



**Projektas: Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija**

*2016 m. birželio 2 d.*

*Versija: V01*

*Konsultantai:*



Vilnius, 2016

## TURINYS

<b>TURINYS</b> .....	<b>2</b>
<b>PAGRINDINĖS SANTRUMPOS</b> .....	<b>5</b>
<b>AUTORINĖS TEISĖS IR ATSAKOMYBĖS APRIBOJIMAS</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1.1. ĮVADAS</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1.2. SANTRAUKA</b> .....	<b>10</b>
<b>1.1.3. PROJEKTO KONTEKSTAS, IDENTIFIKAVIMAS IR RIBOS</b> .....	<b>14</b>
<b>1.1.3.1. Projekto kontekstas</b> .....	<b>14</b>
<b>1.1.3.2. Projekto tikslinės grupės</b> .....	<b>14</b>
<b>1.1.3.3. Problemos, kurioms spręsti siūlomas projektas</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1.4. TEISINIO MODELIO IDENTIFIKAVIMAS</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1.4.1. Projekto įgyvendinimo teisinių modelių alternatyvos</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1.4.2. Pasirinktos alternatyvos teisinių etapų detalizavimas</b> .....	<b>36</b>
<b>1.1.5. FINANSINĖ ANALIZĖ</b> .....	<b>37</b>
<b>1.1.5.1. ESAMA SITUACIJA</b> .....	<b>37</b>
<b>1.1.5.2. ATGIMIMO AIKŠTĖS POŽEMINĖS AUTOMOBILIŲ SAUGYKLOS PROJEKTO FINANSINIS VERTINIMAS</b> .....	<b>51</b>
<b>1.1.6. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO ETAPIŠKUMAS</b> .....	<b>64</b>
<b>REKOMENDACIJOS IR IŠVADOS</b> .....	<b>67</b>
<b>ŠALTINIAI</b> .....	<b>69</b>
<b>PRIEDAI</b> .....	<b>70</b>

## PAGRINDINĖS SĄVOKOS

- Automobilių saugykla** Atvira, aptverta ir/ar neaptverta, dengta ar nedengta aikštelė; atviras ar uždaras antžeminis, požeminis ir kitoks statinys; gyvenamajame name ar kitos paskirties statinyje specialiai įrengtos erdvės (įvairių tipų) automobiliams (motociklams, dviračiams) laikinai ar nuolat saugoti (laikyti) (apibrėžimas pateiktas Statybos techninio reglamento STR 2.02.08:2012 „Automobilių saugyklų projektavimas“ 6.1 punktas).
- Investavimas** LR investicijų įstatymo nustatytais būdais atliekami investuotojo veiksmai, kuriais jis įgyja nuosavybės teisę arba kreditoriaus reikalavimo teisę į investavimo objektą arba teisę šį objektą valdyti ir naudoti.  
Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127).
- Investicijos** Piniginės lėšos ir įstatymais bei kitais teisės aktais nustatyta tvarka įvertintas materialusis, nematerialusis ir finansinis turtas, kuris investuojamas siekiant iš investavimo objekto gauti pelno (pajamų), socialinį rezultatą (švietimo, kultūros, mokslo, sveikatos ir socialinės apsaugos bei kitose panašiose srityse) arba užtikrinti valstybės funkcijų įgyvendinimą.
- Koncesija** Vadovaujantis koncesijos sutartimi ir joje nustatytais sąlygomis suteikiančiosios institucijos koncesininkui pagal šį LR koncesijų įstatymą suteikiamas leidimas vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, 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, o

koncesininko atlyginimą už tokią veiklą sudaro tik teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos ar tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.

Sąvoka apibrėžta LR koncesijų įstatyme (Žin., 1996, Nr. 92-2141; 2003, Nr. 70-3163).

<b>Požeminė automobilių saugykla</b>	Automobilių saugykla įrengta po žeme, kuri gali būti įrengta po gatvėmis, aikštėmis, skverais ir kt. (reglamentuota Statybos techninio reglamento STR 2.02.08:2012 „Automobilių saugyklų projektavimas“ 8 punkte).
<b>Privatus subjektas</b>	Ūkio subjektas, kurio tikslas – tenkinti privačius interesus.
<b>Projektas</b>	Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto etapas – požeminės automobilių saugyklos įrengimas
<b>Savivaldybė</b>	Klaipėdos miesto savivaldybė
<b>Taisyklės</b>	Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. lapkričio 11 d. nutarimu Nr.1480 (Žin., 2009.11.19, Nr.: 137, 5998).
<b>Valdžios ir privataus subjektų partnerystė</b>	Viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdas, kai privatus subjektas valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytais sąlygomis investuoja į valdžios subjekto funkcijoms priskirtas veiklos sritis ir šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės arba savivaldybės turtą ir vykdo tose srityse LR investicijų įstatyme nustatytą veiklą, už kurią privačiam subjektui atlyginimą moka valdžios subjektas. Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127)
<b>Valdžios subjektas (projekto savininkas)</b>	Klaipėdos miesto savivaldybės administracija.
<b>Viešasis pirkimas</b>	Perkančiosios organizacijos atliekamas ir LR viešųjų pirkimų

įstatymu reglamentuojamas prekių, paslaugų ar darbų pirkimas, kurio tikslas – sudaryti viešojo pirkimo–pardavimo sutartį.

Sąvoka apibrėžta LR viešųjų pirkimų įstatyme (Žin. 1996, Nr. 84-2000).

**Viešasis sektorius**

Apibendrintas nacionalinio, regioninio ar savivaldybės lygmens valdžios institucijų pavadinimas. Naudotinas apibūdinti visus juridinius subjektus, kurių veiklos tikslas – viešųjų interesų tenkinimas.

**Viešojo ir privataus sektorių partnerystė**

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.

Sąvoka apibrėžta LR investicijų įstatyme (Žin., 1999, Nr. 66-2127).

## **PAGRINDINĖS SANTRUMPOS**

**ES** – Europos Sąjunga.

**LR** – Lietuvos Respublika.

**VPSP** – viešojo ir privataus sektorių partnerystė.

**VŽPP** – valdžios ir privataus subjektų partnerystė.

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

## **AUTORINĖS TEISĖS IR ATSAKOMYBĖS APRIBOJIMAS**

© Visos teisės saugomos –2016 m. Informacijos, pateikiamos šioje studijoje panaudojimas, yra leidžiamas su nuoroda į šaltinį.

*Šią galimybių studiją rengusių ekspertų komanda rėmėsi jiems pateikta informacija ir dokumentais, tarpinių rezultatų derinimo metu pasitvirtinta galimybių studijos ir projekto apimti. Atsiradus papildomai informacijai ar pokyčiams, nulemtiems pateiktos informacijos ar dokumentų netikslumų ar pasikeitusių poreikių, šioje studijoje pateikiamų išvadų ir rekomendacijų pakeitimas, atnaujinimas yra už studijos rengėjams numatytos techninės užduoties ribų.*

### **1.1.1. ĮVADAS**

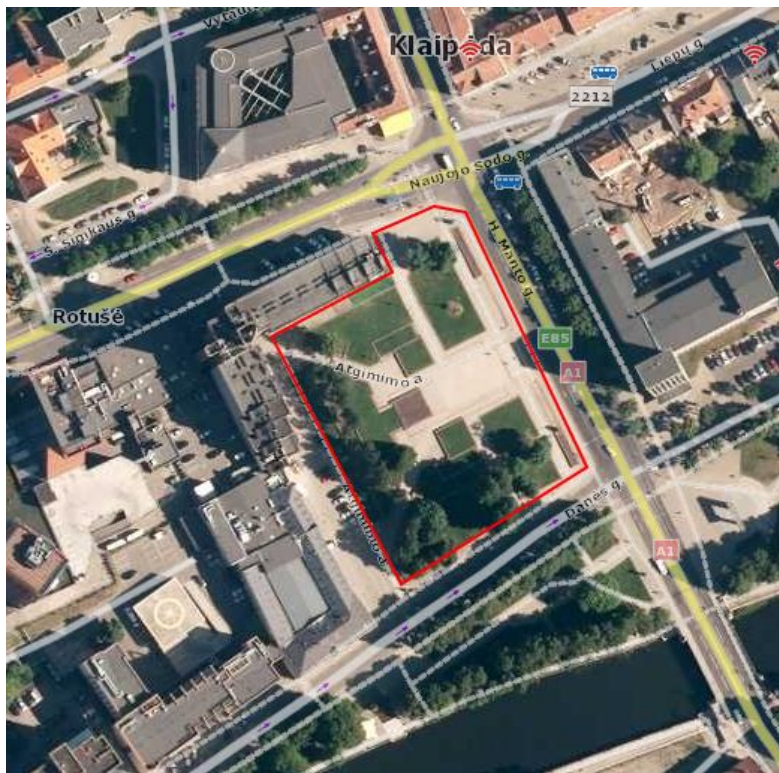
Ši galimybių studija parengta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos (toliau – Savivaldybės) užsakymu siekiant įvertinti Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto įgyvendinimo etapiškumą, galimus teisinius bendradarbiavimo su privačiais subjektais modelius ir atlikti projekto etapo, kuriam numatoma pritraukti privačių subjektų finansavimą, preliminarią finansinę analizę.

Atgimimo aikštės sutvarkymo projektas **susideda iš dviejų etapų:**

1. Požeminės automobilių saugyklos įrengimas po Atgimimo aikšte (toliau – Projektas);
2. Atgimimo aikštės atžeminės dalies sutvarkymas.

Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto įgyvendinimo problematika siejama su poreikiu įgyvendinti minėtus etapus finansuojant juos skirtingais finansavimo šaltiniais bei siekiant išvengti techninio darbų etapiškumo nesuderinamumo bei dvigubo finansavimo rizikos, atsižvelgiant į tai, kad antrasis projekto etapas bus įgyvendinamas Europos Sąjungos (toliau – ES) struktūrinės paramos bei Savivaldybės lėšomis, tuo tarpu šioje galimybių studijoje detaliau analizuojamo pirmojo etapo finansavimui numatoma pasitelkti privatų subjektą.

Naujos automobilių saugyklos Atgimimo aikštėje (toliau – Automobilių saugykla) poreikis yra grindžiamas didėjančiais atvykstančio ir statomo transporto srautais centrinėje miesto dalyje bei numatoma viešosios infrastruktūros plėtra – Muzikinio teatro rekonstrukcija, sąlygosiančia papildomą transporto srautą.



**1 paveikslas.** Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto vieta. Šaltinis: [www.maps.lt](http://www.maps.lt)

Atgimimo aikštė yra Klaipėdos senjojo miesto teritorijoje, rytinėje pusėje ribojama H. Manto gatvės, pietinėje – Danės upės, vakarinėje ir šiaurinėje – pastatų Danės g. 17 ir Naujojo Sodo g. 1. Atgimimo aikštė yra valstybinėje saugomoje Klaipėdos miesto istorinėje dalyje (unikalus kodas Kultūros vertybių registre 22012).

2015 m. atlikus Atgimimo aikštės ir gretimybių raidos galimybių studiją bei įvertinus laiko bei lėšų faktorius buvo nuspręsta vykdyti Atgimimo aikštės sutvarkymo darbus nestatant požeminės automobilių saugyklos. Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto tikslas – aikštės ir prieigų teritorijos (aikštės erdvės) sutvarkymas, traukos objekto, kaip pagrindinės miesto viešosios erdvės, tenkinančios įvairaus amžiaus gyventojų ir socialinių grupių poreikius, sukūrimas ir įrengimas vadovaujantis teritorijos istorinės raidos ir urbanistine analize bei detalajame plane ir galimybių studijoje teikiamomis išvadomis. Minimas projektas yra įtrauktas į Integruotos teritorijos investicijų programą ir bus didžiąja dalimi finansuojamas ES lėšomis (85 proc. ), o likusią lėšų dalį Atgimimo aikštės antžeminės dalies sutvarkymo etapui skirs Savivaldybė.

Svarstant Atgimimo aikštės sutvarkymo projektą, į Savivaldybę kreipėsi privatus investuotojas (toliau – Privatus subjektas) dėl galimybės rekonstruojant aikštę kartu įrengti ir požeminę automobilių saugyklą, prie kurios finansavimo galėtų prisidėti privatus sektorius. Atsižvelgiant į tai, Savivaldybė ketina svarstyti galimybę išplėsti Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto apimtį

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

ir sudaryti sąlygas įgyvendinti ir požeminės automobilių saugyklos įrengimo etapą (Projektą)<sup>1</sup>, jei jo įgyvendinimui pavyks pritraukti privatų finansavimą.

---

<sup>1</sup> Pažymėtina, kad toliau šios galimybių studijos kontekste minint sąvoką „Projektas“, kalbama išimtinai apie Atgimimo aikštės sutvarkymo projekto etapą – požeminės automobilių saugyklos įrengimą, jei atskirai nėra pažymėta kitaip.

## **1.1.2. SANTRAUKA**

Šį dokumentą sudaro **dvi struktūrinės pagrindinės dalys**:

1. Projekto (požeminės automobilių saugyklos įrengimo) įgyvendinimo bendradarbiaujant su privačiu subjektu teisinių modelių analizė;
2. Projekto (požeminės automobilių saugyklos įrengimo) finansinė analizė.

Galimybių studija pateikia siūlomą optimaliausią bendradarbiavimo su privačiu subjektu teisinį modelį, įvertina Projekto finansinį atsipirkimą bei patrauklumą privačiam investuotojui bei pateikia optimaliausią veiksmų planą pasirinktam bendradarbiavimo modeliui.

Rengiant galimybių studiją buvo atlikti šie pagrindiniai darbai:

- surinkta informacija iš Savivaldybės bei Klaipėdos keleivinio transporto siekiant įvertinti esamą automobilių stovėjimo vietų infrastruktūrą, išduodamus leidimus bei surinkta rinkliavą už automobilių stovėjimą Klaipėdos mieste;
- atliktas rinkos tyrimas siekiant įsivertinti privačių subjektų suinteresuotumą Projektu, įsivertinti Projekto viziją, apimtį bei lūkesčius dėl galimo Projekto termino ir investicijų grąžos;
- atlikta viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės ir/ar kitų bendradarbiavimo teisinių modelių analizė siekiant parinkti optimaliausią bendradarbiavimo modelį;
- atlikta esamų automobilių stovėjimo/saugojimo infrastruktūros projektų Lietuvoje analizė bei vykdyti susitikimai su statybų ekspertais siekiant įvertinti preliminarius automobilių saugyklos statybos kaštus ir eksploatacines sąnaudas;
- siekiant nustatyti optimaliausią Projekto terminą, reikalingas investicijas bei įvertinti Projekto finansinį atsipirkimą ir gyvybingumą buvo atliktas finansinis modeliavimas ir jautrumo analizė. Jautrumo analizė atlikta siekiant įvertinti kaip automobilių saugyklos vidutinio užimtumo pasikeitimas įtakoja Projekto investicijų finansinį atsipirkimą ir patrauklumą privačiam subjektui. Papildomai atlikta jautrumo analizė leido įvertinti subsidijos iš Savivaldybės įtaką projekto finansiniams rodikliams.

### **Teisinės analizės santrauka**

Projektu keliamus tikslus galima įgyvendinti keliais galimais alternatyviais teisiniais modeliais detalai analizuojamais šioje galimybių studijoje. Projektą galima vykdyti tiek VPSP, tiek turto nuomos, tiek tradicinių viešųjų pirkimų modeliais.

Tiesa, atlikta teisinė analizė parodė, kad Projekto objektas ir specifika labiausiai tenkina šių teisinių alternatyvų požymius:

- koncesija;
- turto (Atgimimo aikštės dalies) nuoma.

Esminis šių alternatyvų skirtumas toks, kad pirmuoju atveju Savivaldybė ilgalaikie sutartimi (iki 25 m.) perduoda turą viešųjų paslaugų teikimui (gaunant didžiąją dalį pajamų iš trečiųjų šalių), kuri sudaro prielaidas Savivaldybei kelti paslaugų teikimo reikalavimus, funkcinius ir techninius reikalavimus bei kontroliuoti paslaugų teikimo kokybę, tuo tarpu turto nuomos atveju yra tiesiog perduodamas turtas (kurį nuomininkas valdo ir naudoja savo nuožiūra laikantis teritorijų planavimo ir/ar nuomos konkurso sąlygų apribojimų), o ne perkama paslauga.

Dėl Savivaldybės turimų laiko apribojimų **tinkamiausias sprendimas - Projektą įgyvendinti turto nuomos forma**. Atitinkamai rekomenduotina išnuomoti Atgimimo aikštės dalį su teise po ja sukurti požeminę automobilių saugyklą.

Šios teisinės formos vykdymas sudarytų prielaidas Projektą vykdyti paraleliai su antžeminės dalies rekonstrukcijos projektu, tiesa, su sąlyga, kad projektuotojų ir rangovų atrankos sąlygose būtų užtikrintas įpareigojimas bendradarbiauti ir derinti sprendinius bei darbų grafikus su privataus subjekto projektuotojais bei rangovais.

### **Finansinės analizės santrauka**

Atlikus Klaipėdos miesto automobilių stovėjimo infrastruktūros situacijos analizę, galima padaryti šias išvadas:

- **nėra tiksliai žinoma informacija apie esamą automobilių stovėjimo vietų skaičių Klaipėdos mieste bei jų dinamiką.** Remiantis 2009 m. duomenimis, Klaipėdos mieste buvo ~2000 automobilių stovėjimo vietų geltonoje zonoje, ~ 400 vietų raudonoje zonoje bei ~ 800 vietų žalioje zonoje. Mėlyna zona atsirado tik 2013 m., stovėjimo vietų skaičius ~ 1000;
- 2013 m. buvo patvirtintos vietinės rinkliavos zonos, kurios apima ne tik gatves, aikštes ir aikšteles, bet ir kiemus bei įvažiavimus į kiemus. Tai lėmė išaugusį rinkliava apmokestintų automobilių stovėjimo vietų skaičių skirtingose zonose Klaipėdos mieste;
- **Klaipėdos keleivinis transportas neturi informacijos apie atskirų automobilių stovėjimo vietų užimtumą Klaipėdos mieste.** Neturint tikslios informacijos apie automobilių stovėjimo vietų skaičių ir pokyčius, bei nevertinant atskirų automobilių stovėjimo vietų užimtumo yra sudėtinga tiksliai identifikuoti pagrindines priežastis dėl surinktos automobilių stovėjimo rinkliavos pokyčių bei apsunkinta primant savalaikius strateginius valdymo sprendimus tiek dėl automobilių stovėjimo vietų plėtros, tiek dėl rinkliavos tarifo keitimo siekiant reguliuoti automobilių srautus Klaipėdos mieste;

- remiantis Klaipėdos keleivinis transportas pateikta informacija apie surinktą rinkliavą už automobilių statymą, galima padaryti išvadą, kad nuo 2011 m. buvo fiksuotas ženklus surinktos rinkliavos augimas nuo ~ 80 tūkst. EUR iki ~1 062 tūkst. EUR 2015 m. (daugiau kaip 13 kartų). Palyginus 2014 m. su 2015 m., fiksuojamas surinktos rinkliavos augimas tik 1,6 proc.;
- reikšmingo rinkliavos surinkimo augimo negalime sieti su automobilizacijos augimu, kadangi automobilizacijos lygis didėjo vidutiniškai tik ~3 proc. per metus (vertintas laikotarpis 2009-2016 m.). **Pagrindinės priežastys lėmusios rinkliavos augimą nuo 2012 m. - geresnės rinkliavos mokėjimo tendencijos, didėjantis rinkliava apmokestintų automobilių stovėjimo vietų skaičius mieste** (2013 m. buvo apmokestinti skirtingose zonose esantys kiemai bei įvažiavimai į kiemus ir tai lėmė tiek padidėjusį stovėjimo vietų skaičių, tiek nebeliko alternatyvos automobilių savininkams statyti automobilius nemokamose vietose siekiant išvengti rinkliavos už automobilio statymą), „užmaršumo“ mokesčio įvedimas bei geresnis rinkliavos surinkimo administravimas.

Privatus subjektas būtų linkęs pats įgyvendinti požeminės automobilių saugyklos įrengimo etapą ir teikti automobilių saugojimo paslaugas sukurtoje infrastruktūroje su sąlyga, kad Projekto investicijų atsipirkimo rodikliai įvertinus prisiimamas Projekto rizikas yra priimtini.

Galimybių studijoje buvo išnagrinėtos dvi alternatyvos: alternatyvos Nr. 1 atveju yra įvertintas automobilių vietų skaičius 184 vietos, o alternatyvos Nr. 2 atveju – 140 vietų.

Dėl didesnės apimties ir papildomų išlaidų detalaus plano keitimui, alternatyvos Nr. 1 atveju statybos ir įrangos kaštai sudarys ~ 1785 tūkst. EUR be PVM. **Vienos automobilių stovėjimo vietos statybos kaštai ~8983 EUR be PVM.**

Alternatyva Nr. 2 atveju, statybos ir įrangos kaštai sudarys ~ 1363 tūkst. EUR be PVM. **Vienos automobilių stovėjimo vietos statybos kaštai ~8855 EUR be PVM.**

Atlikus Projekto alternatyvų finansinį modeliavimą, jautrumo ir finansinio gyvybingumo analizę, galima padaryti šias išvadas:

- Nepaisant alternatyvos Nr. 1 ilgesnio įgyvendinimo termino (dėl detalaus plano keitimas papildomai užtrukę ~ 6 mėn. ilgiau lyginant su alternatyva Nr. 2, kadangi automobilių saugykla būtų įrengta ne tik po Atgimimo aikšte, bet ir po H. Manto gatve) ir didesnių pradinių investicijų į Projektą, **tačiau alternatyva Nr. 1 būtų patrauklesnė privačiam subjektui, kadangi leistų užtikrinti aukštesnius investicijų atsipirkimo rodiklius dėl didesnio automobilių saugyklos dydžio.**

- **Optimaliausias Projekto terminas 20-25 m. ir paskolos terminas 15 m.** (esant ~60 proc. vid. automobilių saugyklos užimtumui), kadangi tai leistų ne tik užtikrinti aukščiausius investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui (~8-9 proc.), bet ir mažiausią subsidiją iš Savivaldybės (~20 proc.). Jei nebūtų jokios subsidijos iš Savivaldybės, tikėtina, kad Projektas būtų nepatrauklus privačiam subjektui dėl žemų investicijų atsipirkimo rodiklių.
- **Galima Projektą įgyvendinti ir be subsidijos** (arba subsidija būtų minimali) **padidinant Projekto patrauklumą privačiam subjektui:**
  - a) prailginus rinkliavos rinkimo laiką (vakarais ir savaitgaliais);
  - b) atleidus nuo nekilnojamojo turto mokesčio;
  - c) apribojus automobilių stovėjimą aplinkinėse teritorijose siekiant padidinti požeminės automobilių saugyklos užimtumą.
- **Labai svarbu užtikrinti aiškia Savivaldybės strategiją dėl automobilių stovėjimo Klaipėdos mieste.** Jeigu būtų nuspręsta pritraukti privatų subjektą į Projektą, Savivaldybė turėtų nekonkuruoti (netaikyti palankesnės kainodaros nei siūloma privataus) teikdama stovėjimo paslaugas aplinkinėse teritorijose. Siekiant padidinti požeminės automobilių saugyklos užimtumą bei pagerinti investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui, Savivaldybė galėtų svarstyti dalies esamų automobilių stovėjimo vietų mažinimą antžeminėje dalyje.

