pritaikant VPSP veiklos modelį. Be to, šis projektas yra itin sėkmingai įgyvendintos koncesijos pavyzdys, ypač tuo, kad pats greitkelis buvo tinkamai pastatytas ir buvo atidarytas net 10 mėnesių anksčiau nei buvo numatyta pačiam projekte – 2005 m. gruodžio 12 d. (t.y. ne per 3,5, o tik per 2,5 metų).
Projekto objektas ir apimtis	Projektas apima 39 km kelio atkarpos ir 2 greitkelių su dviem juostomis ruože Kilcock–Kinnegad statybą ir yra kelio Kilcock- Maynooth-Leixlip (dalis N4/N6) kryptyje N4/N6 Sligo/Galway – Dublynas tęsinys. Ši schema taip pat apima 17 km šalutinių kelių, 20 viadukų, įskaitant 3 tiltus virš upių bei 3 pėsčiųjų perėjimų įrengimą. Greitkelis išsidėstęs šalia Enfieldo ir Kinnegado miestų (http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/PublicPrivatePartnership/file_11108_en.pdf).
Projekto trukmė	Koncesijos sutartis buvo pasirašyta 2003 m. kovo mėn. 24 d. ir numatoma turėti galioti 30 metų nuo jos pasirašymo datos. Pats greitkelis turėjo būti pastatytas per apytiksliai 3,5 metų, o likusį 26,5 metų laikotarpį Eurolink koncernas bus atsakingas už pravažiavimo mokesčių surinkimą.
Projekto vertė ir finansavimo šaltiniai	Šio greitkelio suprojektavimas, pastatymas, priežiūra, jo valdymas bei reinvestavimas į šį projektą sudarys apie 550 ml. eurų. Eurolink koncernas užtikrino didžiąją dalį (4/5) Projekto finansavimo iš tokių trijų pagrindinių šaltinių: Dviejų Ispanijos bankų (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. ir Banco Santander Central Hispano, S.A.),

Kriterijus	Komentarai
	<p>vėliau Projektas buvo papildomai refinansuotas per šiuos tris bankus - Banco Português de Investimento (Banco BPI – Portugalijos bankas), Banco San Paulo (Italijos bankas), ir Instituto de Credito Oficial (ICO – Ispanijos bankas);</p> <p>Europos Investicijų Banko;</p> <p>Cintra ir SIAC lėšų.</p> <p>Privatus partneris taip pat prisiėmė visą riziką dėl šių įsiskolinimų padengimo.</p> <p><u>Airijos NKA mokėjimai privačiam partneriui:</u></p> <p>Valstybės finansuojama šio projekto dalis apima statybų aikštelės techninės priežiūros užtikrinimą, mokėjimus konsultantams, žemės įsigijimo mokesčius ir indėlį į statybos bei valdymo kaštus per VPSP mokesťį.</p> <p>Airijos NKA mokėjimai EuroLink koncernui yra fiksuoti ir sudaro 14,6 mln. eurų statybos metu, po to, kai yra tinkamai užbaigiami visų svarbiausių kelio konstrukcinių elementų statybos darbai, ir 6 mln. eurų (2003 m. kainomis) per visą tolesnį projekto Valdymo laikotarpį. Taigi, iš viso šis projektas Airijos valstybei turėtų kainuoti apie 152 mln. eurų.</p> <p><u>Privataus partnerio mokėjimai Airijos NKA:</u></p> <p>Specifinė šio projekto sąlyga yra ta, jog EuroLink koncernas ir pats turi mokėti Airijos NKA priklausomai nuo šio greitkelio pakrovimo ir dėl to surinktų pajamų. Iš esmės, tai ir yra vienas iš didžiausių šio projekto sėkmės faktorių, nes susidaro pakankamai solidi tokių privataus partnerio mokėjimų suma, kuri ženkliai kompensuoja VPSP mokesťį.</p> <p>Be to, viešasis sektorius susigrąžina didelę dalį sumokėtų sumų, per EuroLink koncerno sumokamus: iš nekilnojamojo turto gautų pajamų mokesčius (dėl pareigos valdyti apmokestinimo įrenginius EuroLink koncernas); įmonių pajamų mokesčius; PVM už negrąžintinas įplaukas.</p>
VPSP modelis	Koncesijos sutartis
Užsakovas	Airijos Nacionalinė kelių administracija (NKA). Taip pat į Projektą įtraukta ir vietinė valdžia: Westmeath, Meath ir Kildare grafystės tarybos.
Vykdytojas	EuroLink konsorciumas, kurį sudaro airių statybos kompanija - SIAC Construction Limited ir didžiulė Ispanijos kompanija - Cintra (Concesiones de Infraestructuras de Transporte S. A., turint i kelių koncesijų Ispanijoje, Portugalijoje, Kanadoje bei Čilėje.
Trumpas Projekto aprašymas	<p>Projektas pradėtas planuoti 1999 metais ir įvertinus visus jo įgyvendinimo aspektus buvo nuspręsta, kad jį reikia įgyvendinti VPSP būdu. 2000 m. birželio mėn. šis projektas buvo įtrauktas kaip vienas iš pagrindinių VPSP Kelių programos Tranche II projektų.</p> <p>Įgyvendindamas Projektą EuroLink koncernas įsipareigojo suteikti šias paslaugas bei atlikti tokius darbus:</p> <p><u>Projektavimą:</u> parengti pilną detalų visų šio greitkelio elementų projektą ir bei atlikti visus reikiamus struktūrinius įvertinimus visu koncesijos sutarties galiojimo laikotarpiu.</p> <p><u>Statybą:</u> atlikti visus statybos darbus, prisiimti atsakomybę už reljefo sąlygas, užtikrinti archeologinį monitoringą, inžinerinių tinklų perkėlimą į kitą vietą bei apželdinimą;</p> <p><u>Greitkelio priežiūrą:</u> prižiūrėti kelio dangą, statinius, želdinius, ženklus, ženklinimą, apšvietimą, apsauginius barjerus, atitvarus ir kitus kelio elementus. Be to privatus partneris taip pat užtikrina kelio priežiūrą žiemos metu, įskaitant kelio būklės stebėjimo, apsauginio barstymo druska ir sniego valymo paslaugas.</p> <p><u>Valdymą:</u> užtikrinti greitkelio saugumą, eismo valdymą, kelio naudotojų informavimą, benzino išsiliejimų šalinimą, eismo įvykių padarinių šalinimas. Be to, privatus partneris privalo valdyti kelio rinkliavų sistemą, užtikrinant reikiamą šių paslaugų lygį bei prireikus tokių sistemų atnaujinimą.</p> <p><u>Reinvestavimą:</u> pasibaigus koncesijos laikotarpiui prieš perduodant viešajam sektoriui modernizuoti visą infrastruktūrą taip, kaip yra numatyta (pvz.: atnaujinti kelio dangą, kelio ženklinimą), kad užtikrinti kelio tinkamumą visą nustatytą likutinį laikotarpį. Šiuo požiūriu vienas svarbiausių viešojo sektoriaus reikalavimų yra tas, kad koncesioninkas perdavimo momentu perduotų tokios būklės kelią, kad jis galėtų būti naudojamas po to dar 10 metų neatliekant jokių papildomų kelio sutvirtinimo darbų. Tokiu atveju, jei visgi per minėtą 10 metų laikotarpį prireikia atlikti kokius nors kelio sutvirtinimo darbus, privatus partneris privalo juos atlikti neatlygintinai.</p> <p><u>Finansavimą:</u> gauti Projekto schemai reikalingą finansavimą ir prisiimti visą atsakomybę už tokio finansavimo grąžinimą. Taip pat EuroLink koncernui buvo perkeltos visos rizikos dėl Projekto kaštų išaugimo.</p>
Pagrindiniai sėkmės faktoriai	<p>projekto įgyvendinimui buvo pasirinktas itin patyręs būtent tokio tipo VPSP projektuose privatus partneris;</p> <p>projekto schemoje buvo numatyti grįžtamieji privataus sektoriaus mokėjimai viešajam subjektui, atsižvelgiant į faktiškai gaunamų pajamų iš Projekto kiekį;</p> <p>koncesijos sutartyje yra nustatyta itin daug protingų ir praktiškų saugiklių, kad pasibaigus koncesijos</p>

Kriterijus	Komentarai
Projektų rezultatai	laikotarpiui viešajam sektoriui būtų perduotas iš tiesų kokybiškas ir modernus objektas. Sėkmingai įgyvendinama koncesija

Airijos kelių sektoriaus VPSP projektų bendros strategijos ir naujausių tendencijų apžvalga

Dabartinės Airijos kelių sektoriaus VPSP projektų tendencijos yra tokios, kad privačiam partneriui iš esmės perduodama visa atsakomybė, susijusi su tokių kelių projektavimu, statyba ir finansavimu, jų valdymu ir priežiūra nustatytą laikotarpį (dažniausia nuo 30 iki 40 metų). Kiek tai yra susiję su paties kelio kokybe, nustatyti reikalavimai iš ties yra aukšti, o vienas principinių reikalavimų yra tas, kad pasibaigus VPSP projektui perdavimo momentu privatus partneris turi užtikrinti ir garantuoti tokią kokybę, kad sekančius 10 metų po perdavimo viešajam sektoriui nereiktų daryti jokių šio kelio struktūrinių sutvirtinimo darbų.

Airijos kelių sektoriaus VPSP projektų schemas didžiąja dalimi yra finansuojamos būtent per tiesiogines rinkliavas už naudojimąsi tokiu keliu, ir tiesioginis valstybinis finansavimas tokiems keliams yra labai ribotas, o dažniausiai jo iš vis nėra. Todėl tai tik standartinis nesusipratimas, kai kelių sektoriaus VPSP projektų efektyvumas yra ginčijamas tuo pagrindu, kad mokesčių mokėtojai už naudojimąsi tokiu keliu susimoka du kartus. Tai tikrai nėra taip.

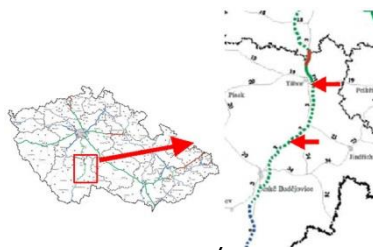
Rinkliavų už naudojimąsi mokamais keliais dydžiai yra nustatyti nacionaliniu teisės akte - Rinkliavų Taisyklės, kurios numato taikomo mokesčio dydį atsižvelgiant į transporto priemonės klasę bei tipą. Toks pat mokesčio dydis yra taikomas tiek prie pagrindinio įvažiavimo tiek prie skiriančiųjų rampų. Naudotojai gali susimokėti už važinėjimą įvairiausiais būdais. Jie prireikia išvažiuoti ir po to iš naujo įvažiuoti į tą patį mokamą greitkelį, pakartotinai susimokėti nereikia, tačiau tuo tikslu mokant reikia paprašyti kasininko specialaus bilieto.

Dar vienas dažnas neteisingas kaltinimas yra tas, kad įgyvendindamas tokius projektus privatus sektorius gauna nerealius viršpelnius. Airijoje sistema yra puikiai subalansuota taip, kad to išvengti. VPSP sutartyse dažniausiai yra nustatoma maksimali pelno dalis (procentu), kurią privatus sektorius gali uždirbti iš tokio apmokestinamo kelio. Jei tik mašinų srautai viršija nustatytus ir planuotus limitus, suveikia sutartiniai mechanizmai, kurie užtikrina kad visas privataus sektoriaus surinktas viršpelnis būtų gražintas atgal Vyriausybei.

Tuo pat metu, jei mašinų srautai mokamu keliu netikėtai sumažėja, visa tuo susijusi rizika bei su tuo susiję pelno praradimai tenka išimtinai pačiam viešajam sektoriui. Tokiu atveju, privatus sektorius priverčiamas išlaikyti nuostolingą kelią, o mokesčių mokėtojams dėl to neatsiranda jokios papildomos naštos. Be to, įgyvendindamas tokius milžiniškus projektus privatus investuotojas dar sumoka valstybei didžiulius mokesčius, sukuria bei išlaiko daugybę darbo vietų.

1.1.1.3. Čekija

Čekija taip pat turi tiek teigiamos, tiek neigiamos patirties įgyvendinant VPSP projektus kelių sektoriuje. Be to, šiuo metu Čekijos Respublika yra viena tarp pirmaujančių centrines Europos valstybių statant naujus kelius.



Kriterijus	Komentarai
Projektas	D3 greitkelis
Projekto pasirinkimo pagrindas	Tai yra vienas iš pažangiausių kelių sektoriaus projektų Čekijoje, kurį įgyvendinant buvo priimti labai protingi ir racionalūs sprendimai, kurie lėmė gerus šio projekto rezultatus, todėl jis yra puikus užsienio valstybių „gerosios praktikos“ pavyzdys. Pilotinis VPSP kelių sektoriaus projektas Čekijoje.
Projekto objektas ir apimtis	Bendras viso D3 greitkelio projekto metu sukurtų kelių ilgis turėtų siekti apie 171 km. Jis turi būti pagrindinio tarptautinio kelio E55, kuris jungia Skandinaviją su Vokietija, Čekijos Respublika, Austrija, Italija ir Graikija, linijos dalimi. Šis kelias taip pat turėtų būti inkorporuotas į papildomą Europos eismo kelių TINA tinklą. Šiuo metu iš viso projekto pilnai galima naudotis tik 8,3 km ir dalinai 17,7 km ilgio kelio atkarpomis. Likusi kelio dalis yra statybų stadijoje.
Projekto trukmė	Pirmosios kelio atkarpos statybos buvo pradėtos 2008 m. ir užbaigtos 2011 m. Viso projekto bendro užbaigimo yra tikimasi 2014-2016 m.
Projekto vertė ir finansavimo šaltiniai	Visa šio pilotinio projekto bendra vertė net 1,6 mlrd. Eurų. Jis didžiąja dalimi buvo finansuojamas būtent privataus VPSP projekto partnerio lėšomis.
VPSP modelis	Koncesijos sutartis. Tai yra DBFO tipo koncesija, kurios pirmi 6 metai buvo numatyti statyboms, o likę 30 metų kelio priežiūrai ir valdymui.
Užsakovas	Čekijos Respublikos Transporto ministerija
Vykdytojas	Privačios bendrovės PRAGOPROJEKT ir SGS
Trumpas Projekto aprašymas	Šį projektą taip pat galima sąlyginai prisikirti prie kompleksinio tipo projektų. Nors pagrindinę dalį projekte sudaro būtent naujų kelių statyba, privatus investuotojas taip pat įpareigotas prižiūrėti ir valdyti esamo greitkelio ruožą nuo Nová Hospoda ir Veselá nad Lužnicí, kurį savo lėšomis ir jėgomis stato pats viešasis sektorius.
Pagrindiniai sėkmės faktoriai	Dėl gero darbų planavimo kelio ruožo statybos darbai projekte užbaigti daug anksčiau nei buvo planuota, t.y. ne per 6, o tik per 4 metus. Itin pasiteisino sprendimas ir projekto valdymo, ir techninės priežiūros perdavimas nepriklausomoms privačioms bendrovėms.
Projekto rezultatai	Tinkamai ir laiku įgyvendinamas projektas.



Kriterijus	Komentarai
Projektas	D47 greitkelis
Projekto pasirinkimo pagrindas	Tai yra pirmasis VPSP tipo kelių projektas Moravijos regione. Projektas itin sudėtingas, todėl jo metu buvo sukaupta ir labai geros patirties ir padaryta svarbių klaidų, iš kurių galima pasimokyti. Iš tikrųjų tai buvo pirmasis projektas planuotas kaip pilotinis Čekijos transporto srities projektas. Investuotoju turėjo būti Izraelio kompanija Housing & Construction, tačiau projektas buvo nepakankamai paruoštas, todėl nepavyko ir valstybė nutraukė sandorį su minėta kompanija 2003 m. Be to, D47 greitkelis yra vienas svarbiausių transporto infrastruktūros projektų visoje Čekijos Respublikoje per visą jos VPSP kelių projektų įgyvendinimo laikotarpį.
Projekto objektas ir apimtis	Jį užbaigus, šis greitkelis bus D1 greitkelio ruožo dalimi, ir bendras jų ilgis sudarys iš viso net 377 kilometrus.
Projekto trukmė	Statybos darbai pradėti 2004 ir dalis jų užbaigta 2009 m. pirmoje pusėje. Likusios atkarpos turi būti užbaigtos ne vėliau kaip iki 2012 m. pabaigos.
Projekto vertė ir	Statybos darbus finansuoja Valstybės transporto infrastruktūros fondas. Bendra šio projekto vertė sieks

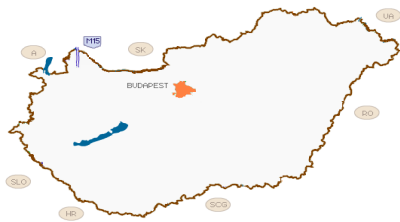
Kriterijus	Komentarai
finansavimo šaltiniai	apie 57 mlrd.
VPSP modelis	Koncesijos sutartis
Užsakovas	Čekijos Respublikos kelių ir greitkelių direktoratas
Vykdytojas	"Sdružení D4707" konsorciumas. Vadovaujantis konsorciumo partneris yra Skanska DS a. s. (40 %), kiti nariai - Metrostav a. s. (39 %), STRABAG a. s. (16 %), Subterra a. s. (5 %).
Trumpas Projekto aprašymas	Baigiamajame etape D47 greitkelis susijungs su kitu stambiausiu Čekijos greitkeliu D1 ir kartu su jau naudojamomis atkarpomis sujungs visą Čekiją nuo Rytų iki Vakarų. Planuojama, kad juo bus galima pervažiuoti visą Čekijos teritoriją nuo vienos sienos iki kitos trumpiau nei per 4,5 val. Taip pat, šis projektas yra svarbus ir tarptautiniu mastu nes, jis yra VI.B dalis TEN Trans Europe Net multimodaliniame transporto koridoriuje.
Pagrindiniai sėkmės nesėkmės faktoriai	Greitkelio D47 projekto įgyvendinimas eigoje susidūrė su visa eile įvairių problemų, pradedant nuo objektyvių, tokių kaip landšafto pakeitimo bei pritaikymo problemos, nepakankamas bei vėluojantis finansavimas, iki subjektyvių, kaip įgyvendinimo terminų pratęsimai, papildomi kaštai bei kitos susijusios rizikos. Blogi landšafto pritaikymo sprendiniai šiame projekte itin prisidėjo prie nuolatinių terminų atidėjimų bei darbų stabdymų, kurie sukėlė didelius projekto vėlavimus. Viena iš didžiausių šio projekto problemų buvo ta, kad viešas konkursas dėl privataus partnerio parinkimo šiam projektui įgyvendinti buvo pradėtas dar negavus visų reikiamų statybos leidimų. Kadangi jų gavimas labai užtruko, siekdamas išvengti sankcijų iš privataus investuotojo pusės, Direktoratas padidino investicijas į projektą taip iš esmės iškraipydamas konkursinį vertės už pinigų balansą. / Dalis problemų susidarė ir dėl konfliktuojančių bei vienas kitam prieštaraujančių į šį projektą įtrauktų valstybės institucijų sprendimų, taip pat skirtingų programos finansavimo principų, numatytų biudžeto lėšų paskirstymą reglamentuojančiuose teisės aktuose. Pažeidžiant galiojančius teisės aktus, reglamentuojančius greitkelių finansavimą beveik 3,3 mlrd. CZK iš projektui skirtų pinigų buvo panaudoti ne pagal tikslinę paskirtį, o kitai infrastruktūrai sukurti. Todėl Valstybės transporto infrastruktūros fondui šiuo metu trūksta daugiau nei 2,9 mlrd. CZK, kad iki galo užbaigti greitkelio D47 statybas. Vienas iš teigiamų šio projekto aspektų yra tas, kad jame buvo pritaikytos maksimaliai inovatyvios aplinkos apsaugos technologijos, siekiant maksimaliai apsaugoti greta kelio išsidėsčiusias gyvenamąsias zonas, visų šalia esančių teritorijų ekologinį stabilumą ir būdingą landšaftą. Klimkovicėje esančiame spa regione visas greitkelio ruožas tuo tikslu yra įrengtas tunelių pagalba. Tankiai gyvenamose zonos įrengti puikūs garso izoliaciniai barjerai.
Projekto rezultatai	Šiuo metu didžioji projekto dalis yra įgyvendinta, tačiau buvo dideli darbų vėlavimai ir pagrindinės kelio atkarpos atidarytos tik 2010 m. lapkritį, vietoje planuoto termino - 2009 m. pabaigos, t.y. vėlavo apie 1 metus.
Išmoktos pamokos	Vietoj to, kad galvoti apie tam tikrų papildomų sankcijų taikymą privatiems rangovams po šio projekto Čekijos vyriausybė pripažino pačios viešojo sektoriaus sistemos reguliacinius ir praktinius trūkumus ir ėmėsi kurti daug detaliau planuojamą bei sisteminių požiūrį į tokio masto VPSP projektus. Pirmiausia, buvo imtasi atitinkamų įstatyminės bazės pakeitimų siekiant aiškiai reglamentuoti visus probleminius aspektus, viešųjų pirkimų bei koncesijų įgyvendinimo srityse. Greta imtasi kurti stipresnį koordinuojančių ir kontroliuojančių institucijų tinklą.

1.1.1.4. Vengrija

Kaip sąlyginai maža valstybė per pastarąjį dešimtmetį Vengrija sėkmingai įvykdė didžiulį skaičių kelių sektoriaus VPSP projektų. Tiesa, jos praktikoje, ypač įgyvendinant pirmuosius projektus, buvo ir pavyzdžių, kurie tikrai netūrėtų būti sektini bei kurie labai akivaizdžiai iliustruoja VPSP projektų pavojus tuo atveju, jei tokie projektai įgyvendinami pernelyg skubotai, tinkamai neįvertinus ir nepaskaičiavus visų rizikų.

Jos sukaupta „geroji patirtis“ yra itin aktuali Lietuvai, kuri irgi yra nedidelė valstybė.

1990 metų pradžioje Vengrijoje buvo inicijuota greitkelių programa VPSP projekto būdu koncesijos forma. Projekto tikslas buvo sumažinti greitkelių stygių šalyje, panaudojant kiek įmanoma mažiau viešojo sektoriaus lėšų. Šios programos įgyvendinimo tikslas buvo nukreiptas į pagrindinių tarptautinių transporto koridorių – greitkelių M1, M3, M5, M7 modernizavimą, statybą ir plėtrą.



Kriterijai	Komentarai
Projektas	Greitkelis Budapeštas – Viena – Bratislava. Tai pirmoji Vengrijos įgyvendinta BOT (build-operate-transfer) tipo koncesija.
Projekto pasirinkimo pagrindas	Projektas parodė, kad VPSP projektai yra rizikingi, kai nėra atitinkamos išankstinės politinės paramos privačiam sektoriui ir kelių mokesčių nustatymui (viešasis sektorius nekontroliavo mokesčio nustatymo ir buvo nustatyti vartotojams nepriimtini įkainiai). Tokio projekto pamokos gali būti ypatingai naudingos rengiant VPSP projektus Lietuvoje.
Projekto objektas ir apimtis	Projekto esmė – išilginio greitkelio nuo Budapešto vakarų link Austrijos statyba. 56.3 ilgio kilometrų greitkelis turėjo sujungti 3 sostines Budapeštą, Vieną, ir Bratislavą.
Projekto trukmė	Sutartis buvo pasirašyta 1993 metais ir tęsėsi tik iki 1999 metų, kai po ilgų derybų ir restruktūrizavimo planų projektas pagaliau buvo vėl nacionalizuotas. M1 greitkelio dalis buvo atidaryta 1996 m. gruodį, o M15 – 1998 metų birželį (t.y. vėlavo daugiau nei 2 metus), tačiau iš karto buvo susidurta su sunkumais, nes planuoto transporto priemonių srauto nebuvo.
Projekto vertė ir finansavimo šaltiniai	Projekto vertė buvo 330 mln. USD, ir pagrindinė lėšų dalis projektui buvo finansuota per EBRD banko paskolą.
VPSP modelis	Koncesijos sutartis
Projekto užsakovas	Čekijos Vyriausybė: Transporto ministerija, per Greitkelių vystymo ir jų koncesijų biurą (<i>Bureau for Motorway Development and Concessions - BMDC</i>)
Projekto vykdytojas	Elso Magyar Koncesszios Autopalya Rt (ELMKA) – bendra Vengrų-austrių-prancūzų bendrovė.
Trumpas Projekto aprašymas	Nors projektas ir buvo įgyvendintas, tačiau jis taip pat atskleidžia visą nesuplanuoto transporto srauto (turint galvoje ir tai, kad tiesiami strateginės reikšmės greitkeliai, įeinantys į Europos kelių tinklą) nulemtą prognozuotų pajamų negavimo riziką privatiems koncesioninkams. Nustatyti kelio mokesčiai buvo vieni didžiausių Europoje ir buvo skubotai panaikinti, ypač todėl kad planuotas transporto srautas buvo tik apie 50 procentų nuo planuoto ir finansiniu požiūriu projektas labai greitai tapo visiškai finansiškai neperspektyvus. Be to, ir pati Vyriausybė matydama, kad Projektas susidūrė su problemomis nesinėmė jokių reikiamų priemonių, pavyzdžiui, nenustatė transporto srauto kiekio apribojimų konkuruojantiems keliams, nesuteikė jokių papildomų garantijų, derybose dėl projekto išgelbėjimo užėmė labai nelanksčią poziciją ir nepakankamai aktyviai dalyvavo teisiniuose procesuose.
Projekto nesėkmės faktoriai	Faktiškai toks kelias ir ypač mokamas buvo įrengtas ne visai laiku, o ekonominis nuosmukis dar labiau sumažino šio kelio poreikį, nes čekai jau nebevažiuodavo apsipirkti į Austriją. Kadangi tai pasienio kelias, dėl to, kad jis buvo mokamas, o rinkliavų surinkimo sistema buvo nepakankamai operatyvi, susidarydavo didžiulės transporto spūstys. Jei lyginant su alternatyviu nemokamu keliu teorinis išlošimas turėjo būti apie 20 minučių, faktiškai dėl spūsčių prie mokėjimo kasų savo eilės reikėdavo laukti apie 2 valandas. Per aukštos rinkliavos už naudojimąsi keliu dėl ko kilo didžiulis viešas skandalas bei iš to sekęs ilgai trunkantis teisminis ginčas.
Projekto rezultatai:	Projektas nepavyko, ir net po jo nacionalizacijos, panaikinus mokesčius už kelių transporto priemonių srautas juo nedaug tepadidėjo, tuo atskleidžiamas, kad iš esmės šio projekto didžiausia problema buvo netinkamai pasirinktas jo objektas. Tai – svarbi pamoka.

Šiuo metu pagrindinė Vengrijos kelių sektoriaus VPSP projektų tendencija yra ta, kad buvo suskurta atskira Valstybinė greitkelių valdymo bendrovė, kuri iš esmės perėmė visą kelių sektoriaus VPSP projektų praktinį koordinavimą ir sutelkė jį vienoje rankose. Siekdami didesnio efektyvumo šios kompanijos valdytoja buvo

paskirta viena iš Deutsche Bank grupių. Finansiniais ir teisiniais šios kompanijos konsultantais taip pat buvo paskirtos žinomos tarptautinės konsultacinės bendrovės: finansiniais klausimais – ING, o teisiniais – Clifford Chance. Šiuo metu šis projektas sėkmingai plečiamas ir vystomas.

1.1.1.5. Lenkija

A2 automagistralės rekonstrukcija yra vienas pagrindinių Lenkijos transporto infrastruktūros plėtros projektų. Dalis etapų (projektas vykdomas etapais) vykdoma panaudojant VPSP principą, BTO modelį (Build-Transfer-Operate). Sudaryta koncesijos sutartis, pagal kurią Lenkijos vyriausybė perdavė valdytojo teises privačiam sektoriui 37 metams (iki 2037 metų). Projektas pritraukė privataus sektoriaus subjektus ir iš viso projekte dalyvauja 18 Lenkijos kompanijų konsorciumas. Projekto finansavimas vykdomas iš privataus sektoriaus įnašų, gavus Lenkijos vyriausybės garantija užtikrintas paskolas iš kelių bankų. Lėšos renkamos ir iš naudojimosi keliais, tačiau atskiros dalys, kurių statybai buvo panaudotos ES fondų lėšos, yra nemokamos. Tai vienas pirmųjų Lenkijoje transporto infrastruktūros projektų, kuriame panaudotas VPSP principas, tad jo įgyvendinimo metu iškilusios problemos bei išmoktos pamokos gali būti naudingos ir Lietuvai.

1.1.1.6. Vokietija

Vokietijos greitkelis A4 (Bundesautobahn 4) kertą šalį iš rytų į vakarus. Greitkelis turi trūkį, kuris yra Vokietijos padalinimo į Vakarų ir Rytų sektorius pasekmė. Greitkelio vakarų dalis – 134 km ir rytų dalis – 381 km. Projektas numato sujungti į vieną visumą abi dalis. Greitkelis A4 yra Europinio greitkelio A40 dalis. Projekto pradžia – 2007 metų spalio mėnuo, pabaiga – 2011 metų kovo mėnuo. Investicijos sudaro 478 mln. eurų. Projekto organizatorius – Vokietijos federalinė vyriausybė (per Tiūringiją). A4 atkarpa Gotha - Eisenach yra 45 km ir ji bus rekonstruota naudojant VPSP principą. Sudaryta koncesijos sutartis, kurios trukmė yra 30 metų. Naudojimas greitkelio atkarpa bus mokamas. Projekto kaina 478 mln. eurų susideda iš 427 mln. eurų skolinto kapitalo ir 51 mln. eurų akcijų (nuosavo kapitalo pagrindu). Dar vienas sėkmingai įgyvendinamas projektas, iš kurio galima pasisemti naudingos patirties.

Kriterijus	Komentaras
Projektas	Lippe regiono kelių projektas
Projekto pasirinkimo pagrindas:	Tai vienas iš moderniausių infrastruktūros projektų Vokietijoje. Privačiam partneriui perduodamos funkcijos, susijusios ne su vienu konkrečiu keliu, bet su visos apskrities keliais. Projekto vykdytoji perduodama kelių techninio aptarnavimo ir remonto užduotys, tačiau apskritis ir toliau turi reguliavimo galimybę. Lippe regione nėra autostradų tinklo, todėl tinkamai veikianti infrastruktūra yra ypač reikšminga.
Projekto objektas ir apimtis:	Projekto objektas yra Lippe kelių naujos infrastruktūros sukūrimas ir senos atnaujinimas bei jų priežiūra. Projekto apimtis: <ul style="list-style-type: none"> • 435 km kelių važiuojamosios dalies; • 124 km dviračių takų / pėsčiųjų takų; • 96 vnt. tiltų; • 1273 vnt. pralaidų; • skiriamosios ir tvirtinamosios kelio juostos, kelio kraštų juostos, autobusų stotelių įvažas, važiuojamosios dalies žymėjimas. Į projekto apimtį patenka šie keliai: <ul style="list-style-type: none"> • Keliai, jungiantys apskritis ir apskritims nepriklausančius laisvuosius miestus; • vietiniai keliai apskrities viduje; ir • keliai, jungiantys rajonus, miestus ir pavienes vietas su didžiais keliais, autostradamis. Perduodamų privačiam partneriui prižiūrėti kelių būklė: <ul style="list-style-type: none"> • 174,0 km (40 %) – labai gera; • 56,6 km (13 %) – gera;

Kriterijus	Komentaras
	<ul style="list-style-type: none"> • 13,1 km (3 %) – vidutinė; • 82,6 km (19 %) – bloga ; • 108,7 km (25 %) – labai bloga. <p>Projekto vykdytojas privalo užtikrinti, kad visu sutarties galiojimo metu perduotų prižiūrėti keliai būtų tinkamos būklės (atitiktų sutartyje nustatytus reikalavimus kelio kokybei).</p> <p>Sutarties laikotarpis: nuo 2009 m. rugpjūčio 21 d. iki 2033 m. gruodžio 31 d. (daugiau nei 24 metai).</p> <p>Projekto eiga:</p> <p>2005 m. gegužės 18 d. pirmasis politinis sprendimas dėl projekto įgyvendinimo;</p>
Projekto trukmė:	<p>2007 m. spalio 26 d. kvietimas teikti pasiūlymus;</p> <p>2009 m. kovo 16 d. paskelbtas projekto vykdytojas;</p> <p>2009 m. kovo 16 d. priimtas apskrities tarybos sprendimas dėl pritarimo pasiūlymui;</p> <p>2009 m. rugpjūčio 21 d. pasirašyta sutartis su privačiu partneriu.</p>
Projekto vertė ir finansavimo šaltiniai:	<p>Projekto vertė: 135 milijonai eurų. Projektas apmokamas iš Lippe apskrities biudžeto lėšų. Periodiniai mokėjimai privačiam subjektui mokami konkrečia nustatyta suma. Periodiniai mokėjimai yra susieti su techninės būklės patikrinimo rezultatais: jei būklė neatitinka standarto, tai taikomas pakopinis sankcijų mechanizmas. Atsižvelgiama į kainų svyravimus – pritaikomas oficialus kelių tiesimo sričiai nustatytas kainų indeksas.</p>
VPSP modelis:	<p>VŽPP sutartis. Lippe apskritis nekuria bendros su privačiu partneriu bendrovės ir neperduoda projekto vykdytojui nei nuosavybės, nei naudojimosi keliais teisių. Projekto vykdytojas sukuria bendrovę konkrečiam projektui vykdyti. Jos buveinės vieta yra Lippe regione. Valdžios subjektas (apskritis) išlieka kelių tiesimo subjektu ir kelių nuosavybės teisės turėtoju. Privačiam partneriui pavedama ilgalaikė ir visapusiška visų kelių, inžinerinių konstrukcijų ir dviračių takų techninė priežiūra ir remontas visu sutarties galiojimo laikotarpiu.</p>
Projekto užsakovas:	Lippe apskrities Taryba.
Projekto vykdytojas:	<p>Projekto vykdytojas yra įmonių grupė: koncernas Eiffage S.A. (Prancūzija), dukterinės bendrovės: Heinrich Walter Bau GmbH (Borken, Vokietija), Lanwehr Bau GmbH (Warendorf), Witfeld GmbH (Wallenhorst). Šios bendrovės sudarė konsorciumą ir sukūrė naują bendrovę, kuri skirta būtent projektui vykdyti. Minėtos bendrovės buveinė yra Lippe regione, nes pagal sutartį visi mokesčiai turi būti mokami Lippe apskrityje.</p>
Trumpas projekto aprašymas:	<p>Lippe apskrityje yra 16 miestų ir 355.000 gyventojų. Laikui bėgant keliai vis labiau apkraunami: sunkėja automobiliai ir jų vis daugėja. Tam, kad būtų užtikrintos kelių funkcijos ilgalaikėje perspektyvoje, būtinos reguliarios techninės priežiūros ir remonto paslaugos. Projekto tikslas yra esamos kelių techninės būklės išlaikymas ir gerinimas. Sutarties prasme projekto vykdytojo teikiamos paslaugos apima visas priemones, kurios būtinos esamos techninės būklės, medžiagų, praktinės vertės ir kelių naudotojų saugumui išlaikyti, įskaitant visas priemones taikomas nusidėvėjimo ir klimato įtakai pašalinti: viršutinio sluoksnio priežiūra, dengiamojo sluoksnio ir pagrindo keitimas, dangos sutvirtinimas. Pagal sutartį eksploatacijos priežiūra nepatenka į sutarties objektą ir toliau bus vykdoma eismo priežiūros tarnybos, kaip ir naujų kelių tiesimas, pertiesimas ir plėtimas. Projekto užsakovas paveda privačiam investuotojui ne teikti pavienes statybines paslaugas, o vykdyti ilgalaikę techninės priežiūros ir remonto užduotį. Statybų bendrovė turi pasiekti ir išlaikyti sutartyje konkrečiai apibrėžtą kelių būklę. Privatus partneris sprendžia pats, kokių priemonių imtis, todėl šios išsamiai neaprašomos. Sutarties pagrindas yra techninės kelių tiesimo taisyklės. Sutartyje taip pat apibrėžiamos techninėmis priemonėmis išmatuojamos ir perteikiamos vertės, kurių privalomai turi laikytis projekto vykdytojas (nustatomi tokie kriterijai: išilginiai ir skersiniai nelygumai, provėžos, įtrūkimai ir pan.). Numatomos ribinės vertės. Vertinimo skalė – nuo 1 (labai gerai) iki 5 (labai blogai). Sutartimi projekto vykdytojas įsipareigoja užtikrinti, kad nė vienos kelio atkarpos bendros būklės vidurkis nebūtų prastesnis nei 3.5. Tokiu būdu užtikrinama, kad visos gatvės būtų ne prastesnės kaip patenkinamos būklės. Valdžios subjektas kelių būklę tikrina kas penkerius metus ir dvejus metus prieš sutarties pabaigą, o taip pat tada, kai užsakovas mano, kad jų būklė gali būti prastesnė, nei sutarta. Jei būklė yra prastesnė, tai mokėjimai privačiam subjektui sulaukomi arba taikomos sutartinės baudos.</p> <p>Jeigu po keliais tiesiami inžineriniai tinklai, tuomet subjektas, vykdamas šiuos darbus, turi suderinti su Lippe kelių projekto vykdytoju veiksmais, kurių bus imamasi siekiant sutvarkyti kelią po inžinerinių tinklų nutiesimo. Po to kelias vėl patenka į projekto vykdytojo priežiūrą.</p>
Pagrindiniai būsimos projekto sėkmės/nesėkmės	<p>Dvejus metus buvo tikrinamos projekto įgyvendinimo galimybės ir atliekamos įvairios studijos. Vadovautasi principu: „Nuodugnumas svarbiau už greitumą“.</p> <p>Nustatytas funkcionalus reikalavimų teikiamai paslaugai sąrašas, išsamus rizikų aprašymas ir</p>

Kriterijus	Komentaras
faktoriai:	<p>paskirstymas.</p> <p>Kartu bus atnaujinta 44 procentai kelių, kurie sutarties sudarymo metu yra prastos būklės.</p> <p>Sutaupymai siekia 9-12 procentų, palyginti su įprasta procedūra, kai skelbiamas viešųjų pirkimų konkursas dėl atskirų paslaugų suteikimo.</p> <p>Trys bendrovės – vykdytojos turėtų įdarbinti pagal sutartį apie 800 darbuotojų, taip pat jos įsipareigoja įsigyti statybines medžiagas iš vietinių tiekėjų ir gamintojų, naudotis vietinių smulkių ir vidutinių įmonių paslaugomis. Tai indėlis į darbo vietų užtikrinimą regione.</p>

1.1.2. Valstybės, kurios turi „gerosios praktikos“ nemokamo pravažiavimo kelių VPSP projektuose

Kaip jau turbūt aišku iš aukščiau atliktos užsienio valstybių „gerosios praktikos“ analizės, šiuo metu didžioji dalis kelių sektoriaus VPSP projektų visgi yra įgyvendinami būtent kuriant mokamo pravažiavimo kelius, kuriuose mokesčio už pravažiavimą surinkimas įprastai perduodamas pačiam privačiam partneriui. Todėl, kelių projektai, kuriuose privataus partnerio pagalba kuriami nemokamo pravažiavimo keliai, tokiu atveju visą projektą finansuojant vien tiesioginių viešojo sektoriaus mokėjimų pagalba, tuo jiems labai jau priartėjant prie standartinio viešojo pirkimo su atidėtais mokėjimai modelio, pastaraisiais metais yra vis mažiau populiarūs užsienio valstybėse. Bet to, dažniausiai tokie projektai vis tik yra netiesiogiai finansuojami per vadinamuosius „šešėlinius mokėjimus“ (*SCUT project*), kai iš mokesčių, surenkamų iš gyventojų, į bendrą valstybės biudžetą, vėliau vyriausybės moka privatiems kelių operatoriams priklausomai nuo daugelio faktorių, susijusių su tokių privačiai valdomų kelių naudojimo intensyvumu, tame tarpe priklausomai nuo transporto priemonių skaičiaus, kuris pravažiuoja konkrečiu keliu (paslėptas mokėjimas). Tuo labiau, kad galutinė tokių projektų kaina rezultate dažnai yra net didesnė nei mokamo pravažiavimo kelių projektuose, todėl pastaruoju metu jų skaičius, ypač Europoje, tik mažėja. Pavyzdžiui, 2001 m. Portugalijoje įgyvendintas IP5 koncesijos dėl 167 km ilgio greitkelio, einančio į Šiaurę link Ispanijos sienos, projektas, priskiriamas prie didžiausių „šešėlinių mokėjimų“ pagalba finansuotų koncesijų pasaulyje. Jo bendra galutinė kaina pasiekė net 1,5 mln. \$.

Šiuo metu didžioji dalis tokio tipo projektų vystoma tik JAV ir Kanadoje, kur dažniausiai naudojamosi DB (*design-buid*) veiklos modeliu. Kai kuriose Šiaurės Amerikos dalyse, tame tarpe ir Kanadoje, taikomas ir DBFO (*design-buid-finance-operate*). Vidutinė tokių projektų trukmė yra apie 20-30 metų, ir jie didžiąja dalimi finansuojami per „šešėlinius mokėjimus“. Taip pat yra DBMO bei Valdymo sutartys (*Contract Managment*) tipo projektų. Jų vidutinė trukmė atitinkamai siekia 10-20 metų ir 5-7 metus. Vidutinė projekto kaina neviršija 300 mln. \$. Europoje patirties šioje srityje turi Didžioji Britanija, Ispanija, Portugalija, Kroatija. Čia pravažiavimo kelių VPSP projektai įprastai įgyvendinami naudojant arba DBFO (*design-buid-finance-operate*), arba DBOM (*design-build-operate-maintain*) veiklos modelį. Pagal savo apimtį šie projektai dažniausiai yra daug mažesni už mokamų kelių VPSP projektus. Vidutinė jų o kaina svyruoja kažkur apie 400 mln. \$, o trukmė siekia iki 30 metų.

1.1.3. Nemokamo pravažiavimo kelių VPSP projektai Europoje

1.1.3.1. Ispanija

Ispanijoje taip pat yra eilė nemokamų kelių projektų, kurie finansuojami „šešėlinių mokėjimų“ pagalba.

Pavyzdžiui, Madride M-45 37,1 km ilgio greitkelis pietuose ir rytuose nuo Madrido, kuris perduotas privačiam partneriui 25 m. laikotarpiui bei 21,8 km ilgio magistralė M-501, esanti Madrido vakaruose.

Pagrindinė šių tiesiogiai neapmokestinamo pravažiavimo kelių koncesijos projektų ypatybė yra ta, kad koncesininkai išstato viešajam sektoriui sąskaitą, kurios dydis tiesiogiai proporcingas tuose keliuose

užregistruotam transporto priemonių srautui pagal formulę: transporto priemonės skaičius * km * mokesčio tarifas. Jau pati formulė visiškai akivaizdžiai atskleidžia tokio tipo projektų pagrindinį trūkumą viešajam sektoriui, nes mokamo kelio atveju pačiam privačiam partneriui tenka visa atsakomybė už mokesčių už naudojimąsi keliu surinkimą iš transporto priemonių vairuotojų, todėl tai yra tik jo nuostoliai bei kaštai, jei jam nepavyksta užtikrinti tinkamo mokesčio surinkimo arba transporto priemonių srautas yra mažesnis nei prognozuota. Tuo tarpu vadinamas „nemokamas kelias“, viešajam sektoriui tampa net labai brangiai mokamas, nes privatus partneris be jokios rizikos sau turi teisę reikalauti iš viešojo sektoriaus absoliučios kainos, nepriklausomai nuo realaus mokesčių surinkimo į biudžetą.

Yra ir dar keletas svarbių tokio tipo projektų trūkumų: kiekvienas mokesčių mokėtojas moka už tokį naują kelią, kas jau savaime nėra visai teisinga, nes kito regiono gyventojas gali per visą savo gyvenimą nei karto juo nepasinaudoti. Užsieniečiai neprideda prie tokių projektų finansavimo, nors regionuose, kur labai išvystytas turizmas, būtent jie gali sudaryti ženkliai dalį tokių kelių naudotojų. Jie taip pat reiškia tik atidėtus mokėjimus, tačiau nereiškia valstybės biudžeto sutaupymo, kas yra įmanoma leidžiant privačiam partneriui uždirbti apmokestinant pravažiamą naujai pastatytu keliu.

1.1.3.2. Kroatija

2007 metų duomenimis Kroatijoje buvo iš viso 928 km greitkelių, kurių 90% sudarė būtent mokami greitkeliai. Visų greitkelių valdymą tarp savęs yra išsidalinę 4 privačios bendrovės, vienai iš jų priklauso iš viso 68% mokamo pravažiamumo kelių ir 92% nemokamo pravažiamumo kelių Kroatijoje.

1.1.4. Nemokamo pravažiamumo kelių VPSP projektai Šiaurės Amerikoje:

1.1.4.1. JAV

2004 metais nemokamo pravažiamumo kelių projektai JAV buvo sudarė net 39% visų projektų, o mokamo pravažiamumo kelių projektai apie 44%. Tiesai, kaip ir kitose valstybėse mokamų kelių projektai pagal savo apimtį buvo daug didesni, todėl nemokami keliai siekė tik 19% bendroje visų projektų vertėje.

2005 metais Vašingtono valstijos transporto reikalų komisija patvirtino Transporto inovacijų partnerystės programa (TIP), o 2011 m. pradžioje Vašingtono valstijos transporto reikalų komisija parengė geriausių nemokamų kelių VPSP projektų apžvalgą. Šios apžvalgos tikslas buvo išsiaiškinti kaip tiesiogiai neapmokestinami VPSP projektai buvo vystomi Vašingtono valstijos vietinės valdžios ir ko galima pasimokyti iš jau įgyvendintų projektų, kad būtų ateityje galima būtų sėkmingai įgyvendinti panašius projektus. Svarbiausi atskleisti tokių projektų sėkmės faktoriai: labai aiškus suvokimas rezultatų ir tikslų, kurių siekiama tokiais projektais dar prieš paskelbiant konkursą privačiam partneriui atrinkti. Pačios tokių tikslų pasiekimo priemonės turi būti lanksčios ar per daug susaistyti įvairiais formaliais kriterijais, tačiau rezultatai turi būti aiškiai apibrėžti ir išmatuojami; įtraukti aktyviai dalyvauti visuomenines agentūras; turi būti naudojami patyrę išoriniai ekspertai; viešasis sektorius turi itin atidžiai prižiūrėti atvejus, kai tokių projektų sudėtyje parduodamas arba kitų būdu nuolatinei perleidžiamas privačiam partneriui valstybės turtas (valstybinė žemė, pastatai, t.t.) ir prisiimami įsipareigojimai, kurie ilgam laikui arba itin įpareigoja valstybinį sektorių (susitarimai dėl nuomos mokesčio mokėjimo; pareigos, susijusios su reikšmingomis įrengimų priežiūros prievolėmis; sandoriai dėl alternatyvaus finansavimo/valstybės skolinimosi ir pan.).

1.1.5. Kompleksiniai mokamo ir nemokamo pravažiamumo kelių VPSP projektai

Atskirai turėtų būti aptarta užsienio valstybių „geroji praktika“ įgyvendinant kompleksinius kelių sektoriaus VPSP projektus, kurie jungia tiek mokamo, tiek nemokamo pravažiamumo kelių sukūrimą.

Dažniausiai tokie projektai įgyvendinami pagal tokį veiklos modelį, kai privačiam partneriui pavedama pastatyti naują mokamo pravažiavimo kelią arba iš esmės rekonstruoti kokį nors kelią, numatant, kad po rekonstrukcijos pravažiavimas juo bus mokamas, bei taip pat kartu perduodant privačiam partneriui su šiuo nauju (atnaujintu) keliu susijusią nemokamo pravažiavimo kelio, dažniausiai mažesnio ilgio, atkarpą, privatus partneris taip pat turi prižiūrėti ir valdyti visą VPSP projekto laikotarpį, kaip tokio projekto sudėtinę dalį.