### **1.1.3. PROJEKTO KONTEKSTAS, IDENTIFIKAVIMAS IR RIBOS**

#### **1.1.3.1. Projekto kontekstas**

Savivaldybė nusprendė vykdyti Atgimimo aikštės sutvarkymo darbus. Atgimimo aikštės sutvarkymas yra įtrauktas į Integruotos teritorijos investicijų programą ir bus didžiaja dalimi finansuojamas ES lėšomis (~85 proc. ). Likusią lėšų dalį Atgimimo aikštės sutvarkymui skirs Klaipėdos miesto savivaldybė. Preliminari bendra darbų sąmatinė vertė ~1,54 mln. EUR su PVM.

Privatus subjektas kreipėsi į Savivaldybę dėl galimybės prisidėti prie požeminės automobilių saugyklos po Atgimimo aikštę įrengimo. Galimybių studijos objektas yra požeminė automobilių saugykla po Atgimimo aikštę ir automobilių stovėjimo paslaugos teikimas Klaipėdos miesto gyventojams ir svečiams.

Šiai dienai automobilių stovėjimo paslaugą teikia Savivaldybės įsteigta įstaiga VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ (toliau – Klaipėdos keleivinis transportas), kurios viena iš priskirtų funkcijų – automobilių stovėjimo aikštelių sistemos sukūrimas ir valdymas. Nuo 2016 m. sausio 1 d. Klaipėdos keleivinis transportas įpareigotas administruoti Savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintam Leidimų už naudojimąsi savivaldybės tarybos nustatytais mokamomis vietomis automobiliams statyti Klaipėdos mieste išdavimo, pakeitimo, naudojimo ir panaikinimo tvarkos apraše nustatytas leidimų rūšis.

Detali esamos automobilių stovėjimo mieste situacijos analizė, galiojančios leidimų rūšys bei surinktos rinkliavos iš automobilių stovėjimo dinaminės tendencijos yra pateikti studijos 1.1.5.1. skyriuje.

#### **1.1.3.2. Projekto tikslinės grupės**

Rengiant galimybių studiją buvo identifikuotos šios tikslinės Projekto grupės:

- miestiečiai;
- miesto svečiai (turistai);
- verslo subjektai;
- Savivaldybė;
- Klaipėdos keleivinis transportas.

### **1.1.3.3. Problemos, kurioms spręsti siūlomas projektas**

Projektu sprendžiamos problemos:

- ✓ Klaipėdos senamiestyje yra aktualus papildomos automobilių stovėjimo infrastruktūros poreikis;
- ✓ atliekant Muzikinio teatro rekonstrukciją bus būtina užtikrinti galiojančių statybos techninių reglamentų reikalavimą automobilių stovėjimo infrastruktūrą;
- ✓ automobilių srautų nukreipimas iš centrinės miesto antžeminės dalies į požemines automobilių saugyklas, sukuriant patrauklesnes miesto viešąsias erdves;
- ✓ didėjantis automobilizacijos lygis bei turistų ir miesto svečių srautai vidutinio laikotarpio perspektyvoje didins paklausą automobilių stovėjimo vietų skaičiui mieste.

### **1.1.4. TEISINIO MODELIO IDENTIFIKAVIMAS**

#### **1.1.4.1. Projekto įgyvendinimo teisinių modelių alternatyvos**

Projektu keliamus tikslus galima įgyvendinti keliais galimais alternatyviais teisiniais modeliais, plačiau analizuojamais žemiau šiame skyriuje. Apibendrintai galima teigti, kad Projektui siekiant pritraukti privatų kapitalą galima jį vykdyti (a) **viešosios ir privačios partnerystės** (toliau – VPSP) **vienu iš modelių** arba (b) **turto nuomos modeliu**, suteikiant nustatytą laiką privačiam subjektui Atgimimo aikštės (susisiekimo komunikacijos) dalį valdyti, naudoti nuomos pagrindais už tai gaunant nuomos mokestį.



**2 paveikslas.** Alternatyvūs privataus investuotojo pritraukimo modeliai.

Toliau šiame skyriuje detalizuojami galimi alternatyvūs teisiniai modeliai ir pateikiamos rekomendacijos dėl jų tinkamumo Projektui.

### **Viešojo ir privataus sektorių partnerystė**

Viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimas, pasireiškiantis VPSP būdais, yra vis dažniau pasirenkama infrastruktūros vystymo ar viešųjų paslaugų teikimo forma. Viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystė pastaraisiais metais pradėta taikyti daugelyje sričių. Toks dažniausiai ilgalaikis bendradarbiavimas išsiskiria privačiam partneriui, dalyvaujančiam įvairiais projektų etapais (projektavimas, darbų vykdymas ir eksploatavimas), prisiimančiam paprastai valstybiniam sektoriui tenkančią riziką ir dažnai iš dalies finansuojančiam projektą, suteikiamu vaidmeniu<sup>2</sup>.

Viešojo ir privataus sektorių partnerystė plačiau apibrėžiama kaip bet koks viešojo ir privataus sektoriaus bendradarbiavimas vystant viešosios infrastruktūros objektus ir/ar teikiant viešąsias paslaugas. Siaurąja prasme, VPSP apibrėžiama kaip viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė, kuria siekiama finansuoti, suprojektuoti, pastatyti, valdyti ir prižiūrėti viešosios infrastruktūros objektus ir/ar teikti su tokiais objektais susijusias paslaugas, kurios tradiciškai buvo teikiamos viešojo sektoriaus subjektų<sup>3</sup>.

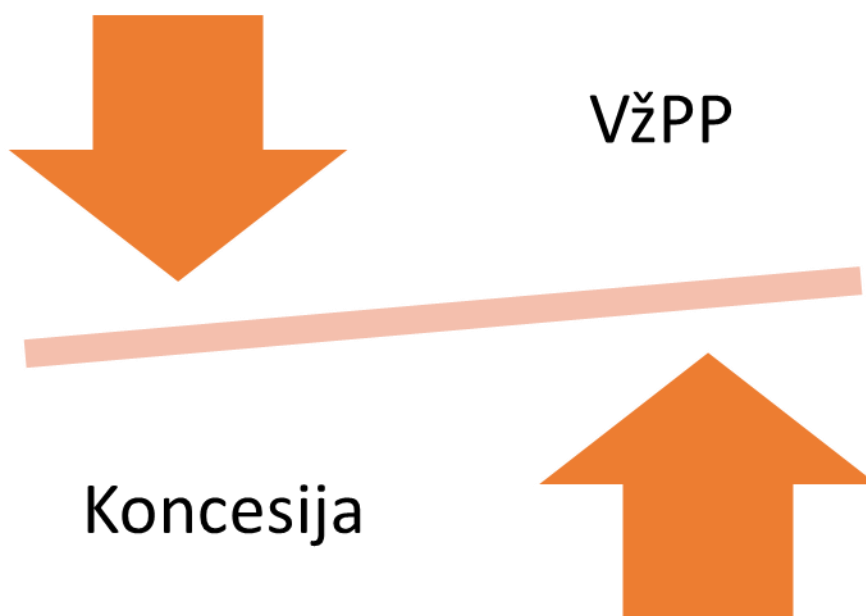
LR investicijų įstatymas apibrėžia, kad VPSP yra valstybės arba savivaldybės institucijos ir privataus subjekto įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai, kuriais valstybės arba savivaldybės institucija perduoda jos funkcijoms priskirtą veiklą privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą turtą, už tai gaudamas įstatymų nustatytą

<sup>2</sup> Europos Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02.

<sup>3</sup>Graeme A. Hodge, Carsten Greve, *The Challenge of Public-Private Partnerships – learning from international experience*, Edward Elgar Publishing, Inc., 2007.

atlyginimą. Įstatymas numato, kad viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdus nustato LR investicijų įstatymas, LR koncesijų įstatymas ir kiti įstatymai<sup>4</sup>.

Taigi, aiškinant minėtą įstatymą tiesiogiai (pažodžiui), šiuo metu Lietuvos teisės aktai numato du galimus pagrindinius VPSP modelius: vienas jų numatytas LR koncesijų įstatyme – koncesija, kitas - pačiame LR investicijų įstatyme – tai valdžios ir privataus subjekto partnerystė (toliau – VžPP). Šie būdai plačiau nagrinėjami žemiau.



**3 paveikslas.** Alternatyvūs VPSP modeliai.

## **Koncesija**

### *# Teisinio reglamentavimo ypatumai*

Koncesija (pagal LR koncesijų įstatymą) – kai viešojo sektoriaus subjektas suteikia privataus sektoriaus subjektui (koncesininkui) leidimą vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės turtą (tarp jų eksploatuoti gamtos išteklius), o koncesininkas pagal koncesijos sutartį prisiima visą ar didžiąją dalį su tokia veikla susijusios rizikos bei atitinkamas teises ir

<sup>4</sup> LR investicijų įstatymo 2 str. 15 d.

pareigas, ir jo atlyginimą už šią veiklą sudaro tik teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos ar tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.

Šio modelio teisinius pagrindus nustato LR investicijų įstatymas, priskiriantis koncesiją viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdams. 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:

1. vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra;
2. teikti viešąsias paslaugas<sup>5</sup>.
3. 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 (arba koncesijos sutarties dalykas), 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 srityje. Taigi, Projekto objektas atitinka LR koncesijų įstatymo nustatytus reikalavimus koncesijos sutarties dalykui.

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

- teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos arba
- tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlyginimu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką.<sup>6</sup>

Atsižvelgiant į koncesijos, kaip VPSP būdo, požymius, šio Projekto atveju Savivaldybė, konkurso būdu atrinkusi privatų subjektą, sudarytą su juo koncesijos sutartį, pagal kurią

<sup>5</sup> LR viešojo administravimo įstatymas numato, kad viešojo 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.

<sup>6</sup> LR koncesijų įstatymo 2 str. 1 d.

koncesininkas įrengtų automobilių saugyklas bei teiktų jų valdymo veiklas koncesijos sutarties galiojimo laikotarpiu.

Kadangi pagal LR koncesijų įstatymą būtinas koncesininko atlyginimo elementas yra pajamos iš jam perduotos veiklos, koncesininkas pajamas iš trečiųjų asmenų (ne iš valdžios subjekto) iš tokios veiklos galėtų gauti tuo atveju, jeigu naudojimasis automobilių stovėjimo infrastruktūra būtų apmokestintas.

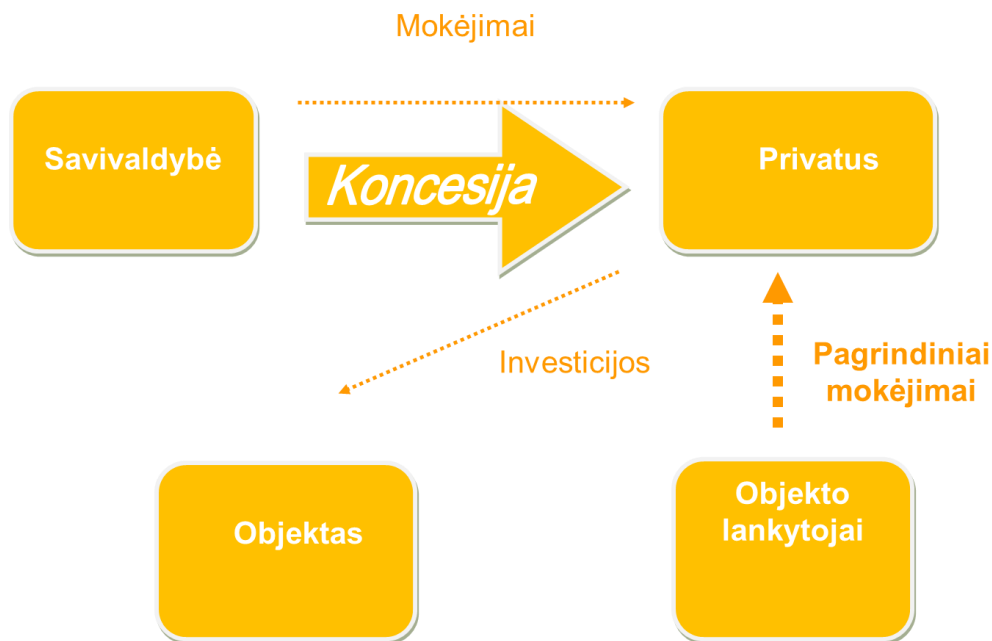
Pažymėtina, kad pagal Europos Komisijos aiškinamąjį komunikatą dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02, koncesijos apibrėžimas leidžia valstybei sumokėti atlygį už atliktą darbą tuo atveju, jei tai nepanaikina reikšmingo rizikos elemento, neatskiriamo nuo eksploatavimo<sup>7</sup>. Atsižvelgiant į tai, laikytina, kad koncesijos atveju negalimi suteikiančiosios institucijos mokėjimai, kurie būtų didesni už mokėjimus, gaunamus iš trečiųjų šalių (galutinių paslaugos vartotojų). Esant didesniems mokėjimams iš viešojo sektoriaus, kurie kompensuotų pagrindines koncesininko rizikas, tai reikštų, kad pagrindines rizikas pasilieka suteikiančioji institucija (Savivaldybė).

Tokiu būdu laikytina, kad koncesijos atveju pagrindinė investicijų grąža turėtų būti ne iš suteikiančiosios institucijos, bet iš trečiųjų asmenų. Atitinkamai didžioji dalis koncesijos būdu vykdomo Projekto pajamų turi būti generuojama iš trečiųjų šalių (ne viešojo sektoriaus subjekto) mokėjimų, todėl Savivaldybės mokėjimai galėtų sudaryti tik mažesnę gautinų pajamų dalį.

Įvertinus įstatyminius reikalavimus, keliamus siekiant Projektą įgyvendinti koncesijos būdu, ir Projekto įgyvendinimo sąlygas, manytina, kad Savivaldybė galėtų suteikti koncesiją privačiam asmeniui suteikiant teisę įrengti naują automobilių saugyklą po Atgimimo aikšte ir perduoti teisę ją valdyti bei eksploatuoti.

---

<sup>7</sup> Europos Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02 2.1.2. punktas.



4 paveikslas. Koncesijos teisinis modelis.

# *Praktiniai modelio taikymo pavyzdžiai*

- Koncesijos modeliu yra vystomas Santariškių medicinos įstaigų miestelio automobilių stovėjimo infrastruktūros sukūrimo projektas;
- Koncesijos modeliu Kauno miesto savivaldybė yra vykdydami automobilių saugyklos po Vienybės aikštę įrengimo projektą, tiesa, projektas nesulaukė savivaldybei priimtinių pasiūlymų.

# *Modelio pranašumai / trūkumai*

Koncesijos modelio pagrindiniai pranašumai	Koncesijos modelio pagrindiniai trūkumai
<ul style="list-style-type: none"> <li>• koncesijos sutartimi sukuriami ilgalaikiai &lt;25 metų partnerystės santykiai;</li> <li>• koncesijos sutartimi privatus partneris didžiąją dalį pajamų gauna iš trečiųjų šalių, t.y. paklauso riziką didžiąja dalimi prisiimtų privatus partneris;</li> <li>• koncesijos sutartimi galima nustatyti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reikalauja papildomo Projekto suderinimo su LR finansų ministerija vadovaujantis Viešojo ir privataus sektorių partnerystės taisyklėmis (toliau – Taisyklės);</li> <li>• ilgiau užtrunkančios (lyginant su ne VPSP modeliais) privataus subjekto atrankos procedūros);</li> </ul>

Koncesijos modelio pagrindiniai pranašumai	Koncesijos modelio pagrindiniai trūkumai
veiklos rodiklius (angl. <i>key performance indicators</i> ) veiklos apimčiai, kokybei ir pan., t.y. įpareigoti subjektą įveiklinti objektą optimaliai, kontroliuoti paslaugų kokybę ir objekto funkcionalumą.	• reikalauja Savivaldybės aktyvaus dalyvavimo kontroliuojant koncesijos laikotarpiu perkamų paslaugų funkcionalumą ir kokybę.

### # Modelio tinkamumo projekto įgyvendinimui teisinis vertinimas

Projektas atitinka LR koncesijų įstatymo ir Europos Komisijos aiškinamojo komunikato dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02 nuostatas, nes visas (ar didžiąją dalį) pajamų Projektas generuotų iš trečiųjų asmenų. Atsižvelgiant į tai, koncesijos modelis yra tinkamas Projektui įgyvendinti.

## Valdžios ir privataus subjekto partnerystė

### # Teisinis reglamentavimo ypatumai

Valdžios ir privataus subjektų partnerystė (toliau – VŽPP) - kai privatus subjektas valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartyje nustatytais sąlygomis investuoja į valdžios subjekto funkcijoms priskirtas veiklos sritis ir šiai veiklai vykdyti reikalingą valstybės arba savivaldybės turtą ir vykdo tose srityse tam tikrą nustatytą veiklą, už kurią privačiam subjektui atlyginimą moka valdžios subjektas.

VŽPP modelio esmė – reguliarius valdžios subjekto (kaip „vienintelio kliento“) mokėjimai privačiam investuotojui mainais už jo teikiamas paslaugas, atliktas investicijas ir prisiimtą riziką.

VŽPP būdas taikomas VPSP įgyvendinti tik tuomet, jeigu jis užtikrina efektyvų valstybės ir savivaldybės funkcijų įgyvendinimą, viešąjį interesą ir visuomenės poreikių tenkinimą<sup>8</sup>.

Tarp valdžios subjekto ir privataus subjekto sudaroma VŽPP partnerystės sutartis. Pagal šią sutartį esminiai yra keli išipareigojimai. Valdžios subjektas:

<sup>8</sup> LR investicijų įstatymo 15<sup>2</sup> str. 1 d.

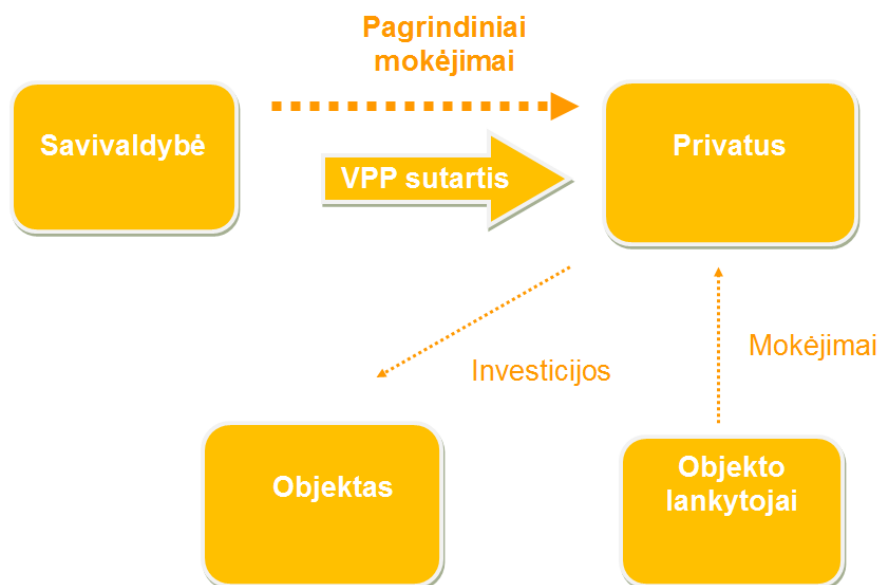
*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

- 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,

Privatus subjektas įsipareigoja:

- vykdyti sutartyje nustatytą veiklą;
- 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 15<sup>2</sup> 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 nustatytoje valdžios subjekto veiklą ir funkcijas apimančiose srityse.



**5 paveikslas.** VZPP teisinis modelis.

*# Praktiniai modelio taikymo pavyzdžiai*

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

- Palangos aplinkkelio VŽPP projektas;
- Vilniaus policijos komisariato ir areštinės VŽPP projektas.

*# Modelio tinkamumo projekto įgyvendinimui teisinis vertinimas*

Vis dėlto VŽPP yra socialinis VPSP modelis. Socialinis VPSP modelis yra grindžiamas tuo, kad teikiamos rinkoje egzistuojančios bendrus ekonominius interesus tenkinančios neekonominės paslaugos. Tuo tarpu šio Projekto atveju būtų teikiamos paslaugos, kurių negalima vertinti kaip neatlygintinų. VŽPP atveju vartotojai jiems teikiamas paslaugas gauna nemokamai<sup>9</sup> ir tai yra vienas pagrindinių VŽPP bruožų, skiriančių jį nuo koncesijos.

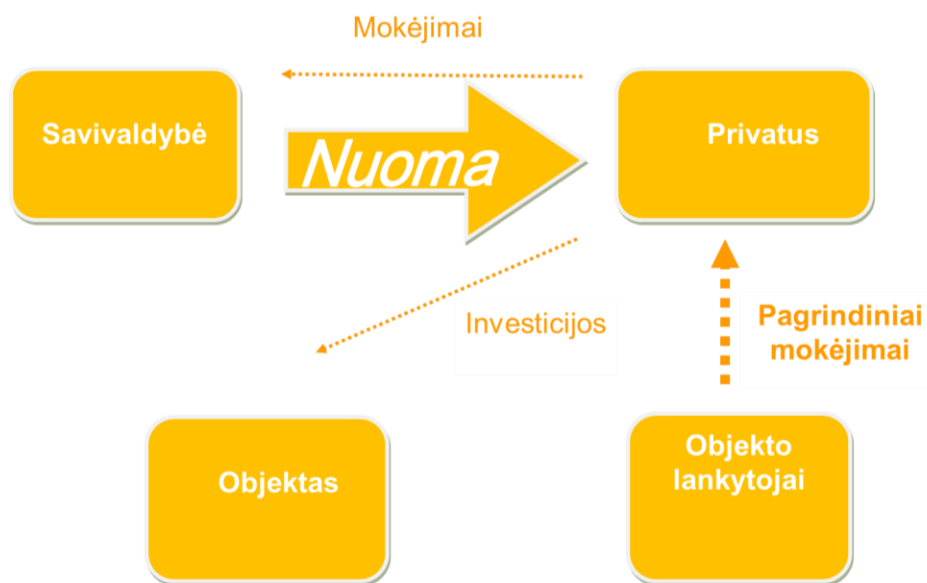
Manytina, kad automobilių saugojimo paslaugos yra vertinamos kaip ekonominės paslaugos, kurių didžioji dalis pajamų yra generuojamos iš trečiųjų šalių mokėjimų (infrastruktūros naudotojų mokėjimai).