Tokio pobūdžio kompleksinių projektų „gerosios praktikos“ turi Portugalija, kuri iki tol ilgą laiką (nuo 1990 metų) naujų kelių statybą finansavo neįvesdama tiesioginių mokesčių už pravažiavimą kelių per „šešėlinius mokėjimus“.

1.1.5.1. Portugalija



Vienu iš tokių kompleksinių projektų pavyzdžių Portugalijoje galėtų būti Douro Litoral projektas Portugalijos Porto regione.

Kriterijus	Komentaras
Projektas	Douro Litoral
Projekto pasirinkimo pagrindas	Šio projekto pavyzdys puikiai iliustruoja pastaruoju metu pradėtus taikyti inovacinius modelius finansuojant didmiesčio metropolitan greitkelių plėtrą.
Projekto objektas ir apimtis	Projektas numato, kad privatus partneris Porto regione, šalia Douro upės turi suprojektuoti, pastatyti ir pagal ilgalaikę koncesijos sutartį valdyti naują 76 km ilgio greitkelių ruožą, susidedantį iš 3 greitkelių - A43, A41 ir A32, už pravažiavimą kuriais visu koncesijos laikotarpiu (t.y. apie 27 metus) bus imamas mokestis. Papildomai pagal šį projektą privačiam partneriui buvo numatyta patikėti atnaujinti, valdyti bei prižiūrėti ir 53 km ilgio esamas nemokamo pravažiavimo greitkelių atkarpas.
Projekto trukmė	Koncesijos sutartis su privačiu partneriu buvo pasirašyta 2008 metais. Bendra projekto trukmė yra 30 metų, o naujo kelio ruožo statybos turi būti užbaigtos per pirmus 4 metus (2012 m.).
Projekto vertė ir finansavimo šaltiniai	Visa projekto vertė siekia apie 1,2 mlrd. eurų, kuri pilnai refinansuojama keturių bankų pagalba - Banco Santander Totta (370,3 mln. eurų), Caixa Banco de Investimento (370,3 mln. eurų), Royal Bank of Scotland (370,3 mln. eurų) ir Millennium BCP (90 mln. eurų).
VPSP modelis	Koncesija
Projekto užsakovas	Portugalijos vyriausybė. Projekto įgyvendinimą iš viešojo sektoriaus pusės prižiūri Portugalijos greitkelių agentūra (Junta Autonoma de Estradas (JAE)).
Projekto vykdytojas	Projektą įgyvendina Auto-Estradas do Douro Litoral (AEDL) - specialiai šio projekto tikslams sukurta bendrovė, kurią sudaro įvairių įmonių konsorciumas, vadovaujamas daugiausia kelių projektų šiame regione įgyvendinančios BRISA bendrovės.
Trumpas Projekto aprašymas	Šioje koncesijoje tos pačios koncesijos sutarties rėmuose kartu pritaikyti iš viso du atskiri VPSP tipai – DBFO (<i>design-business-finance-operate</i>) naujo kelio ruožo statybai ir M&O (<i>manage-operate</i>) esamoms kelio atkarpoms, numatant kad pajamos gaunamos iš DBFO būdu valdomo kelio bus nukreiptos papildomai finansuoti nemokamo pravažiavimo kelio dalį.
Projekto sėkmės/nesėkmės faktoriai	Ekspertų vertinimais nors ši Douro Litoral koncesija tikrai yra inovatyvi ir pasiūlė visiškai naujo tipo modelį, įgalinantį subalansuoti privačiam sektoriui būdingus kainos, investicijų ir technologinių sprendimų pranašumus su visuomenei naudingais sprendiniais, jį dar reikia tobulinti. Be to, itin ilgai užtruko šio projekto pirkimo (privataus partnerio parinkimo viešasis konkursas užtruko daugiau nei 3 metus) bei poveikio aplinkai vertinimo procedūros, kurių per didelė rizikos dalis buvo

Kriterijus	Komentaras
	perkelta koncesininkui.
Projekto rezultatai	Douro Litoral koncesija jau dabar pasiekta labai teigiamų rezultatų, nes esami keliai, kurių sutvarkymui kitu atveju vyriausybė tikrai artimiausiu metu nebūtų radusi pinigų, buvo per labai trumpą laiką atnaujinti privačiomis investicijomis, nes privatus partneris tikėdamasis uždirbti mokamo pravažiavimo kelio sąskaitą prisiėmė sau ir šių nemokamų atkarpų atnaujinimo kaštus.
Rekomendacijos ir pasiūlymai:	Tobulinti standartinius dokumentus, siekiant sutrumpinti viešojo pirkimo procedūras; Palikti dalį poveikio aplinkai vertinimo rizikų viešajam sektoriui.

Portugalijos kelių sektoriaus bendros strategijos ir sektoriaus tendencijų apžvalga

Visgi, šio bei kitų mokamų ir iš dalies mokamų kelių projektų patirtis paskatino Portugaliją iš esmės visiškai atsisakyti nemokamų kelių, finansuojamų „šešėlinių mokėjimų“ pagalba, kurie pasirodė esą tikrai neefektyvūs, tuo požiūriu, kad surenkamas biudžetas buvo toks nepastovus, jog nauji nemokami keliai pasidarė nepakeliama našta Portugalijos valstybės biudžetui, o dar sunkiau buvo galima prognozuoti ir planuoti naujų kelių projektus.

Todėl po ilgų diskusijų ir nepaisant tam tikro visuomenės pasipriešinimo buvo nuspręsta pereiti prie skaidraus „tiesioginis naudotojas moka“ principo. Tuo tikslu dar 1996 m. buvo patvirtinta nacionalinė Kelių koncesijos programa, kurios didžiąją dalį sudaro būtent tokio tipo kaip aukščiau aprašytoji Douro Litoral koncesija, kompleksiniai projektai apimantys naujų mokamų kelių statybą ir senų nemokamų kelių bendrą valdymą ir priežiūrą vieno projekto rėmuose. Ši programa ekspertų vertinama kaip sėkminga, atsižvelgiant į tai, kokia nauja infrastruktūra yra sukuriama ją įgyvendinant bei privataus sektoriaus sėkmingą įsitraukimą bei nustatytų sąlygų laikymąsi. 2010 m. pradžios duomenimis Portugalijoje buvo likę tik 7 per „šešėlinius mokėjimus“ finansuojamos kelių koncesijos, iš kurių iki 2010 m. pabaigos dar 3 turėjo būti pakeistos tiesioginio mokėjimo už naudojimąsi atitinkamai keliais schemomis.

1.1.5.2. Ispanija

Ispanija taip pat naudoja kompleksinių projektų variantą, kai ta pati koncesija apima tiek mokamo, tiek nemokamo pravažiavimo kelių sukūrimą, o pajamos gautos iš mokamų kelių yra panaudojamos finansuoti nemokamus kelius. Toks yra ir šiuo metu Madride statomas naujų kelių tinklas, kuris tame tarpe apims naujo žiedinio greitkelio M-50 statybą, naudotis kuriuo bus galima nemokamai. Labai panašus projektas Autopista Circunvalacion De Alicante taip pat įgyvendinamas ir Alikantėje, Valencijos regione. Tai mokama koncesija, kurios tikslas yra pastatyti nauja 26 km ilgio keturių juostų žiedinį greitkelį, 6.7 km keturių juostų automagistralę, ir atnaujinti 100 km greitkelio bei 6 kitas nemokamas automagistrales Alikantės priemiesčiuose. Bendra pastarojo projekto vertė yra 424 mln. eurų, o jo užsakovas - Reino de Espana-Ministerio de Fomento.

Baskų krašte naujai pastatytas A8 greitkelis 2003 m. taip pat buvo sugrąžintas Baskų vyriausybei, kuri toliau gaus dalį surenkamų kelio mokesčių bendradarbiaujant viešajam sektoriui ir privačiam koncesininkui, kuris atsakingas už mokesčių už pravažiavimą atitinkamais keliais surinkimą, iš kurių bus galima finansuoti nemokamus projektus regione.

Šiuo metu beveik visi Ispanijos viešųjų darbų ministerijos vykdomi naujų kelių statybos projektai yra tokio pobūdžio. Naujausiuose projektuose - Autopista Madrid-Levante ir Autopista Madrid-Toledo (jau veikiantys) bei Autopista de la Costa Cálida privatūs partneriai taip pat turėjo įrengti nemokamas kelio atkarpas.

1.2. Užsienio valstybių „gerosios praktikos“ kelių sektoriaus srityje apibendrinimas

- Sėkmingai įgyvendinami tik iš anksto tinkamai suplanuoti ir paruošti projektai. Visi projektai, kurie buvo daromi skubotai arba iš anksto neparuošus pilno dokumentų paketo vėliau susidūrė su didelėmis problemomis ir vėlavimais;
- Didelę reikšmę turi tinkamos įstatyminės bazės bei standartinių dokumentų paketo sukūrimas;
- Būtinai stiprių ir patyrusių išorės ekspertų įtraukimas į visas projektų procedūras;
- Dauguma valstybių, kurios pradžioje įgyvendino nemokamų kelių projektus ilgainiui šio modelio atsisakė, nes realiai jie tik brangiau kainuoja viešajam sektoriui per „šešėlinių mokesčių“ sistemą ir perkelia ant jo pečių didesnę riziką, todėl jų privalumai lyginant su mokamo pravažiavimo kelių projektais ženkliai sumažėja;
- Pastaruoju metu dėl pasaulinės ekonomikos veiksnių, daugelyje valstybių, ypač Europoje, vis labiau populiarūs tampa kompleksiniai projektai, kurie apima tiek naujo mokamo kelio statybą, tiek jau egzistuojančių nemokamų kelių priežiūrą ir valdymą, dažnai taip pat ir atnaujinimą, vieno projekto rėmuose.

2. TECHNINIAI REIKALAVIMAI PRIEŽIŪROS VYKDYMU

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai Aprašymas
1 Žemės sankasos (taip pat įeinančių: želdynų; pralaidų; patilčių, kūgių; tiltelių, laiptų, lieptelių; nuovažų) defektavimo kriterijai		
1.1. Žemės sankasos viršaus zonos, apželdintos veja		
Švarumas	1.1-1	– yra smulkiosiomis šiukšlėmis užterštų zonų daugiau kaip 2% ploto ir (arba) yra nors vienas atsitiktinis daiktas
Provėžos ir įdubos, išdaužos	1.1-2	– yra provėžų ir įdubų, išdaužų, gilesnių kaip 15 cm
Susikaupęs grunto sluoksnis prie skiriamosios juostos kraštų	1.1-3	– storesnis kaip 7 cm
Vandens nuleidimo sistema skiriamosioje juostoje	1.1-4	– po lietaus – viduryje, ilgesniuose kaip 2 m ruožuose, telkšo vanduo
Žolės danga	1.1.-5	– nenušienauta:
(skiriamoji juosta, kelkraščiai, saugumo salelės)	1.1.-5a	– pirmą kartą – po birželio 1 d.
	1.1.-5b	– antrą kartą – po liepos 15 d.
	1.1.-5c	– trečią kartą – po spalio 15 d.
Kelkraščių sujungimas su danga	1.1-6	– aukščių skirtumai yra didesni kaip ±5 cm
Kelkraščių išoriniai kraštai (sankasos briaunos)	1.1-7	– yra išplovų, gilesnių kaip 15 cm, ir (arba) paaukštėjimų, didesnių kaip 5 cm, žemės sankasos pločio nuokrypių, didesnių kaip ±0,50 m
	1.1-8	– po gegužės 10 d. yra:
	1.1-8a	– neatnaujinto dažomų bordiūrų paviršiaus
Saugumo salelių bordiūrai	1.1-8b	– nudažyto paviršiaus nutrupėjimų ir (ar) betono paviršiaus ištrupėjimų, gilesnių kaip 15 mm, kurie sudaro daugiau kaip 20% ploto
	1.1-8c	– sulaužytų, išvirtusių ir (arba) nusėdusių bordiūrų, daugiau kaip 15 mm
	1.1-9	– skiriamosiose juostose: – sniego volas aukštesnis kaip 60 cm ir įgaubtoje juostoje nesustumtas į vidurį, prieš polaidį – nepašalintas
Priežiūra žiemą	1.1-10	– kelkraščiuose:
	1.1-10a	– nepastatytos gairės
	1.1-10b	– sniego volas yra aukštesnis kaip 60 cm
	1.1-10c	– per polaidį telkšo vanduo
	1.1-11	– saugumo salelėse sniego volas aukštesnis kaip 60 cm
1.2. Šlaitai		
Švarumas (iškasų šlaitai)	1.2-1	– po balandžio 25 d. yra užterštų pavienėmis šiukšlėmis plotų, sudarančių daugiau kaip 1%
Išplovos / nuošliaužos	1.2-2	– yra išplovų / nuošliaužų, gilesnių kaip 20 cm / 30 cm
Sutvirtinimo būklė	1.2-3	– yra sutvirtinimo pažaidų
	1.2-4	– nenušienauta 1 m pločio juosta už kelio briaunos:
	1.2-4a	– pirmą kartą – po birželio 1 d.
	1.2-4b	– antrą kartą – po liepos 15 d.
	1.2-4c	– trečią kartą – po spalio 15 d.
Žolės danga ir krūmai	1.2-5	– nenušienauta 4 m pločio šlaito juosta už kelio briaunos:
	1.2-5a	– pirmą kartą – po birželio 1 d.
	1.2-5b	– antrą kartą – po spalio 15 d.
	1.2-6	– po spalio 15 d. neiškirsti savaime išaugę krūmai, nenušienauta žolė 5 m pločio juostoje (pylimuose), 4 m pločio juostoje (iškasose)
1.3. Sausinimo įrenginiai		
Švarumas	1.3-1	– po balandžio 25 d. pavienėmis šiukšlėmis užteršti plotai sudaro daugiau kaip 1% arba yra akmenų, didesnio kaip 10 cm skersmens, neišvalytos greitvietės, latakai
	1.3-2	– yra vandens tekėjimo žymių šalia greitviečių, latakų
	1.3-3	– grioviuose yra užslinkimų, neleidžiančių nutekėti vandeniui
Griovių sutvirtinimas	1.3-4	– yra griovio šlaitų ir dugno sutvirtinimo pažaidų
Krūmai ir žolės danga	1.3-5	– po spalio 15 d. nenušienauti griovių šlaitai (pylimų / iškasų 5 / 4 m juostose
	1.3-6	– po gegužės 10 d. yra:
	1.3-6a	– nors vienas paplautas, sulūžęs apžiūros, vandens surinkimo ar slopinimo šulinėlis, drenažo žiotys
Elementų būklė (drenažas, kanalizacija, šulinėliai, greitvietės, latakai)	1.3-6b	– daugiau kaip 10% šulinėlių su laikinomis grotelėmis ar dangčiais
	1.3-7	– po gegužės 1 d. yra daugiau kaip 10% nestandartinių ar sutrūkinėjusių, nutrupėjusių briaunomis didesnėmis kaip 2 cm gylio, nesumonolitintomis siūlėmis greitviečių ar latakų elementų
Priežiūra žiemą	1.3-8	– prieš polaidį iš šoninių ir atkalnės griovių nepašalintas sniegas ir (ar) ledas, kliudantys

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai Aprašymas
		nutekėti vandeniu
1.4. Šalikelės		
Švarumas	1.4-1	– po balandžio 25 d. yra smulkiomis šiukšlėmis užterštų plotų, kurie sudaro daugiau kaip 2% vienos kelio pusės viename kilometre
Išplovos, įdubos	1.4-2	– po balandžio 25 d. yra išplovų / įdubų, kuriose kaupiasi vanduo
Krūmai ir žolės danga	1.4-3	– po spalio 15 d.: – nenušienautos šalikelės – neiškirsti savaime išaugę krūmai
Želdinių karpymas ir formavimas	1.4-4	– medžių šakos ar dekoratyviniai krūmai užstoja kelio ženklus ir (ar) siekia ryšių linijas, neišpjautos nudžiūvusios šakos
	1.4-5	– pavasarį ar rudenį neatsodinti nudžiūvę medžiai ir (ar) dekoratyviniai krūmai
4.1. Pralaidos		
Sąnašos ir vandens nutekėjimas	4.1-1	– skerspjūvyje yra sąnašų, kurios neleidžia laisvai nutekėti vandeniu
	4.1-2	– yra žiedų, antgalių padėties poslinkių ir (ar) pokrypių
Antgalių, žiedų būklė	4.1-3	– yra antgalių ištrupėjimų, kraštų nuskilimų, gilesnių kaip 2,0 cm, paviršiaus išsilukštenimų, gilesnių kaip 1,5 cm
4.2. Įtekamieji ir ištekamieji pralaidų grioviai		
Sąnašos	4.2-1	– ant įtekamojo griovio dugno prieš pralaidos angą yra sąnašų sluoksnis nuo 5 cm storio, kuris nepašalinamas po ilgalaičių liūčių
	4.2-2	– nėra nešmenis sulaikančių įrenginių
Išplovos	4.2-3	– po gegužės 10 d. yra šlaitų išplovų, gilesnių kaip 25 cm
Sutvirtinimų būklė	4.2-4	– po gegužės 15 d. yra šlaitų sutvirtinimų pažaidų, sulūžę betoniniai latakai
Priežiūra žiemą	4.2-5	– prieš polaidį iš įtekamųjų ir ištekamųjų griovių 30 m ilgio ruože neišvalytas sniegas
10.5. Patiltės, kūgiai		
Švarumas	10.5-1	– po gegužės 1 d. nepašalintos stambios šiukšlės, statybinis laužas, atsitiktiniai daiktai
	10.5-2	– neiškirsti savaime išaugę krūmai po spalio 15 d.
Krūmai ir žolės danga	10.5-3	– patiltės, kūgiai nenušienauti:
	10.5-3a	– pirmą kartą – po liepos 15 d.
	10.5-3b	– antrą kartą – po spalio 15 d.
	10.5-4	– vasaros sezono metu yra išplovų, gilesnių kaip 30 cm
Išplovos, sąnašos	10.5-5	– vasaros sezono metu yra sąnašų sluoksnis, storesnis kaip 20 cm
	10.5-6	– yra sutvirtinimo pažaidų
11.1. Nuovažos į sodybas, laukus		
	11.1-1	– yra nuo 30 iki 50% nuovažų, užterštų šiukšlėmis, sąnašomis, bent vienas atsitiktinis daiktas
Švarumas	11.1-2	– pagrindinio kelio dangos barstymo liekanos nuo nuovažų nepašalintos po balandžio 20 d.
	11.1-3	– pavasarį arba rudenį purvas nuo nuovažų į laukus šalinamas rečiau kaip vieną kartą per savaitę
	11.1-4	– asfalto dangose yra gilesnių kaip 50 mm išdaužų
Išdaužos	11.1-5	– žvyro, žvyro ir skaldos dangose yra gilesnių kaip 70 mm išdaužų
Išplovos	11.1-6	– nuovažų kelkraščiuose, šlaituose yra išplovų, gilesnių kaip 20 cm
Grioviai, vandens pralaidos	11.1-7	– užslinkimai trukdo nutekėti vandeniu, tačiau vanduo nepakyla aukščiau kaip 20 cm iki nuovažos dangos konstrukcijos apačios
Priežiūra žiemą	11.1-8	– nenuvalytas sniegas nuo nuovažų į sodybas, valant pagrindinį kelią
	11.1-9	– stipriai pustant ir (arba) sningant eismo apribojimai ilgesni kaip trys valandos
2 Važiuojamosios dalies ir kelkraščių dangų (taip pat įeinančių: tiltų, viadukų važ. dalies ir šalitilčių; važ. dalies po tuneliniais viadukais dangų) defektavimo kriterijai		
2.1. Kelio ir tiltų, viadukų važiuojamosios dalies asfalto ir betono dangos		
Švarumas	2.1-1	– danga užteršta pakraščiuose saugiam eismui nepavojingais teršalais, yra nors vienas atsitiktinis daiktas
Išdaužos	2.1-2	– po gegužės 10 d. yra daugiau kaip dvi, didesnės nei 0,05m ² , išdaužos
Dangos kraštų nutrupėjimai	2.1-3	– yra pavienių nutrupėjimų, sumažinančių dangos plotį daugiau kaip 20 cm, ilgesniais kaip 0,5 m ruožais
Deformaciniai pjūviai	2.1-4	– yra pjūvių, neužpildytų mastika pilnai iki viršutinių briaunų, po balandžio 25 d. ir prieš užšąlant
Skersiniai, išilginiai plyšiai	2.1-5	– yra plyšių, platesnių kaip 10 mm, neužtaisytų po balandžio 30 d. ir prieš užšąlant
Plyšių tinklas	2.1-6	– po balandžio 30 d. yra neužtaisyto plyšių tinklo 3 plotai, kurių kiekvienas ne didesnis kaip 5m ²
Bangos, slinktys ir provėžos	2.1-7	– yra didesnių kaip 40 mm provėžų, slinkčių, bangų
Lukštenimasis	2.1-8	– dangos lukštenimosi pažaidos nepašalintos po rugpjūčio 30 d.
Šiurkštumas	2.1-9	– nepašalintos atsiradusios bitumo dėmės, „prakaituojantys“ ruožai neapstatyti kelio

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai	
			Aprašymas
		ženklais	
Įdubos, iškylos, kiti nelygumai	2.1-10	– po gegužės 15 d. nepašalintos dangos deformacijos, didesnės kaip 20 cm	
Priežiūra žiemą	2.1-11	– esant normalioms oro sąlygoms *) ant dangos yra:	
	2.1-11a	– puraus sniego sluoksnis storesnis kaip 0,1 cm	
	2.1-11b	– prispausto sniego sluoksnis storesnis kaip 0,1 cm	
	2.1-11c	– atsitiktinės provėžos	
	2.1-12	– apledėjusios arba su prispausto sniego sluoksniu dangos nepašiuokštintos, esant ilgalaikiai (ne trumpesnei kaip trijų dienų) normalių oro sąlygų *) prognozei	
	2.1-13	– polaidžio metu ant dangos telkšo balos	
	2.1-14	– žiemos metu dangoje yra pavojingų išdaužų	
10.1 Žiemą normaliomis oro sąlygomis laikomos tokios oro sąlygos, kai magistraliniuose keliuose ilgiau kaip 24 val. nėra kritulių, plikledžio			
	10.1-1	– vandens nuleidimo sistema neišvalyta	
Vandens nuleidimo sistema (tik tiltams, viadukams)	10.1-2	– yra bent vienas vandens nuleidimo šulinėlis be grotelių	
	10.1-3	– po balandžio 25 d. yra sulaužytų vandens nuleidimo šulinėlių, latakų ir (arba) su įtrūkimais, nutrupėjimais, gilesniais kaip 1,0 cm	
3.1 Kelkraščiai iš asfalto			
Švarumas	3.1-1	– kelkraščių danga užteršta saugiam eismui nepavojingais teršalais, yra atsitiktinių daiktų	
Išdaužos	3.1-2	– neužtaisytos po balandžio 20 d. atsiradusios išdaužos (iš jų pavojingos – po vienos darbo dienos)	
Skersiniai, išilginiai plyšiai	3.1-3	– yra plyšių, platesnių kaip 10 mm, neužtaisyty po balandžio 30 d. ir prieš užšalant	
Plyšių tinklas	3.1-4	– po balandžio 30 d. yra neužtaisyto plyšių tinklo, daugiau kaip trys ne didesni kaip 5m ² plotai	
Bangos, slinktyr ir provėžos	3.1-5	– yra didesnių kaip 40 mm provėžų, slinkčių bangų	
Lukštenimasis	3.1-6	– po rugpjūčio 30 d. lukštenimosi pažaidos nepašalintos	
Šiurkštumas	3.1-7	– nepašalintos bitumo dėmės	
Įdubos, iškylos ir kiti nelygumai	3.1-8	– po gegužės 15 d. nepašalintos didesnės kaip 20 cm kelkraščio deformacijos	
Išorinis kraštas	3.1-9	– po balandžio 30 d. yra išorinio krašto nutrupėjimų, daugiau kaip 10 cm susiaurinančių kelkraštį, , ilgesniais kaip 0,5 m. ruožais	
	3.1-10	– prieš užšalant kelkraščio išorinėje pusėje nepastatytos gairės	
Priežiūra žiemą	3.1-11	– sniego volai ant kelkraščio (prie sankasos briaunos) yra aukštesni kaip 60 cm	
	3.1-12	– polaidžio metu kelkraščiuose telkšo vanduo	
3.2. Kelkraščiai iš biriųjų mineralinių medžiagų			
Švarumas	3.2-1	– yra pavienių, didesnių kaip 5,0 cm skersmens akmenų, šiukšlėmis užteršti pavieniai plotai sudaro daugiau kaip ketvirtadalį ploto	
	3.2-2	– yra atsitiktinių daiktų, pavienių plotų, užterštų purvu	
Išdaužos, bangos provėžos	3.2-3	– yra išdaužų, provėžų, bangų, didesnių kaip 40 mm	
Įdubos ir iškylos	3.2-4	– yra neištaisyty didesnių kaip 15 cm iškylių ir (arba) įdubų	
Sluoksnio nusidėvėjimas	3.2-5	– kelkraščio danga nusidėvėjusi daugiau kaip 30%	
Sujungimas su danga	3.2-6	– sandūroje yra aukščių skirtumų, viršijančių ±5 cm	
Išoriniai kraštai (sankasos briaunos)	3.2-7	– yra išplovų, gilesnių kaip 15 cm, ir (arba) paaukštėjimų, didesnių kaip 5 cm, žemės sankasos pločio nuokrypių, didesnių kaip ±0,50 m	
Priežiūra žiemą	3.2-8	– kelkraščiuose nepastatytos gairės	
	3.2-9	– sniego volas yra aukštesnis kaip 60 cm	
	3.2-10	– per polaidį kelkraščiuose telkšo balos	
10.2. Tiltų, viadukų šaltilčių dangos			
Švarumas	10.2-1	– po balandžio 20 d. nepašalintas purvas ir šiukšlės	
Išdaužos, plyšiai	10.2-2	– po balandžio 30 d. yra išdaužų ir (arba) plyšių, platesnių kaip 10 mm	
	10.2-3	– prieš užšalant neužtaisyti plyšiai	
Deformaciniai pjūviai	10.2-4	– yra pjūvių, su mastikos įtrupėjimais, sudarančiais ne daugiau kaip 50% pjūvio gylio ir ne daugiau kaip 25% pjūvio ilgio, neužpildytų mastika pilnai iki viršutinių briaunų, po balandžio 25 d. ir prieš užšalant	
	10.2-5	– esant normalioms oro sąlygoms *) nuo šaltilčių dangos per visą plotį nenuvalytas sniegas ir ledas, danga nepabarstyta	
10.6. Važiuojamosios dalies dangos po tuneliniais viadukais			
Švarumas	10.6-1	– po balandžio 20 d. nepašalinti atsitiktiniai daiktai, stambios šiukšlės, sąnašos	
	10.6-2	– asfalto danga nenušluojama po sąnašų nuvalymo	
Vandens nuleidimas	10.6-3	– važiuojamoji dalis apsemta vandeniu ir (arba) po lietaus telkšo balos	
	10.6-4	– vandens nuleidimo įrenginiai – užteršti, nefunkcionuojantys	
Išdaužos	10.6-5	– yra išdaužų asfalto dangose, gilesnių kaip 50 mm	
	10.6-6	– žvyro dangose – gilesnių kaip 70 mm	
Priežiūra žiemą	10.6-7	– esant normalioms oro sąlygoms *) ant dangų yra:	