**Atsižvelgiant į tai, nėra tikslinga ir racionalu projektą įgyvendinti VŽPP būdu, nes Projekto veiklos apibrėžiamos kaip ekonominės (komercinės ir galinčios generuoti pajamas). Atsižvelgiant į tai, VŽPP būdas nėra tinkamas projektui įgyvendinti.**

## **Turto nuoma**

Šiuo modeliu perkamos ne automobilių stovėjimo infrastruktūros sukūrimo ir eksploatavimo paslaugos, o tiesiog **gaunamos pajamos už išnuomotą turtą, kurį privatus subjektas gali valdyti ir naudoti savo nuožiūra** pagal teritorijų planavimo dokumentų ir/ar nuomos konkurso dokumentų leistinus apribojimus.

<sup>9</sup> [http://www.pplietuva.lt/images/files/metodikos/07\\_21\\_PGS\\_rengimo\\_rekomendacijos.pdf](http://www.pplietuva.lt/images/files/metodikos/07_21_PGS_rengimo_rekomendacijos.pdf)



6 paveikslas. Turto nuomos teisinis modelis.

#### # Nagrinėtinos alternatyvos

Vadovaujantis 2016 m. kovo 30 d. nekilnojamojo turto registro išrašu, Klaipėdos miesto savivaldybė nuosavybės teise valdo, naudoja ir disponuoja turtiniu vienetu - Susisiekimo komunikacijos - Atgimimo aikštė.

Žemės sklypas esantis po Atgimimo aikšte yra valstybės nuosavybė ir patikėjimo teise valdomas Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos.

**Atsižvelgiant į tai, nagrinėtinos kelios turto nuomos alternatyvos.** Pirma, nagrinėtina žemės, kurioje turi būti įrengiama požeminė automobilių saugykla, nuomos galimybė numatant tikslinę nuomos funkciją ir investavimo įsipareigojimus, antra - pastatyto statinio požeminės automobilių saugyklos nuoma, trečia - Atgimimo aikštės dalies, kaip susisiekimo komunikacijų statinio, nuoma, numatant tikslinę nuomos funkciją ir investavimo įsipareigojimus požeminės automobilių saugyklos įrengimui.

Toliau nagrinėjamas kiekvienos alternatyvos taikant nuomos teisinius santykius procedūros, teisinis reglamentavimas ir alternatyvų tinkamumas projekto įgyvendinimui.

#### # Pagrindinių procedūrų sąrašas

##### Nuomos alternatyva Nr. 1. - Valstybinės žemės sklypo nuoma

1. Nacionalinės žemės tarnybos sprendimas nuomoti valstybinės žemės sklypą;

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

2. Nacionalinės žemės tarnybos įgaliojimas Klaipėdos miesto savivaldybei vykdyti viešąjį nuomos konkursą;
3. Viešojo nuomos konkurso vykdymas numatant įpareigojamus nuomos tikslinei paskirčiai ir konkrečioms investicijoms;
4. Nuomos sutarties pasirašymas tarp konkurso laimėtojo ir Nacionalinės žemės tarnybos.

*Nuomos alternatyva Nr. 2. - Požeminės automobilių saugyklos nuoma*

*Pirmas etapas*

1. Nacionalinės žemės tarnybos leidimas Klaipėdos miesto savivaldybei statyti požeminę automobilių saugyklą ir jos statyba;
2. Pastatyto statinio nuosavybės registracija Klaipėdos miesto savivaldybei vardu.

*Antras etapas*

1. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimas nuomoti požeminę automobilių saugyklą;
2. Viešojo nuomos konkurso vykdymas numatant įpareigojamus nuomos tikslinei paskirčiai ir konkrečioms investicijoms;
3. Nuomos sutarties pasirašymas tarp konkurso laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės.

*Nuomos alternatyva Nr. 3. - Atgimimo aikštės dalies nuoma*

1. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimas nuomoti Atgimimo aikštės dalį;
2. Viešojo nuomos konkurso vykdymas numatant įpareigojamus nuomos tikslinei paskirčiai ir konkrečioms investicijoms;
3. Nuomos sutarties pasirašymas tarp konkurso laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės;
4. Valstybinės žemės nuomos sutarties pasirašymas tarp Atgimimo aikštės dalies nuomininko ir Nacionalinės žemės tarnybos.

*# Teisinio reglamentavimo ypatumai*

**Ilgalaikė nuoma** (emphyteusis), kaip daiktinė teisė, – teisė naudotis kitam asmeniui priklausančiu žemės sklypu ar kitu nekilnojamuoju daiktu nebloginant jo kokybės, nestatant statinių, nesodinant daugiamečių sodinių ir neatliekant kitų darbų, kurie iš esmės padidintų

naudojamos žemės ar kito nekilnojamojo daikto vertę, išskyrus atvejus, kai yra nuomotojo sutikimas (*Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 4.165 straipsnio 1 dalis*).

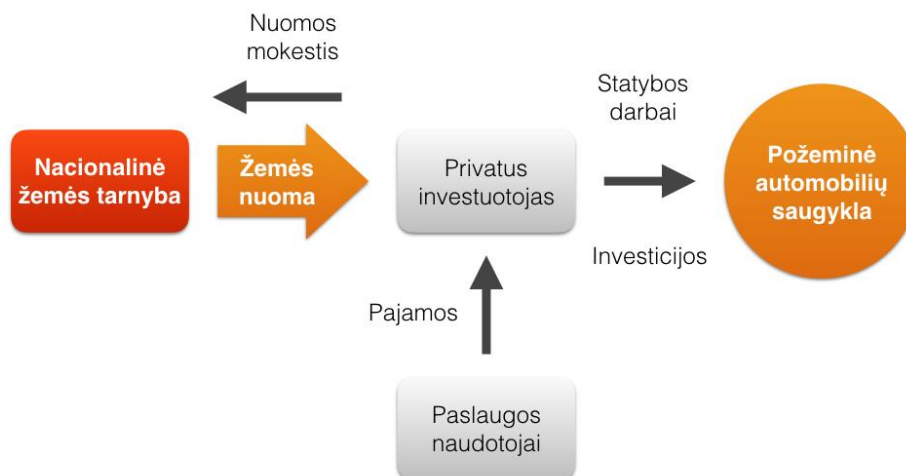
Vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 9 str. 1 d. 4 p., sprendimą išnuomoti valstybinės žemės sklypą priima ir valstybinės žemės nuomos sutartį sudaro Nacionalinės žemės tarnybos vadovas arba jo įgaliotas teritorinio padalinio vadovas, todėl pirmosios alternatyvos įgyvendinimas priklausytų nuo Nacionalinės žemės tarnybos sprendimo.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 21 str. 1 d. 11 p., statyti statinius ir įrenginius teisės aktų nustatyta tvarka gavus reikalingus leidimus gali ne tik žemės savininkai, bet ir kiti naudotojai.

Siekiant, kad po išnuomoto žemės sklypu nuomininkas pastatytų požeminę automobilių saugyklą, nuomos konkurso sąlygos turėtų numatyti nuomos paskirtį ir investavimo įsipareigojimus nuomininkui dėl ilgalaikio materialaus turto požeminės automobilių saugyklos įrengimo bei sukurto turto nuosavybės perdavimo valstybei.

Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas nenustato apribojimų turto nuomininkui naudoti išnuomotą turtą ūkinė komercinės veiklos vykdymui, todėl nuomininkui būtų suteikiama teisė teikti automobilių saugojimo paslaugas ir gauti pajamas iš klientų mokant turto nuomos mokestį valstybei, kaip nurodyta paveiksle „Žemės nuoma požeminės automobilių saugyklos įrengimui ir eksploatacijai“.

## Žemės nuoma požeminės automobilių saugyklos įrengimui ir eksploatacijai



7 paveikslas. Žemės nuoma požeminės automobilių saugyklos įrengimui ir eksploatacijai.

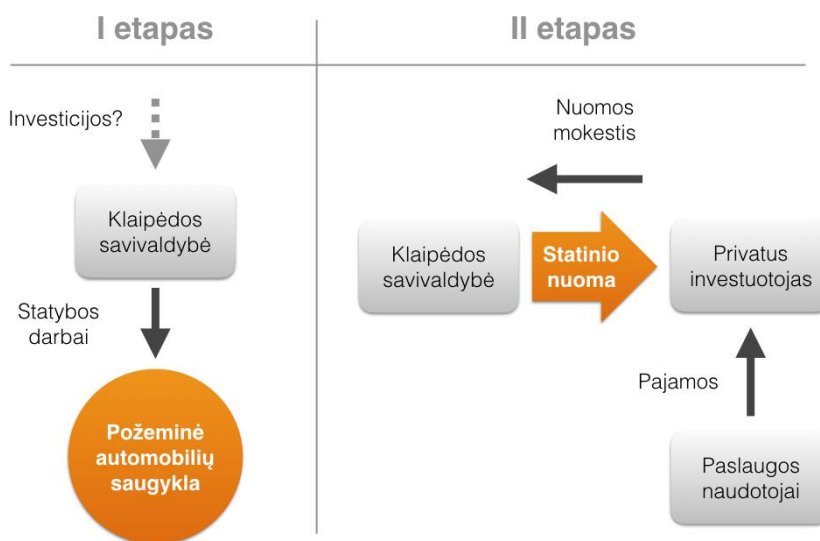
Nagrinėjant **žemės**, kurioje turi būti įrengiama požeminė automobilių saugykla, nuomos alternatyvą su tiksline nuomos paskirtimi ir investavimo įsipareigojimais, paminėtina, kad Valstybės ilgalaikio materialiojo turto nuomą reglamentuojantys teisės aktai nenustato kaip ir kokie įpareigojimai dėl investavimo gali būti keliami turto nuomininkui. Valstybės ilgalaikio materialiojo turto viešojo nuomos konkurso ir nuomos ne konkurso būdu organizavimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimu Nr. 1524 (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. lapkričio 5 d. nutarimo Nr. 1229 redakcija), 14.3 punkte numatyta, kad turto nuomininkas privalo nustatyti turto nuomojimo paskirtį ir ypatumus, tačiau 14.12 punkte yra nurodoma, kad gali būti nustatomi reikalavimai, kuriuos turto nuomininkas ir konkurso laimėtojas turės įgyvendinti, iki bus sudaryta nuomos sutartis, t. y. nenumatyta, kad gali būti keliami papildomi reikalavimai, kurie turės būti įgyvendinti turto nuomos sutarties galiojimo metu.

Atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjamu atveju automobilių saugykla turėtų būti kuriama ne tuščiam žemės sklype, o sklype, kuriame jau yra turtas (Atgimimo aikštė) bei į tai, kad žemės nuomos alternatyvos įgyvendinimui reikalingas Nacionalinės žemės tarnybos sprendimas ir įpareigojimų nuomininkui įrengti požeminę automobilių saugyklą teisinis reglamentavimas, **ši alternatyva plačiau nenagrinėtina.**

Antroji turto nuomos alternatyva – pastatyto statinio (požeminės automobilių saugyklos) nuoma. Tai tradicinis ilgalaikio materialaus turto nuomos modelis. Klaipėdos miesto savivaldybei gavus

Nacionalinės žemės tarnybos sutikimą pastatyti valstybės valdomame žemės sklype požeminę automobilių saugyklą ir ją įrengus, sukurtas turtas galėtų būti registruojamas, kaip Klaipėdos miesto savivaldybės nuosavybė ir nuomojamas Klaipėdos miesto savivaldybės materialiojo turto nuomos tvarkos aprašo, patvirtino Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-401 (aktualios redakcijos), nustatyta tvarka. Žr. paveikslą „Požeminės automobilių saugyklos nuoma“.

### Požeminės automobilių saugyklos nuoma



8 paveikslas. Požeminės automobilių saugyklos nuoma.

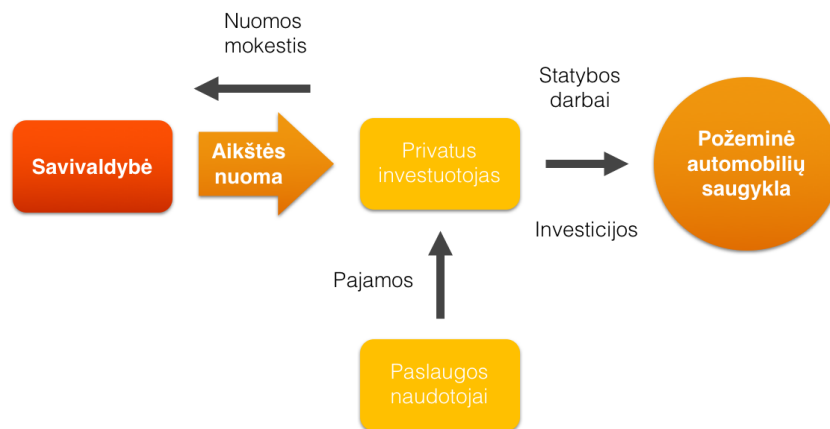
Atsižvelgiant į tai, kad Klaipėdos miesto savivaldybė siekia surasti privatų subjektą požeminės automobilių saugyklos pastatymui, kuriam už padarytas investicijas būtų suteikta teisė statinį eksploatuoti sudarant galimybę susigražinti investicijas, o taikant šią alternatyvą objektas būtų sukuriamas Savivaldybės lėšomis, **plačiau ši alternatyva nenagrinėtina.**

Trečia nuomos alternatyva yra Atgimimo aikštės dalies, kaip susisiekiimo komunikacijų statinio, nuoma, konkurso sąlygose numatant tikslinę nuomos objekto paskirtį - požeminės automobilių saugyklos įrengimui.

Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 9 straipsnio 6 dalies 1 punkte nurodyta, kad Valstybinė žemė gali būti išnuomojama be aukciono, jeigu ji užstatyta fiziniams ir juridiniams asmenims nuosavybės teise priklausančiais ar jų nuomojamais statiniais. Tokiu atveju, Atgimimo aikštės

dalies nuomos viešojo konkurso būdu atrinktam privačiam subjektui, sutinkančiam finansuoti požeminės automobilių saugyklos pastatymą, būtų išnuomojamas valstybinės žemės sklypas ir sukuriama teisinė prielaida gauti valstybės leidimą valstybinės žemės sklype pastatyti požeminę automobilių saugyklą. Žr. paveikslą „Požeminės automobilių saugyklos nuoma“.

### Aikštės dalies nuoma požeminės automobilių saugyklos įrengimui ir eksploatacijai



**9 paveikslas.** Aikštės dalies nuoma požeminės automobilių saugyklos įrengimui ir eksploatacijai.

Paminėtina, kad Klaipėdos miesto savivaldybės materialiojo turto nuomos tvarkos aprašo 11 punkte numatyta, kad savivaldybės turtas gali būti išnuomojamas ne ilgesniam kaip 3 metų laikotarpiui. Laikytina, kad šis terminas yra nepakankamas (būtinai 20-25 m. terminas - plačiau žr. finansinės analizės skyrių) investicijų atsipirkimui, todėl šios alternatyvos pasirinkimo atveju turėtų būti keičiamas Klaipėdos miesto savivaldybės materialiojo turto nuomos tvarkos aprašas (toliau – Aprašas) numatant ilgesnį nuomos laikotarpį.

Manytina, kad **Atgimimo aikštės dalies nuomos** (suteikiant nuomininkui teisę atlikti turte investicijas į automobilių saugyklos įrengimą) **modelis yra galimas ir atitinka taikytinus teisės aktus.** Tiesa, šio modelio įgyvendinimas reikalautų Aprašo pakeitimų, leisiančių ilgesnį savivaldybės turto nuomos terminą.

# *Praktiniai modelio taikymo pavyzdžiai*

- VšĮ Respublikinės Vilniaus universitetinė ligoninės automobilių stovėjimo aikštelės nuoma;
- VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uosto automobilių stovėjimo aikštelių nuoma.

### # Modelio pranašumai / trūkumai

Nuomos modelio pagrindiniai pranašumai	Nuomos modelio pagrindiniai trūkumai
<ul style="list-style-type: none"><li>Savivaldybė yra tinkamas subjektas nuomos konkursui vykdyti, t.y. teisinis apibrėžtumas ir galimumas vykdyti nuomos konkursą be papildomų derinimų su kitomis institucijomis;</li><li>Sąlyginai (lyginant su VPSP) greitos privataus subjekto atrankos procedūros, leidžiančios pasitikrinti rinką ir privačių subjektų susidomėjimą;</li><li>nereikalauja Savivaldybės aktyvaus dalyvavimo nuomos laikotarpiu, nes savivaldybė perduodama turtą nekontroliuoja paslaugų kokybės ir/ar objekto funkcionalumo, tai yra esminis modelio skirtumas nuo koncesijos;</li><li>Savivaldybė turi praktinių taikymo pavyzdžių, pvz., vykdytas Lėbartų kapinėse valdomo turto dalies nuomos konkursas kolumbariumų įrengimui.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>reikalauja Aprašo pakeitimų nustatant ilgesnį galimą savivaldybės turto nuomos terminą 20-25 metų;</li><li>reikalauja Aprašo pakeitimų suteikiant galimybę Savivaldybei kompensuoti dalį padarytų investicijų nuomos sutarties pabaigoje (turto pagerinimų kompensavimas), jei pajamos iš trečiųjų šalių neatperka padarytų investicijų;</li><li>pagal esamą Aprašą nuomininkas atrenkamas pagal pasiūlytą nuomos kainą, t.y. nėra įrankių sukontroliuoti patyrusio srityje subjekto atsiradimą (tai galima išspręsti pakeitus Aprašą);</li><li>nuomos sutartimi negalima nustatyti veiklos rodiklių (angl. <i>key performance indicators</i>) veiklos apimčiai, kokybei ir pan., t.y. negalima įpareigoti subjekta įveikinti objektą optimaliai.</li></ul>

### # Modelio tinkamumo projekto įgyvendinimui teisinis vertinimas

Atgimimo aikštės dalies nuomos modelis yra **labiausiai Projekto tikslus ir Savivaldybės keliamus reikalavimus** (Projekto įgyvendinamumo paraleliai vykdant antžeminės dalies rekonstrukciją) atitinkanti alternatyva, nes ši alternatyva nereikalauja papildomų Projekto derinimų su kitomis institucijomis, yra sąlyginai (lyginant su VPSP alternatyva) greitai įvykdoma. Ši alternatyva taip pat sudaro prielaidas Savivaldybei iš dalies kompensuoti daromas privataus subjekto investicijas (numatant sutartyje turto pagerinimo kompensavimą), tuo atveju, jei tiek finansinė analizė, tiek privataus subjekto prognozės rodytų nepakankamą pajamų srautą iš trečiųjų šalių investicijoms atpirkti per nuomos periodą.

## Viešieji pirkimai su turto nuoma

### # Nagrinėtinos alternatyvos

Atsižvelgiant į tai, kad Klaipėdos miesto savivaldybė siekia sutvarkyti Atgimimo aikštę padidinat reikiamą automobilių stovėjimo vietų skaičių, projekto įgyvendinimui gali būti nagrinėjama viešojo paslaugų pirkimo alternatyva, t.y. požeminės automobilių saugyklos paslaugų pirkimas.

Tokiu atveju, viešojo paslaugų pirkimo laimėtojai gali būti suteikiama valstybės ar savivaldybės ilgalaikio turto, kuris bus naudojamas paslaugoms teikti, nuoma. Manytina, kad nuoma galėtų būti suteikiama dėl aukščiau nurodytų nuomos objektų: pastatyto statinio - požeminės automobilių saugyklos arba valstybinės žemės sklypo, arba Atgimimo aikštės dalies.

Toliau nagrinėjamos kiekvienos alternatyvos taikant viešųjų pirkimų ir nuomos teisinius santykius procedūros, jų teisinis reglamentavimas ir alternatyvų tinkamumas projekto įgyvendinimui.

#### *# Pagrindinių procedūrų sąrašas*

##### *Viešojo pirkimo su nuoma Nr. 1. – Paslaugų pirkimas ir požeminės automobilių saugyklos nuoma*

###### *Pirmas etapas*

1. Nacionalinės žemės tarnybos leidimas Klaipėdos miesto savivaldybei statyti požeminę automobilių saugyklą ir jos statyba;
2. Pastatyto statinio nuosavybės registracija Klaipėdos miesto savivaldybei vardu.

###### *Antras etapas*

1. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimas nuomoti požeminę automobilių saugyklą;
2. Viešojo paslaugų pirkimo vykdymas numatant, kad laimėtojai bus išnuomojama požeminė automobilių saugykla;
3. Viešojo paslaugų pirkimo sutarties pasirašymas tarp pirkimo laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės.
4. Požeminę automobilių saugyklos nuomos sutarties pasirašymas tarp viešojo paslaugų pirkimo laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės.

##### *Viešojo pirkimo su nuoma alternatyva Nr. 2. - Paslaugų pirkimas ir valstybinės žemės sklypo nuoma*

1. Nacionalinės žemės tarnybos sprendimas nuomoti valstybinės žemės sklypą;

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

2. Nacionalinės žemės tarnybos sutikimas Klaipėdos miesto savivaldybės viešojo paslaugų pirkimo laimėtoji suteikti valstybinės žemės sklypo nuomą;
3. Viešojo paslaugų pirkimo vykdymas numatant įpareigojamus nuomos tikslinei paskirčiai ir konkrečioms investicijoms;
4. Viešojo paslaugų pirkimo sutarties pasirašymas tarp konkurso laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės.
5. Nuomos sutarties pasirašymas tarp viešojo paslaugų pirkimo laimėtojo ir Nacionalinės žemės tarnybos.

*Viešojo pirkimo su nuoma Nr. 3. - Paslaugų pirkimas ir Atgimimo aikštės dalies nuoma*

1. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimas nuomoti Atgimimo aikštės dalį;
2. Viešojo paslaugų pirkimo vykdymas numatant įpareigojamus nuomos tikslinei paskirčiai ir konkrečioms investicijoms;
3. Viešojo paslaugų pirkimo sutarties pasirašymas tarp konkurso laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės;
4. Nuomos sutarties pasirašymas tarp viešojo paslaugų pirkimo laimėtojo ir Klaipėdos miesto savivaldybės.