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai Aprašymas
		– pirusio sniego sluoksnis:
	10.6-7a	– ant asfalto dangos – storesnis kaip 1,0 cm
		– ant žvyro dangos – storesnis kaip 3,0 cm
	10.6-7b	– prispausto sniego sluoksnis:
		– ant asfalto dangos – storesnis kaip 1,0 cm
		– ant žvyro dangos – storesnis kaip 2,0 cm
	10.6-7c	– provėžos:
		– gilesnės kaip 2,0 cm
	10.6-8	– pustant nuo važiuojamosios dalies nenuvalomas sniegas
3. Techninių eismo reguliavimo priemonių (tarp jų: kelio ženklų, ženklinimo; apsauginių atitvarų; signalinių stulpelių; tiltų ir viadukų turėklų; tvorų) defektavimo kriterijai		
6.1. Kelio ženklų salelės, pamatai, atramos		
	6.1-1	– yra salelių, užterštų pavienėmis, smulkiomis šiukšlėmis
Švarumas	6.1-2	– po balandžio 30 d. nuo atramų nenuvalytas dulksės ir purvas, naftos produktų dėmės
	6.1-3	– neištaisyti nusėdę, pakrypę pamatai
	6.1-4	– nepakeisti suskilę, aptrupėję pamatai
Atramų paviršių pažaidos	6.1-5	– yra pažeisto dažyto paviršiaus, kuris sudaro daugiau kaip 15% atramos ploto
	6.1-6	– po balandžio 30 d. metalinėse atramose neištaisyti rūdžių pažeisti plotai
Atramų deformacijos	6.1-7	– yra ne daugiau kaip dvi pakrypusios atramos
	6.1-8	– yra nepakeistų sulaužytų, deformuotų atramų
	6.1-9	– yra atstatytų arba naujai pastatytų atramų, kurių ašis nuo kelkraščio briaunos nukrypusi daugiau kaip $\pm 5,0$ cm, įtvirtinimas – $\pm 2,0$ cm, nuo vertikals – 1 cm/1 m
6.2. Ženkliai		
Švarumas	6.2-1	– po balandžio 25 d. nuo ženklų nenuvalytos dulksės, purvas, naftos produktų dėmės
	6.2-2	– žiemą, esant normalioms oro sąlygoms, nenuvalytas prilipęs sniegas uždengia daugiau kaip 25% ženklo ploto
Ženklių pastatymo nuokrypiai	6.2-3	– yra nors vienas nestandartinis ženklas
	6.2-4	– ženklo tvirtinimo aukštis nuo standartinio nukrypęs daugiau kaip $\pm 5,0$ cm ir (arba) apatinės briaunos horizontalumas – daugiau kaip 1,5 cm/1 m
Ženklių pažaidos	6.2-5	– nors vieno iš šviesų atspindinčio ženklo užrašuose yra pažeisto šviesų atspindinčios plėvelės ploto, kuris sudaro daugiau kaip 10%
	6.2-6	– yra nors vienas per vieną darbo dieną nepakeistas įspėjamasis, draudžiamasis, pirmumo ženklas, kuris sulaužytas arba pavogtas, arba su didesnėmis (už nurodytas 6.2-5) šviesų atspindinčios plėvelės pažaidomis
7.1 Horizontalusis ženklinimas, vertikalusis ženklinimas		
Horizontaliojo ženklinimo atnaujinimas	7.1-1	– nedefektuojamas
Vertikaliojo ženklinimo švarumas	7.1-2	– po balandžio 25 d. nuo vertikaliojo ženklinimo nenuvalytos dulksės, purvas, naftos produktų dėmės
	7.1-3	– žiemą nuo vertikaliojo ženklinimo nenuvalytas sniegas uždengia daugiau kaip 25 % ploto
Vertikaliojo ženklinimo pažaidos	7.1-4	– po gegužės 10 d. vertikaliojo ženklinimo pažaidos neištaisytos
	7.1-5	– vasaros sezono metu pažeistas ženklinimo plotas sudaro daugiau kaip 15% – atnaujinto vertikaliojo ženklinimo linijos nėra baltos spalvos ir (arba) nuokrypiai nuo standartinių matmenų yra didesni kaip:
Vertikaliojo ženklinimo atnaujinimas	7.1-6	– linijų nuo ašies – 1,0 cm/1 m
		– linijų pločių – $\pm 10\%$
8.1. Apsauginiai atitvarai		
Švarumas	8.1-1	– po balandžio 10 d. nepašalintas susikaupęs prie atitvarų gruntas (barstymo likučiai)
	8.1-2	– po balandžio 25 d. nuo apsauginių atitvarų nenuvalytas purvas, naftos produktų dėmės
	8.1-3	– nustojus snigti ir (arba) pustyti, po vienos darbo dienos nuo atitvarų atšvaitų nenuvalytas prilipęs sniegas
Atitvarų atstatymo tikslumas	8.1-4	– yra atstatytų sijinių atitvarų, kurių nuokrypiai:
		– sijų aukščio tarp atramų – didesni kaip ± 1 cm – skersinio profilio – didesni kaip ± 5 cm – ašies plane – didesni kaip ± 3 cm/10 m
Pažaidos	8.1-5	– neįtempti trosinių atitvarų lynai įsvirę daugiau kaip 1,5 cm
	8.1-6	– nors vienos atitvarų sekcijos paviršiuje cinkuotų elementų korozijos pažeisti paviršiai sudaro daugiau kaip penktadalį ploto
8.2. Signaliniai stulpeliai		
Švarumas	8.2-1	– po balandžio 25 d. yra purvinų, su naftos produktų dėmėmis signalinių stulpelių
	8.2-2	– žiemą, nustojus snigti ir (arba) pustyti, arba baigus valyti sniegą nuo kelio, po vienos darbo

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai Aprašymas
Techninė būklė	8.2-3	dienos nuo atšvaitų nenuvalytas prilipęs sniegas (defekto kriterijus galioja ir gairėms) – yra signalinių stulpelių, kurių pastatymas ir ženklimas neatitinka norminių dokumentų, nurodytų PN-05, reikalavimų
	8.2-4	– žiemą užpustymui pavojinguose ruožuose, nepastatytos gairės ir (arba) yra nenudažytų, be atšvaitų gairių
	8.2-5	– yra pakrypusių, išvirtusių, suskilusių arba sulaužytų signalinių stulpelių
	8.2-6	– ne žiemos sezono metu yra nepakeistų naujais sulaužytų arba pavogtų atšvaitų
Pažaidos	8.2-7	– po gegužės 10 d. yra signalinių stulpelių su dažyto paviršiaus nutrupėjimais, sudarančiais daugiau 15% ploto
8.3. Tvoros		
Švarumas	8.3-1	– po balandžio 25 d. nuo sulaikančių pėsčiuosius ir dviratininkus tvorų nenuvalytas purvas, naftos produktų dėmės
Atstatymo tikslumas	8.3-2	– yra atstatytų arba naujai pastatytų tvorų, sulaikančių pėsčiuosius ir dviratininkus, kurių nuokrypiai: – skersinio profilio – didesni kaip $\pm 5,0$ cm – stulpelių ir (arba) vamzdžių aukščio – didesni kaip $\pm 2,0$ cm – vertikalumo – didesni kaip $\pm 1,0$ cm/1 m – ašies plane – didesni kaip $\pm 3,0/10$ m
	8.3-3	– yra atstatytų arba naujai pastatytų tvorų, sulaikančių laukinius gyvūnus, varliagyvius, kurių aukščio nuokrypis didesnis kaip ± 5 cm, varteliai be spyruoklių arba užvartų
	8.3-4	– tvoroje, sulaikančiose pėsčiuosius, dviratininkus, yra sulaužytų vamzdžių, atramų stulpelių, skylėto arba sutraukyto tinklo
	8.3-5	– tvoroje, sulaikančiose laukinius gyvūnus, varliagyvius, yra nepataisomai deformuotų metalinių statramsčių, sulaužytų vartelių, pažeisto arba pavogto vielos tinklo, nulaužtų medinių statramsčių
Pažaidos	8.3-6	– tvoroje, sulaikančiose pėsčiuosius ir dviratininkus, yra: – nudažyto paviršiaus nutrupėjimų, kurie sudaro daugiau kaip trečdalyį tvoros ploto – korozijos pažeisto paviršiaus, kuris sudaro daugiau kaip penktadalį tvoros ploto
	8.3-7	– po lapkričio 15 d. užpustomuose ruožuose nesukalti kuolai snieगतvorėms
	8.3-8	– po kiekvieno pustymo neperstatomos medinės snieगतvorės, nepakeliamas tinklas, nepašalinamos snieगतvorių pažaidos
Priežiūra žiemą	8.3-9	– po gegužės 1 d. nenuimtos snieगतvorės
10.4. Tiltų, viadukų turėklai		
Švarumas	10.4-1	– po balandžio 25 d. nuo turėklų nenuvalytas purvas, dulkės
Įtvirtinimų būklė	10.4-2	– yra bent vienas silpnai įtvirtintas statramstis
	10.4-3	– po gegužės 10 d. yra: – neantiseptikuotų ir nenudažytų medinių turėklų
	10.4-3a	– įtrūkusių gelžbetoninių turėklų su ištrupėjusiu paviršiumi
	10.4-3b	– nenudažytų, metalinių turėklų su korozijos pažeistu paviršiumi
	10.4-3c	– medinių, gelžbetoninių, metalinių turėklų dažyto paviršiaus nutrupėjimų, kurie sudaro dešimtadalį ploto
	10.4-3d	– nepakeisti sulaužyti mediniai, įtrūkę, sulaužyti gelžbetoniniai ir deformuoti arba sulaužyti metaliniai turėklai
10.4-4	– iki turėklų keitimo pavojingos vietos neaptvertos, nepažymėtos įspėjamaisiais ženklais	
10.4-5	– iki turėklų keitimo pavojingos vietos neaptvertos, nepažymėtos įspėjamaisiais ženklais	
4. Kelio pastatų (taip pat įeinančių: keleivių įlipimo ir išlipimo peronų, saugumo salelių, poilsio aikštelių) ir inžinerinės įrangos; pėsčiųjų ir dviračių takų defektavimo kriterijai		
5.1. Autobusų stotelių keleivių įlipimo ir išlipimo peronai		
Įranga, švarumas	5.1-1	– prie autobusų stotelių nėra: – kelio ženklo 548 „Stotelė“, tvarkaraščio, suoliuko, šiukšlių dėžės, perono
	5.1-2	– šiukšlės nesurinktos ir nepašalintos
	5.1-3	– peronai apaugę žole
Išdaužos	5.1-4	– perono dangose yra išdaužų, gilesnių kaip 30 mm – asfalto, betono arba betono plytelių dangose
Betoninių plytelių dangos deformacijos	5.1-5	– po balandžio 30 d. yra sulūžusių arba susikraipusių plytelių, sudarančių daugiau kaip 20% perono ploto
Bordiūrų būklė	5.1-6	– nenudažyti bordiūrai
	5.1-7	– yra nusėdusių bordiūrų daugiau kaip 15 mm
Priežiūra žiemą	5.1-8	– nuo perono nenuvalytas sniegas ir ledas, peronas nepabarstytas: – iškritus sniegui ar esant plikšalai
5.2. Saugumo salelės, padengtos asfalto arba betono danga		
Švarumas	5.2-1	– po balandžio 20 d. saugumo salelių danga užteršta, yra atsitiktinių daiktų

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai Aprašymas
Išdaužos	5.2-2	– po balandžio 30 d. yra išdaužų
Plyšiai	5.2-3	– po balandžio 30 d. ir prieš užšąlant yra plyšių, platesnių kaip 10 mm
Įdubos, iškylos ir kiti nelygumai	5.2-4	– po gegužės 10 d. yra įdubų, iškylių ir kitų nelygumų, didesnių kaip 20 cm
Bordiūrų ir betoninių sutvirtinimo elementų būklė	5.2-5	– po gegužės 10 d. yra:
	5.2-5a	– neatnaujinto dažomų bordiūrų paviršiaus
	5.2-5b	– nudažyto paviršiaus nutrupėjimų ir (ar) betono paviršiaus ištrupėjimų, gilesnių kaip 15 cm, sudarančių daugiau kaip penktadalį ploto
	5.2-5c	– sulaužytų, išvirtusių ir (arba) nusėdusių bordiūrų, daugiau kaip 15 mm
Priežiūra žiemą	5.2-6	– saugumo salelėse sniego volas aukštesnis kaip 60 cm
5.3. Poilsio aikštelės; šuliniai, šaltiniai		
Švarumas	5.3-1	– poilsio aikštelė užteršta pavienėmis šiukšlėmis, kurios sudaro daugiau kaip 5% ploto
Ženklinimas	5.3-2	– I ir II klasės poilsio aikštelėse su asfalto arba betono danga nenužymėtos automobilių stovėjimo vietos
Kietos dangos pažeidimai	5.3-3	– po balandžio 30 d. dangoje yra gilesnių kaip 20 mm išdaužų ir (arba) platesnių kaip 10 mm plyšių
	5.3-4	– plyšiai neužtaisyti prieš užšąlant
Žolės danga (poilsio aikštelėse su vejos danga)	5.3-5	– nenušienauta:
	5.3-5a	– pirmą kartą – po birželio 1d.
	5.3-5b	– antrą kartą – po liepos 15d.
	5.3-5c	– trečią kartą – po spalio 15d.
Priežiūra žiemą (poilsio aikštelės su kieta danga)	5.3-6	– nustojus snigti ir (arba) pustyti:
	5.3-6a	– nuo aikštelių dangos nenuvalytas sniegas ir ledas, esant apledėjimui – nepabarstyta
	5.3-6b	– ant dangos yra puraus sniego sluoksnis, storesnis kaip 40 mm
Šulinių, šaltinių aplinka	5.3-7	– netvarkoma aplinka, yra plotų, užterštų pavienėmis šiukšlėmis
	5.3-8	– šulinys neuždengtas, be rankinio siurblio, nerakinamas
	5.3-9	– paviršiaus grunto sluoksnis aplink šulinį yra iš vandeniui laidžių gruntų, paviršiaus nuolydis neužtikrina vandens nutekėjimo į išorę nuo šulinio arba šaltinio
Priežiūra žiemą	5.3-10	– nustojus snigti ir (arba) pustyti nuo priėjimo takelių prie šulinių, šaltinių, kuriais naudojami žiemą, nenuvalytas sniegas
	5.3-11	– esant apledėjimui – nepabarstyta
5.4. Autobusų stotelių paviljonai, poilsio aikštelių pavėsinės		
Švarumas	5.4-1	– paviljonuose ir pavėsinėse trūksta šiukšlių dėžių
	5.4-2	– autobusų stotelių paviljonų ir poilsio aikštelių pavėsinių grindys užterštos šiukšlėmis
Stogai ir sienos	5.4-3	– paviljonų ir pavėsinių stogai nesandarūs, sienose yra įtrūkimų, plyšių, platesnių kaip 2 mm, nutrupėjimų, gilesnių kaip 10 mm
Dažomi paviršiai	5.4-4	– po gegužės 15 d. yra dažyto paviršiaus nutrupėjimų, kurie sudaro daugiau kaip penktadalį paviršiaus ploto
Priežiūra žiemą	5.4-5	– nuo paviljonų ir pavėsinių (kuriomis naudojamos žiemą) grindų nepašalinti slidumai, esant apledėjimui, grindys – nepabarstytos
	5.4-6	– sningant ir (arba) pūstant nenuvalytas sniegas
5.5. Tualetai		
Švarumas	5.5-1	– tualetų vidus, grindys neišplautos ir neišdezinfluotos, šiukšlių dėžės neišvalytos
	5.5-2	– išgriebimo duobė iki jos viršaus užpildyta iki 25 cm
Stogo, langų, sienų būklė	5.5-3	– yra atsiradusių stogo nesandarumų
	5.5-4	– yra langų su išdaužytais stiklais
Dažomi paviršiai	5.5-5	– po gegužės 15 d. yra dažyto paviršiaus nutrupėjimų, kurie sudaro daugiau kaip penktadalį paviršiaus ploto
Priežiūra žiemą	5.5-6	– nustojus snigti ir (arba) pustyti, nuo priėjimų bei takelių prie žiemą veikiančių tualetų nenuvalytas sniegas, esant apledėjimui – nepabarstyta
5.6. Šiukšlių dėžės		
Pažeidimai	5.6-1	– nepastatytos joms skirtose vietose ir (arba) nenudažytos iki gegužės 10 d.
	5.6-2	– yra sulūžusių, nenudažytų su neantiseptikuota apatine dalimi medinių šiukšlių dėžių ir (arba) deformuotų metalinių šiukšlių dėžių ir (arba) apdaužytų, nenubaltintų gelžbetoninių dėžių
Sanitarinė būklė	5.6-3	– šiukšlių dėžės užpildytos iki pilno tūrio, neišdezinfluotos
5.7. Lauko baldai (stalai, suolai, sporto ir žaidimų įrenginiai)		
Dažyti arba lakuoti paviršiai	5.7-1	– yra dažyto arba lakuoto paviršiaus nutrupėjimų, kurie sudaro daugiau kaip penktadalį

Rodikliai	Kodas	Pagrindiniai defektai Aprašymas
		baldų paviršiaus ploto
	5.7-2	– yra nesuremontuotų arba nepakeistų sulūžusių, sugadintų, supuvusių lauko baldų arba jų elementų
5.8. KIS, apšvietimo ir kiti įrenginiai		
Techninė būklė (KOSIS, eismo apskaitos įrenginiai, vaizdo kameros)	5.8-1	– nedefektuojami
Švarumas (apšvietimo ir kiti įrenginiai)	5.8-2	– nuo atramų nenuvalytas purvas
Paviršių pažeidimai	5.8-3	– po balandžio 30 d. yra:
	5.8-3a	– bent vienos atramos dažyto paviršiaus pažeidimų, sudarančių daugiau kaip 15% ploto
	5.8-3b	– bent vienos metalinės atramos paviršiuje korozijos pažeisto paviršiaus, sudarančio daugiau kaip 1% ploto
Konstrukcijos pažeidimai	5.8-4	– yra bent viena sulaužyta ir (arba) deformuota atrama
	5.8-5	– yra bent viena perdegusi arba sudaužyta šviestuvo lempa
5.9. Aplinkosaugos įrenginiai		
Švarumas (triukšmo slopinimo sienutės, perėjos laukiniams gyvūnams, varliagyviams)	5.9-1	– po balandžio 25 d. nuo triukšmo slopinimo sienutės nenuvalytas purvas, dulksės, naftos produktų dėmės
	5.9-2	– nepašalintas nuotekų valymo įrenginiuose susikaupęs dumblas, naftos produktai
	5.9-3	– po balandžio 25 d. nepašalintos šiukšlės ir (arba) atsitiktiniai daiktai iš perėjų laukiniams gyvūnams, varliagyviams
	5.9-4	– iš nuotekų valymo šulinėlių ir žiočių neišvalytos sąnašos ir šiukšlės
	5.9-4a	– ištekėjimo žiotys užsikimšusios ir (arba) be grotelių
	5.9-5	– nepašalintos triukšmą slopinančiose sienutėse atsiradusios pažeidimai (korozijos židiniai metaliniuose elementuose, pramuštos skylės, sulaužytos lentos, plokštės, piešiniai pvz., grafitai)
	5.9-6	– yra daugiau kaip 5% šulinėlių iš plastikinių vamzdžių be ketinių grotelių, tačiau su laikinomis, užfiksavus pažeidimą
	5.9-7	– po gegužės 15 d. perėjose laukiniams gyvūnams, varliagyviams yra:
	5.9-7a	– metalinių gofruotų vamzdžių paviršiuje korozijos pažeistų plotų
	5.9-7b	– gelžbetoninėse konstrukcijose ištrupėjusio arba erozijos pažeisto paviršiaus, kuris sudaro daugiau kaip 10% ploto
	5.9-8	– nepašalinta žolė iš nuotekų nuleidimo latakų, griovių dugno
Žolės danga	5.9-9	– rezervuarų, nuotekų nuleidimo latakų, griovių vidiniai šlaitai nenušienauti: – pirmą kartą – po liepos 1 d. – antrą kartą – po spalio 15 d.
	5.9-10	– vasaros sezono metu požeminėse perėjose yra sąnašų, neatnaujintas dugno įrengimui naudotų medžiagų sluoksnis ir (arba) naudotos kitokios medžiagos
Priežiūra žiemą	5.9-11	– sniego pusnys prie perėjų angų yra aukštesnis kaip 0,5 m, yra apledėjimų
9.1. Pėsčiųjų ir dviračių takai		
Švarumas	9.1-1	– po balandžio 20 d. nenuvalyti takai
	9.1-2	– vasaros sezono metu nepašalinama žolė
Dangų pažeidimai	9.1-3	– po balandžio 20 d. yra: – kietose dangose – išdaužų, gilesnių kaip 30 mm, kraštų ir (arba) plyšių, platesnių kaip 19 mm, nutrupėjimų, platesnių kaip 50 mm – žvyro dangose – išdaužų, gilesnių kaip 70 mm
	9.1-4	– ant takų yra vandens sancaupų
	9.1-5	– balandžio 30 d. yra sulūžusių ir (arba) susikraipusių betoninių plytelių daugiau kaip šeštadalyje dangos ploto
Priežiūra žiemą	9.1-6	– esant normalioms oro sąlygoms *) ant dangos yra puraus sniego sluoksnis, storesnis kaip 5,0 cm

3. PROJEKTO FINANSINIS MODELIS

Pridedamas atskiru dokumentu.

4. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO VPSP BŪDU TEISINIŲ GALIMYBIŲ ANALIZĖ

LR Investicijų įstatymas apibrėžia, kad viešojo ir privataus sektorių partnerystė (VPSP) yra valstybės arba savivaldybės institucijos ir privataus subjekto įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai, kuriais valstybės arba savivaldybės institucija perduoda jos funkcijoms priskirtą veiklą privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą turtą, už tai gaudamas įstatymų nustatytą atlyginimą. Be to, šis įstatymas numato, kad viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdus nustato LR investicijų įstatymas, Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas ir kiti įstatymai.¹

Šiuo metu Lietuvos teisės aktai numato tris galimus VPSP būdus: vienas jų numatytas pačiame LR Investicijų įstatyme – tai Valdžios ir privataus subjekto partnerystė, antras – LR koncesijų įstatyme numatytas būdas – koncesija, o trečias – LR valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatyme² – institucinė viešojo ir privačiojo³ sektorių partnerystė (toliau - institucinę partnerystę). Pažymėtina tai, kad institucinę partnerystę galima taikyti tiek koncesijos tiek ir Valdžios ir privataus subjektų partnerystės atveju todėl manytina, kad teisingiau institucinę partnerystę laikyti VPSP tipu, kurį galima taikyti abiejų aukščiau minėtų VPSP būdų atvejais.⁴

Dėl šios priežasties analizuodami Projekto „Kelias Vilnius-Utena“ įgyvendinimo galimybes VPSP būdu, pirmiausia išnagrinėsime (i) koncesijos ir (ii) valdžios ir privataus subjekto partnerystės būdų tinkamumą šiam projektui, o vėliau analizuosime pasirinkto būdo įgyvendinimo galimybes pasitelkiant vieną iš VPSP tipų: institucinę partnerystę arba įprastą (sutartinę) partnerystę.

4.1. Koncesija

4.1.1. Bendra informacija

Šio modelio teisinius pagrindus nustato LR investicijų įstatymas, priskiriantis koncesiją viešojo ir privataus sektorių partnerystėms. LR koncesijų įstatymas įtvirtina koncesijos sampratą, koncesijos sutarties dalyką, koncesininkų atrankos ir koncesijų suteikimo tvarką, suteikiančiųjų institucijų bei koncesininkų įgaliojimus, teises ir pareigas, koncesijos sutarčių turinį, taip pat nustato su tuo susijusius santykius.

Pagal LR koncesijų įstatymą, koncesija apibrėžiama kaip suteikiančiosios institucijos koncesininkui suteikiamas leidimas:

- a) vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba⁵, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra,
- b) teikti viešąsias paslaugas⁶,

¹ LR investicijų įstatymo 2 str. 15 d.

² Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 2 ir 19 straipsnių papildymo įstatymas. Valstybės žinios, 2010-12-31, Nr. 158-8020.

³ Įdomu tai, kad šiame įstatyme naudojama sąvoka „viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė“, o LR Investicijų įstatyme, naudojama sąvoka „viešojo ir privataus sektorių partnerystė“. Manytina, kad tai neturi įtakos teisinių santykių aiškinimui ir abi šios sąvokos sutampa.

⁴ Tokią poziciją patvirtina ir metodinė literatūra: Žr.: CPVA „Rekomendacijos viešojo ir privataus sektorių partnerystės (VPSP) projektų galimybių studijų rengimui“, 6.2.3 sk.

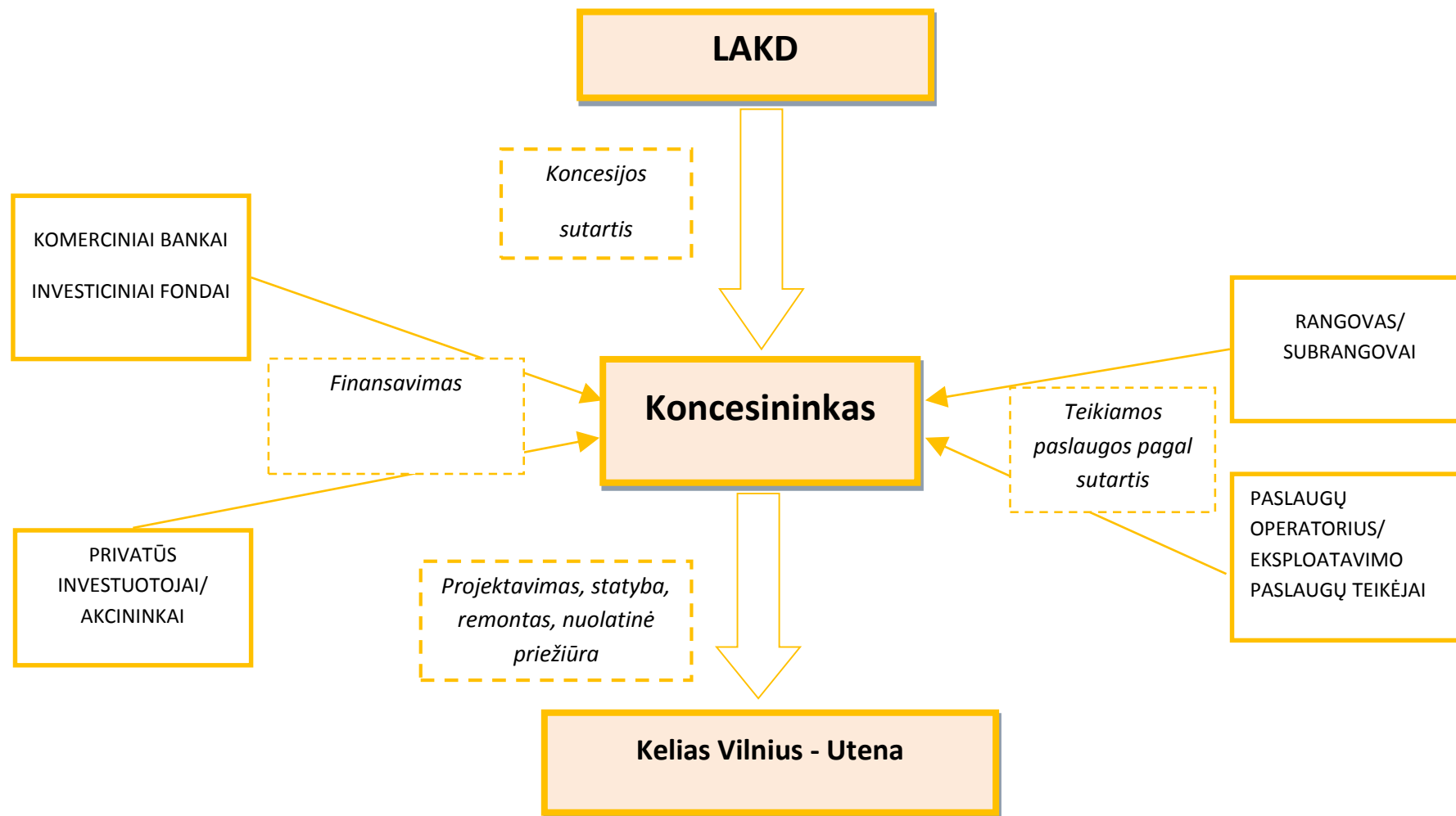
⁵ Siekiant privačiam subjektui perduoti didžiąją dalį statybos rizikos, jam turi būti suteiktos statytojo teisės. LR statybos įstatyme statytojas (užsakovas) apibrėžiamas kaip Lietuvos ar užsienio valstybės fizinis ar juridinis asmuo, kuris investuoja lėšas į statybą ir kartu atlieka užsakovo funkcijas (ar jas paveda atlikti kitam fiziniam ar juridiniam asmeniui).

⁶ LR viešojo administravimo įstatymas numato, kad viešoji paslauga – tai valstybės ar savivaldybių kontroliuojamų juridinių asmenų veikla teikiant asmenims socialines, švietimo, mokslo, kultūros, sporto ir kitas įstatymų numatytas paslaugas. Įstatymų nustatytais atvejais ir tvarka viešąsias paslaugas gali teikti ir kiti asmenys.

- c) valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės turtą (tarp jų eksploatuoti gamtos išteklius), kai koncesininkas pagal koncesijos sutartį prisiima visą ar didžiąją dalį su tokia veikla susijusios rizikos bei atitinkamas teises ir pareigas.

Veikla ir funkcijos, dėl kurių gali būti sudaromos koncesijos sutartys, yra nurodomos LR koncesijų įstatymo 3 straipsnio 2 ir 3 dalyse. Vadovaujantis minėto straipsnio 2 dalimi, koncesininkui suteikiamas leidimas vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, arba teikti viešąsias paslaugas kelių, tiltų, tunelių, parkavimo ir kitos kelių transporto infrastruktūros srityse. Taigi, Projekto objektas atitinka LR koncesijų įstatymo nustatytus reikalavimus veiklos objektui.

Koncesijos modelis galėtų atrodyti taip:



1 paveikslas. Koncesijos modelis

LAKD, konkurso būdu atrinkusi investuotoją, sudarytų su juo koncesijos sutartį, pagal kurią koncesininkas rekonstruotų atskirus kelio ruožus ir koncesijos sutarties galiojimo laikotarpiu remontuotų bei prižiūrėtų kelią.

4.1.2. Atlyginimas

Vadovaujantis LR koncesijų įstatymu, koncesininko atlyginimą už vykdomą veiklą sudaro tik:

- a) teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos; ar
- b) tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.⁷

Taigi, pagal LR koncesijų įstatymą, būtinas koncesininko atlyginimo elementas yra pajamos iš jam perduotos veiklos. Projekto „Kelias Vilnius-Utena“ atveju privačiam partneriui perduodama veikla – atitinkamų kelio atkarpų rekonstrukcija ir jų vėlesnė priežiūra. Taigi koncesininkas pajamas iš tokios veiklos galėtų gauti tik vieninteliu atveju – jeigu šios kelio atkarpos (arba visas kelias Vilnius-Utena) būtų mokamos.

Tačiau, vadovaujantis LR kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu, visuotinis kelių apmokestinimas nėra nustatytas. Be to, pagal dabartinius mokesčius už važiavimą keliais nustatančius teisės aktus⁸, visi mokesčiai patenka į specialų kelių fondą, todėl nėra įstatyminio pagrindo koncesininkui rinkti mokesčius už važiavimą keliais Lietuvoje (įskaitant ir kelią Vilnius-Utena).

Pažymėtina, kad pagal Komisijos aiškinamąjį komunikatą dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02, koncesijos apibrėžimas leidžia valstybei sumokėti atlygį už atliktą darbą tuo atveju, jei tai nepanaikina reikšmingo rizikos elemento, neatskiriamo nuo eksploatavimo⁹. Atsižvelgiant į tai, laikytina, kad koncesijos atveju negalimi suteikiančiosios institucijos mokėjimai, kompensuojantys pagrindines koncesininko rizikas, t.y. atliktų investicijų grąžą, nes tai reikštų, kad pagrindines rizikas prisiima suteikiančioji institucija. Tokiu būdu laikytina, kad koncesijos atveju pagrindinė investicijų grąža turėtų būti ne iš suteikiančiosios institucijos, bet iš trečiųjų asmenų.

Todėl koncesijos būdu vykdomo projekto dalis pajamų (netgi didžioji dalis) turi būti generuojama ir iš trečiųjų šalių (ne tik iš viešojo sektoriaus subjekto) mokėjimų.

4.1.3. Koncesijos kaip Projekto įgyvendinimo būdo teisinis vertinimas

Projektas „Kelias Vilnius-Utena“ neatitinka LR koncesijų įstatymo nuostatų ir Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02 išaiškinimo, nes šis projektas negeneruos pajamų iš trečiųjų asmenų, todėl šis VPSP būdas nėra tinkamas projektui įgyvendinti.

4.2. Valdžios ir privataus subjektų partnerystė

4.2.1. Bendra informacija

⁷ LR koncesijų įstatymo 2 str. 1 d.

⁸ LR kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas, LR Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“, [LR susisiekiama ministro įsakymas „Dėl vinječių formos, jų reikalavimų, įsigijimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“](#).

⁹ Europos Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02 2.1.2 punktas.

Valdžios ir privataus subjekto partnerystės (VŽPP) modelio esmė – reguliarūs valdžios subjekto (kaip „vienintelio kliento“) mokėjimai privačiam investuotojui mainais už jo teikiamas paslaugas ir atliktas investicijas. Pagal LR investicijų įstatymą valdžios ir privataus subjektų partnerystė yra viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdas, kai privatus subjektas valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytomis sąlygomis investuoja į valdžios subjekto funkcijoms priskirtas veiklos sritis ir šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės arba savivaldybės turtą ir vykdo tose srityse šiame įstatyme nustatytą veiklą, už kurią privačiam subjektui atlyginimą moka valdžios subjektas.¹⁰ Valdžios subjektu gali būti tik savivaldybių vykdomoji institucija (savivaldybių VŽPP atveju) arba Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimu – įgaliota valstybės institucija ar įstaiga (centrinės valdžios VŽPP atveju).¹¹

VŽPP būdas taikomas VPSP įgyvendinti tik tuomet, jeigu jis užtikrina efektyvų valstybės ir savivaldybės funkcijų įgyvendinimą, viešąjį interesą ir visuomenės poreikių tenkinimą¹².

Tarp valdžios subjekto ir privataus subjekto sudaroma valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartis, pagal kurią valdžios subjektas:

- suteikia privačiam subjektui teisę vykdyti veiklą, susijusią su infrastruktūros, taip pat naujo arba jam perduoto valdyti ir naudoti valstybės ar savivaldybės turto projektavimu, statyba, rekonstravimu, remontu, atnaujinimu, valdymu, naudojimu ir priežiūra bei viešųjų paslaugų teikimu valdžios subjektui priskirtose srityse suteikia valdyti ir naudoti šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės ar savivaldybės turtą, ir
- įsipareigoja mokėti privačiam subjektui atlyginimą už jo vykdomą veiklą.

ir pagal kurią privatus subjektas įsipareigoja:

- vykdyti sutartyje nustatytą veiklą; ir
- užtikrinti investicijas, kurių reikia šiai veiklai vykdyti ir jai vykdyti reikalingam turtui sukurti arba perduoto valdyti ir naudoti turto būklei pagerinti.

Vadovaujantis LR investicijų įstatymo 15² straipsnio 3 dalimi, pagal valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartį privačiam subjektui gali būti suteikta teisė vykdyti veiklą, susijusią su infrastruktūros, taip pat naujo arba jam perduoto valdyti ir naudoti valstybės ar savivaldybės turto projektavimu, statyba, rekonstravimu, remontu, atnaujinimu, valdymu, naudojimu ir priežiūra bei viešųjų paslaugų teikimu šiose srityse: transporto, švietimo, sveikatos ir socialinės apsaugos, kultūros, turizmo, viešosios tvarkos ir visuomenės apsaugos ir kitose įstatymų nustatytose valdžios subjekto veiklą ir funkcijas apimančiose srityse.

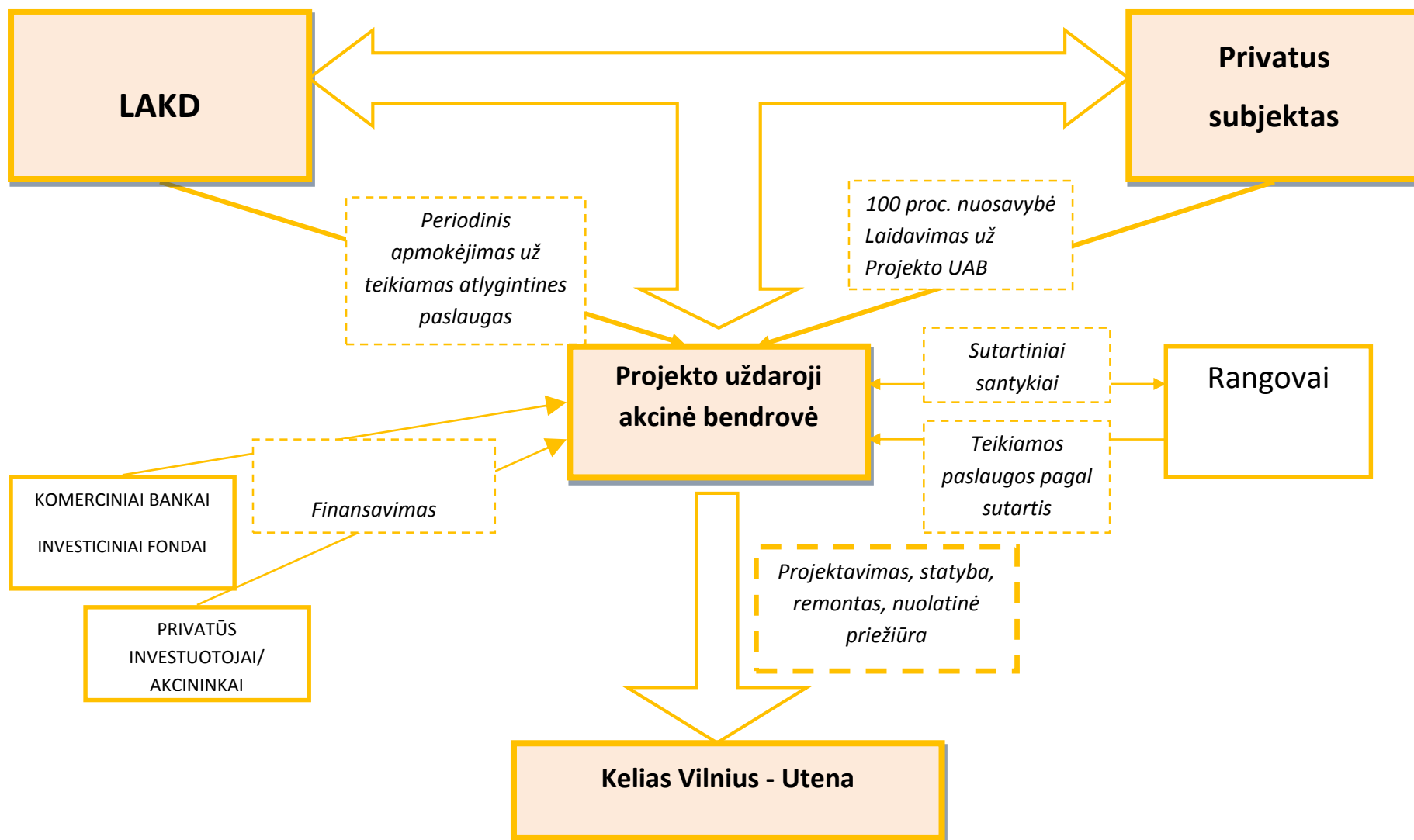
Taigi, atsižvelgiant į LR investicijų įstatymo 15² straipsnį, Projekto objektą sudarančias veiklas (projektavimas, rekonstrukcija, paprastasis ir kapitalinis remontas, kelių priežiūros darbai) galima perduoti privačiam subjektui pagal VŽPP sutartį. Be to, pati Projekto sfera – t.y. kelias Vilnius-Utena – patenka į LR investicijų įstatyme nurodytą transporto sritį, kurioje pagal VŽPP sutartį privačiam investuotojui galima perduoti vykdyti aukščiau nurodytas veiklas.

Projekto „Kelias Vilnius-Utena“ įgyvendinimą sutartiniu VŽPP būdu būtų galima pavaizduoti schematiškai.

¹⁰ LR investicijų įstatymo 2 str. 16 d.

¹¹ LR investicijų įstatymo 2 str. 17 d.

¹² LR investicijų įstatymo 15² str. 1 d.



2 paveikslas. Projekto kelias Vilnius – Utena“ įgyvendinimo sutartiniu VŽPP būdu schema

Pagal pateiktą modelio schemą, šio būdo įgyvendinimas (po projekto patvirtinimo etapų) atrodytų taip:

1. LAKD skelbia viešąjį konkursą privačiam investuotojui atrinkti¹³;
2. atrinktas investuotojas visam projekto įgyvendinimui (rekonstrukcijai, statybai, remontui, priežiūrai) turėtų įsteigti atskirą įmonę (pvz., projekto UAB), kurių 100 proc. akcijų nuosavybės teise priklausytų investuotojui;
3. VŽPP sutartis turėtų būti sudaryta su šia projekto UAB. LAKD mokėjimai pagal VŽPP sutartį atliekami šiai įmonei.

Pažymėtina, jog siekiant užtikrinti, jog investuotojas pilnai atsakytų už Projekto įmonės prievoles, vadovaujantis LR viešųjų pirkimų įstatymu jis privalėtų pateikti laidavimą už projekto UAB prievolių, susijusių su VŽPP sutarties sąlygų įvykdymu¹⁴.

4.2.2. Atlyginimo mokėjimas privačiam subjektui

VŽPP atveju privataus subjekto atlyginimą už vykdomą veiklą, vadovaujantis LR investicijų įstatymu, gali sudaryti:

1. teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos; ir
2. valdžios subjekto mokamas atlyginimas už jo vykdomą veiklą.

Kaip jau buvo minėta nagrinėjant koncesijos modelį, Projektas „Kelias Vilnius-Utena“ su visomis pagal jį perduodamomis veiklomis papildomų pajamų privačiam subjektui negeneruos, todėl privataus subjekto atlyginimą sudarys tik valdžios subjekto mokėjimai. Pažymėtina, kad jokie kiti mokėjimai, be jau aukščiau nurodytos atlyginimo, privačiam subjektui nebūtų atliekami, išskyrus tuos atvejus, kai pasireikštų įvykiai, kurių atsiradimo rizika priskirtina viešajam subjektui – tokiu atveju viešas subjektas turėtų atlyginti privačiam subjektui dėl tam tikro įvykio (pavyzdžiui, griežtesnių kokybės reikalavimų) atsiradusias papildomas išlaidas ir/ ar nuostolius. Taip pat partnerystės sutartyje turėtų būti numatytas atlyginimo privačiam subjektui indeksavimo mechanizmas (metodika), kurio rekomenduotinas mechanizmas pateikiamas

4.2.3. VŽPP kaip Projekto įgyvendinimo būdo teisinis vertinimas:

Projektas „Kelias Vilnius-Utena“ atitinka LR investicijų įstatymo nuostatas, todėl šis projektas gali būti įgyvendintas VŽPP būdu.

Projektas „Kelias Vilnius-Utena“ su visomis pagal jį perduodamomis veiklomis papildomų pajamų privačiam subjektui negeneruos, tačiau privataus subjekto atlyginimą pagal VŽPP sutartį gali sudaryti vien tik valdžios subjekto mokamas atlyginimas už VŽPP sutartimi vykdomą veiklą.

Siekiant perduoti statybos riziką privačiam subjektui, šio projekto atveju įstatymai riboja galimybes suteikti jam statytojo teises (ir perduoti atitinkamų kelio Vilnius-Utena ruožų valdymo ir naudojimo teises), tačiau atsižvelgiant į VŽPP sutarties lankstumą, rizikų perkėlimas privačiam subjektui šiame projekte galėtų būti atliekamas pačia VŽPP sutartimi, t.y. joje kiek įmanoma daugiau statytojo teisių ir pareigų perkeltiant privačiam subjektui.

¹³ Plačiau apie viešo konkurso procedūras žr. skyrių „Privataus partnerio atrankos būdų analizė ir optimalaus būdo parinkimas“.

¹⁴ LR Viešųjų pirkimų įstatymo 18 str. 4 d.

VŽPP sutarties projekto sąlygose turėtų būti numatytos sutarties keitimo ir nutraukimo sąlygos, taip pat perėmimo teisė, kur yra svarbi tiek valdžios subjekto, tiek projektą finansuojančios kredito įstaigos interesams apsaugoti.