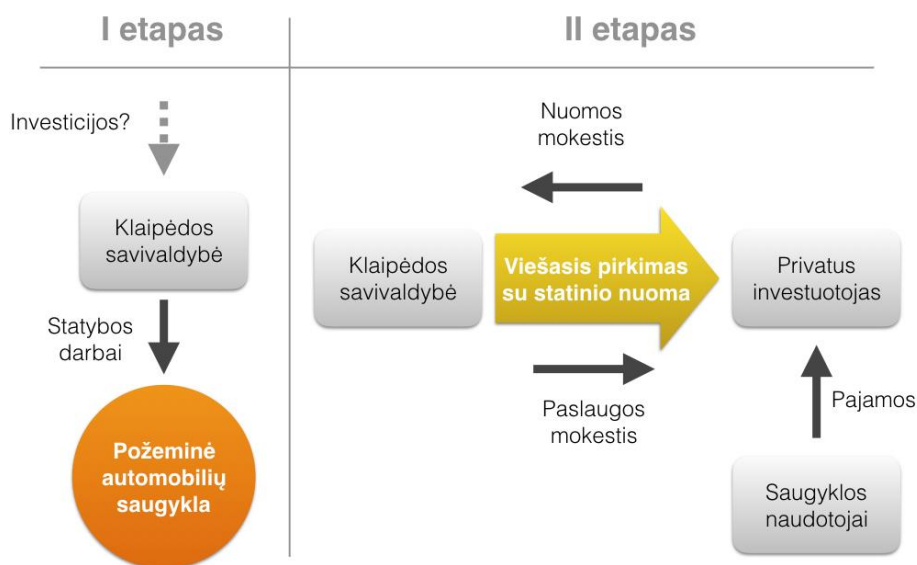
*# Teisinio reglamentavimo ypatumai*

Galimybė viešojo paslaugų pirkimo laimėtoji suteikti valstybės ar savivaldybės ilgalaikio turto nuomą buvo įtvirtinta 2014 m. spalio 1 d. įsigaliojus Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo naujai redakcijai. Įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 3 punkte numatyta, kad valstybės turto valdytojas, kai perkamos paslaugos, kurioms teikti bus naudojamas valstybės ar savivaldybių ilgalaikis ir trumpalaikis materialusis turtas, gali šį turtą išnuomoti Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo nustatyta tvarka vykdomo viešojo paslaugų pirkimo metu. Valstybės ilgalaikis materialusis turtas gali būti išnuomotas ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui (įskaitant nuomos termino pratęsimą), jeigu įstatymai nenustato kitaip. Savivaldybės ilgalaikis materialusis turtas nuomojamas Savivaldybės tarybos patvirtinam terminui.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimo Nr. 1524 „Dėl valstybės materialiojo turto nuomos“ (2014 m. lapkričio 5 d. redakcija) 4 punkte nurodyta, kad kai turto valdytojas vykdo viešąjį paslaugų, kurioms teikti bus naudojamas valstybės turtas, pirkimą, šis turtas išnuomojamas Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo nustatyta tvarka vykdomo paslaugų viešojo pirkimo metu.

Pirmoji alternatyva, paprasčiausias viešojo paslaugų pirkimo suteikiant nuomą pirkimo laimėtoji modelis, būtų pastatyto statinio, požeminės automobilių saugyklos, nuoma viešojo požeminės automobilių saugyklos paslaugų pirkimo laimėtoji. Žr. paveikslą Nr. „Viešasis paslaugų pirkimas su statinio nuoma“.

### Viešasis paslaugų pirkimas su statinio nuoma

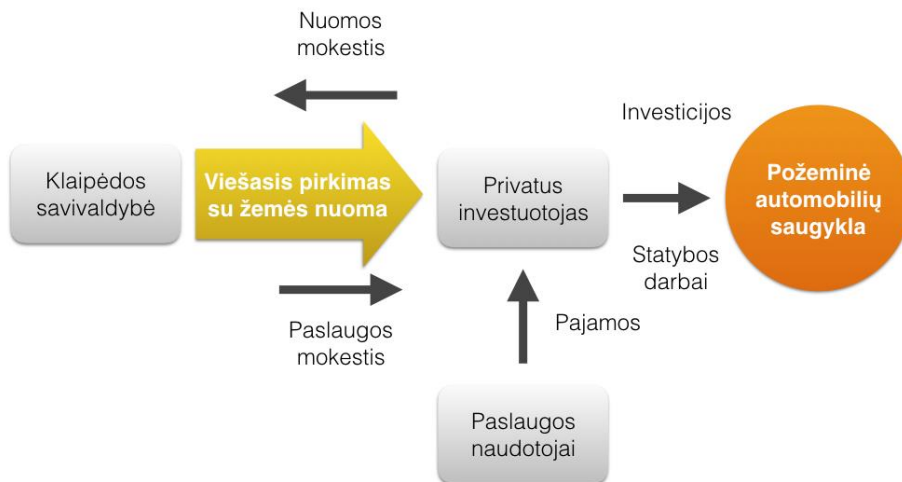


10 paveikslas. Viešasis paslaugų pirkimas su statinio nuoma.

Atsižvelgiant į tai, kad taikant šią alternatyvą reikalaujama, kad Savivaldybė būtų investuojanti į kuriamą automobilių saugyklą (visa apimtimi) ir taip pat nėra galimybės su investuotoju sudaryti paslaugų teikimo sutarties be viešojo pirkimo konkurso, **plačiau ši alternatyva nenagrinėtina.**

Antroji alternatyva yra viešojo paslaugų pirkimo laimėtoji suteikti valstybinės žemės nuomą, trečioji - viešojo paslaugų pirkimo laimėtoji suteikti Atgimimo aikštės dalies nuomą. Abiem atvejais nuomininkas turėtų būti įsipareigojamas pastatyti požeminę automobilių saugyklą ir pastačius statinį teikti viešojo pirkimo metu nupirtas požeminės automobilių saugyklos paslaugas. Žr. paveikslus „Viešasis paslaugų pirkimas su žemės nuoma“ ir „Viešasis paslaugų pirkimas su aikštės nuoma“.

## Viešasis paslaugų pirkimas su žemės nuoma

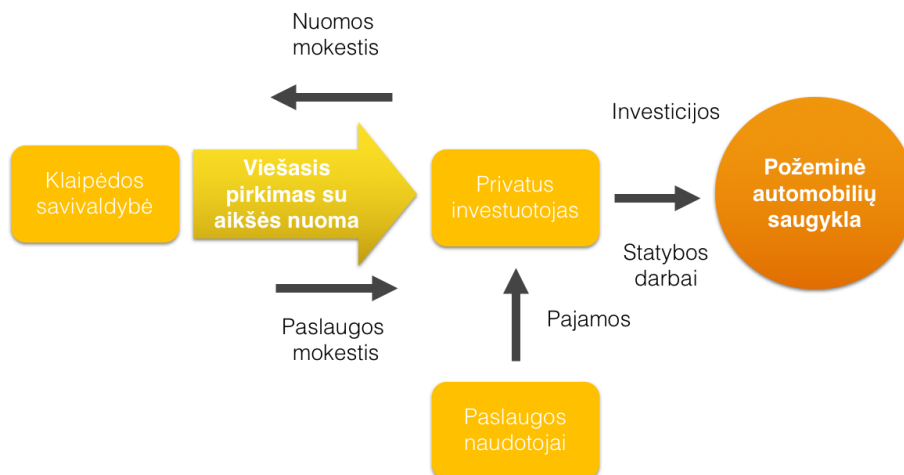


11 paveikslas. Viešasis paslaugų pirkimas su žemės nuoma.

Atkreiptinas dėmesys, kad vykdyti viešąjį paslaugų pirkimą su valstybinės žemės sklypo nuoma būtų galima tik tuo atveju, jei būtų gautas Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos įgaliojimas atrinkti žemės sklypo nuomininką vykdomo viešojo pirkimo metu.

Atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjamu atveju automobilių saugykla turėtų būti kuriama ne tuščiam žemės sklype, o sklype, kuriame jau yra turtas (Atgimimo aikštė) bei į tai, kad sprendimą dėl valstybinės žemės sklypo nuomos priima Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos, **plačiau ši alternatyva nenagrinėtina.**

## Viešasis paslaugų pirkimas su aikštės nuoma



12 paveikslas. Viešasis paslaugų pirkimas su aikštės nuoma.

Paminėtina, kad vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 5 d. nutarimo Nr. 432 „Dėl Viešojo pirkimo–pardavimo sutarčių, sudaromų ilgiau kaip 3 metams, terminų nustatymo kriterijų ir atvejų, kuriais gali būti sudaromos tokios sutartys, aprašo patvirtinimo“ (aktualia redakcija), viešojo požeminės automobilių saugyklos paslaugų pirkimo sutartis galėtų būti sudaroma ilgesniam nei 3 metų terminui, jei ilgesnio nei 3 metų termino sutartis ekonominiu ar socialiniu požiūriu būtų naudingesnė ir perkančioji organizacija tai pagrindusi gautų Viešųjų pirkimų tarnybos sutikimą.

### # Praktiniai modelio taikymo pavyzdžiai

Teisės aktuose nustatčius galimybę viešojo paslaugų pirkimo laimėtoju suteikti valstybės ar savivaldybės ilgalaikio turto nuomą, dažniausiai šis modelis taikomas perkant viešojo maitinimo paslaugas, mokymo, sveikatos priežiūros ir kitose įstaigose, pvz.:

- VšĮ Respublikinė Vilniaus universitetinė - pirkimo pavadinimas: „Ligonių dietinio maitinimo paslaugos“; pirkimo numeris: 160314; pirkimo būdas supaprastintas atviras konkursas; pirkimo pradžia 2015-02-23;
- Vilniaus Balsių progimnazija - pirkimo pavadinimas: „Nemokamo mokinių maitinimo paslaugos“; pirkimo numeris nesuteiktas; pirkimo būdas: apklausa; pirkimo pradžia 2016-05-20.

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

- Paminėtina, kad siekiant įgyvendinti Vilniaus koncertų ir sporto rūmų pastatų, esančių Rinktinės g. 1, Vilniuje pritaikymo konferencijoms, kongresams ir kt. kultūriniais renginiams projektą, taip pat nagrinėjama alternatyva suteikti minėto objekto nuomą viešojo paslaugų pirkimo laimėtojiui, kuris būtų įpareigotas atlikti investicijas reikiamos įrangos nupirkimui ir teiktų paslaugas VĮ Turto bankui, atstovaujančiam valstybės interesus šiame projekte.

*# Modelio tinkamumo projekto įgyvendinimui teisinis vertinimas*

Atkreiptinas dėmesys, kad šiuo modeliu yra numatomi viešojo sektoriaus mokėjimai privačiam subjektui už paslaugų teikimą. Taip pat didžiąją dalį perkamos sutarties vertėje turi sudaryti paslaugos, o ne darbai (Projekto atveju iškyla rizika dėl didesnės darbų vertės bendroje sutarties apimtyje, o tai neleistų taikyti minėtos turto nuomos be aukciono nuostatos). Viešojo pirkimo metu tiekėjui trūktų duomenų objektyvios paslaugų kainos paskaičiavimui ir nebūtų žinomi galutiniai jo statybos kaidštai. Visa tai sąlygoja tai, kad ši alternatyva turi akivaizdžių VPSP modelio elementų (investavimas į savivaldybės turtą, ilgalaikiai santykiai, paslaugų pirkimas ir jų kokybės kontrolė, rizikų pasidalinimas su privačiu), sukeliančių teisinio neapibrėžtumo riziką ir galimą suinteresuotų institucijų (pvz., LR finansų ministerijos ar Centrinės projektų valdymo agentūros) Projekto vertinimą, kaip VPSP projekto, todėl **ši alternatyva nerekomenduotina**.

#### **1.1.4.2. Pasirinktos alternatyvos teisinių etapų detalizavimas**

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, akivaizdu, kad tinkamiausios Projekto įgyvendinimui teisinės alternatyvos yra:

- koncesija;
- turto (Atgimimo aikštės dalies) nuoma.

Esminis šių alternatyvų skirtumas toks, kad pirmuoju atveju Savivaldybė ilgalaikie sutartimi (iki 25 m.) perduoda turą viešųjų paslaugų teikimui (gaunant didžiąją dalį pajamų iš trečiųjų šalių), kuri sudaro prielaidas Savivaldybei kelti paslaugų teikimo reikalavimus, funkcinius ir techninius reikalavimus bei kontroliuoti paslaugų teikimo kokybę, tuo tarpu **turto nuomos atveju yra tiesiog perduodamas turtas** (kurį nuomininkas valdo ir naudoja savo nuožiūra laikantis teritorijų planavimo ir/ar nuomos konkurso sąlygų apribojimų), o ne perkama paslauga.

Įvertinant Projekto terminių apribojimą ir galimybių studijos rengėjams keliamą tikslą parinkti tinkamiausią teisinį modelį, leidžiantį įgyvendinti Projektą paraleliai numatomam vykdyti

Atgimimo aikštės antžeminės dalies rekonstrukcijos projektui, darytina išvada, kad **turto nuomos teisinis modelis yra pranašesnis<sup>10</sup> ir rekomenduotinas Savivaldybei.**

Iki numatomo vykdyti nuomos konkurso **privalomi Aprašo nuostatų pakeitimai:**

- ilgesnio (iki 25 m.) Savivaldybės turto nuomos termino galimybės numatymas;
- nuostatos standartinėje nuomos sutartyje dėl galimybės kompensuoti su Savivaldybės sutikimu padarytus nuomojamo turto pagerinimus (ar jų dalį) numatymas.

Iki numatomo vykdyti nuomos konkurso **galimi Aprašo nuostatų pakeitimai:**

- galimybės vertinti dalyvių pasiūlymus ne tik pagal geriausią kainą numatymas;
- nuostatos leidžiančios vertinti dalyvių kvalifikaciją numatymas.

Privataus subjekto atranka vykdoma vadovaujantis Aprašo nustatytais procedūromis. Numatomo vykdyti nuomos konkurso sąlygose būtina apibrėžti galimą Atgimimo aikštės dalies naudojimo paskirtį - „požeminės automobilių saugyklos įrengimui“ bei numatyti terminus išnuomoto objekto panaudojimui pagal minėtą paskirtį, t.y. įpareigoti nutraukti sutartį, jei nėra atliekamos nustatytais terminais investicijos.

## **1.1.5. FINANSINĖ ANALIZĖ**

### **1.1.5.1. ESAMA SITUACIJA**

Remiantis „Vietinės rinkliavos už naudojimąsi savivaldybės tarybos nustatytais mokamomis vietomis automobiliams statyti Klaipėdos mieste“ nuostatais:

1. Visos vietos automobiliams statyti Klaipėdos mieste, kurios suskirstytos į zonas, yra apmokestinamos, išskyrus vietas, esančias nuosavybės teise priklausančiuose, nuomojamuose ar kitais pagrindais valdomuose žemės sklypuose, taip pat gyvenamosios paskirties žemės sklypuose, kurie suformuoti pagal patvirtintus teritorijų planavimo dokumentus ir įregistruoti Nekilnojamojo turto registre. Už naudojimąsi mokamomis vietomis automobiliams statyti Klaipėdos mieste mokama Savivaldybės tarybos nustatyta vietinė rinkliava (toliau – rinkliava).

---

<sup>10</sup> Pažymėtina, kad vidutinis koncesijos modelio atveju procedūrinių dokumentų parengimo/suderinimų/tvirtinimų (vadovaujantis Taisyklėmis) terminas iki konkurso paskelbimo – 8 -12 mėn., tuo tarpu turto nuomos atveju jis galėtų būti iki 4 mėn.

2. Nustatytos šios leidimų rūšys: transporto priemonės statymo abonementas; gyventojų leidimas; verslo leidimas; leidimas transporto priemonei statyti konkrečioje stovėjimo vietoje; metinis lengvatinis leidimas ir nemokamas leidimas.

Savivaldybės įsteigtos įstaigos Klaipėdos keleivinis transportas pagrindinis tikslas – viešai teikti visuomenės nariams kokybiškas keleivių vežimo ir aptarnavimo paslaugas socialinėje ir transporto srityje. Viena iš Klaipėdos keleivinis transportas priskirtų funkcijų – automobilių stovėjimo aikštelių sistemos sukūrimas ir valdymas.

Nuo 2016 m. sausio 1 d. Klaipėdos keleivinis transportas įpareigotas administruoti Savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintam Leidimų už naudojimąsi savivaldybės tarybos nustatytais mokamomis vietomis automobiliams statyti Klaipėdos mieste išdavimo, pakeitimo, naudojimo ir panaikinimo tvarkos apraše nustatytas leidimų rūšis. Iki 2016 m. sausio 1 d. Savivaldybė administracija buvo atsakinga už išduodamus leidimus (gyventojų, verslo, rezervuotos vietos, lengvatinius ir nemokamus).

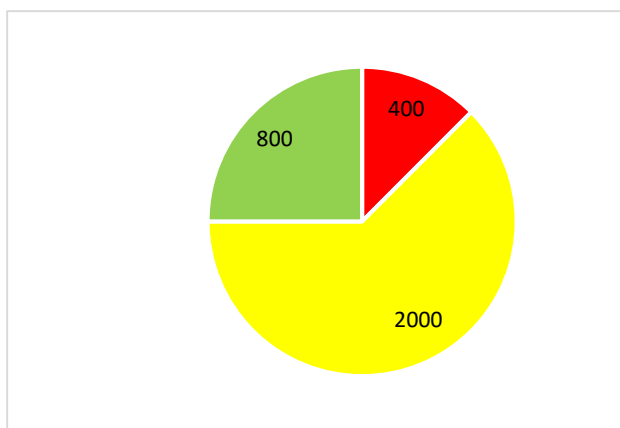
Raudonoje, geltonoje ir mėlynoje zonoje rinkliava renkama darbo dienomis nuo 8.00 iki 18.00 val., išskyrus šeštadienį ir sekmadienį bei valstybinių švenčių dienas. Žalioje zonoje rinkliava renkama laikotarpiu nuo gegužės 1 d. iki rugšėjo 15 d. kiekvieną dieną nuo 10.00 iki 20.00 val.

Atsižvelgiant į tai, kad Atgimimo aikštė patenka į geltonos zonos teritoriją, žemiau esančioje lentelėje yra pateikti geltonai zonai galiojantys rinkliavų dydžiai už automobilių stovėjimą.

**1 lentelė.** Galiojantys rinkliavų dydžiai už automobilių stovėjimą geltonoje zonoje

Leidimo rūšis	Galiojimo terminai	Galiojanti rinkliava
Laikinas stovėjimas	Už transporto priemonės stovėjimą 30 min., EUR	0,30
	Už transporto priemonės stovėjimą 60 min., EUR	0,60
	Už transporto priemonės stovėjimą 10 val., EUR	6
Už gyventojų leidimą	Už pirmą leidimą, EUR per metus	2
	Už antrą leidimą, EUR per metus	72
Už verslo leidimą	Už pirmą leidimą, EUR per metus	20
	Už antrą leidimą, EUR per metus	80
Už transporto priemonės statymo abonemento leidimą	Penkioms dienoms, EUR	8,7
	Dešimčiai dienų, EUR	14
	Mėnesiui, EUR	29
	Mėnesiui, turint galiojantį elektroninį terminuotą bilietą be nuolaidos, EUR	28
	Metams, EUR	290
	Metams, turint galiojantį elektroninį terminuotą bilietą be nuolaidos, EUR	275
	Mėnesio leidimas transporto priemonei statyti konkrečioje stovėjimo vietoje, EUR	29

Nei Savivaldybė, nei Klaipėdos keleivinis transportas neturi tikslios informacijos apie esamą automobilių stovėjimo vietų skaičių Klaipėdos mieste bei jų dinamiką. Turima informacija tik apie 2009 m. automobilių stovėjimo vietų skaičių. Remiantis Klaipėdos keleivinis transportas pateiktais duomenimis, 2009 m. Klaipėdos mieste buvo ~2000 automobilių stovėjimo vietų geltonoje zonoje, ~ 400 vietų raudonoje zonoje bei ~ 800 vietų žalioje zonoje. Mėlyna zona atsirado tik 2013 m., stovėjimo vietų skaičius ~ 1000.



**13 paveikslas.** Automobilių stovėjimo vietų skaičius Klaipėdos mieste 2009 m.

2013 m. buvo patvirtintos vietinės rinkliavos zonos, kurios apima ne tik gatves, aikštes ir aikšteles, bet ir kiemus bei įvažiavimus į kiemus. Tai lėmė išaugusį automobilių stovėjimo vietų skaičių skirtingose zonose Klaipėdos mieste.

Neturint tikslios informacijos apie esamą automobilių stovėjimo vietų skaičių bei jų pokyčius yra neįmanoma tiksliai nustatyti dėl kokių priežasčių didėjo/ mažėjo rinkliavos surinkimas už automobilių stovėjimą Klaipėdos mieste bei koks yra stovėjimo vietų užimtumas skirtingose stovėjimo zonose. Ar šiai dienai nėra automobilių stovėjimo vietų trūkumo skirtingose zonose? Rekomenduotume inventorizuoti Savivaldybės valdomą turtą (automobilių stovėjimo vietas mieste), kadangi tai galėtų padėti vertinant stovėjimo vietų užimtumą bei surinktos rinkliavos už automobilių stovėjimą pokyčio priežastis. Ši informacija leistų laiku priimti strateginius valdymo sprendimus tiek dėl stovėjimo vietų plėtros, bei dėl rinkliavos tarifo keitimo siekiant reguliuoti automobilių srautus Klaipėdos mieste.

Šiai dienai Klaipėdos keleivinis transportas neturi informacijos apie stovėjimo vietų užimtumą skirtingose zonose Klaipėdos mieste.

### **Automobilių stovėjimo vietų plėtra Klaipėdos mieste**

- Pilies gatvėje esančios automobilių stovėjimo aikštelės rekonstrukcija. Po rekonstrukcijos aikštelėje bus įrengta 190 stovėjimo vietų automobiliams (iki rekonstrukcijos buvo įrengta žvyruota aikštelė su nežinomu tikslu stovėjimo vietų skaičiumi. Savivaldybės darbuotojas patvirtino, kad stovėjimų vietų skaičius po aikštelės rekonstrukcijos padidės) bei dvi įkrovimo stotelės elektromobiliams. Aikštelės rekonstrukcijos kaina 807 tūkst. EUR. Aikštelės rekonstrukcija turėtų būti užbaigta 2016 m. lapkričio mėn. (rekonstrukcijos terminas ~ 8 mėn.).
- Daugiaaukštė antžeminė stovėjimo aikštelė šalia Kultūros fabriko pastato Bangų g. 5A. Tikslus vietų skaičius šiai dienai nėra žinomas. 2016 m. II pusmetyje bus ruošiama techninė dokumentacija projekto rengimo konkursui.