4.3. Institucinė partnerystė

Nustatyta, kad koncesijos modelis yra netinkamas šio Projekto įgyvendinimui. Tuo tarpu VŽPP tiek atsižvelgiant į šio modelio teisinio reglamentavimo privalumus, tiek ir į užsienio patirtį, iš teisinės pusės yra palankiausias būdas įgyvendinti Projektą.

Vadovaujantis vėliausiais LR valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo pakeitimais numatoma, kad VPSP projektai įgyvendinami VŽPP būdu gali būti dviejų tipų: 1) sutartinės partnerystės būdu įgyvendinami projektai, ir 2) institucinės viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės būdu įgyvendinami projektai. Šiame skyriuje bus analizuojama galimybė Projekto „Kelias Vilnius-Utena“ VŽPP sutartį įgyvendinti institucinės partnerystės būdu.

VŽPP įgyvendinimo institucinės partnerystės keliu etapai:

1. Kelių direkcija skelbia konkursą¹⁵ VŽPP įgyvendinti kurio sąlygose būtų numatytas bendro juridinio asmens steigimas;
2. privatus investuotojas, laimėjęs konkursą, steigtų juridinį asmenį (pvz.: Projekto uždarają akcinę bendrovę), kurio akcijos tam tikromis proporcijomis nuosavybės teise priklausytų valstybei (valstybei priklausančių akcijų valdytoja būtų LAKD) ir investuotojui;
3. su įsteigta uždarają akcine bendrove Kelių direkcija sudarytų VŽPP sutartį, pagal kurią įsteigtas juridinis asmuo vykdytų Projekto „Kelias Vilnius-Utena“ įgyvendinimui reikalingus darbus ir teiktų nustatytas paslaugas.

Projektas atitinka 8 iš 9 (t.y. daugiau nei) LR valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimu juo įstatyme numatytus institucinės VPSP kriterijus. Bendro juridinio asmens forma teisiniu požiūriu yra stabilesnė nei privataus ir viešo sektoriaus bendradarbiavimas sutartiniais pagrindais nesukuriant bendro juridinio asmens, kadangi LAKD, būdama ne tik VŽPP sutarties šalimi, bet ir Projekto įmonės akcininke, turėtų teisę ir didesnę galimybę įtakoti vidinius sprendimus, užtikrinti viešojo sektoriaus interesų tinkamą atstovavimą.

Dėl Projekto specifikos, kuri pasireiškia tuo, jog nagrinėjamas kelias yra išimtinė valstybės nuosavybė ir valstybė kelio, kaip turinio įnašo, valstybė negalės įnešti į steigiamą projekto įmonę.

LAKD turėtų ieškoti papildomų lėšų ir (ar) turto įnašui į Projekto bendrovę proporcingai turimam (gaunamam) akcijų kiekiui norint įgyvendinti Projektą institucinės partnerystės būdu su privačiu partneriu. Šis būdas būtų priimtinas siekiant padidinti Projekto patrauklumą ir sumažinti privataus sektoriaus (finansinių institucijų) riziką Projekte.

Nors teisės aktuose ir nėra tiesiogiai nustatyta, jog Projektas, kad jį būtų galima įgyvendinti institucinės partnerystės būdu, turėtų generuoti pajamas iš trečiųjų asmenų, tačiau vertinant iš praktinės pusės, šis modelis labiau pritaikomas tiems projektams, kurie generuoja papildomas pajamas (pvz., jeigu keliai būtų visuotinai apmokestinti ir Projekto bendrovė galėtų rinkti šiuos mokesčius).

¹⁵ Plačiau apie viešo konkurso procedūras žr. skyrių „Privataus partnerio atrankos būdų analizė ir optimalaus būdo parinkimas“.

Dėl LR valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimu juo įstatymo reikalavimo, kad tokio bendro juridinio asmens visuotiniame akcininkų susirinkime valstybei ar savivaldybei priklausytų daugiau kaip 50 % balsų, aptariamas Projekto įgyvendinimo būdas gali būti nepatrauklus privačiam sektoriui.

Institucinės partnerystės atveju viešojo sektoriaus rizikos prisiėmimas būtų didesnis, kadangi LAKD būtų ne tik VŽPP sutarties šalimi, bet ir Projekto įmonės akcininke.

4.4. Bendradarbiavimo modelių palyginimas

Atsižvelgiant į tai, kad, vadovaujantis teisės aktais, Projekto koncesijos būdu įgyvendinti negalima, pateikiamas sutartinės ir institucinės VŽPP palyginimas.

Modelis	Privalumai	Trūkumai
Sutartinė VŽPP	<ul style="list-style-type: none"> privataus sektoriaus atlyginimą gali sudaryti tik valdžios subjekto mokėjimai; be reguliarių Lietuvos automobilių kelių direkcijos mokėjimų privačiam subjektui, šiai institucijai nebūtina investuoti papildomo turto ar lėšų; mažesnis atsakomybės laipsnis, lengvesnis rizikų paskirstymas, atsižvelgiant į tai, jog Kelių direkcija nebus Projekto UAB akcininkė; lengvesnės partnerio pakeitimo galimybės. 	<ul style="list-style-type: none"> nėra pakankamos taikymo praktikos; mažesnis kontrolės laipsnis.
Institucinė VŽPP	<ul style="list-style-type: none"> LAKD, būdama ne tik VŽPP sutarties šalimi, bet ir Projekto UAB akcininke, turės teisę ir didesnę galimybę įtakoti vidinius sprendimus, užtikrinti viešojo sektoriaus interesų tinkamą atstovavimą. 	<ul style="list-style-type: none"> kelias Vilnius-Utena negeneruos pajamų iš trečiųjų asmenų ir LAKD negalės įnešti kelio į bendrą juridinį asmenį; didesnė LAKD atsakomybė ir rizikos prisiėmimas, kadangi ši institucija bus ne tik VŽPP sutarties šalimi, bet ir Projekto UAB akcininkė sunkesnės partnerio pakeitimo galimybės; nepatrauklus privačiam investuotojui, kadangi investuotojas steigiamoje bendrovėje galėtų turėti tik mažiau nei 50 procentų visų suteikiančių akcijų; nėra taikymo praktikos.

Atsižvelgdami į aukščiau išdėstytas pateikiamą viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimo būdų analizę, į tai, jog nėra jokių teisinių apribojimų vykdyti Projektą vienu aprašytų būdų (priešingai nei koncesijos atveju), galime pagrįstai teigti, jog tiek sutartinės VŽPP, tiek institucinės VPSP būdai yra galimi įgyvendinant Projektą. Tuo pačiu, atsižvelgiant į viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimo būdų privalumus bei trūkumus, darytina išvada, jog Projektą būtų tikslingiau įgyvendinti sutartinės VŽPP, o ne institucinės VPSP būdu. Taigi, Projektas įgyvendintinas pagal sutartinės VŽPP modelį.

4.5. VŽPP Projekto teisinių aplinkybių analizė

Šioje teisinės analizės dalyje nagrinėjamos kitos partnerystės teisinės galimybės ir sąlygos, pasirinkus įgyvendinti Projektą VŽPP būdu.

4.5.1. Turto perdavimo privačiam investuotojui klausimai VŽPP atveju

LR investicijų įstatymas numato, kad valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutarties galiojimo laikotarpiu valdžios subjektas gali perduoti privačiam subjektui patikėjimo teise pagal patikėjimo sutartį arba panaudos teise pagal panaudos sutartį valdyti ir naudoti valstybės arba savivaldybės nekilnojamąjį turtą ir kitą turtą, reikiamą valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytai veiklai vykdyti, išskyrus žemę. Jeigu valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytai veiklai vykdyti

reikalinga perduoti valstybės arba savivaldybės nekilnojamajam turtui priskirtą arba naujam turtui sukurti reikalingą valstybinę arba savivaldybės žemę, ši žemė valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutarties laikotarpiu privačiam subjektui išnuomojama be aukciono.

Pasibaigus valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutarties galiojimui, pagal šią sutartį privataus subjekto naujai sukurtas ir (arba) valdytas ir naudotas valstybės arba savivaldybės turtas grąžinamas valstybei arba savivaldybei per valdžios subjektą. Partnerystės sutartyje būtina aptarti grąžinamo turto (kelio) būklės kiekybinius ir kokybinius reikalavimus. Privataus subjekto atsakomybė už turto negrąžinimą, vėlavimą grąžinti arba grąžinamo turto netinkamą kokybę turėtų taip pat būti nustatyta partnerystės sutartyje.

Galiojantys teisės aktai nereikalauja, kad Projekto bendrovė (kurios 100 proc. akcijų priklausys privačiam subjektui) pasibaigus partnerystės sutarties galiojimui būtų perduota valdžios subjektui. Rekomenduotina, kad pasibaigus Projektui terminui Projekto bendrovės akcijos liktų privataus subjekto nuosavybe ir privačiam subjektui būtų palikta teisė spręsti, ką su šia bendrove daryti pasibaigus Projektui (jį reorganizuoti, likviduoti ar kt.).

Grąžinamas turtas (kelias) turi tenkinti šiuos parametrus:

Rodikliai	Reikalavimai
Išilginis nelygumas, m/km	< 2,0 m/km
Skersinis nelygumas	< 2,0 cm
Dangoje neturi būti plyšių, platesnių kaip	10 mm
Kelio naudojimo laikotarpis po perdavimo. Siekiant užtikrinti šio reikalavimo įgyvendinimą, kelio kapitalinio remonto metu valdžios sektorius privalo užtikrinti tinkamą kapitalinio remonto darbų techninę priežiūrą.	> 10 metų

Nagrinėjamo Projekto „Kelias Vilnius-Utena“ specifika pasižymi tuo, kad pagrindinis projekto objektas – magistralinis kelias. Aukščiau minėtos LR investicijų įstatymo nuostatos neįpareigoja viešojo sektoriaus būtinai kiekvienu atveju perduoti privačiam subjektui (patikėjimo teise arba panaudos teise) valdyti ir naudoti nekilnojamąjį turtą, reikiamą valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytai veiklai vykdyti. Tačiau viena iš tokio turto perdavimo priežasčių – galimybė efektyviai perduoti privačiam sektoriui statybų, tinkamumo ir kitas rizikas.

Siekiant visa apimtimi perduoti statybos riziką Projekte privačiam subjektui rekonstrukcijos laikotarpiu, pirmiausia reikėtų ieškoti teisinių galimybių jam suteikti statytojo statusą LR statybos įstatymo prasme (t.y. sudaryti galimybę privačiam subjektui savo vardu gauti minėtų kelio ruožų rekonstrukcijos leidimą).

LR statybos įstatymo 3 str. 2 d. nustatyta, jog statytojo teisė įgyvendinama, kai:

1. statytojas žemės sklypą, kuriame statomas statinys, valdo nuosavybės teise arba valdo ir naudoja kitais Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytais pagrindais;
2. statytojas turi statybą leidžiantį dokumentą (kai jis privalomas);
3. statytojas statinį (jo dalį) valdo nuosavybės teise arba valdo ir naudoja kitais įstatymų nustatytais pagrindais – statinio rekonstravimo, remonto ir griovimo atvejais.

Pažymėtina, kad Projekto apimtyje būtų rekonstruojamos atskiros esamo magistralinio kelio Vilnius-Utena atkarpos. Kelių įstatymo 3 str. 2 d. 1 p. nustato, kad magistraliniai keliai priskiriami valstybinės reikšmės keliams. LR kelių įstatymo 4 str. 2. d. nustato, kad valstybinės reikšmės keliai išimtinę nuosavybės teise priklauso valstybei. Juos turto patikėjimo teise įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka valdo, naudoja ir jais disponuoja:

- Susisiekimo ministerijos įsteigtos valstybės įmonės; ar
- jos įgaliota Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Be to, vadovaujantis LR strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 3 str., valstybinės reikšmės kelių negalima išnuomoti ir perduoti pagal panaudos sutartį arba perduoti valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise kitiems subjektams, išskyrus valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčias įmones.

Magistralinis kelias Vilnius-Utena yra priskiriamas valstybinės reikšmės keliams, todėl atskirų jo atkarpų nuosavybės teisių ar naudojimosi teisių suteikimas privačiam subjektui prieštarautų LR kelių įstatymo ir LR strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo nuostatoms.

LR statybų įstatymo nuostata, kad „statytojas statinį (jo dalį) valdo nuosavybės teise arba valdo ir naudoja kitais įstatymų nustatytais pagrindais“ būtų galima interpretuoti taip, kad kiti įstatymų numatyti pagrindai – tai LR investicijų įstatymo nustatytas pagrindas, kai pagal VŽPP sutartį privačiam subjektui gali būti perduodamas valstybei priklausantis turtas. Tačiau, pažymėtina, jog toks interpretavimas gali būti nesuderinamumas su vienu iš kertinių teisės normų konkurencijos aiškinimo principų – specialaus teisės akto viršenybės prieš bendrąjį teisės aktą (lot. *Lex specialis derogat legi generali*) bei imperatyviomis LR strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo nuostatomis ir gali sąlygoti kelio, kaip turto, perdavimo privačiam investuotojui pripažinimą negaliojančiu.

Taigi, iš aukščiau išdėstyto darytina išvada, kad įgyvendinant atskirų kelio Vilnius-Utena ruožų rekonstrukciją statytojo teisės privačiam investuotojui negali būti perduotos.

Tinkamumo rizika privačiam subjektui geriausiai būtų perduodama taip pat VŽPP sutarties galiojimo laikotarpiu privačiam subjektui suteikus teisę kelią naudoti ir valdyti patikėjimo ar panaudos teisėmis, tačiau, kaip jau buvo minėta, galiojantys teisės aktai draudžia tai daryti. Todėl tiek statybos, tiek tinkamumo rizikos perdavimą privačiam investuotojui siūlytina spręsti sutartiniais būdais (pvz., VŽPP sutartyje aiškiai pasidalijant darbus ir atsakomybes dėl statytojo pareigų įgyvendinimo, dėl paslaugų kokybės ir kiekybės reikalavimų ir pan.).

4.5.2. Perėmimo teisė

VŽPP sutartyje svarbu skirti pakankamą dėmesį „perėmimo teisei“ (angl. *step-in right*).

Vadovaujantis LR investicijų įstatymo 15-3 str., detalizuojančio VŽPP sutarties turinį, 5 punktu, VŽPP sutartyje turi būti nustatytos aplinkybės ir sąlygos, kurioms esant valdžios subjektas, siekdamas užtikrinti nenutrūkstamą paslaugų teikimą ir (arba) darbų atlikimą, gali laikinai perimti ir (arba) perduoti tretiesiems asmenims kurios nors privataus subjekto (kada sutartį vykdo asmenų grupė) prievolės įgyvendinimą, jeigu kuris nors iš sutartį vykdančios grupės asmenų laikinai negali vykdyti šios prievolės pagal sutartį, t.y. pasinaudoti „perėmimo teise“.

Tokiu būdu „perėmimo teisė“ reiškia situaciją, kuomet valdžios subjektas dėl tam tikrų aplinkybių nusprendžia tam tikram laikotarpiui perimti iš privataus subjekto visus ar dalį jo įsipareigojimų, susijusių su sutartinių įsipareigojimų vykdymu. „Perėmimo teisės“ taikymo pagrindas yra iškilęs poreikis išlaikyti teikiamų paslaugų nepertraukiamumą (pavyzdžiui, privatus subjektas nebegali teikti kelio priežiūros

paslaugų) ar kiti atvejai, kuomet privatus subjektas pažeidžia VŽPP sutartį (pavyzdžiui, privataus subjekto teikiamos kelio priežiūros paslaugos neatitinka nustatytų teisės aktų reikalavimų).

Kadangi magistralinių kelių, tame tarpe ir kelio Vilnius-Utena, tinkamas ir nepertraukiamas funkcionavimas yra itin svarbus viešajam sektoriui tiek socialine, tiek ekonomine ir strategine prasme, numatoma, kad sutartyje bus sudarytos veiksmingos projekto perėmimo galimybės privačiam subjektui nevykdant ar netinkamai vykdant prisiimtus sutartinius įsipareigojimus ir iškilus poreikiui nedelsiant užtikrinti tinkamą ir nenutrūkstamą kelio rekonstrukcijos, remonto ar priežiūros paslaugų teikimą. Įgyvendinant perėmimo teisę svarbų vaidmenį atlieka speciali projekto bendrovė, kurios akcijos gali būti sutartimi apribotos taip, kad viešasis sektorius iškilus būtinybei turėtų galimybę greitai ir efektyviai perimti visą projekto bendrovės valdymą ir kelio priežiūros (rekonstrukcijos) darbus tęsti savo jėgomis ar pasitelkdamas kitus partnerius.

Rekomenduotina VŽPP sutartyje nustatyti, jog valdžios subjektui perimant privataus subjekto įsipareigojimų vykdymą, valdžios subjektui perleidžiamos visos tinkamam minėtų paslaugų ir darbų vykdymui būtinos privataus subjekto teisės ir pareigos (įskaitant ir teises, kylančias iš privataus subjekto sutarčių su trečiaisiais asmenimis), kad būtų užtikrintas tinkamas paslaugų teikimo perėmimas. Perėmimo laikotarpiu privačiam subjektui mokamas atlyginimas turėtų būti mažinamas valdžios subjekto išlaidomis ir nuostoliais, patirtais dėl tokių įsipareigojimų perėmimo. VŽPP sutartyje taip pat turėtų būti nustatytas maksimalus privataus subjekto įsipareigojimų perėmimo laikotarpis (pavyzdžiui, 60, 90 ar 120 dienų), po kurio privatus subjektas turėtų būti pasirengęs toliau vykdyti prisiimtus įsipareigojimus arba VŽPP sutartis turėtų būti nutraukta dėl privataus subjekto kaltės.

Atsižvelgiant į tai, jog projekto įgyvendinimą finansuos kredito įstaigos (bankai), ir pagal užsienio šalių praktiką, rekomenduotina tiek VŽPP sutartyje, tiek atitinkamose sutartyse dėl finansavimo aptarti ir suderinti taip pat ir finansinių institucijų galimybę perimti sutarties vykdymą. Šios teisės įtvirtinimas būtų itin naudingas siekiant didesnio projekto patrauklumo finansinėms institucijoms (siekiant išvengti ankstyvos sutarties nutraukimo rizikos dėl privataus partnerio kaltės).

4.5.3. Sutarties keitimo galimybės

Vadovaujantis LR investicijų įstatymo 15-3 str. VŽPP sutartyje turi būti nustatytos sutarties keitimo, jei tokia galimybė buvo numatyta konkurso sąlygose, sąlygos (17 d.).

Komisijos ataskaitoje, kuri apžvelgia tarptautinę praktiką VPSP srityje, pripažįstamas reikalingumas po kurio laiko pakoreguoti ilgalaikes VŽPP sutartis. Manoma, kad pradinėms VŽPP sutartims būtinas tam tikras lankstumo laipsnis. Teigiama, kad būtent viešąsias paslaugas reikia pastoviai taikyti prie besikeičiančių vartotojų ir valstybinės valdžios institucijų poreikių. Todėl VŽPP sutartyje turėtų būti apibrėžiamos galimybės pakoreguoti VŽPP sutartis. Be to, šių pradinės sutarties nuostatų pakeitimas nesukelia teisinių abejonių, kai jos daromos, užtikrinant visišką konkurencijos nuostatų taikymą.

VŽPP sutarties terminas paprastai yra pakankamai ilgas, per šį laikotarpį gali pasikeisti teisiniai reikalavimai, klimato sąlygos, transporto srautai ir pan., todėl VŽPP sutarties modifikavimas gali būti aktualus tiek viešajam, tiek privačiam sektoriui, kadangi VŽPP sutartyje neįmanoma suregulmentuoti visų įmanomų situacijų ir įvykių projekto laikotarpiui. Pavyzdžiui, patvirtinus ar pakeitus standartus, naujus reikalavimus kelių priežiūrai, turėtų būti nustatyta galimybė pakeisti ir atitinkamas koreguoti privataus subjekto pareigas pagal VŽPP sutartį.

VŽPP projekto įgyvendinimo laikotarpiu iškilus poreikiui keisti ar nutraukti pasirašytą VŽPP sutartį, tai atliekama joje numatytomis sąlygomis ir tvarka. Todėl, VŽPP projekto lankstumo klausimai ir jų sprendimo būdai turėtų būti numatomi VŽPP sutartyje.

4.5.4. Sutarties vykdymo priežiūra

LR investicijų įstatymo 15-3 str. yra nustatyta, jog VŽPP sutartyje turi būti aptarta valdžios subjekto teisė kontroliuoti privataus subjekto įsipareigojimų vykdymą, susitarimas dėl įsipareigojimų vykdymo vertinimo ir informacijos teikimo tvarka.

Jokių papildomų taisyklių šios nuostatos detalizavimui viešo ir privataus sektorių bendradarbiavimą reglamentuojantys teisės aktai nenustato, todėl šalys yra laisvos susitarti dėl sutarties vykdymo priežiūros (žinoma, atsižvelgiant į transporto sektorių reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus analogiškų paslaugų teikimo priežiūrai). VŽPP sutartyje turėtų būti nustatyta LAKD teisė atlikti kelio būklės patikrinimus, jų reguliarumas, privataus subjekto pareiga teikti informaciją apie vykdomas paslaugas, atliktus darbus, pateikti tai patvirtinančią informaciją ir pan. Be to, su priežiūros atlikimu ir jos rezultatais turėtų būti susieta ir baudų taikymo sistema.

Rekomenduotina VŽPP sutartyje nustatyti pareigą privačiam subjektui teikti informaciją ne tik susijusią su VŽPP sutarties įsipareigojimų vykdymu, bet ir, pavyzdžiui, nustatyti pareigą pateikti privataus subjekto finansinės atskaitomybės dokumentus, metinės veiklos ataskaitas. Taip pat, siekiant užtikrinti tinkamą įsipareigojimų vykdymą, VŽPP sutartyje rekomenduodama nustatyti ir pareigą privačiam subjektui gauti išankstinį viešojo subjekto leidimą tam tikrų veiksmų atlikimui (pavyzdžiui, privataus subjekto akcijų, jo kontrolės perleidimo tretiesiems asmenims, teisių ir pareigų pagal sutartį perleidimui, reorganizavimui, turto perleidimui ir pan.).

4.5.5. Ginčų sprendimo tvarka

LR investicijų įstatymo 15-3 str. yra nustatyta, jog VŽPP sutartyje turi būti aptarta ginčų sprendimo tvarka. Vadovaujantis minėto įstatymo 6 str., ginčai dėl investuotojo (investuotojų) teisių ir teisėtų interesų pažeidimo sprendžiami Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka. Ginčus tarp užsienio investuotojo (investuotojų) ir Lietuvos Respublikos dėl jų teisių ir teisėtų interesų pažeidimo (investicinius ginčus) šalių susitarimu nagrinėja Lietuvos Respublikos teismai, tarptautiniai arbitražai ar kitos institucijos. Investiciniai ginčai taip pat sprendžiami atsižvelgiant į tarptautinių sutarčių nuostatas. Užsienio investuotojas (investuotojai) investicinių ginčų atvejais turi teisę tiesiogiai kreiptis į Tarptautinį investicinių ginčų sprendimo centrą.

Taigi, šalys yra pakankamai laisvos sutartyje susitarti dėl ginčų nagrinėjimo tvarkos (įskaitant ir instituciją, kuri bus kompetentinga spręsti ginčus). Tačiau, pažymėtina, jog LR arbitražo įstatymo 11 str. 2 d. yra nustatyta, jog arbitražui negali būti perduoti ginčai, jeigu viena iš šalių yra valstybės ar savivaldybės įmonė, taip pat valstybės ar savivaldybės įstaiga ar organizacija, jeigu tokiam susitarimui nebuvo gautas išankstinis šios įmonės, įstaigos ar organizacijos steigėjo sutikimas. Todėl įgyvendinant Projektą „Kelias Vilnius-Utena“ ir norint nustatyti VŽPP sutartyje galimybę ginčus spręsti arbitraže, Lietuvos automobilių kelių direkcijai būtų reikalinga gauti steigėjo sutikimą.

5. BAUDŲ (IŠSKAITŲ) MECHANIZMAS

Siūloma, kad baudų (išskaitų) mechanizmas apimtų dvi baudų rūšis:

- Kelio tinkamumo (angl. Availability deduction) išskaitą (toliau – PI);
- Kelio priežiūros paslaugų (angl. Performance deduction) išskaitą (toliau – PPI).