### **Išduoti stovėjimo leidimai bei surinkta rinkliava už automobilių stovėjimą**

Remiantis Klaipėdos keleivinis transportas 2015 m. veiklos ataskaita 2015 m. buvo pirmieji metai, kai vairuotojai iš tikrųjų įprato mokėti už automobilių stovėjimą. Per Klaipėdos keleivinis transportas administruojamas priemonės rinkliavos surinkta 1 061 916 EUR (1,6 proc. daugiau nei 2014 m.

Nežiūrint į beveik 10 proc. išaugusį patikrinimų skaičių, užfiksuota 28 proc. mažiau – 6,6 (2014 m. – 9,3) tūkst., įtariama, rinkliavos už automobilių stovėjimą nesumokėjusių asmenų, dar per 1600 (beveik 10 proc. daugiau atvejų nei 2014 m.) Kelių eismo taisyklių pažeidėjų susimokėjo baudas už Kelių eismo taisyklių pažeidimus statant automobilių. Manytina, kad užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo atvejų mažėjimas rodo žmonių sąmoningumo didėjimą, o Kelių eismo taisyklių pažeidėjų skaičiaus augimas rodo, kad dalyje apmokestintų Klaipėdos miesto teritorijų galėtų trūkti automobilių statymo vietų ir/ ar kontrolės.

Šios tendencijos dar ryškiau nei praėjusiais metais parodo, kad dabar galiojantys rinkliavos tarifai ir lengvatos nebeatlieka „automobilių stūmimo“ iš centrinės miesto dalies, kur jie yra mažiau pageidaujami, funkcijos. Kaip rodo vienos transakcijos parkomate dydžio tendencijos, esama rinkliavos kaina skatina ilgiau stovėti, t.y. to pačio automobilio stovėjimo trukmės ilgėjimas mažina vietų pasiekiamumą.

**2. lentelė.** 1 transakcija parkomate EUR (Šaltinis: Klaipėdos keleivinis transportas 2015 m. veiklos ataskaita)

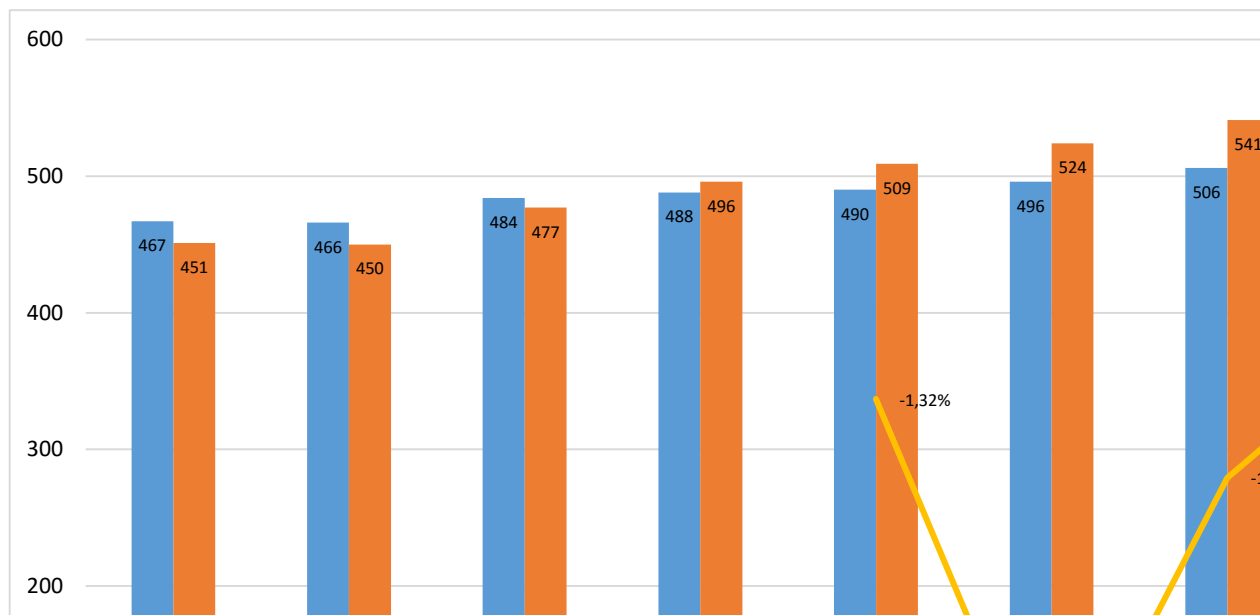
	1 transakcija parkomate, EUR			
	2012	2013	2014	2015
<b>Raudona zona</b>	0,5	0,7	0,8	1,1
<b>Geltona zona</b>	0,5	0,6	0,6	0,8
<b>Mėlyna zona</b>		0,7	0,7	0,6
<b>Žalia zona</b>	0,5	0,7	0,7	0,9

Automobilių vairuotojai prie sistemos prisitaikė ir dažniau renkasi mokėti rinkliavą, o ne rinktis darnesnę kelionės būdą (pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu ar automobiliu keliese<sup>11</sup>). 2015 m. kelionių skaičius viešuoju transportu sumažėjo 0,8 proc. (nuo 34 795 tūkst. iki 34 515 tūkst.) nepaisant sumažintų viešojo transporto kainų, išplėsto maršrutų ir tvarkaraščių tinklo bei pagerinto viešojo transporto kokybės.

Nepaisant Savivaldybėje pastoviai mažėjančio gyventojų skaičiaus, automobilizacijos lygis (individualių lengvųjų automobilių skaičius tenkantis 1000-iui gyventojų) didėjo 2006-2013 m. ir 2015-2016 m. laikotarpiais. 2014 m. fiksuotas ženklus automobilizacijos lygio mažėjimas tiek Klaipėdos m. sav., tiek Lietuvos Respublikoje, kurį įtakojo 2014 m. rugsėjo-spalio mėn. atliktas masinis neapdraustų, nepaėjusių techninės apžiūros automobilių, taip pat tų transporto priemonių, kurių savininkai nesumokėjo valstybei priklausančių mokesčių, išregistravimas (laikantis 2014-ųjų liepos 1 d. įsigaliojusių Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pataisų).

<sup>11</sup> Klaipėdos keleivinis transportas 2015 metų veiklos ataskaita

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija



**14 paveikslas.** Automobilizacijos lygis bei gyventojų skaičiaus pokytis Klaipėdos m. sav. (Šaltinis: Statistikos departamentas, VĮ „Regitra“)

Stovėjimo vietų užimtumą mieste gali lemti ne tik gyventojų skaičius ir automobilizacijos lygis, bet ir į miestą atvykstantis turistai bei lankytojai, kurie naudojami esama miesto infrastruktūra. Pastebima tendencija, kad apgyvendintų turistų skaičius apgyvendinimo įstaigose Klaipėdos mieste pastoviai auga ~12 proc. per metus.

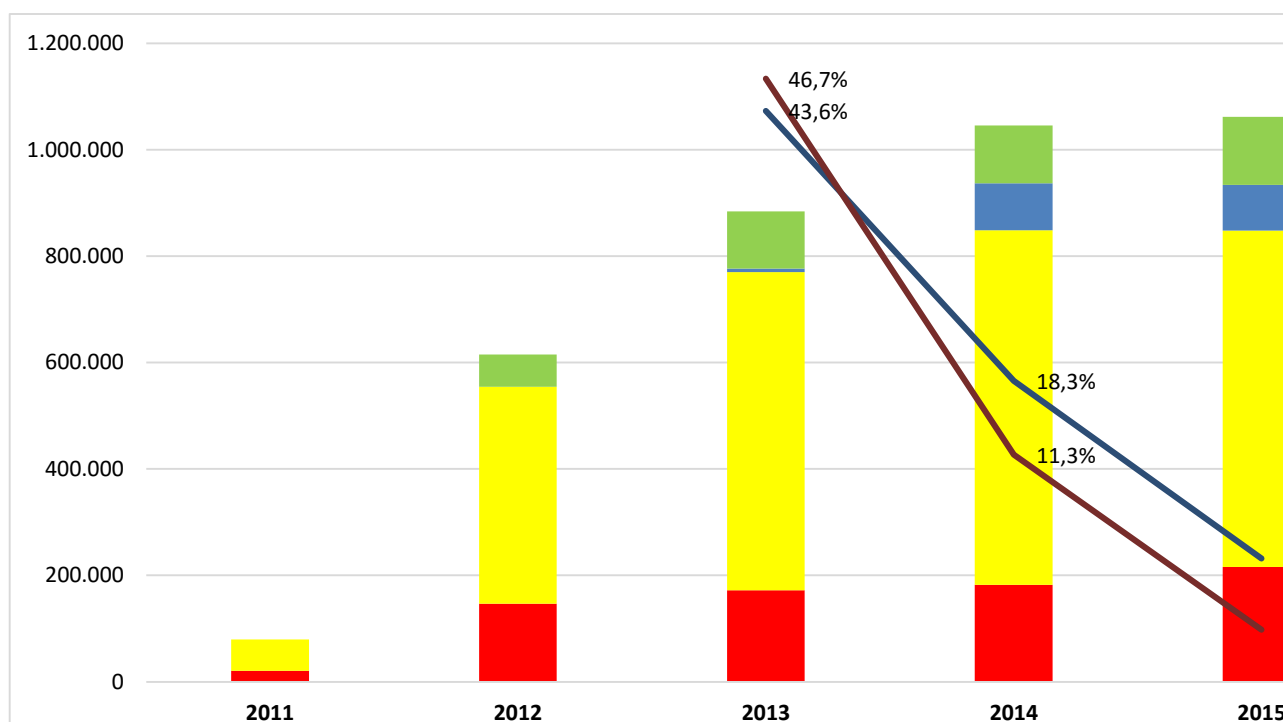
**3 lentelė.** Turizmo statistika Klaipėdos m. sav. 2009-2014 m. (Šaltinis: Statistikos departamentas)

Turizmo statistika Klaipėdos m. sav.	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Apgyvendintų turistų skaičius apgyvendinimo įstaigose Klaipėdos m. sav., asmenys	113.297	113.420	133.502	154.847	174.778	200.749
Apgyvendintų turistų skaičiaus pokytis apgyvendinimo įstaigose Klaipėdos m. sav., proc.		0,1%	17,7%	16,0%	12,9%	14,9%
Vietinių vienadienių lankytojų skaičius, vnt.	690.600	533.100	504.500	520.600	464.700	512.600
Vietinių vienadienių lankytojų skaičiaus pokytis, proc.		-22,8%	-5,4%	3,2%	-10,7%	10,3%

Atlikus Klaipėdos keleivinis transportas pateiktos informacijos apie surinktą rinkliavą už automobilių statymą Klaipėdos mieste analizę, galima padaryti išvadą, kad nuo 2011 m. buvo fiksuotas ženklus surinktos rinkliavos augimas nuo ~ 80 tūkst. EUR iki ~1 062 tūkst. EUR 2015 m. (daugiau kaip 13 kartų). Palyginus 2014 m. su 2015 m., fiksuojamas surinktos rinkliavos augimas tik 1,6 proc.

Reikšmingo rinkliavos surinkimo augimo negalime sieti su automobilizacijos augimu, kadangi automobilizacijos lygis didėjo vidutiniškai tik ~3 proc. per metus (vertintas laikotarpis 2009-2016 m. Reiktų atkreipti dėmesį, kad 2014 m. duomenys buvo eliminuoti, kadangi automobilizacijos lygio sumažėjimas įvyko dėl objektyvių priežasčių paminėtų anksčiau).

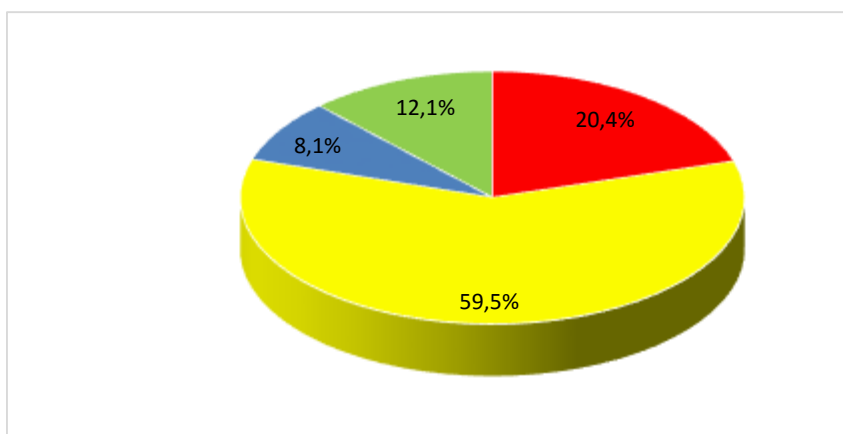
Klaipėda rinkliavą už automobilių stovėjimą, lyginant su kitais miestais, pradėjo rinkti labai vėlai, t.y. tik 2009 m. Paprastai automobilių vairuotojai ~ 5 metus pratinasi prie rinkliavos sumokėjimo. **Pagrindinės priežastys lėmusios rinkliavos augimą nuo 2012 m. - geresnės rinkliavos mokėjimo tendencijos, didėjantis automobilių stovėjimo vietų skaičius mieste (2013 m. buvo apmokestinti skirtingose zonose esantys kiemai bei įvažiavimai į kiemus ir tai lėmė tiek padidėjusį stovėjimo vietų skaičių, tiek nebeliko alternatyvos automobilių savininkams statyti automobilius nemokamose vietose siekiant išvengti rinkliavos už automobilio statymą), „užmaršumo“ mokesčio įvedimas bei geresnis rinkliavos surinkimo administravimas.**



**15 paveikslas.** Klaipėdos keleivinis transportas administruojamų rinkliavų už automobilių stovėjimą surinkimas 2011 – 2015 m.

Paveiksle Nr. 3 yra pateikta 2015 m. surinktos rinkliavos už automobilių stovėjimą struktūra pagal skirtingas zonas. Darytina išvada, kad geltonoje zonoje surenkama didžiausia rinkliavos dalis bendroje rinkliavos už automobilių statymą struktūroje ir tai 2015 m. sudarė ~ 60 proc. (~

632 tūkst. EUR). Pastebima rinkliavos surinkimo geltonoje zonoje mažėjimo tendencija nuo ~ 68 proc. 2013 m. iki 60 proc. 2015 m. bendroje struktūroje. Neturint tikslios informacijos apie automobilio stovėjimo vietų pokytį analizuojamu laikotarpiui yra sudėtinga identifikuoti pagrindines mažėjimo priežastis. Įvertinus stabilų rinkliavos tarifą skirtingose zonose analizuojamu laikotarpiu, tikėtina, kad pagrindinės priežastys lėmusios pokytį yra skirtinga stovėjimo zonų plėtra bei užimtumas. Daugiau informacijos apie surinktos rinkliavos struktūrą yra pateikta paveiksle Nr. 16 ir lentelėje Nr.4.



**16 paveikslas.** Klaipėdos kelevinis transportas surinktos rinkliavos už automobilio statymą struktūra pagal zonas 2015 m.

**4 lentelė.** Klaipėdos kelevinis transportas surinktos rinkliavos struktūros dinamika

Surinktos rinkliavos struktūra, proc.	2011	2012	2013	2014	2015
Raudona zona	26,1%	23,8%	19,4%	17,4%	20,4%
Geltona zona	73,9%	66,3%	67,7%	63,7%	59,5%
Mėlyna zona	0,0%	0,0%	0,7%	8,4%	8,1%
Žalia zona	0,0%	9,9%	12,2%	10,4%	12,1%

Lentelėje Nr. 5 yra detalizuota informacija apie Klaipėdos kelevinis transportas administruojamų rinkliavų tipus bei gautos pajamas pagal rinkliavos už automobilių stovėjimą apmokėjimo būdą. 2015 m. surinkta rinkliava parkomatuose sudarė ~ 811 tūkst. EUR ir tai sudarė ~76 proc. bendroje struktūroje. Rinkliavos apmokėjimas mobiliu ryšiu sudarė ~ 158 tūkst. EUR (~15 proc. bendroje struktūroje).

5 lentelė. Surinkta rinkliava pagal apmokėjimo būdą bei rinkliavos tipą

	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Surinkta rinkliava už automobilių statymą, EUR</b>	<b>79.602</b>	<b>615.312</b>	<b>883.798</b>	<b>1.045.342</b>	<b>1.061.916</b>
<b>Mobiliu ryšiu, EUR</b>	35.493	59.045	105.222	134.394	157.678
<b>Parkomatais, EUR</b>	0	494.809	688.360	819.536	811.019
<b>Už transporto priemonės statymo abonemento leidimus, EUR</b>	44.109	61.457	90.217	91.413	93.219

Analizuojant rinkliavos už automobilių statymą dinamines tendencijas, galima padaryti išvadą, kad nuo 2012 m. iki 2015 m. didžiausią augimą fiksavo rinkliavos surinkimas mobiliu ryšiu (nuo 59 tūkst. EUR iki 158 tūkst. EUR, ~ 167 proc.). Rinkliavos surinkimas už transporto priemonės statymo abonemento leidimus nuo 2013 m. išliko stabilus, t.y. ~90 tūkst. EUR per metus lygyje. Rinkliavos surinkimas parkomatuose 2015 m. fiksavo ~ 1 proc. mažėjimą.



17 paveikslas. Klaipėdos kelevinis transportas surinkta rinkliava pagal tipą ir apmokėjimo būdą

Įvertinus Klaipėdos kelevinis transportas administruojamų rinkliavų struktūrą bei surinkimo dinamiką, darytina išvada, kad rinkliavos surinkimas mobiliu ryšiu bendroje rinkliavos struktūroje padidėjo nuo 9,6 proc. 2012 m. iki 14,8 proc. 2015 m.

Pasiūlius vartotojams paprastesnį inovatyvų atsikaitymo būdą už automobilių stovėjimą (pvz.: už vietinę automobilio stovėjimo rinkliavą Vilniuje galima atsiskaityti naudojantis m.Parking programa) galėtų paprastėti rinkliavos administravimas bei sumažėti surinkimo kaštai. Vartotojų pasitenkinimas paslauga taip pat galėtų padidėti.

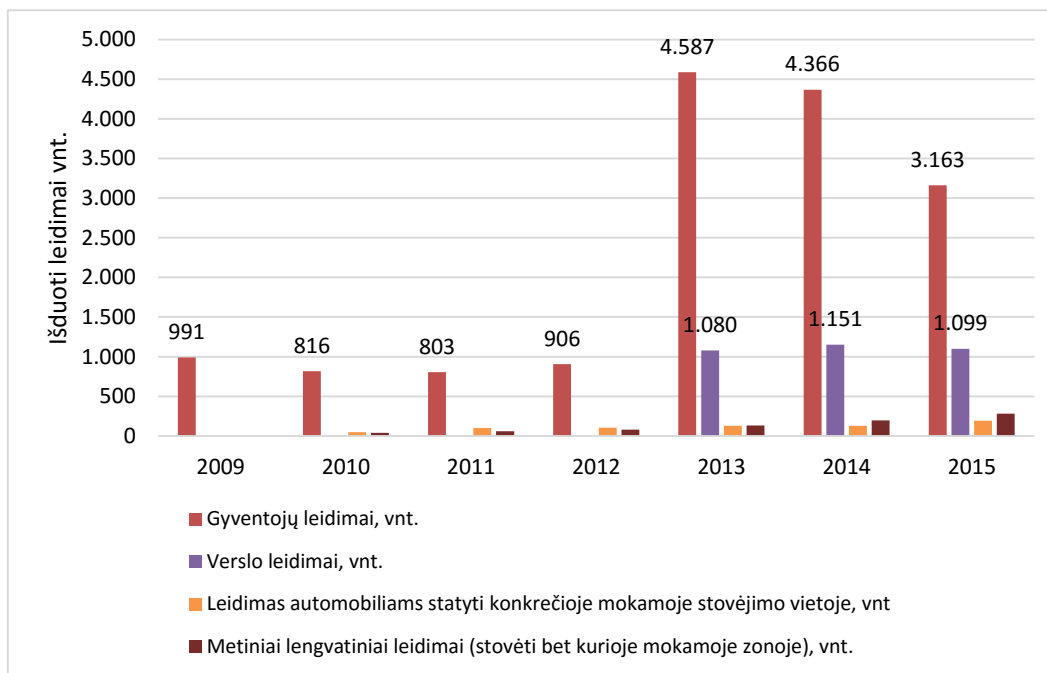
Fiksuojamas surinktos rinkliavos parkomatuose bei už transporto priemonės abonemento leidimus mažėjimas bendroje rinkliavos struktūroje (žiūrėti lentelę Nr. 5).

**6 lentelė.** Surinktos rinkliavos struktūra bei dinaminės tendencijos

Surinktos stovėjimo rinkliavos struktūra, proc.	2012	2013	2014	2015
Mobiliu ryšiu	9,6%	11,9%	12,9%	14,8%
Parkomatais	80,4%	77,9%	78,4%	76,4%
Už transporto priemonės statymo abonemento leidimus	10,0%	10,2%	8,7%	8,8%

Savivaldybė priėmė sprendimą nuo 2016 m. perduoti lengvatinių leidimų išdavimą Klaipėdos keleivinis transportas. Nuo 2016 m. visi lengvatiniai stovėjimo leidimai – elektroniniai, tai ne tik pagreitins leidimo išdavimo laiką, bet ir su efektyvins leidimų kontrolę.

Paveiksle Nr. 18 yra pateikta informacija apie Savivaldybės išduotų leidimų už automobilių stovėjimą rūšys bei dinaminės tendencijos.



**18 paveikslas.** Savivaldybės išduotų leidimų dinamika

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*

2013 m. patvirtinus vietinės rinkliavos zonas, kurios apima ne tik gatves, aikštes ir aikšteles, bet ir kiemus bei įvažiavimus į kiemus, matomas staigus gyventojų leidimų skaičiaus augimas nuo ~900 vnt. 2012 m. iki ~ 4600 vnt. 2013 m. Nuo 2014 m. fiksuojama gyventojų leidimų išdavimų mažėjimo tendencija. 2015 m. naujų gyventojų leidimų buvo išduota tik 3163 vnt., t. y. ~ 30 proc. mažiau palyginus su 2013 m.