Šios dvi baudų rūšys yra savarankiškos ir yra skaičiuojamos atskirai. Tačiau abiejų baudų rūšių pagrindu mažinamas atitinkamas periodinis mokėjimas (pavyzdžiui, vieno mėnesio, ketvirčio ar kitas sutartimi nustatytas mokėjimas) privačiam partneriui. Baudų mechanizmas parengtas taip, kad PI bei PPI rezultatas būtų išreiškiamas piniginiiais vienetais, taigi, pagal žemiau pateikiamas formules gaunamas konkretus baudos dydis pinigine išraiška, tačiau šie dydžiai gali reikšti ir atitinkamus kintamuosius, kurie, vadovaujantis su privačiu partneriu sudaryta sutartimi, darys įtaką privačiam partneriui mokamo mokėjimo dydžiui. Taip konkreitiems projektams suteikiamas išskirtinumas net ir esant universaliam mokėjimo mechanizmui. Toliau aptariamos baudų (išskaitų) rūšys turi kai kurių identiškų kintamųjų.

5.1. Kelio tinkamumo išskaita (PI)

Kelio tinkamumas reiškia tokią kelio būklę, kuri atitinka standartuose (partnerystės sutartyje) nustatytus kriterijus, t.y. tokia kelio būseną, kai kelyje nėra kliūčių ar defektų, trukdančių kelių naudotojams faktiškai naudotis keliu. PI taikoma tik tuo atveju, kai kelio būklė neatitinka standartuose nustatytų kriterijų.

Kelias laikomas prieinamu, kai jis iš esmės netrukdo eismui, t.y. kai kelio ruože nėra kliūčių ar defektų, dėl kurių atsiradimo kiltų būtinybė kelyje ar jo ruože riboti maksimalų leidžiamą greitį ar visai apriboti eismą kelyje (kelio ruože).

5.1.1. Leidžiamas netinkamumas.

Sutartyje su privačiuoju partneriu galima numatyti atvejus, kai išskaita, net ir esant kelio netinkamumo atvejams, nėra taikoma. Tokie atvejai gali būti avarijos, ypatingai ekstremalios oro sąlygos ir kiti partnerystės sutartyje aptarti įvykiai. Išskaitų netaikymas tokiu atveju turėtų būti apribotas terminu (pavyzdžiui, 4 valandos po policijos ar kitų kompetentingų institucijų suteikto leidimo šalinti avarijos padarinius įvykio vietoje).

5.1.2. Kelio tinkamumo išskaitų (PI) suma:

Kelio tinkamumo išskaitų suma konkrečiu skaičiavimo periodu apskaičiuojama pagal formulę:

$$PI = IPI_1 + IPI_2 + \dots + IPI_n$$

PI – kelio tinkamumo išskaitų suma;

$IPI_1, IPI_2, \dots, IPI_n$ – individualios kelio tinkamumo išskaitos pagal konkrečius netinkamumo įvykius. IPI skaičius n lygus kelio netinkamumo įvykių skaičiui.

Individuali kelio tinkamumo išskaita skaičiuojama įvykus netinkamumo įvykiui (netinkamumo įvykis – atvejis, kuomet kelias neatitinka standartuose ir/arba sutartyje nustatytų kriterijų) atvejų skaičiavimo periode. Jeigu kelio netinkamumo įvykis prasideda vieno skaičiavimo periodo metu ir baigiasi kito skaičiavimo periodo metu, kelio tinkamumo išskaita apskaičiuojama mokėjimui, mokamam už pastarąjį skaičiavimo periodą (t.y. periodą, kurio metu pasibaigė netinkamumo įvykis).

5.1.3. Individualios kelio prieinamumo išskaitos (IPI) apskaičiavimas

Individuali kelio tinkamumo išskaita apskaičiuojama pagal formulę:

$$IPI = MPM * NT * DF$$

IPI – individuali kelio tinkamumo išskaita pagal konkretų netinkamumo įvykį;

MPM – privačiam partneriui mokamų mokėjimų suma per vienerius metus, apskaičiuojama pagal tuos metus, kurių metu vyksta konkretus skaičiavimo periodas (jame įvyksta netinkamumo įvykis);

NT – netinkamumo taškai, skiriami už konkretų netinkamumo įvykį ir apskaičiuojami pagal formulę:

$$NT = BT * LF, \text{ kur}$$

BT – baziniai netinkamumo taškai, skiriami už konkretų netinkamumo įvykį;

LF – Laiko faktorius, taikomas konkrečiam netinkamumo įvykiui.

DF – dedukcinis faktorius, taikomas apskaičiavimo periodui, kurio metu vyksta netinkamumo įvykis:

Baziniai netinkamumo taškai priklauso nuo netinkamumo reikšmingumo ir neprieinamo kelio ruožo ilgio (toliau – **UL**). UL apibrėžiamas neprieinamo kelio ruožo ilgiu kilometrais, pavyzdžiui atstumas tarp kelio ženklų, ribojančių greitį. Neprieinamo kelio ruožo ilgis matuojamas kilometrais ir yra apvalinamas iki dešimtųjų skaičiaus dalių.

Baziniai netinkamumo taškai skaičiuojami pagal žemiau išdėstytoje lentelėje pateiktus pavyzdinius taškų dydžius ir jų skaičiavimo formules pagal konkretų netinkamumo atvejį.

Netinkamumo įvykio numeris	Netinkamumo įvykio apibūdinimas	Baziniai netinkamumo taškai
Nr. 1	Eismo juostos prieinamos, kelkraščiai neprieinami	100 * UL už vieną netinkamumo įvykio faktą viena eismo kryptimi
Nr. 2	Viena eismo juosta prieinama, kita eismo juosta neprieinama	500 * UL už vieną netinkamumo įvykio faktą viena eismo kryptimi
Nr. 3	Sumažintas maksimalus leidžiamas greitis ir nėra Nr. 1 ir Nr. 2 apibūdintų netinkamumo įvykių.	500 * (maksimalus leidžiamas greitis/sumažintas greitis – 1) * UL už vieną netinkamumo įvykio faktą viena eismo kryptimi
Nr. 4	Visas kelias viena kryptimi yra neprieinamas ir kelio ruožo eismas nukreipiamas į alternatyvų kelią.	1.000 * uždaryto kelio ruožo ilgis + 5.000 * skirtumas tarp uždaryto kelio ruožo ir alternatyvaus maršruto.

Pavyzdžiui, kairioji kelio juosta (viena kryptis) yra uždaryta dėl nenuvalyto sniego. Neprieinamo kelio ruožo ilgis yra 2,7 km. Taigi, įvykis atitinka Nr. 2 netinkamumo įvykio numerį. Tad 500 dauginame iš 3 (2,7 km apvalinami iki 3) ir gauname BT = 1.500.

5.1.4. Laiko faktorius (LF).

Paroje yra 12 periodų, kurių kiekvienas trunka po 2 valandas kiekvieną savaitės dieną (laiko periodai). Paros laikas yra skirstomas į kategorijas A, B ir C pagal laiko svarbą kelių eismui. Laiko periodo koeficientas yra apibrėžtas lentelėje žemiau.

Laiko faktorius (LF) skaičiuojamas sudedant Laiko periodo koeficientą, taikomą visiems Laiko periodams, per kurį įvyksta netinkamumo įvykis, įskaitant laikotarpį, per kurį netinkamumo įvykis prasideda, ir laikotarpį, per kurį jis pasibaigia.

Formulė:

$LF = TPK_1 + TPK_2 + \dots + TPK_n$, kur

$TPK_1, TPK_2, \dots, TPK_n$ - Laiko periodo kintamieji, taikomi konkrečiam laiko periodui. Kintamųjų skaičius n priklauso nuo laiko periodų skaičiaus, kurių metu įvyksta/ tęsiasi netinkamumo įvykis.

Laiko periodas	Kategorija						
Valandos	Pirmadienis	Antradienis	Trečiadienis	Ketvirtadienis	Penktadienis	Šeštadienis	Sekmadienis
0.00-1.59	C	C	C	C	C	C	C
2.00-3.59	C	C	C	C	C	C	C
4.00-5.59	C	C	C	C	C	C	C
6.00-7.59	B	B	B	B	B	C	C
8.00-9.59	B	B	B	B	B	B	C
10.00-11.59	B	B	B	B	B	B	B
12.00-13.59	B	B	B	B	B	A	B
14.00-15.59	B	B	B	B	A	A	B
16.00-17.59	A	A	A	A	A	A	B
18.00-19.59	A	A	A	A	A	A	B
20.00-21.59	B	B	B	B	A	B	B
22.00-23.59	C	C	C	C	B	C	C

Kategorija	Apibūdinimas	Laiko Periodo Koeficientas
A	Piko valanda	1.00
B	Ne piko valanda	0.60
C	Mažo intensyvumo eismo valandos	0.20

Pavyzdžiui, kelio uždarymas pirmadienį nuo 16 val. iki 21 val. apima 3 laiko periodus (A, A ir B), tad LF tokiu atveju būtų lygus $1,00 + 1,00 + 0,60 = 2,60$

5.1.5. IPI apskaičiavimo pavyzdys

Pirmadienį 6:00 val. uždaromas kelias abejomis eismo kryptimis. Keliu eismas visiškai draudžiamas. Uždaryto kelio ruožo ilgis siekia 3,4 km. Eismas nukreipiamas alternatyviu keliu, kurio ilgis yra 5,0 km. Eismas kelyje atnaujinamas pirmadienį 15:15 val. Metinis mokėjimas privačiam partneriui siekia 10.000.000 litų. Dedukcinis faktorius (DF) šiuo atveju yra lygus 0,0000225 %.

Apskaičiuojame NT. $NT = BT \times LF$.

Netinkamumo įvykio numeris	Netinkamumo įvykio apibūdinimas	Baziniai netinkamumo taškai
Nr. 4	Visas kelias viena kryptimi yra neprieinamas ir kelio ruožo eismas nukreipiamas į alternatyvų kelią.	$1.000 \times$ uždaryto kelio ruožo ilgis + $5.000 \times$ skirtumas tarp uždaryto kelio ruožo ir alternatyvaus maršruto.

1.000×3 (uždaryto kelio ilgis, suapvalintas) $\times 2$ (suapvalintas 1,6 km – skirtumas tarp uždaryto kelio ruožo ir alternatyvaus kelio) $\times 2$ (uždaryto kelio kryptys) = 12.000.

Apskaičiuojame LF.

Vadovaujantis aukščiau pateikta lentele, kelias buvo uždarytas 5 B lygio periodus, kurie atitinka ne piko valandos kategoriją ir yra vertinami 0.60. Taigi, $5 \times 0,6 = 3$.

$$NT = BT \times LF = 12.000 \times 3 = 36.000$$

$$\text{Taikome formulę } IPI = MPM \times NT \times DF = 10.000.000 \times 36.000 \times 0,0000225\% = 810.000.$$

810.000 gali reikšti konkrečią sumą pinigais arba kintamąjį, kuris, vadovaujantis sutartimi su privačiu partneriu, įtakos periodinio mokėjimo, mokamo privačiam partneriui, dydį.

5.2. Kelio priežiūros paslaugų išskaita (PPI)

PPI skaičiuojama vadovaujantis privataus partnerio atliekamos periodinės bei nuolatinės kelių priežiūros kokybės lyginimu su partnerystės sutartyje nustatytais kiekybiniais ir kokybiniais periodinės bei nuolatinės kelių priežiūros parametrais ir reikalavimais.

Jeigu privataus partnerio atliekama kelių priežiūra netenkina partnerystės sutartyje nustatytų kiekybinių ir kokybinių parametru, skaičiuojama PPI.

Partnerystės sutartyje nustatytų kiekybinių ir kokybinių parametru netenkinimas pasireiškia bet koku nesugebėjimu įvykdyti partnerystės sutartyje nurodytą kiekybinį ar kokybinį parametru (Netinkamų paslaugų įvykis), įskaitant, bet neapsiribojant, bet koku nustatyto toleruotino nuokrypio ar ribos viršijimu (pavyzdžiui, žolės aukštis viršija nustatytąjį). PPI skaičiuojama tik tuo atveju, jeigu privatus partneris nesugeba ištaisyti neatitikimo standartams per standartuose nustatytą reakcijos laikotarpį.

Jeigu netinkamų paslaugų įvykis (angl. *under-performance*) nutinka vienu metu su netinkamumo įvykiu (pavyzdžiui, kelias yra uždarytas dėl to, kad privatus partneris nesugeba, vadovaudamasis standartais, nuvalyti sniego), skaičiuojama tik PI.

Netinkamų paslaugų įvykis nustatomas patikrinimo, kurį atsižvelgiant į sutartį atlieka viešasis sektorius arba trečiasis asmuo, metu.

PPI yra išskaitoma neatsižvelgiant į tai, ar viešasis sektorius dėl netinkamos priežiūros patiria nuostolių ar ne.

5.2.1. Kelio priežiūros paslaugų išskaitos suma:

$$PPI = IPPI_1 + IPPI_2 + \dots + IPPI_n$$

PPI – kelio priežiūros paslaugų išskaitos suma;

$IPPI_1, IPPI_2, \dots, IPPI_n$ – individualios PPI išskaitos. IPPI skaičius n lygus netinkamų paslaugų įvykių skaičiui.

IPPI taikoma kiekvieno netinkamų paslaugų įvykio atveju per konkretų skaičiavimo periodą. Jeigu netinkamų paslaugų įvykis prasideda vieno skaičiavimo periodo metu ir pasibaigia kitą skaičiavimo periodo metu, PPI taikoma mokėjimui, mokamam pagal pastarąjį skaičiavimo periodą.

5.2.2. Individualios priežiūros išskaitos skaičiavimas

$$IPPI = MPM * PT * DF$$

IPPI – individuali priežiūros išskaita;

MPM – privačiam partneriui mokamų mokėjimų suma (angl. *gross service payment*) per vienerius metus, apskaičiuojama pagal tuos metus, kurių metu vyksta konkretus skaičiavimo periodas (jame įvyksta netinkamumo įvykis);

PT – baziniai nepriežiūros taškai, skiriami už konkrečių netinkamų paslaugų įvykį;

DF – dedukcinis faktorius, taikomas apskaičiavimo periodui, kurio metu vyksta netinkamumo įvykis.

- PT skaičiavimas:

Nepriežiūros įvykio numeris	Elementas	PT dydis	PT dauginama iš:
Nr. 1	Žolės aukštis kelio juostoje.	10	* 100 metrų ilgio sekcijų kelio ruožo viena kryptimi, kuriame netenkinamas reikalavimas, skaičiaus.
Nr. 2	Leidžiamas sniego storis ant kelio dangos.	50	* 100 metrų ilgio sekcijų kelio ruožo viena kryptimi, kuriame netenkinamas reikalavimas, skaičiaus.
Nr. 3	Kelio sukibimo koeficientas.	50	* 100 metrų ilgio sekcijų kelio ruožo viena kryptimi, kuriame netenkinamas reikalavimas, skaičiaus.

5.2.3. IPPI apskaičiavimo pavyzdys

Valdžios subjektas nustato, jog žolės aukštis 1,3 km ilgio atkarpoje abejomis kryptimis viršija maksimalų leidžiamą aukštį. Privatus subjektas neištaiso pažeidimo per nustatytą laiką. Skaičiuojamas IPPI. Metinis mokėjimas privačiam partneriui siekia 10.000.000 litų. Dedukcinis faktorius (DF) šiuo atveju yra lygus 0,00000225 %.

$$\text{IPPI} = \text{MPM} * \text{PT} * \text{DF}$$

Nepriežiūros įvykio Nr.	Elementas	PT dydis	PT dauginama iš:
Nr. 1	Žolės aukštis kelio juostoje	10	*100 metrų ilgio sekcijų kelio ruožo viena kryptimi, kuriame netenkinamas reikalavimas, skaičiaus

$$\text{PT} = 10 \times 13 \text{ (100 metrų ilgio sekcijų skaičius kelio ruože)} \times 2 \text{ (eismo kryptys)} = 260.$$

$$\text{IPPI} = 10.000.000 \times 260 \times 0,00000225 \% = 58,5$$

58,5 gali reikšti konkrečią sumą pinigais arba kintamąjį, kuris, vadovaujantis sutartimi su privačiu partneriu, įtakos periodinio mokėjimo, mokamo privačiam partneriui, dydį.

5.2.4. DF (dedukcinio faktoriaus) skaičiavimas

DF skaičiavimas paremtas surinktų sutartinių baudos taškų suma skaičiavimo periodo pabaigoje. Surinkti sutartiniai baudos taškai yra PI bei PPI suma per paskutinius (pastaruosius) metus. Didesnis sutartinių baudos taškų skaičius lemia didesnį dedukcinį faktorių. Tas pats dedukcinis faktorius taikomas tiek PI tiek ir PPI skaičiavimams.

$$\text{DF} = ((\text{DF}_a - \text{DF}_0) * (\text{APP} - \text{APP}_a)) / (\text{APP}_a - \text{APP}_0) + \text{DF}_0, \text{ kur}$$

DF – dedukcinis faktorius konkrečiam skaičiavimo periodui;

APP – surinktų sutartinių baudos taškų suma skaičiavimo periodo pabaigoje;

APP_a – maksimali galima APP suma per skaičiavimo periodą. Maksimali APP nustatoma konkrečiam projektui;

APP_o – minimali galima APP suma per skaičiavimo periodą. Minimali APP nustatoma konkrečiam projektui;

DF_a – dedukcinis faktorius taikomas maksimaliam APP per skaičiavimo periodą;

DF_o – dedukcinis faktorius taikomas minimaliam APP per skaičiavimo periodą.

DF yra apvalinamas iki dešimtyjų dalių.

Skirtingi dedukciniai faktoriai gali būti taikomi skirtingiems sutarties vykdymo laikotarpiams. Tai priklauso nuo konkrečios sutarties. Žemiau esančioje lentelėje pateikiamas pavyzdys vaizduoja skirtingą faktorių dydį tuo atveju, jeigu sutarties laikas siektų 20 metų. Laikotarpiams nuo 1 iki 5 sutarties metų bei nuo 6 iki 20 sutarties metų taikomi skirtingi koeficientai.

Lygis	APP		Taikomas DF	
	APP _o	APP _a	DF _o	DF _a
Nr. 1	0	25.000.000	0,000001% taikomas bet kokiam APP šiame periode	
Nr. 2	25.000.000	50.000.000	0,000001%	0,000002%
Nr. 3	50.000.000	75.000.000	0,000002%	0,000003%
Nr. 4	75.000.000	∞	0,000003% taikomas bet kokiam APP šiame periode	

Lygis	APP		Taikomas DF	
	APP _o	APP _a	DF _o	DF _a
Nr. 1	0	25.000.000	0,00000075% taikomas bet kokiam APP šiame periode	
Nr. 2	25.000.000	50.000.000	0,00000075%	0,0000015%
Nr. 3	50.000.000	75.000.000	0,0000015%	0,00000225%
Nr. 4	75.000.000	∞	0,00000225% taikomas bet kokiam APP šiame periode	

5.2.5. DF apskaičiavimo pavyzdys

Siekiant apskaičiuoti išskaitas tam tikrame periode, kuris sutampa su 2017 metų trečiuoju ketvirčiu, turi būti nustatytas DF. Per pastaruosius dvejus metus imtinai, t.y. nuo 2015 metų ketvirčio ketvirčio iki 2017 metų trečiojo ketvirčio, NT ir PT buvo apskaičiuota privačiam partneriui tokio dydžio:

- 4 kalendorinis 2015 metų ketvirtis: 4.664.000 NT ir 891.000 PT;
- 1 kalendorinis 2016 metų ketvirtis: 586.000 NT ir 217.000 PT;
- 2 kalendorinis 2016 metų ketvirtis: 7.296.000 NT ir 409.000 PT;
- 3 kalendorinis 2016 metų ketvirtis: 5.362.000 NT ir 47.000 PT;
- 4 kalendorinis 2016 metų ketvirtis: 5.211.000 NT ir 14.000 PT;
- 1 kalendorinis 2017 metų ketvirtis: 4.579.000 NT ir 325.000 PT;
- 2 kalendorinis 2017 metų ketvirtis: 2.138.000 NT ir 284.000 PT;
- 3 kalendorinis 2017 metų ketvirtis: 3.907.000 NT ir 582.000 PT.

Viso surinktų baudos taškų (APP) per paskutinius du metus imtinai 36.512.000.

Atsižvelgiant į išdėstytą, 21 apskaičiavimo periodui DF apskaičiuojamas pagal formulę:

$$DF = ((DF_a - DF_o) * (APP - APP_a)) / (APP_a - APP_o) + DF_o = ((0,000002\% - 0,000001\%) * (36.512.000 - 50.000.000)) / (50.000.000 - 25.000.000) + 0,000001\% = 0,00000146\%$$

5.3. Taškų konvertavimas

Surinkti PPI ir IPI taškai, atsižvelgiant į konkrečią sutartį su privačiu partneriu yra konvertuojami į konkrečią piniginę sumą, kuri yra atimama iš periodinio mokėjimo privačiam partneriui, arba į procentinę išraišką, kuria mažinamas periodinis mokėjimas privačiam partneriui.

PPI dydis	Suma LTL/ procentinė išraiška
100	[] LTL/ [] nuo periodinio mokėjimo

IPI dydis	Suma LTL/procentinė išraiška
100	[] LTL/ [] nuo periodinio mokėjimo

Neto VPSP mokestį sudaro maksimali metinė suma, kurią sudaro Bruto VPSP mokestis sumažintas galimais atskaitymais.

5.4. Apskaičiavimo ir išmokėjimo laikotarpis

Metinį VPSP mokestį siūlytina išdėstyti dalimis, mokant šį mokestį lygiomis dalimis kas ketvirtį.

Kalendorinį ketvirtį skaičiavimuose sudaro 90 dienų.

Kalendorinius metus skaičiavimuose sudaro 360 dienų.

Pirmojo apskaičiavimo laikotarpio VPSP mokestis paskaičiuojamas pagal formulę:

$$BVPSP_1 = BVPSP_m / D * F, \text{ kur}$$

$BVPSP_1$ – Pirmojo apskaičiavimo laikotarpio Bruto VPSP mokestis

$BVPSP_m$ – Metinis Bruto VPSP mokestis

D – dienų skaičius per metus

F – faktinis pirmojo apskaičiavimo laikotarpio dienų skaičius

VPSP mokestis išmokamas kas ketvirtį pagal privataus subjekto pateiktus dokumentus:

- prašymą išmokėti VPSP mokestį;
- suteiktų paslaugų priėmimo-perdavimo aktą,
- suteiktų paslaugų sąskaitą-faktūrą.

Pasibaigus paskutiniam kalendorinių metų ketvirčiui, prie minėtų dokumentų pridedamas suvestinis atskaitymų per kalendorinius metus nuo Bruto VPSP mokesčio duomenų lapas.

Minėti dokumentai valdžios subjektui pateikiami per 10 darbo dienų pasibaigus ataskaitiniam laikotarpiui.

6. GALIMI EKONOMIŠKAI NAUDINGIAUSIO PASIŪLYMO VERTINIMO KRITERIJAI

Ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo kriterijus yra itin svarbus instrumentas, leidžiantis įgyvendinti pagrindinę idėją – sudaryti partnerystės sutartį, leidžiančią atsirinkti konkursą vykdančiai organizacijai palankiausią pasiūlymą įvertinant ne tik mokėjimų (jei taikoma) dydį, bet taip pat ir siūlomus kokybinius pasiūlymų kriterijus, pvz., techninius sprendimus¹⁶, projekto finansinių srautų valdymo suvokimą, partnerio projekto valdymo suvokimą, siūlomus socialinius pasiūlymo aspektus, galimos naudos visuomenei išreiškimą finansiškai. Nors šis kriterijus leidžia organizacijoms pasiekti geriausią kainos bei kokybės santykį, tačiau organizacijos, norėdamos pasiekti geriausią rezultatą, privalo nustatyti tinkamų kriterijų visumą, kuri leistų išrinkti organizacijai ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą.

Ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo įvertinimui siūloma pasirinkti kriterijus, kurie padidintų perkamo objekto naudojimo efektyvumą¹⁷.