Reiktų atkreipti dėmesį, kad iki 2016 m. (Savivaldybė buvo atsakinga už leidimų išdavimą ir administravimą) Savivaldybė turi sukaupusi informaciją tik apie naujai išduotus gyventojų ir verslo leidimus. Įvertinant, kad gyventojų ir verslo leidimų galiojimo terminas 1-2 metai, neįmanoma tiksliai nustatyti kiek šiai dienai yra faktiškai galiojančių leidimų. Neturint šios informacijos yra sudėtinga prognozuoti būsimas rinkliavas iš gyventojų ir verslo leidimų išdavimo bei vertinant galimą automobilių stovėjimo vietų užimtumą skirtingose zonose mieste. Labai svarbu turėti visą informaciją ne tik apie naujų gyventojų ir verslo leidimų išdavimą, bet ir apie faktiškai galiojančių leidimų skaičių bei dinamines tendencijas. Tikėtina, kad nuo 2016 m. perduotas gyventojų ir verslo leidimų administravimas Klaipėdos keleivinis transportas leis išspręsti gyventojų ir verslo galiojančių leidimų problemą.

Naujų verslo leidimų išdavimo skaičius išliko stabilus 2013-2015 m.

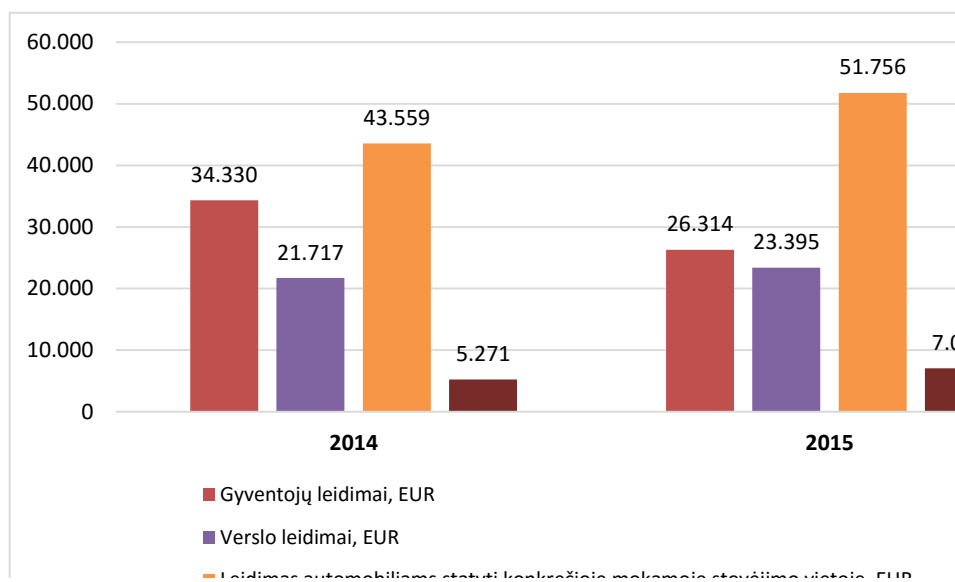
Bendroje leidimų išdavimo struktūroje, gyventojų ir verslo leidimai sudaro ~95 proc.

**7 lentelė.** Savivaldybės išduotų leidimų dinamika 2009-2014 m., vnt.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Gyventojų leidimai, vnt.</b>	991	816	803	906	4.587	4.366	3.163
Gyventojų leidimai geltonoje zonoje, vnt.	729	585	573	652	3.820	3.681	2.588
Geltonoje zonoje išduotų gyventojų leidimų santykis su bendrai išduotais gyventojų leidimais, proc.	73,6%	71,7%	71,4%	72,0%	83,3%	84,3%	81,8%
<b>Verslo leidimai, vnt.</b>					1.080	1.151	1.099
Verslo leidimai geltonoje zonoje, vnt.					778	803	779
Geltonoje zonoje išduotų verslo leidimų santykis su bendrai išduotais verslo leidimais, proc.					72,0%	69,8%	70,9%
<b>Leidimas automobiliams statyti konkrečioje mokamoje stovėjimo vietoje, vnt.</b>		48	101	103	129	129	191
Leidimas automobiliams statyti konkrečioje mokamoje stovėjimo vietoje geltonoje zonoje, vnt.		32	88	90	110	110	161
Leidimas automobiliams statyti konkrečioje mokamoje stovėjimo vietoje geltonoje zonoje santykis su bendrai išduotais leidimais, proc.		66,7%	87,1%	87,4%	85,3%	85,3%	84,3%

Atlikus pateiktos informacijos apie skirtingas leidimų rūšis analizę, darytina išvada, kad geltonoje zonoje išduotų leidimų santykis su bendrai išduotais leidimais sudaro ~70-80 proc.

2015 m. surinkta automobilių stovėjimo rinkliava už skirtingų leidimų išdavimą ~109 tūkst. EUR, palyginus su 2014 m. matomas ~3,5 proc. augimas (2014 m. ~ 105 tūkst. EUR). Surinkta rinkliava iš leidimų automobiliams statyti konkrečioje mokamoje stovėjimo vietoje 2015 m. ~ 52 tūkst. EUR (padidėjo ~19 proc.) ir bendroje rinkliavos struktūroje tai sudarė ~47 proc. Nors gyventojų ir verslo leidimai sudaro didžiausią dalį išduotų stovėjimo leidimų struktūroje bei leidimų išdavimui ir administravimui sugaištama daugiausia laiko, tačiau surinkta rinkliava sudarė tik ~50 tūkst. EUR (dėl žemo rinkliavos dydžio). Daugiau informacijos yra pateikta paveiksle Nr.19.



**19 paveikslas.** Surinkta rinkliava už automobilių stovėjimą iš Savivaldybės išduotų leidimų, EUR.

Nėra tiksliai žinoma informacija apie esamą automobilių stovėjimo vietų skaičių Klaipėdos mieste bei jų dinamiką. Remiantis 2009 m. duomenimis, Klaipėdos mieste buvo ~2000 automobilių stovėjimo vietų geltonoje zonoje, ~ 400 vietų raudonoje zonoje bei ~ 800 vietų žalioje zonoje. Mėlyna zona atsirado tik 2013 m., stovėjimo vietų skaičius ~ 1000.

2013 m. buvo patvirtintos vietinės rinkliavos zonos, kurios apima ne tik gatves, aikštes ir aikšteles, bet ir kiemus bei įvažiavimus į kiemus. Tai lėmė išaugusį rinkliava apmokestintų automobilių stovėjimo vietų skaičių skirtingose zonose Klaipėdos mieste.

Klaipėdos keleivinis transportas neturi informacijos apie atskirų automobilių stovėjimo vietų užimtumą Klaipėdos mieste. Neturint tikslios informacijos apie automobilių stovėjimo vietų

skaičių ir pokyčius, bei nevertinant atskirų automobilių stovėjimo vietų užimtumo yra sudėtinga tiksliai identifikuoti pagrindines priežastis dėl surinktos automobilių stovėjimo rinkliavos pokyčių bei apsunkinta priimant savalaikius strateginius valdymo sprendimus tiek dėl automobilių stovėjimo vietų plėtros, tiek dėl rinkliavos tarifo keitimo siekiant reguliuoti automobilių srautus Klaipėdos mieste.

Remiantis Klaipėdos keleivinis transportas pateikta informacija apie surinktą rinkliavą už automobilių statymą, galima padaryti išvadą, kad nuo 2011 m. buvo fiksuotas ženklus surinktos rinkliavos augimas nuo ~ 80 tūkst. EUR iki ~1 062 tūkst. EUR 2015 m. (daugiau kaip 13 kartų). Palyginus 2014 m. su 2015 m., fiksuojamas surinktos rinkliavos augimas tik 1,6 proc.

Reikšmingo rinkliavos surinkimo augimo negalime sieti su automobilizacijos augimu, kadangi automobilizacijos lygis didėjo vidutiniškai tik ~3 proc. per metus (vertintas laikotarpis 2009-2016 m.). Pagrindinės priežastys lėmusios rinkliavos augimą nuo 2012 m. - geresnės rinkliavos mokėjimo tendencijos, didėjantis rinkliava apmokestintų automobilių stovėjimo vietų skaičius mieste (2013 m. buvo apmokestinti skirtingose zonose esantys kiemai bei įvažiavimai į kiemus ir tai lėmė tiek padidėjusį stovėjimo vietų skaičių, tiek nebeliko alternatyvos automobilių savininkams statyti automobilius nemokamose vietose siekiant išvengti rinkliavos už automobilio statymą), „užmaršumo“ mokesčio įvedimas bei geresnis rinkliavos surinkimo administravimas.

Įvertinus Klaipėdos keleivinis transportas administruojamų rinkliavų struktūrą bei surinkimo dinamiką, darytina išvada, kad rinkliavos surinkimas mobiliu ryšiu bendroje rinkliavos struktūroje padidėjo nuo 9,6 proc. 2012 m. iki 14,8 proc. 2015 m. Pasiūlius vartotojams paprastesnį inovatyvų atsikaitymo būdą už automobilių stovėjimą (pvz.: už vietinę automobilio stovėjimo rinkliavą Vilniuje galima atsiskaityti naudojantis m.Parking programa) galėtų paprastėti rinkliavos administravimas bei sumažėti surinkimo kaštai. Vartotojų pasitenkinimas paslauga taip pat galėtų padidėti.

### **Rekomendacijos:**

- inventorizuoti Savivaldybei priklausančias automobilių stovėjimo vietas skirtingose zonose Klaipėdos mieste;
- inventorizuoti apmokestintuose kiemuose arba įvažiavimuose faktines stovėjimo vietas;
- fiksuoti galimą maksimalų lengvatinių stovėjimo leidimų skaičių įvertinus faktines vietas apmokestintuose kiemuose arba įvažiavimuose bei jų trūkumą;
- analizuoti ir kontroliuoti išduodamus lengvatinių stovėjimo leidimus;

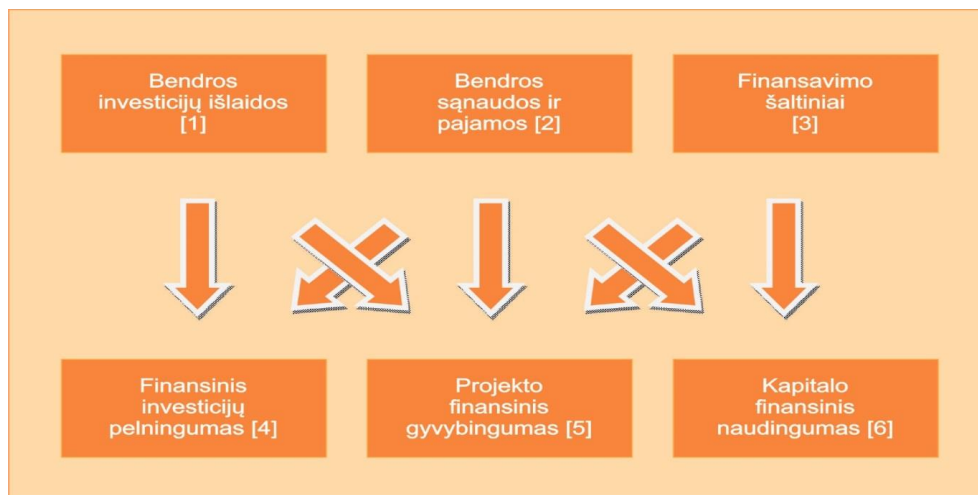
- stebėti automobilių stovėjimo vietų užimtumą mieste bei pasiekus aukštus užimtumo rodiklius laiku reaguoti priimant strateginius sprendimus dėl plėtros ar stovėjimo kainos keitimo siekiant reguliuoti tiek stovėjimo vietų užimtumą, tiek automobilių srautus miesto centre;
- vertinti automobilių stovėjimą administruojančios įmonės paslaugų efektyvumą bei iškeltų tikslų vykdymą;
- kaupti statistiką apie pažeidimus nesumokant stovėjimo rinkliavos (Klaipėdos keleivinis transportas nepateikė tokios statistikos) bei lyginti su statistika kituose miestuose Lietuvoje;
- vertinti administravimo efektyvumą surenkant „užmaršumo mokestį“. Ieškoti sprendimų dėl efektyvesnių kontrolės priemonių įdiegimo;
- ieškoti inovatyvių sprendimų atsiskaitymui už stovėjimą mieste bei kontrolės vykdymui.

## 1.1.5.2. ATGIMIMO AIKŠTĖS POŽEMINĖS AUTOMOBILIŲ SAUGYKLOS PROJEKTO FINANSINIS VERTINIMAS

### Finansinio modeliavimo struktūra

Projekto finansinis modeliavimas atliekamas remiantis žemiau pateiktame paveiksle nurodyta schema. Pirmiausia įvertinamos ir apibrėžiamos Projekto įgyvendinimui reikalingos investicijos ir reinvesticijos (1), kitu žingsniu įvertinami ir apskaičiuojami Projekto sąnaudų ir pajamų srautai (2). Turint šias dvi (1 ir 2) duomenų eilutes apskaičiuojamas finansinis Projekto pelningumas (4). Kitas žingsnis, atliekant analizę, yra finansavimo šaltinių (3) ir skiriamų finansavimo sumų nustatymas. Įvertinus projekto investicijas, sąnaudas, pajamas ir nustatius finansavimo šaltinius ir finansavimo sumas, įvertinama, ar užteks finansinių išteklių vykdyti projektą, t. y. ar projektas yra gyvybingas (5). Galiausiai, remiantis sąnaudų ir pajamų rezultatais ir finansavimo šaltinių duomenimis, įvertinamas finansinis kapitalo (privačių investicijų) naudingumas (investicijų vidinė gražos norma).

Finansiniame modeliavime buvo atlikta jautrumo analizė siekiant įvertinti kaip automobilių saugyklos vidutinio užimtumo pasikeitimas lemia Projekto investicijų finansinį atsipirkimą ir patrauklumą privačiam investuotojui. Papildomai atlikta jautrumo analizė leido įvertinti subsidijos iš Savivaldybės poveikį projekto finansiniams rodikliams.



20 paveikslas. Projekto finansinio modeliavimo struktūra

**Investicijų vidinė gražos norma (VGN)** – diskonto norma, kuriai esant diskontuotų investicijų vertė lygi diskontuotai grynujų pinigų srautų vertei, t.y. diskonto norma, kurią pritaikius investicijų finansinė grynoji dabartinė vertė (GDV) lygi nuliui. Šis rodiklis įvertina privataus

investuotojo investuotas lėšas bei metinį pinigų srautą iš stovėjimo rinkliavos surinkimo (po eksploatacinių ir veiklos išlaidų bei mokėjimų bankui) per visą Projekto ataskaitinį laikotarpį ir parodo metinę investicijų grąžos normą investuotojui.

**Finansinis gyvybingumas** – parodo ar metinis pinigų srautas iš stovėjimo rinkliavos surinkimo yra pakankamas eksploatacinių ir veiklos išlaidų bei mokėjimų bankui aptarnavimui. Jeigu tam tikrais Projekto metais finansinis gyvybingumas yra nepakankamas, tai Projekto vykdytojas turi investuoti papildomas lėšas, kad užtikrinti susidariusį lėšų trūkumą.

**Automobilių saugyklos užimtumas** – parodo kiek vidutiniškai per 1 val. būna užimtų automobilių stovėjimo vietų lyginant su bendru stovėjimo vietų skaičiumi.

### **Projekto apimtis ir investiciniai kaštai**

Po pokalbių su privačiais subjektais ir Savivaldybe buvo pasirinktos dvi galimos Projekto alternatyvos. Alternatyvos Nr. 1 atveju yra įvertintas automobilių stovėjimo vietų skaičius 184 vietos, o alternatyvos Nr. 2 atveju – 140 vietų.

Alternatyvos Nr. 1 atveju Projekto įgyvendinimas užtruktų ~ 6 mėn. ilgiau lyginant su alternatyva Nr. 2, kadangi požeminė automobilių saugykla būtų įrengta ne tik po Atgimimo aikšte, bet ir po H. Manto gatve ir tam būtų reikalingas detalaus plano keitimas. Alternatyvos Nr. 2 atveju požeminė automobilių saugykla būtų įrengta tik po Atgimimo aikšte ir nereikėtų daryti esamo detalaus plano keitimo.

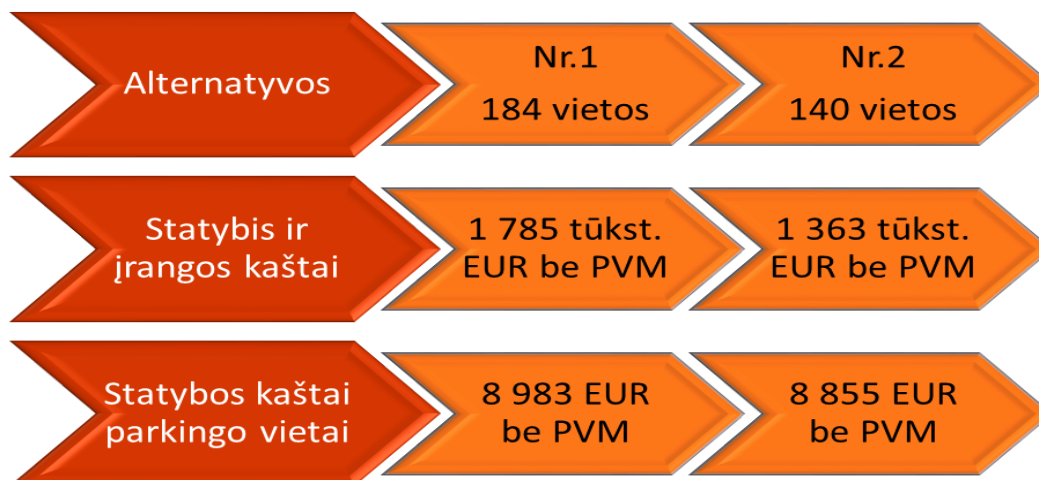
Reiktų paminėti, kad vertinant galimus požeminės automobilių saugyklos statybos kaštus buvo konsultuotasi su statybos ekspertais bei analizuoti šiuo metu rinkoje vykstantys projektai.

Dėl didesnės apimties ir papildomų išlaidų detalaus plano keitimui, alternatyvos Nr. 1 atveju statybos ir įrangos kaštai sudarys ~ 1785 tūkst. EUR be PVM. **Vienos automobilių stovėjimo vietos statybos kaštai ~8983 EUR be PVM.**

Alternatyva Nr. 2 atveju, statybos ir įrangos kaštai sudarys ~ 1363 tūkst. EUR be PVM. **Vienos automobilių stovėjimo vietos statybos kaštai ~8855 EUR be PVM.**

Planuojama automobilių saugojimo įranga: automatinė mokėjimo kasa, vaizdo stebėjimo kameros, švieslentės, stovėjimo informavimo sistema ir kt.

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija



**21 paveikslas.** Projekto apimtis ir alternatyvos

Buvo padaryta prielaida, kad požeminės automobilių saugyklos projektavimas ir statyba užtruktų apie 12 mėn.

### **Projekto alternatyvų analizės pagrindinės prielaidos**

Atliekant projekto finansinį modeliavimą buvo naudotos paveiksle Nr. 22 pateiktos prielaidos.

<b>Palaikomosios investicijos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Einamasis remontas - kas 7 m., 8 proc. nuo pradinių investicijų</li><li>• Kapitalinis remontas - kas 25 m., 30 proc. nuo pradinių investicijų</li><li>• Įrangos atnaujinimas - kas 10., 70 proc. nuo pradinių investicijų</li></ul>
<b>Ekspluatacinės ir veiklos išlaidos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Alternatyva Nr. 1 - 12 EUR be PVM/ 1 vietai per mėn.</li><li>• Alternatyva Nr. 2 - 14 EUR be PVM/ 1 vietai per mėn.</li></ul>
<b>Banko paskolos suma ir terminas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 65 proc. nuo pradinių investicijų</li><li>• Paskolos terminas: 10 m. ir 15 m.</li></ul>
<b>Svertiniai kapitalo kaštai 6,41 proc.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Banko paskolos kaina - 4 proc.</li><li>• Privataus investuotojo pageidaujama nuosavo kapitalo grąža - 12 proc.</li></ul>
<b>Rinkliavos dydis</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 0,5 EUR/ val.</li></ul>
<b>Rinkliavos rinkimas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 10 val. per dieną (nuo 8 val. iki 18 val.)</li><li>• 5 dienos per savaitę</li></ul>
<b>Indeksacija</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pajamų ir eksploatacinių išlaidų indeksacijos norma 2 proc.</li></ul>

22 paveikslas. Projekto finansinio modeliavimo prielaidos

Ekspluatacinės ir veiklos išlaidas sudaro – NT mokestis (0,8 proc.), žemės mokestis, draudimas, techninis personalas (2 žmonės), valymo paslaugos, šiukšlių išvežimas, aikštelių eksploatavimo sąnaudos, išlaidos elektros energijai ir vandeniui, inkasacija, apsaugos paslaugos, IT ir ryšio sąnaudos, bendrosios administracinės paslaugos ir kt.

Atgimimo aikštė patenka į geltoną zoną, kurioje 1 val. stovėjimo rinkliavos dydis 0,60 EUR. Buvo padaryta prielaida, kad Atgimimo aikštės požeminėje automobilių saugykloje 1 val. kaina 0,5 EUR. Siekiant padidinti požeminės automobilių stovėjimo aikštelės patrauklumą lyginant su automobilio stovėjimu gatvėje, siūlome finansiniame modeliavime taikyti mažesnę 1 val. įkainį nei šiuo metu galiojanti rinkliava. Mažesnis 1 val. stovėjimo įkainis pasirinktas ir dėl to, kad konservatyviau įvertinti Projekto finansinį atsipirkimą. Reiktų paminėti, kad Vilniuje stovėjimo rinkliava požeminėje automobilių saugykloje yra didesnė lyginant su stovėjimu gatvėje (1 val. rinkliavos kaina požeminėje automobilių saugykloje – 1 EUR kai rinkliavos dydis už stovėjimą gatvėje yra 0,9 EUR).

Indeksacija buvo taikoma tiek pajamoms tiek išlaidoms.

Finansiniame modeliavime buvo vertinti šie Projekto terminai: 15m.; 20 m. ir 25 m.

## Finansinis modeliavimas: alternatyva Nr. 1

### 1. Projekto terminas – 15 m., banko paskolos terminas – 10 m.

8 lentelė. Alternatyvos Nr. 1 Projekto įgyvendinimo grafikas (Projekto terminas 15 m.)