Rekomenduojami ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo kriterijai nustatyti ir parinkti remiantis Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo, 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo ir 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/17/EB dėl viešųjų pirkimų tvarkos vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų srityse koordinavimo nuostatomis, bei Europos Teisingumo Teismo praktikos (ETT sprendimai bylose *Beentjes* Nr. C-31/87, *Concordia Bus Finland* Nr. C-513/99, *SIAC Construction* Nr. C-19/00, *GAT* Nr. C-315/01, *EVN AG and Wienstrom gmbh* Nr. C-448/01, *Lianakis AE v. Alexandroupolis* Nr. C-532/06 ir kt.) suformuotu teisės normų aiškinimu. Viešųjų pirkimų reglamentavimas reikalauja, kad viešųjų pirkimų sutartys turi būti sudaromos remiantis objektyviais kriterijais, kurie būtų suformuoti laikantis skaidrumo, nediskriminavimo bei abipusio pripažinimo principų, garantuojančių, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija.

Minėti principai sąlygoja pareigą užtikrinti, kad:

- kiekvienas potencialiai suinteresuotas ūkio subjektas būtų tinkamai informuotas apie kriterijus ir parametrus, kurie bus taikomi vertinant pasiūlymą ir kiekvienam iš jų būtų pateikiama tokios pačios apimties informacija, tai reiškia, kad perkančiosios organizacijos pasirinkti pasiūlymų vertinimo kriterijai bei parametrai turi būti iš anksto nurodyti skelbime apie pirkimą arba pirkimo dokumentuose, o perkančioji organizacija negali taikyti tų kriterijų, apie kuriuos tiekėjai nebuvo informuoti;
- pasiūlymų vertinimo kriterijai būtų suformuluoti taip, kad leistų visiems pakankamai gerai informuotiems ir įprastai rūpestingiems tiekėjams aiškinti juos taip pat. Pasiūlymų vertinimo kriterijai privalo būti apibrėžti kiek įmanoma tiksliau ir aiškiau, turi būti vengiama itin bendrų kriterijų, paliekančių galimybę kriterijus tiekėjams interpretuoti įvairiai, kas yra nesuderinama su lygiateisiškumo ir nediskriminavimo principais;
- perkančioji organizacija aiškintų ir taikytų pasiūlymų vertinimo kriterijus vienodai viso pirkimo proceso metu;

¹⁶ Nors konkurencinio dialogo būdas leistų konkurso metu keisti pasiūlytą sprendimą, tačiau šio projekto atveju tai nėra būtina, nes pats sprendimas (pirkimo objektas yra gana aiškus ir apibrėžtas). Skelbiamų derybų būdas nedraudžia taikyti ekonominio naudingumo vertinimo kriterijaus ir leisti dalyviams siūlyti skirtingus technologinius (su betono ardymu/be betono ardymo) sprendimus, kurie bus vertinimo objektas, todėl, manytina, kad siūlomas pirkimo būdas neribos skirtingų efektyviausių sprendimų siūlymo konkurso metu.

¹⁷ 2006 m. spalio 12 d. Viešųjų pirkimų tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės direktoriaus įsakymo Nr. 1S-53 „Dėl viešųjų pirkimų pasiūlymų vertinimo ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo arba mažiausios kainos vertinimo kriterijumi rekomendacijų“ 4 punktą (Žin., 2006, Nr. 113-4329; 2008, Nr. 150-6150).

- perkančiosios organizacijos taikytų pasiūlymų vertinimo kriterijus objektyviai ir vienodai visiems konkurso dalyviams;
- siekiant panaikinti bet kokią perkančiosios organizacijos nepateisinamų sprendimų ar perkančiosios organizacijos tarnautojų diskrecijos galimybę, pasiūlymų vertinimo kriterijai būtų konkretūs ir objektyviai apskaičiuojami;
- pasiūlymų vertinimo kriterijai neapimtų kvalifikacinių reikalavimų.

Vertinimo kriterijai gali apimti šiuos aspektus:

- kaina viešajam sektoriui;
- techniniai, funkciniai, estetiški parametrai;
- aplinkosaugos charakteristikos;
- eksploatavimo išlaidos;
- projekto objekto statybos terminas;
- pasiūlymo techninis pagrįstumas;
- galimybės įgyvendinti pasiūlymą;
- viešųjų paslaugų kokybė ir priemonės, užtikrinančios jų teikimo tęstinumą;
- pasiūlymo poveikis socialinei ir ekonominei šalies ar atitinkamo regiono plėtrai.

Minėti kriterijai vertinami pagal dalyvių pateikiamus techninius pasiūlymus, kurių turinį rekomenduojama detalizuoti pirkimo dokumentuose, nes vienoda pateikiamų pasiūlymų struktūra palengvina komisijos darbą ir sudaro palankesnes prielaidas objektyviam pasiūlymų įvertinimui. Pastebėtina, kad siekiant išvengti didelių variacijų, pirkimą vykdomas subjektas gali nubrėžti priimtinas pasiūlymų atskirų aspektų ribas, kaip pvz., priimtinas „lubines“ finansines sąlygas, priimtinius minimalius techninius ar kokybinius parametrus.

Kelių rekonstrukcijos ir priežiūros darbų pobūdis išsiskiria savo specifika ir galimais specifiniais kokybiniais kriterijais. Šių darbų specifiškumas pasižymi būtinybe tiekėjui turėti specializuotą techninę įrangą darbų vykdymui, turėti specifinę kvalifikaciją, siekiant užtikrinti darbų kokybę, nuo kurios priklauso itin rizikingos srities - eismo saugumo - užtikrinimas. Kelio rekonstrukcijos, priežiūros ir remonto darbams yra svarbūs eksploatavimo kaštai, darbų atlikimo terminai ir pan. Nustatant ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo kriterijus, reikia atsižvelgti ir į tai, jog Projektas yra ilgalaikis, apima ne tik rekonstrukcijos, bet ir priežiūros darbus.

Galimi tiekėjų pasiūlymų ekonominio naudingumo vertinimo kriterijai:

1. Kaina. Viešųjų pirkimų tarnyba rekomenduoja kainos lyginamąjį svorį nustatyti atsižvelgiant į perkamo objekto ypatybes, būsimos pirkimo sutarties vykdymo sąlygas, vertinimo sudėtingumą. Projekto atveju, rekomenduojamas lyginamasis svoris ekonominio naudingumo įvertinime turėtų būti 70 proc.;

2. Kiti kriterijai. Rekomenduojamas bendras lyginamasis svoris ekonominio naudingumo įvertinime iki 30 proc.

2.1. Investicijų, objekto priežiūros ir projekto finansavimo plano modelis ir jo pagrįstumas. Konkurso dalyvio pateiktas modelis leidžia įvertinti, ar siūlomas Projekto įgyvendinimo planas yra pagrįstas finansiškai visuose etapuose (rekonstrukcija, priežiūra, remontas). Iš pateikto modelio perkančioji organizacija gali nustatyti, ar prašomas VPSP mokestis yra apskaičiuotas pagrįstai, o taip pat įvertinti, ar konkurso dalyvis efektyviai valdytų Projektą. Analizuojant konkurso dalyvio pasiūlymo finansinę dalį, be kitų reikšmių, siūlytina įvertinti pasiūlymą šiais aspektais:

- valdymo ir investicinių kaštų realumas, apimantis įvertinimą, ar kokybės valdymo sistema yra įkainota finansiniuose pasiūlymo skaičiavimuose;
- finansinio pasiūlymo patikimumas, apimantis valdymo ir priežiūros kaštų, valiutos pokyčių, infliacijos, palūkanų normų bei pinigų srautų svyravimus;
- finansavimo struktūros patikimumas; partnerystės projektą vykdančios organizacijos įsipareigojimų dydis.

2.2. Darbų atlikimo terminas. Kriterijus išskiriamas tais atvejais, kai darbų atlikimo laikas perkančiajai organizacijai turi esminės reikšmės, leidžiančios diferencijuoti tiekėjus pagal darbų atlikimo terminą. Analizuojamame Projekte darbų atlikimo terminas yra itin svarbus, kadangi greitesnė kelio rekonstrukcija susijusi su mažesniais eismo dalyvių patiriamais nepatogumais (ilgesnis kelionės laikas dėl spūsčių, apvažiavimų ir pan.) dėl vienos kelio juostos uždarymo.

2.3. Projekto įgyvendinimo programa. Įgyvendinimo programoje konkurso dalyvis nurodo, kokiais etapais ketina įgyvendinti kelio rekonstrukciją, kaip bus valdomi eismo srautai kelio rekonstrukcijos metu, kaip bus organizuojama kelio priežiūra ir pan.).

Žemiau pateikiama pavyzdinė Projekto pasiūlymo vertinimo kriterijų ir jų santykinio svorio lentelė:

Nr.	Kategorija	Įvertinimas, %
1	Kaina	70
2	Investicijų, objekto priežiūros ir projekto finansavimo plano modelis ir jo pagrįstumas.	15
3	Darbų atlikimo terminas	8
4	Projekto įgyvendinimo programa	7
	Suma	100

7. PROJEKTO TRUKMĖS ANALIZĖ

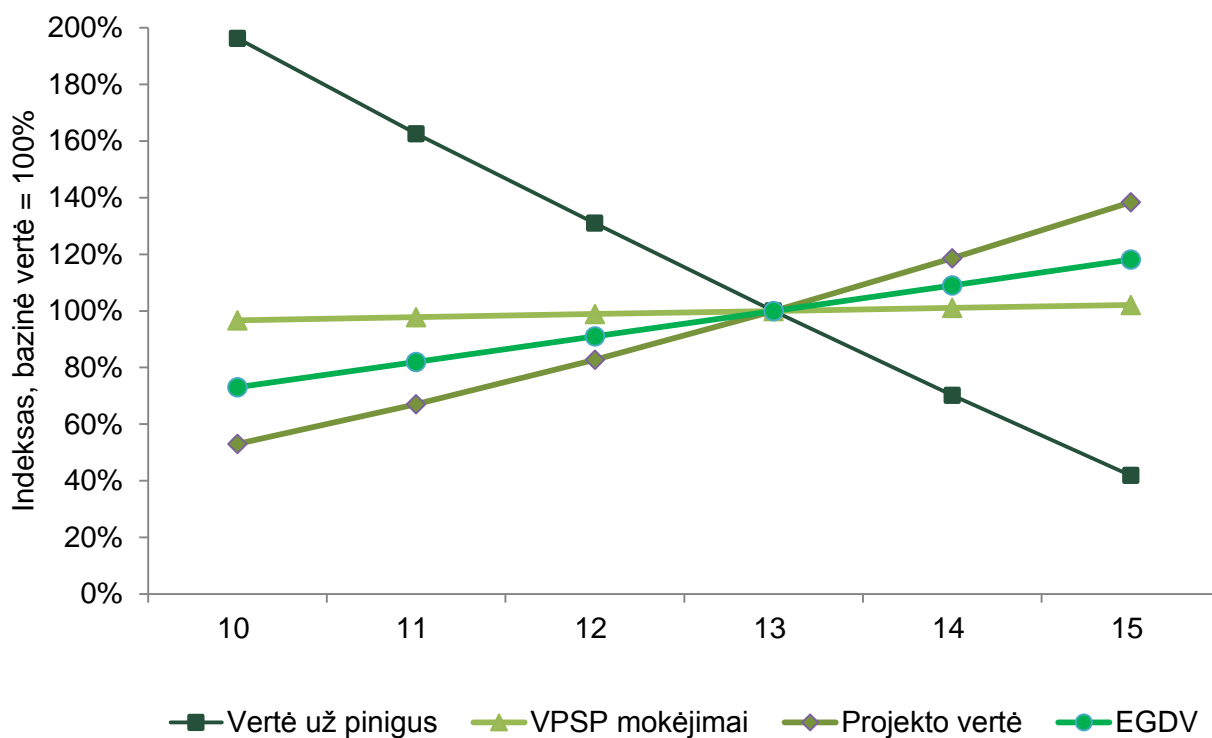
Rengiant projekto galimybių studiją ir finansinę analizę buvo atlikta projekto trukmės jautrumo analizė. Vertinant strateginiu aspektu, visos projekto trukmės alternatyvos (nuo 10 iki 15 metų imtinai) yra pakankamai patrauklios, nes kol kas neaišku, kada tiksliai bus reikalinga nauja kelio rekonstrukcija, keičiant kelio techninius parametrus, todėl šis veiksnys nėra laikomas esminiu, renkantis projekto trukmę.

Vertinant projekto trukmę techniniu aspektu, labai svarbu pastebėti, kad tinkamiausia projekto trukmė būtų 23 metai, nes tai atitinka statybų trukmės ir viso kelio naudingo tarnavimo laiko trukmės sumą ($3 + 20 = 23$ metai). Tokia projekto trukmė atitiktų VPSP projektų teorinį principą, kuris numato, kad VPSP projektas turi tarnauti tiek, kiek užtrunka statybos ir gali naudingai tarnauti projekto metu sukurtas turtas. Vis dėlto svarbu pastebėti, kad šiuo atveju realus projekte sukurtu turto gyvavimo ciklas bus trumpesnis už jo naudingą tarnavimo laiką, todėl ir analizė sutrumpinama iki nustatyto periodo.

Taip pat svarbu pastebėti tai, kad 2011 m. parengtoje galimybių studijoje nustatyta ir techninių inžinierių pagrįsta, kad pirmojo paprastojo remonto po kelio rekonstrukcijos reikės praėjus 10 metų po statybos darbų pabaigos. Tai diktuoja 13 metų bazinę šio projekto trukmę – 3 metai skiriami statyboms, po to 10 metų kelias yra eksploatuojamas, tuo periodu užtikrinant atliktų darbų kokybę, o projekto gale, tryliktaisiais metais, atliekamas kelio paprastasis remontas. Pasibaigus šiam periodui partnerystės sutartis nutraukiama, tačiau privatus investuotojas privalo užtikrinti, kad po remonto kelias naudingai tarnautų dar 5 metus (suteikti garantiją).

Trumpinant ar ilginant projekto trukmę, laikomasi prielaidos, kad remontas vis tiek būtų daromas paskutiniaisiais projekto metais. Dėl to, manytina, kad 8 metais po statybų remontas galėtų būti daromas per anksti (be to, neužtikrinamas visas ciklas iki remonto, kas galimai leistų privačiam investuotojui darbus atlikti žemesnės kokybės nei numatyta), o 12 metais – galimai per vėlai. Tai mažina trumpesnės nei 12 metų ir ilgesnės nei 14 metų trukmės projekto alternatyvų patrauklumą, dėl mažesnio techninio efektyvumo.

Vertinant finansinius ir ekonominius aspektus, pažymėtina, kad ilgesnė projekto trukmė didina projekto įgyvendinimo vertę (bendrąją naudą, pasireiškiančią per finansinius ir ekonominius aspektus), tačiau tuo pačiu didina ir VPSP mokėjimus, kas neigiamai veikia projekto vertę už pinigų. Žemiau pateikiamas paveikslas, kuriame atlikta nurodomų veiksnių jautrumo analizė.



Iš jautrumo analizės matyti, kad keičiant projekto trukmę nuo bazinės datos, vieni projekto rodikliai būtų gerinami, o kiti bloginami (tiek didinant projekto trukmę, tiek mažinant po 2 rodiklius gerėja arba blogėja).

Tarp šių rodiklių išskirtinas rodiklis „Projekto įgyvendinimo vertė“, kuris savo apimtimi apima ir VPSP mokėjimų dydį ir projekto ekonominę vertę, tačiau jis neapima projekto vertės už pinigus. Todėl net ir lyginant tik 2 pastaruosius rodiklius tarpusavyje – projekto vertę už pinigus (finansinis rodiklis) ir projekto įgyvendinimo vertę (ekonominis rodiklis), vis tiek pasiekiamas tas pats rezultatas – tai yra keičiant projekto trukmę, vienas rodiklis gerėja, o kitas blogėja.

Pažymėtina ir tai, kad projektas tinkamas įgyvendinti pasirinkus bet kurią iš pasirinktų alternatyvų, todėl projekto galimybių studijos rėmuose nuspręsta nagrinėti bazinę – 13 metų trukmės – alternatyvą, o rengiant konkurso sąlygas priimti sprendimą dėl projekto trukmės, kuri gali būti nuo 10 iki 15 metų.

8. PROJEKTO FINANSINIS MODELIS, ĮTRAUKIANT TARPTAUTINIUS FINANSUOTOJUS

Skaičiavimai pridedami atskiru dokumentu

Pažymėtina, kad dėl projekto apimties (198 mln. Lt) projekte įmanomas tarptautinių finansinių institucijų (IFI) dalyvavimas. Atsižvelgiant į tai, kad, esant palankioms aplinkybėms finansų rinkose ir žemiems skolinimosi įkainiams rinkose, tarptautinių finansinių institucijų dalyvavimas galimai leistų sumažinti pagrindinės paskolos skolinimosi kaštus iki 2-4%, šiame modeliavimo scenarijuje laikomasi prielaidos, kad užsienio finansuotojai skolintų su 3% palūkanų norma.

Atlikus finansinę analizę paaiškėjo, kad IFI dalyvavimas leistų sumažinti VPSP mokėjimus nominalia verte 45 mln. Lt be PVM arba 54,5 mln. Lt su PVM. Toks pakeitimas padidintų projekto finansinę vertę už pinigus nuo 1,6% iki 9,8%.

9. PROJEKTO FINANSINIAI MODELIAI, PADALINANT PROJEKTĄ Į 2 DALIS

Pridedami atskiru dokumentu.

Rengiant projekto galimybių studiją projekto savininkas išreiškė pageidavimą išanalizuoti projekto įgyvendinimo galimybes, skaidant šį projektą į dvi dalis ir padalinant projektą į du mažesnius projektus, kurių riba būtų ties Vilniaus apskrities ir Utenos apskrities ribomis:

- 21,50 km – 40,62 km ribose – mažesniosios dalies projektas;
- 40,62 km – 93,65 km ribose – didesniosios dalies projektas.

Projekto savininkas tokį siūlymą motyvuoja tuo, kad suskaidžius projektą į dvi mažesnes dalis, sumažėtų projektų apimtys ir pirkimo procedūrose galėtų dalyvauti ir mažesnę finansinę pajėgumą turintys dalyviai. Be to, tokia situacija galimai padidintų konkurencinę aplinką.

Atsižvelgiant į išreikštą pageidavimą, buvo atliktas rinkos tyrimas dėl projekto dydžio. Potencialių vietos rinkos dalyvių nuomone, projektas galėtų būti skaidomas, nes vietos rinkos dalyviams toks projekto mastas yra santykinai didelis (rinkoje yra tik dvi įmonės, kurių metinė apyvarta prilygsta šio projekto dydžiui). Tuo tarpu užsienio investuotojams ir projektų finansuotojams svarbiau yra išlaikyti projekto apimtį kaip įmanoma didesnę.

Papildomai dėl projekto Vilniaus – Utenos skaidymo į dvi dalis buvo konsultuotasi su Europos rekonstrukcijos ir plėtros banku (EBRD) bei Šiaurės investicijų banku (NIB) ir buvo siekta išsiaiškinti šių finansinių institucijų poziciją dėl projekto dydžio ir galimų dalyvių metinės apyvartos santykio. EBRD nuomone, tokiuose projektuose kaip Vilnius – Utena galėtų būti finansuojamos įmonės, kurių apyvarta siekia iki 50 proc. projekto dydžio. NIB nuomone, tokiuose projektuose kaip Vilnius – Utena galėtų būti finansuojamos įmonės, kurių apyvarta siekia ir iki 100 proc. projekto dydžio. Įvertinus šių finansinių institucijų poziciją galima daryti išvadą, kad remiantis Lietuvos kelių sektoriaus įmonių 2012 m. apyvartų vidurkiais, EBRD finansuotų 6 didžiausius, o NIB – 3 didžiausius dalyvius, todėl įmanomas vietos dalyvių dalyvavimas ir pakankama konkurencija konkurso metu ir tuo atveju, jei projektas nebūtų skaidomas.

Taip pat pažymėtina tai, kad toks didelis projektas (198 mln. Lt realia verte) yra tikrai įdomus tarptautiniams finansuotojams. Esant tokio dydžio projektui, dalyviams daug didesnės galimybės gauti EBRD/NIB finansavimą, o tai gali reikšmingai atpiginti projekto finansavimo kaštus ir taupyti valstybės biudžeto lėšas.

Atkreipiamas dėmesys į tai, kad toks projektas yra maksimaliai patrauklus ir užsienio investuotojams, nes projekto dydis atperka due diligence kaštus, todėl užsienio dalyvių dalyvavimas taip pat padidina projekto konkurencinę aplinką, o konkurencija atpigina projektą, kas taip pat nulemia maksimalų projekto patrauklumą viešajam sektoriui.

Taip pat viešasis sektorius sutaupytų daug lėšų dėl to, kad vietoje dviejų konkursų, reiktų skelbti vieną (įvertinus tai, kad tokio pobūdžio pirkimo procedūros yra itin imlios laikui ir ekspertų paslaugų sąnaudoms).

Taip pat buvo atlikta ir projekto skaidymo į dalis finansinė ir statistinė analizės.

Atliekant statistinę analizę, buvo išanalizuota apytiksliai įgyvendintų ar įgyvendinamų 50 Lietuvos kelių sektoriaus projektų. Dalis šių projektų dėl techninių skirtumų (pvz. tiltų statybos, tunelių ar viadukų) buvo

pašalinti iš tyrimo. Taip pat neanalizuoti automagistralių projektai, kurie dėl aukštesnės kategorijos pasižymi labai skirtingais reikalavimais.

Atlikus tyrimą paaiškėjo, kad kelio ilgis stipriai ir tiesiogiai koreliuoja su kelio statybos kaina vienam kilometrui kelio – statistiškai kelio projektui pailgėjus vienu papildomu kilometru – vidutinė kelio kilometro statybos kaina sumažėja 66,1 tūkst. Lt (kelio konstrukcijos nepaaiškinta dalis siekia 5,1 mln. Lt). Patikslinus statistinę analizę taip, kad ji atitiktų šio projekto specifiką, tai yra padidinant nepaaiškintą dalį iki 7,25 mln. Lt (taip skaičiavimai priartinami prie šiam projektui sudaryto rangos darbų biudžeto), ir įvertinus projekto skaidymo į dalis proporcijas, apytiksliai proporcingas 70 ir 30% nuo viso projekto rekonstruojamų kelio ruožų suminio ilgio (58,1 km), apskaičiuota, kad statistiškai projekto išskaidymas pabrangintų projektą iki 22,2 proc. (realia verte tai sudaro apytiksliai 44 mln. Lt).

Taip pat atlikta ir finansinė analizė, kurios rezultatai rodo, kad projektas per 13 metų vien dėl papildomų administravimo sąnaudų pabrangtų 8 mln. Lt, o lyginant su modeliu, kuris apskaičiuotas scenarijui, kai projekte dalyvauja tarptautinės finansinės institucijos – 52,8 mln. Lt.

Taip pat labai svarbu pastebėti tai, kad mažesnės dalies projektas (esantis Vilniaus apskrities ribose), remiantis projekto finansiniu modeliu, nebūtų tinkamas įgyvendinimui VPSP būdu, nes jo finansinė projekto vertė už pinigų būtų neigiama.

Remiantis visais aukščiau išdėstytais argumentais, siūlytina projektą įgyvendinti viso kelio ilgio ribose, su galimybe į dalis skaidyti pirkimą, kurio metu dalyviai galėtų teikti pasiūlymus visam keliui (abiems dalims) arba atskiroms dalims atskirai. Taip būtų suteikta galimybė projekte dalyvauti ir maksimaliai dideliems ir mažesniems investuotojams ir būtų galima pasirinkti finansiškai patraukliausius sprendimus atskiroms dalims arba visam keliui iš karto.

Pažymėtina, kad, Viešųjų pirkimų tarnybos nuomone, perkančioji organizacija gali pati spręsti, ar reikalinga skaidyti pirkimą į dalis. Toks skaidymas paprastai pasireiškia tame pačiame pirkime perkant skirtingas prekes ar paslaugas ir turėtų vesti prie ekonomiškiausio pasiūlymo gavimo, konkurencijos didinimo, vidutinio ir smulkaus verslo subjektų įtraukimo.