Veikla	Metai														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Statyba	■														
Nuolatinė priežiūra	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Paprastasis remontas							■								
Reinvesticijos į įrangą											■				

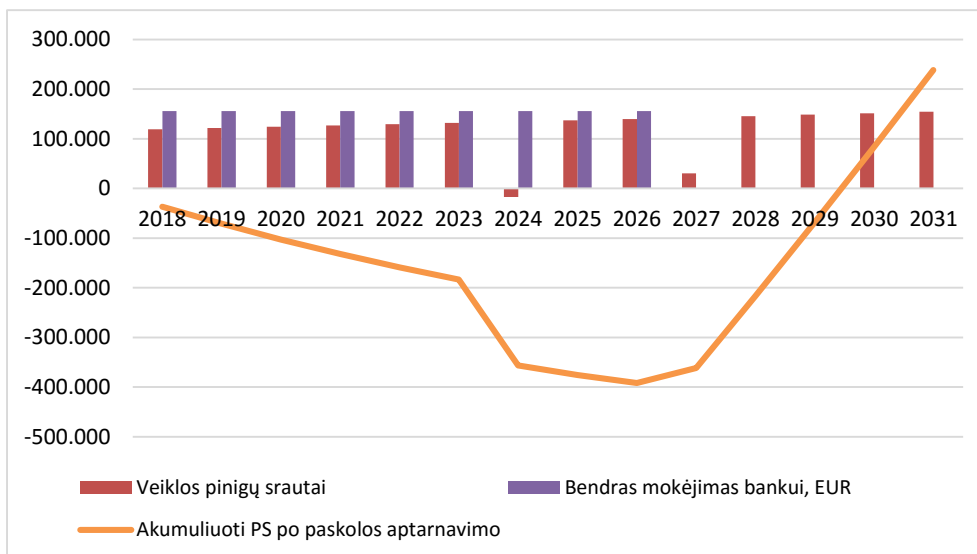
Atlikus alternatyvos Nr. 1 finansinį modeliavimą bei jautrumo analizę buvo paskaičiuotas Projekto investicijų atsipirkimas privačiam investuotojui (įvertinus eksploatacinių, veiklos bei banko paskolos aptarnavimo išlaidas) esant skirtingam vid. automobilių saugyklos užimtumui bei subsidijos dydžiui iš Savivaldybės (detali informacija yra pateikta Priede Nr. 1, lentelėje Nr. 12).

Galima padaryti išvadą, kad esant vid. automobilių saugyklos užimtumui ~ 60 proc. (darytina prielaida, kad 50-60 proc. užimtumas yra racionalus. Galima automobilių saugyklos paklausa iš viešbučio klientų, muzikinio teatro lankytojų bei kt. klientų) ir nesant jokiai subsidijai iš Savivaldybės Projektas būtų nuostolingas privačiam investuotojui. Investicijų vidinė grąžos norma būtų ~ -5 proc. (neigiama). Projektas galėtų būti patrauklus privačiam investuotojui (kaip Projekto terminas 15 m. ir paskolos terminas 10 m.) jeigu būtų ~50 proc. subsidija (nuo pradinių investicijų į požeminę automobilių saugyklą) iš Savivaldybės. Tikėtina investicijų vidinė grąžos norma ~12,7 proc.

Projekto finansinio gyvybingumo analizė patvirtino, kad Projekto finansinis gyvybingumas būtų priimtinas tik gavus ~ 40 proc. subsidiją iš Savivaldybės (darant prielaidą, kad vid. automobilių saugyklos užimtumas ~ 60 proc.).

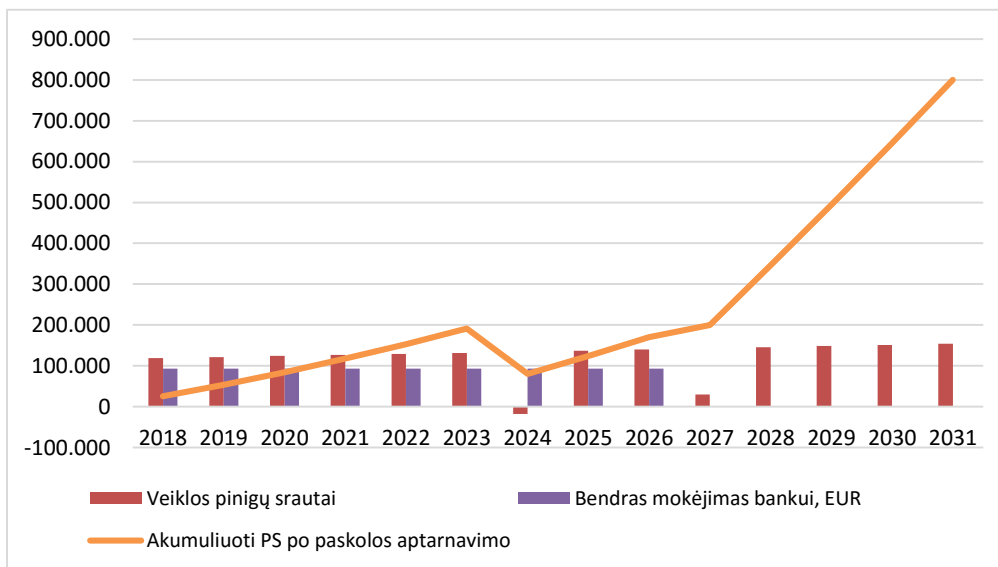
Paveiksle Nr. 23 yra pateikti Projekto finansinio modeliavimo rezultatai įvertinus vid. automobilių saugyklos užimtumą ~ 60 proc. bei nesant jokios subsidijos iš Savivaldybės. Akumuliuoti Projekto pinigų srautai didžiąją dalį Projekto termino būtų nepakankami eksploatacinių ir veiklos išlaidų bei paskolos bankui aptarnavimui ir dėl to būtų reikalingos papildomos investicijos, kad užtikrinti Projekto finansinį gyvybingumą. Tai rodo, kad požeminė automobilių saugykla nesugebėtų užtikrinti pakankamo pajamų iš stovėjimo rinkliavos srauto, kad padengtų pagrindines veiklos išlaidas bei užtikrinti savalaikius mokėjimus bankui.

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija



**23 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 1 finansinio modeliavimo rezultatai. Vid. automobilių saugyklos užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 0 proc.

Paveiksle Nr. 24 pateikti finansinio modeliavimo rezultatai, įvertinus vid. automobilių saugyklos užimtumą 60 proc. bei ~40 proc. subsidiją iš Savivaldybės, patvirtino, kad Projektas būtų finansiškai gyvybingas.



**24 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 1 finansinio modeliavimo rezultatai. Vid. automobilių saugyklos užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 40 proc.

## 2. Projekto terminas – 20 m., banko paskolos terminas – 10 m.

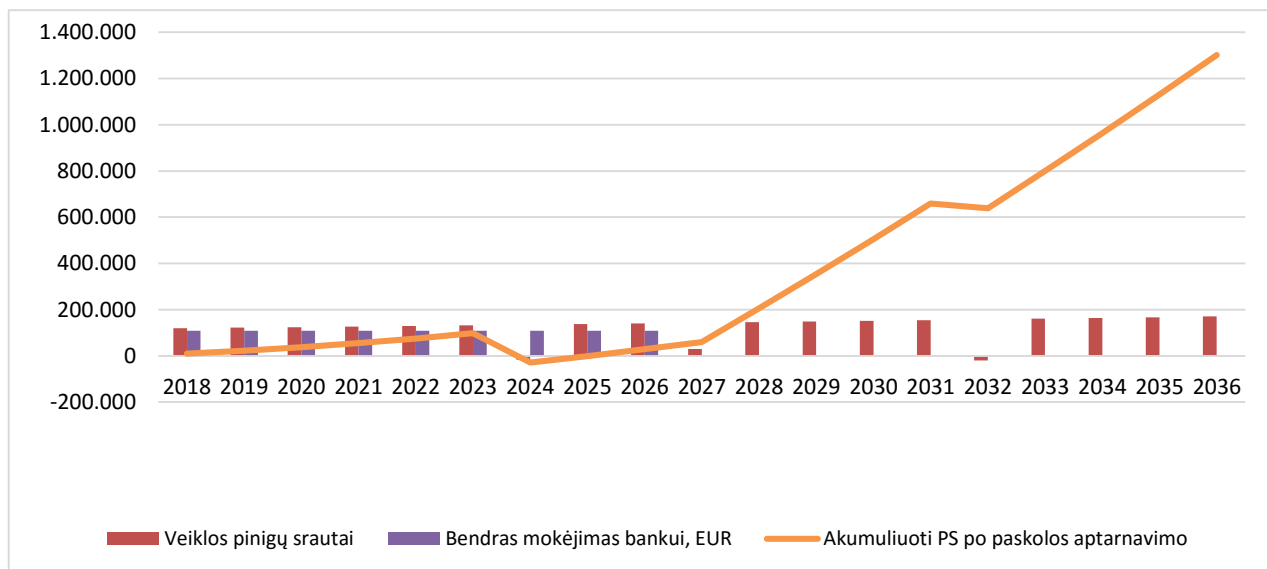
9 lentelė. Alternatyvos Nr. 1 Projekto įgyvendinimo grafikas (Projekto terminas 20 m.)

Veikla	Metai																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Statyba	■																		
Nuolatinė priežiūra	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Paprastasis remontas							■									■			
Reinvesticijos į įrangą	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Galima padaryti išvadą, kad esant vid. automobilių saugyklos užimtumui ~ 60 proc. ir nesant jokiai subsidijai iš Savivaldybės Projektas neužtikrintų priimtinos investicijų grąžos privačiam investuotojui. Investicijų vidinė grąžos norma būtų tik ~ 1,4 proc.. Projektas galėtų būti patrauklus privačiam investuotojui (kaip Projekto terminas 20 m. ir paskolos terminas 10 m.) jeigu būtų ~30-40 proc. subsidija iš Savivaldybės (detali informacija yra pateikta Priede Nr. 2, lentelėje Nr. 14) ir tai galėtų leisti tikėtis ~8-11 proc. vidinės investicijų grąžos normos.

Paveiksle Nr. 25 pateikti finansinio modeliavimo rezultatai, įvertinus vid. automobilių saugyklos užimtumą 60 proc. bei ~30 proc. subsidiją iš Savivaldybės, patvirtina, kad Projektas būtų finansiškai negyvybingas. Akumuliuotas Projekto piniginis srautas būtų nepakankamas 2024 - 2027 m. laikotarpiu veiklos ir eksploatacinių išlaidų, reinvesticijų bei paskolos bankui aptarnavimui ir būtų reikalingi papildomi kapitalo įnašai. Projekto finansinis gyvybingumas būtų užtikrintas tik esant ~ 40 proc. subsidijai. Reiktų atkreipti dėmesį, kad 10 m. paskolos terminas yra per trumpas ir lemia Projekto nepakankamą finansinį gyvybingumą bei žemesnius investicijų atsipirkimo rodiklius. Žemiau pateikti finansinio modeliavimo rezultatai, kaip paskolos terminas yra 15m.

*Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija*



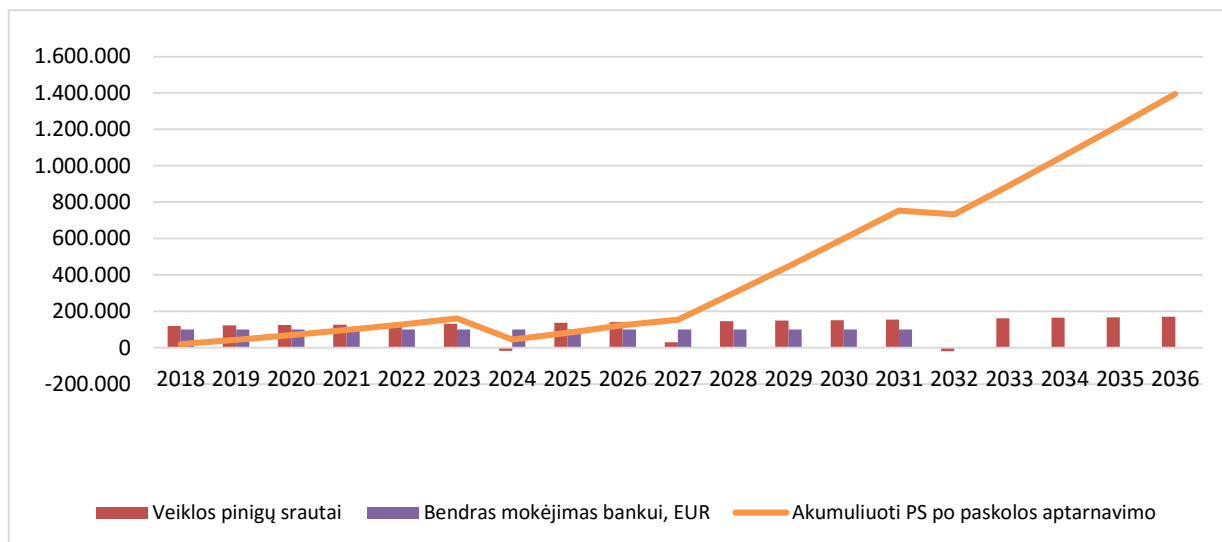
**25 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 1 finansinio modeliavimo rezultatai. Vid. automobilių saugyklos užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 30 proc.

### **3. Projekto terminas – 20 m., banko paskolos terminas –15 m.**

Paveiksle Nr. 26 pateikti finansinio modeliavimo rezultatai, įvertinus vid. automobilių saugyklos užimtumą 60 proc. bei ~10 proc. subsidiją iš Savivaldybės, patvirtina, kad prailginus paskolos terminą iš 10 metų į 15 m. Projektas būtų ne tik, kad finansiškai gyvybingas, bet ir užtikrintų aukštesnius investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui bei būtų reikalinga mažesnė subsidija iš Savivaldybės.

Galima padaryti išvadą, kad esant vid. automobilių saugyklos užimtumui ~ 60 proc. ir ~20 proc. subsidijai iš Savivaldybės Projektas būtų patrauklus privačiam subjektui. Investicijų vidinė grąžos norma būtų ~ 9 proc.(detali informacija yra pateikta Priede Nr. 3, lentelėje Nr. 16).

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija



**26 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 1 finansinio modeliavimo rezultatai. Vid. automobilių saugyklos užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 10 proc.

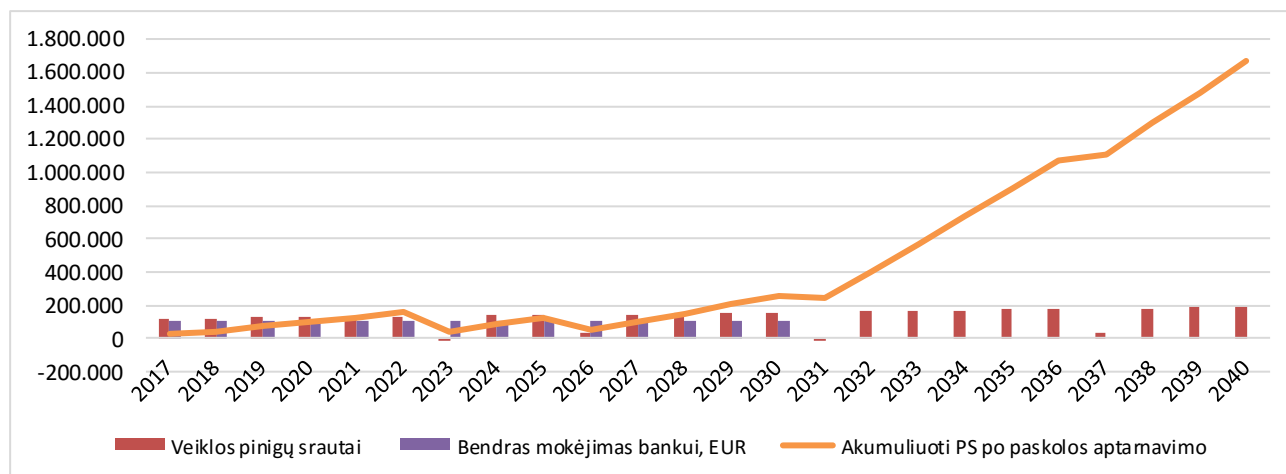
**4. Projekto terminas – 25 m., banko paskolos terminas – 15 metų.**

**10 lentelė.** Alternatyvos Nr. 1 Projekto įgyvendinimo grafikas (Projekto terminas 25 m.)

Veikla	Metai																								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Statyba	█																								
Nuolatinė priežiūra		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
Paprastasis remontas								█								█									
Reinvesticijos į įrangą											█												█		

Galima padaryti išvadą, kad esant Projekto terminui 25 m. ir paskolos terminui 15 m. Projektas galėtų būti patrauklus privačiam subjektui tik gavus ~20 proc. subsidiją iš Savivaldybės (esant vid. automobilių saugyklos užimtumui ~ 60 proc.). Tikėtina investicijų vidinė grąžos norma būtų ~ 8 proc. (detali informacija yra pateikta Priede Nr. 4, lentelėje Nr.18).

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelio sukūrimas įgyvendinant projektą „Atgimimo aikštės sutvarkymas, didinant patrauklumą investicijoms, skatinant lankytojų srautus“ – galimybių studija

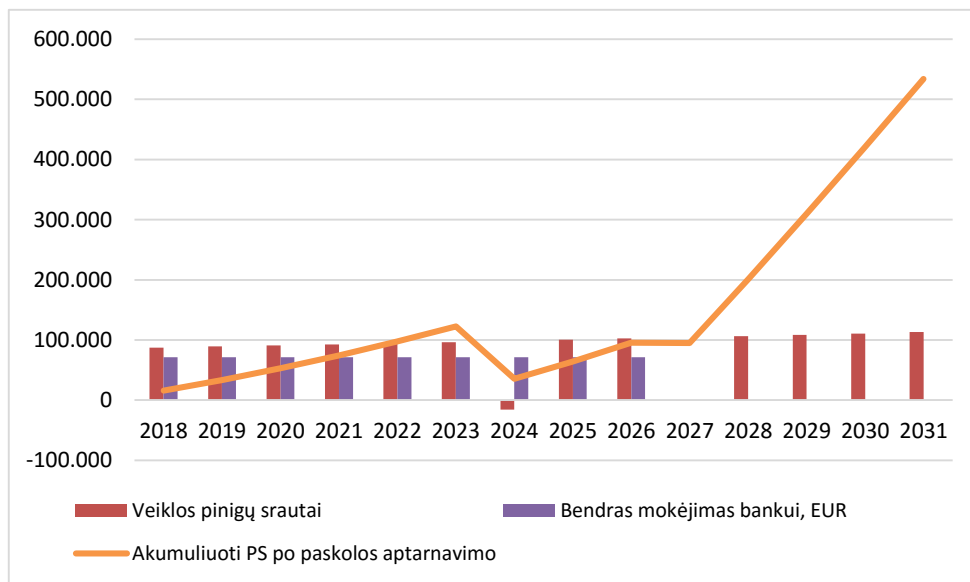


**27 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 1 finansinio modeliavimo rezultatai. Vid. automobilių saugyklos užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 10 proc.

## Finansinis modeliavimas: Alternatyva Nr. 2

### 1. Projekto terminas – 15 m., banko paskolos terminas – 10 m.

Galima padaryti išvadą, kad esant vid. automobilių saugyklos užimtumui ~ 60 proc. ir nesant jokiai subsidijai iš Savivaldybės Projektas būtų nuostolingas privačiam investuotojui. Investicijų vidinė grąžos norma būtų ~ -6,3 proc. (neigiama). Projektas galėtų būti patrauklus privačiam investuotojui (kaip Projekto terminas 15 m. ir paskolos terminas 10 m.) jeigu būtų ~50 proc. subsidija (nuo pradinių investicijų į požeminę automobilių saugyklą) iš Savivaldybės. Tikėtina investicijų vidinė grąžos norma ~11 proc.

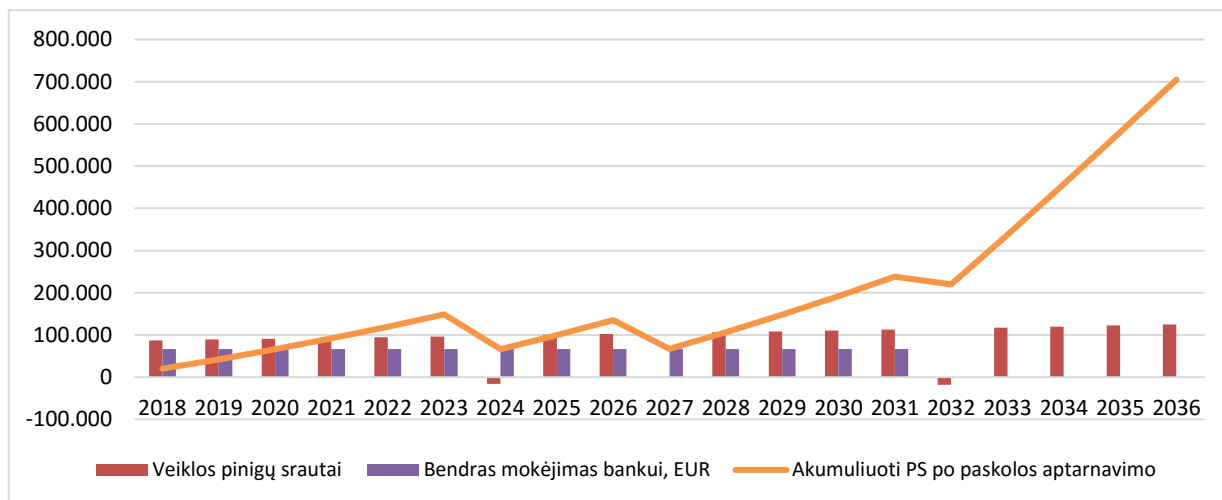


**28 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 2 finansinio modeliavimo rezultatai. Automobilių saugyklos vid. užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 40 proc.

### 2. Projekto terminas – 20 m., banko paskolos terminas – 15 m.

Finansinio modeliavimo rezultatai patvirtina, kad prailginus paskolos terminą iš 10 metų į 15 m. Projektas būtų ne tik, kad finansiškai gyvybingas, bet ir užtikrintų aukštesnius investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui.

Galima padaryti išvadą, kad esant vid. automobilių saugyklos užimtumui ~ 60 proc. ir ~30 proc. subsidijai iš Savivaldybės Projektas galėtų būti patrauklus privačiam subjektui. Investicijų vidinė grąžos norma būtų ~ 9 proc. (detali informacija yra pateikta Priede Nr. 7, lentelėje Nr.24).



**29 paveikslas.** Alternatyvos Nr. 2 finansinio modeliavimo rezultatai. Automobilių saugyklos vid. užimtumas 60 proc., subsidija iš Savivaldybės 20 proc.

### 3. Projekto terminas – 25 m., banko paskolos terminas – 15 metų.

Esant Projekto terminui 25 m., Projektas būtų patrauklus privačiam subjektui tik gavus ~20-30 proc. subsidiją iš Savivaldybės. Tikėtina investicijų vidinė grąžos norma ~7-9 proc.

Atlikus Projekto alternatyvų finansinį modeliavimą, jautrumo ir finansinio gyvybingumo analizę, galima padaryti šias išvadas:

- Nepaisant alternatyvos Nr. 1 ilgesnio įgyvendinimo termino (dėl detalaus plano keitimas papildomai užtruktų ~ 6 mėn. ilgiau lyginant su alternatyva Nr. 2, kadangi automobilių saugykla būtų įrengta ne tik po Atgimimo aikšte, bet ir po H. Manto gatve) ir didesnių pradinių investicijų į Projektą, tačiau alternatyva Nr. 1 būtų patrauklesnė privačiam subjektui, kadangi leistų užtikrinti aukštesnius investicijų atsipirkimo rodiklius dėl didesnio automobilių saugyklos dydžio.
- Optimaliausias Projekto terminas 20-25 m. ir paskolos terminas 15 m. (esant ~60 proc. vid. automobilių saugyklos užimtumui), kadangi tai leistų ne tik užtikrinti aukščiausius investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui (~8-9 proc.), bet ir mažiausią subsidiją iš Savivaldybės (~20 proc.). Jei nebūtų jokios subsidijos iš Savivaldybės, tikėtina, kad Projektas būtų nepatrauklus privačiam subjektui dėl žemų investicijų atsipirkimo rodiklių.
- Galima Projektą įgyvendinti ir be subsidijos (arba subsidija būtų minimali) padidinant Projekto patrauklumą privačiam subjektui:

- d) prailginus rinkliavos rinkimo laiką (vakarais ir savaitgaliais);
  - e) atleidus nuo nekilnojamojo turto mokesčio;
  - f) apribojus automobilių stovėjimą aplinkinėse teritorijose siekiant padidinti požeminės automobilių saugyklos užimtumą.
- Labai svarbu užtikrinti aiškią Savivaldybės strategiją dėl automobilių stovėjimo Klaipėdos mieste. Jeigu būtų nuspręsta pritraukti privatų subjektą į Projektą, Savivaldybė turėtų nekonkuruoti teikdama stovėjimo paslaugas aplinkinėse teritorijose. Siekiant padidinti požeminės automobilių saugyklos užimtumą bei pagerinti investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui, Savivaldybė galėtų svarstyti dalies esamų automobilių stovėjimo vietų mažinimą antžeminėje dalyje.

### 1.1.6. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO ETAPIŠKUMAS

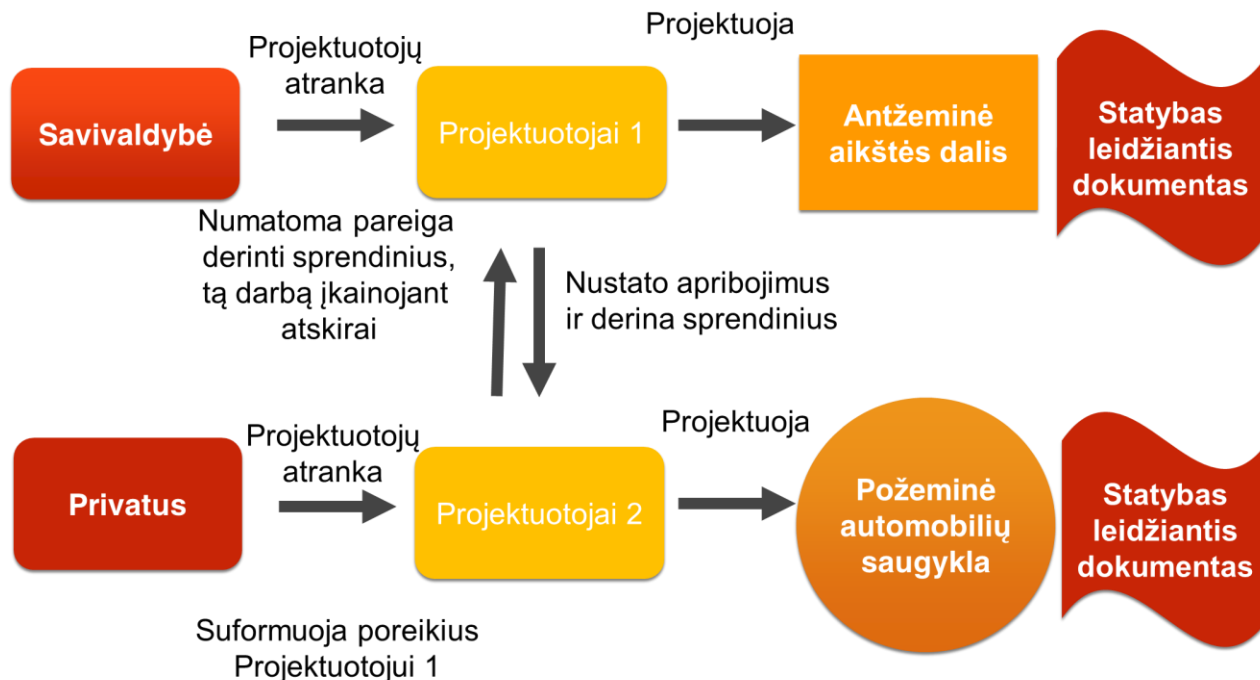
Atsižvelgiant į tai, kad analizuojamas Projektas turi būti vykdomas paraleliai su Atgimimo aikštės antžeminės dalies rekonstrukcijos projektu, kuris bus iš dalies finansuojamas ES lėšomis, šiame skyriuje detalizuojamas siūlomas abiejų etapų pagrindinių veiklų (projektavimo ir statybos darbų) eiliškumas.

Savivaldybei tikslinga **privataus subjekto atranką daryti ir sudaryti su juo sutartį dar iki projektavimo pradžios**, siekiant gauti privataus subjekto įžvalgas, komentarus antžeminės dalies projektuotojams, užtikrinant gerosios praktikos, paremtos patirtimi, įgyvendinimą bei dviejų projektų techninių sprendinių suderinamumą.

Techninių sprendinių suderinamumą galima užtikrinti projektavimo etape dviem modeliais:

- a) rengiant du atskirus techninius projektus ir gaunant du statybą leidžiančius dokumentus;

#### Projektavimo etapas I modelis

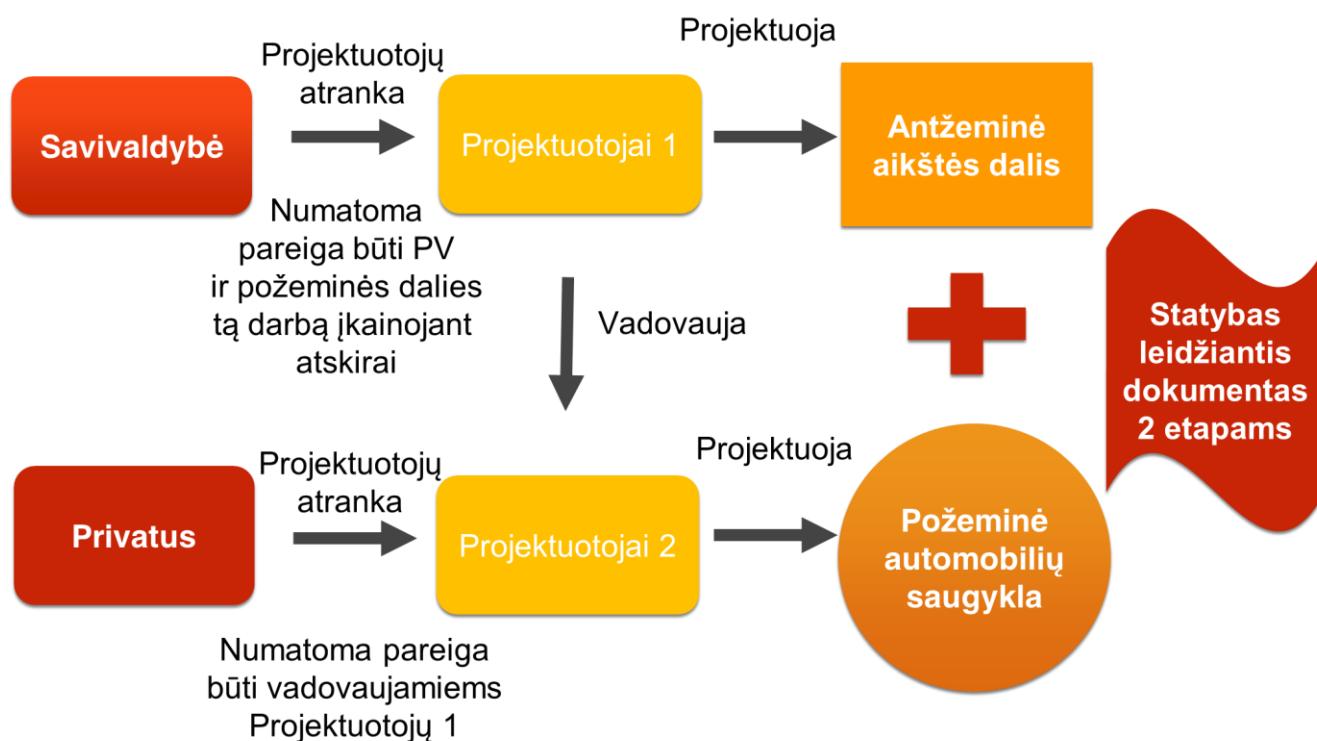


30 paveikslas. Projektavimo etapai, kai rengiami du projektai.

Pastaruoju atveju antžeminė dalis projektuojama atskirai nuo požeminės (gaunami du statybą leidžiantys dokumentai), bet šiuo atveju būtina, kad **antžeminės dalies projektavimo sąlygose būtų numatyta projektuotojų pareiga suderinti sprendinius iki statybą leidžiančio dokumento gavimo su galimą požeminę dalį projektuosiančiais projektuotojais** (todėl šiuos derinimo darbus turi įsivertinti ir išskirti projektuotojai pasiūlyme atskirai, tam, kad neatsiradus privataus subjekto galima būtų nemokėti už planuotus derinimo darbus). Analogiškai **privataus subjekto projektuotojams turi būti numatyta pareiga suderinti projektuojamus požeminės dalies sprendinius su antžeminės dalies techninio projekto rengėjais.**

b) rengiant vieną techninį projektą esant vienam projekto vadovui.

## Projektavimo etapas II modelis



31 paveikslas. Projektavimo etapai, kai rengiamas vienas bendras projektas.

Pastaruoju atveju Savivaldybės antžeminės dalies projektuotojų vadovas tampa ir antžeminės, ir požeminės dalies projekto vadovu, t.y. **projektuotojų atrankos sąlygose turi būti nurodoma,**

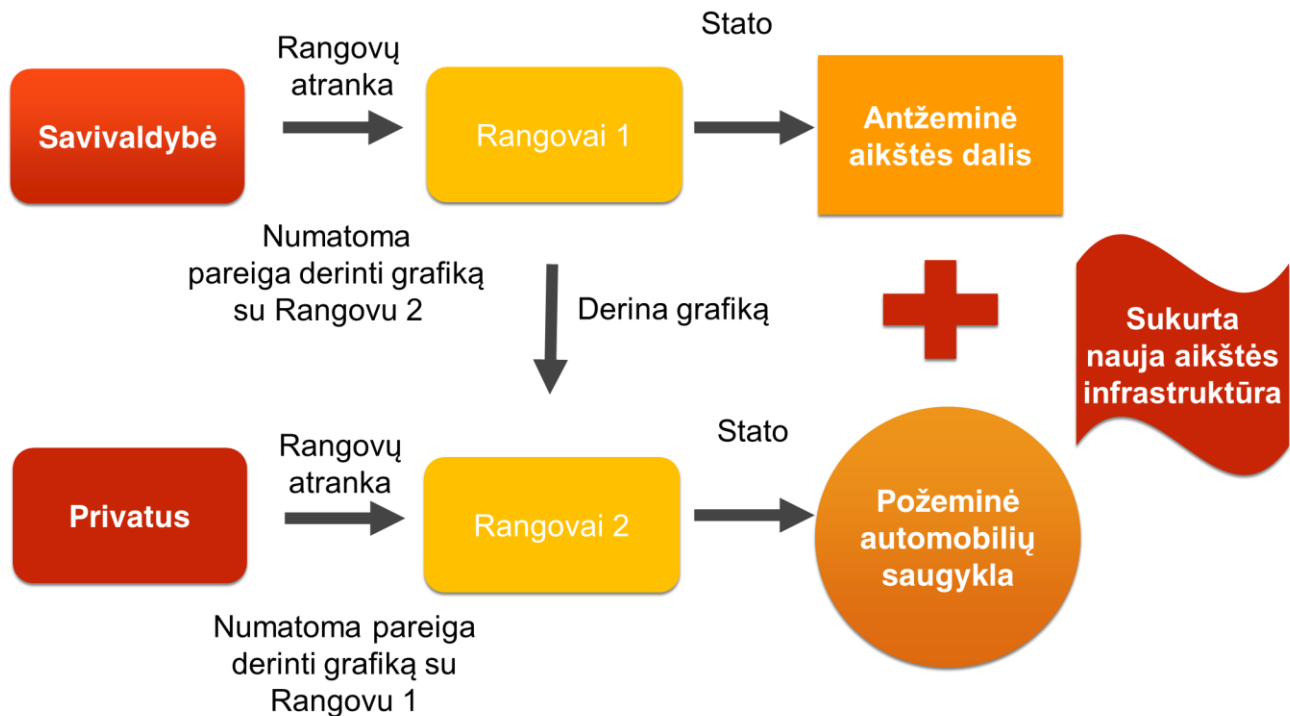
**kad jie turės vadovauti požeminę dalį projektuosiantiems architektams taip pat** (kuriuos pasirinks privatus) ir šiuos vadovavimo šiai daliai darbus įkainuoti ir išskirti atskirai.

Tokiu atveju projektavimas antžeminės dalies ir požeminės dalies vyksta paraleliai ir gaunamas vienas statybą leidžiantis dokumentas **2 statybų etapams**, kas leidžia darbus aktuoti ir priduoti dviem užbaigimo aktais atskirai: vienas etapas būtų vykdomas Savivaldybės (antžeminės dalies), kitas – privataus subjekto.

Atitinkamai suprojektuota infrastruktūra galėtų būti statoma skirtingų rangovų (antžeminės dalies – Savivaldybės atrinktų viešojo pirkimo būdu, o požeminės dalies – privataus subjekto pasirinktų pagal savo vidaus taisykles).

**Tiesa, būtina konkursų sąlygomis užtikrinti tiek viešojo pirkimo būdu pasirenkamų rangovų, tiek privataus subjekto pasirenkamų rangovų pareigą derinti darbų vykdymo grafikus, siekiant užtikrinti techninių sprendinių suderinamumą ir optimaliausią darbų grafiką.**

## Statybos etapas



32 paveikslas. Statybos etapiškumas.

**11 lentelė.** Projekto pagrindinių veiklų pasidalinimas.

Veiklos	Privatus subjektas	Savivaldybė
Parengia statinio techninį ir darbo projektus (antžeminės dalies)		X
Parengia statinio techninį ir darbo projektus (požeminės dalies)	X	
Finansuoja statybą antžeminės dalies savo ir/ar kredito įstaigų/ES lėšomis		X
Finansuoja statybą požeminės dalies savo ir/ar kredito įstaigų/ES lėšomis	X	
Atlieka antžeminės dalies įrengimo darbus		X
Atlieka požeminės dalies įrengimo darbus	X	
Vykdo socialinę veiklą – prižiūri ir tvarko Atgimimo aikštės atžeminę dalį		X
Vykdo ūkinę-komercinę veiklą – gauna pajamas iš ūkinės veiklos (automobilių saugojimo) vykdymo ir prisiima paklausos riziką	X	

## REKOMENDACIJOS IR IŠVADOS

1. Vertinant automobilių saugyklos įrengimo galimybes studijoje buvo lyginami Projekto įgyvendinimo VPSP modeliai, turto nuomos modeliai ir tradicinių viešųjų pirkimų modeliai. Analizė parodė, kad tinkamiausias sprendimas projektą įgyvendinti turto nuomos forma, suteikiant privatiems subjektams galimybę 25 metų laikotarpiui išsinuomoti Atgimimo aikštės dalį su teise po ja sukurti požeminę automobilių saugyklą ir iš šio turto gauti pajamas.
2. Pasirinkto teisinio Projekto įgyvendinimo modelis sąlygoja poreikį keisti Klaipėdos miesto savivaldybės materialiojo turto nuomos tvarkos aprašą, suteikiant teisę nuomotis turtą ilgesniam terminui.
3. Siūlytina didinant Projekto patrauklumą privatiems subjektams atleisti nuomininką nuo nekilnojamojo turto mokesčio ar taikyti lengvatinį tarifą;

4. Vykdamas Projektą bus būtinas Savivaldybės ir privataus subjekto projektuotojų ir rangovų kooperavimasis ir bendradarbiavimas tiek derinant techninius sprendinius, tiek derinant darbų etapiškumą ir grafiką, todėl būtina vykdamas paslaugų teikėjų / rangovų konkursus tokias pareigas numatyti konkurso sąlygose.
5. Vykdamas Projekto finansinę analizę buvo išnagrinėtos dvi alternatyvos: **alternatyvos Nr. 1 atveju įvertintas automobilių vietų skaičius - 184, o alternatyvos Nr. 2 atveju – 140.**
6. Dėl didesnės apimties ir papildomų išlaidų detalaus plano keitimui, alternatyvos Nr. 1 atveju statybos ir įrangos kaštai sudarys ~ 1785 tūkst. EUR be PVM. Vienos automobilių stovėjimo vietos statybos kaštai ~8983 EUR be PVM.
7. Alternatyva Nr. 2 atveju, statybos ir įrangos kaštai sudarys ~ 1363 tūkst. EUR be PVM. Vienos automobilių stovėjimo vietos statybos kaštai ~8855 EUR be PVM.
8. Atlikus Projekto alternatyvų finansinį modeliavimą, jautrumo ir finansinio gyvybingumo analizę, galima padaryti šias išvadas:
  - Nepaisant alternatyvos Nr. 1 ilgesnio įgyvendinimo termino (dėl detalaus plano keitimas papildomai užtrukę ~ 6 mėn. ilgiau lyginant su alternatyva Nr. 2, kadangi automobilių saugykla būtų įrengta ne tik po Atgimimo aikšte, bet ir po H. Manto gatve) ir didesnių pradinių investicijų į Projektą, tačiau **alternatyva Nr. 1 būtų patrauklesnė** privačiam subjektui, kadangi leistų užtikrinti aukštesnius investicijų atsipirkimo rodiklius dėl didesnio automobilių saugyklos dydžio.
  - **Optimaliausias Projekto terminas 20-25 m. ir paskolos terminas 15 m. (esant ~60 proc. vid. automobilių saugyklos užimtumui)**, kadangi tai leistų ne tik užtikrinti aukščiausius investicijų atsipirkimo rodiklius privačiam subjektui (~8-9 proc.), bet ir mažiausią subsidiją iš Savivaldybės (~20 proc.). Jei Projektas nebūtų subsidijuojamas iš Savivaldybės, tikėtina, kad Projektas būtų nepatrauklus privačiam subjektui dėl žemų investicijų atsipirkimo rodiklių.
  - **Galima Projektą įgyvendinti ir be subsidijos** (arba subsidija būtų minimali) padidinant Projekto patrauklumą privačiam subjektui:
    - prailginus rinkliavos rinkimo laiką (vakarais ir savaitgaliais);
    - atleidus nuo nekilnojamojo turto mokesčio;
    - apribojus automobilių stovėjimą aplinkinėse teritorijose siekiant padidinti požeminės automobilių saugyklos užimtumą.
9. Tikėtina, kad dalis suinteresuotų privačių subjektų į Projektą žiūri ne tik kaip į atskirą investicinį projektą, o jį vertina, kaip papildantį jų kitus vykdomus investicinius projektus, todėl numatomas investicijų gražos šaltinis galimas iš kitų objektų (pvz., apgyvendinimo paslaugų), kurioms tiesiog reikalinga nauja automobilių stovėjimo infrastruktūra, todėl siūlytina vykdamas rinkos tyrimą analizuoti rinkos susidomėjimą nesant Savivaldybės dalyvavimo Projekto finansavime.
10. Pažymėtina, kad rekomenduojamu turto nuomos teisiniu modeliu galimo subsidijavimo poreikį (nesulaukus privačių subjektų suinteresuotumo nesant subsidijos) galima išspręsti

teisine nuostata nuomos sutartyje, numatančia dalinį išnuomoto turto pagerinimų kompensavimą.

## ŠALTINIAI

1. LR investicijų įstatymas;
2. LR vietos savivaldos įstatymas;
3. Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas;
4. LR civilinis kodeksas;
5. LR koncesijų įstatymas
6. LR viešųjų pirkimų įstatymas;
7. Valstybės ilgalaikio materialiojo turto viešojo nuomos konkurso ir nuomos ne konkurso būdu organizavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimu Nr. 1524;
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 5 d. nutarimas Nr. 432 „Dėl Viešojo pirkimo–pardavimo sutarčių, sudaromų ilgiau kaip 3 metams, terminų nustatymo kriterijų ir atvejų, kuriais gali būti sudaromos tokios sutartys, aprašo patvirtinimo“;
9. Klaipėdos miesto savivaldybės materialiojo turto nuomos tvarkos aprašas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-401;
10. Europos Komisijos aiškinamasis komunikatas dėl koncesijų pagal Europos Bendrijos teisę 2000/C 121/02;
11. Salix finance, <http://www.salixfinance.co.uk/about-us> [žiūrėta 2015-03-21].
12. RE:FIT programa, <http://refit.org.uk/what-refit/> [žiūrėta 2015-03-21].
13. EPC manual, <http://www.transparens.eu/eu/trainings/eu-manual> [žiūrėta 2015-02-02].
14. VPSP projektų rengimo rekomendacijos <http://www.ppplietuva.lt/>
15. Graeme A. Hodge, Carsten Greve, The Challenge of Public-Private Partnerships – learning from international experience, Edward Elgar Publishing, Inc., 2007.















