



VADLĪNIJAS
PROJEKTA „SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU
KONCESIJA”
NOLIKUMA UN LĪGUMA SAGATAVOŠANAI

Saturs

ievads.....	3
1. VADLĪNIJAS LĪGUMISKĀS PARTNERĪBAS UZSĀKŠANAI	4
1.1. Vajadzību apzināšana un projekta apjoma noteikšana.....	4
1.2. Finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšana	9
1.3. Lēmuma pieņemšana par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu	9
2. KONCESIJAS NOLIKUMA SAGATAVOŠANA	11
2.1. Koncesijas procedūras komisijas izveidošana	11
2.2. Koncesijas nolikuma saturs	11
2.3. Koncesijas dokumentācijas saskaņošana	23
3. KONCESIJAS LĪGUMA SAGATAVOŠANA.....	24
3.1. Koncesijas līguma īpatnības sabiedrisko pārvadājumu jomā.....	24
3.2. Koncesijas līguma saturs	25
4. MĒRĶSABIEDRĪBA	45
4.1. Mērķsabiedrības izveidošana	45
4.2. Mērķsabiedrības darbības ierobežojumi.....	45
Kopsavilkums	46

Ievads

Standartizētā dokumentācija sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai piemērojot publisko un privāto partnerību ir veidota koncesijas modelim, kas sastāv no šādām komponentēm:

- Privātais partneris nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus gala lietotājiem;
- Privātais partneris ir visu aktīvu (t.sk. autobusu) īpašnieks visu koncesijas līguma darbības laiku un arī pēc tā;
- Publiskais partneris nosaka maršrutu vai maršrutu tīklu, kurā privātajam partnerim ir jāsniedz sabiedriskā transporta pakalpojumi, reisu skaitu, biežumu, minimālās prasības autobusiem utt.;
- Publiskais partneris maksā zaudējumus privātajam partnerim par sabiedriskā transporta sniegšanu;
- Privātais partneris uzņemas pieejamības risku, daļēju pieprasījuma risku, finanšu risku, tehnoloģisko risku un normatīvo aktu izmaiņu risku.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu koncesija ir iespējama arī ar citām komponentēm:

- **Publiskais partneris vēlas, lai pēc koncesijas līguma termiņa beigām, privātā partnera iegādātie autobusi tiktu atdoti publiskajam partnerim;**

Šādā gadījumā jārēķinās, ka līgumā būtu jāparedz autobusu atpirkuma tiesības, detalizēti nosacījumi autobusu uzturēšanai un rīcībai ar tiem. Ja ir atpirkuma tiesības, tad tarifa lielumam nevajadzētu būt palielinātam salīdzinājumā ar gadījumu, kad autobusi paliek privātajam partnerim.

- **Publiskajam partnerim ir autobusi, bet to skaits ir nepietiekams vai arī autoparks ir jāatjauno;**

Autobusi tiek nodoti privātajam partnerim kā publiskā partnera resurs, visi no jauna iegādātie autobusi arī kļūst par publiskā partnera resursu. Šajā gadījumā koncesijas līgumā jāparedz detalizētas prasības autoparka uzturēšanai.

- **Sabiedriskā transporta pakalpojumus sniedz publiskā partnera kapitālsabiedrība.**

Šajā gadījumā ir iespējams piemērot institucionālo partnerību.

Minētos papildus modeļu ieviešanai var izmantot izstrādāto standartizēto dokumentāciju attiecīgi papildinot koncesijas līguma sadaļas un izveidojot papildus pielikumus.

1. Vadlīnijas līgumiskās partnerības uzsākšanai

1.1. Vajadzību apzināšana un projekta apjoma noteikšana

Vajadzību apzināšana un projekta apjoma noteikšana sabiedriskā transporta pārvadājumu projektiem sākas ar maršrutu izstrādi un apstiprināšanu.

Maršrutu tīkls

Sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma prasības.

Regula 1370/2007 paredz, ka nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus, tie ir jāorganizē tā, lai šie pakalpojumi būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki un ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams tirgus spēkiem vien.

Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek organizēti maršrutu tīklā, kuru veido noteikts maršrutu kopums. Maršrutu tīkls (maršruti) tiek iedalīti:

- 1) reģionālais starppilsētu nozīmes maršrutu tīkls (maršruts);
- 2) reģionālais vietējās nozīmes maršrutu tīkls (maršruts);
- 3) pilsētas nozīmes maršrutu tīkls (maršruts).

Sabiedriskā transporta pakalpojumus attiecīgi valsts vai pašvaldības interesēs organizē:

- 1) Autotransporta direkcija – reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīklā, tai skaitā, visos dzelzceļa maršrutos;
- 2) plānošanas reģioni – reģionālos vietējās nozīmes maršrutu tīklā;
- 3) republikas pilsētas pašvaldības – pilsētas nozīmes maršrutu tīklā.

Reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīklā tiek nodrošināta pārvietošanās visā valsts teritorijā galvenokārt no vienas administratīvās teritorijas uz administratīvo teritoriju citā plānošanas reģionā vai starp republikas pilsētām.

Reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīklā tiek nodrošināta pārvietošanās viena novada administratīvās teritorijas robežās, no šī novada uz tuvākām apkārtējām teritorijām vai uz citu novadu attiecīgā plānošanas reģiona robežās.

Pilsētas nozīmes maršrutu tīklā tiek nodrošināta pārvietošanās republikas pilsētas administratīvajās robežās un no šīs pilsētas uz tuvākām apkārtējām teritorijām.

Sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē un maršrutu tīklu veido:

- 1) ievērojot iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem;
- 2) nodrošinot iedzīvotāju iespēju nokļūt uz izglītības iestādēm, darbavietām, ārstniecības iestādēm, valsts un pašvaldību institūcijām to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā;
- 3) nodrošinot noteiktu sabiedriskā transporta regularitāti un intensitāti;
- 4) nodrošinot sabiedriskā transporta pieejamību ikvienam iedzīvotājam;

- 5) ievērojot noteikto maršrutu tīklu (maršrutu) un sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas secīgumu, proti:
- reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu prioritāri ir dzelzceļa maršruti;
 - pārvadājumos ārpus pilsētas (reģionālā starppilsētu un reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīklā) prioritārs ir reģionālais starppilsētu nozīmes maršrutu tīkls (maršruti).

Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, nosaka pamatojoties uz esošajām pasažieru plūsmām (virzieni un apjomi), kas pamatā ir atkarīgas no apdzīvoto vietu, tostarp - darba vietu, izglītības iestāžu, ārstniecības iestāžu, valsts un pašvaldību iestāžu, kā arī kultūras objektu un iestāžu, tirdzniecības vietu izvietojuma, un iedzīvotāju blīvuma un visu šo rādītāju izmaiņām. Par pamatu pasažieru plūsmas analīzei tiek izmantotas pārvadātāju iesniegtās statistiskās atskaites, vietējo pašvaldību aptaujas un iedzīvotāju un pārvadātāju ierosinājumi.

Reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīklu izstrādā un apstiprina Autotransporta direkcija. Maršrutu tīklā tiek ietverta šāda informācija:

- karte, kurā shematiski ir attēlots viss maršrutu tīkls;
- maršrutu tīklā ietvertu maršrutu saraksts;
- katra maršrutu tīklā ietvertā maršruta apraksts un shēma;
- katra maršruta nepieciešamības pamatojums;
- autobusu vai vilcienu kustības saraksti;
- informācija par kvalitātes prasībām;
- prognozēto izmaksu un tarifa (braukšanas maksas) aprēķins.

Pirms maršrutu tīkla apstiprināšanas Autotransporta direkcijai ir jānoskaidro ieinteresēto plānošanas reģionu viedoklis, bet attiecībā uz maršrutu tīklā ietvertiem dzelzceļa maršrutiem šis maršrutu tīkls ir jāaskaņo ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

Reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu izstrādā un apstiprina plānošanas reģions.

Maršrutu tīklā ietveramā informācija:

- karte, kurā shematiski ir attēlots viss maršrutu tīkls;
- maršrutu tīklā ietvertu maršrutu saraksts;
- katra maršrutu tīklā ietvertā maršruta apraksts un shēma;
- katra maršruta nepieciešamības pamatojums;
- autobusu kustības saraksti;
- informācija par kvalitātes prasībām;
- prognozēto izmaksu un tarifa (braukšanas maksas) aprēķins;
- plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību saskaņojums, ja maršrutu tīkla grozījumi pārsniedz pakalpojumu nodrošināšanai iedalīto valsts budžeta līdzekļu apmēru.

Pirms reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīkla apstiprināšanas, plānošanas reģionam šis maršrutu tīkls ir jāaskaņo ar Autotransporta direkciju un ieinteresētajām pašvaldībām. Saskaņošanas gaitā Autotransporta direkcija vērtē attiecīgā maršrutu tīkla atbilstību Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktām maršrutu tīklu veidošanas prioritātēm, principiem un atbilstoši valsts budžeta līdzekļu efektīvam izlietojumam.

Pilsētas nozīmes maršrutu tīklu izstrādā un apstiprina republikas pilsētas pašvaldība.

Maršrutu tīklā ietver:

- maršrutu tīkla shēmu;
- maršrutu tīklā ietverto maršrutu sarakstu;
- sabiedrisko transportlīdzekļu reisu skaitu;
- informāciju par sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasībām.

Pilsētas nozīmes maršrutu tīkls ir jāiesniedz informācijai Autotransporta direkcijai. Ar citām kompetentām institūcijām tas nav jāsaskaņo.

Tā kā sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījums un iedzīvotāju vajadzības ir pastāvīgi mainīgi rādītāji, maršrutu tīkls sistemātiski tiek grozīts. Ja maršrutu tīklā tiek atklāts jauns maršruts vai reiss, grozīts esošais maršruts vai reiss vai tas tiek slēgts, tiek izdarīti grozījumi maršrutu tīklā, ievērojot iepriekš norādīto maršrutu tīklu saskaņošanas un viedokļu noskaidrošanas kārtību. Lēmumam par maršrutu tīkla grozījumiem tiek pievienota informācija, kas ar attiecīgajiem grozījumiem tiek mainīta (piemēram, ja reisā tiek mainīti sabiedriskā transportlīdzekļa kustības laiki, tiek pievienots jauns attiecīgais kustības saraksts).

Ja paredzētās izmaiņas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nosacījumos ir īslaicīgas un kas radušās, piemēram, dēļ svētku dienām, īslaicīga pasažieru plūsmas pieauguma, laika apstākļiem, autoceļa, ielas vai sliežu ceļa remonta, grozījumi maršrutu tīklā netiek izdarīti.

Maršrutu tīkla grozīšana var tikt veikta pēc Autotransporta direkcijas, plānošanas reģiona, republikas pilsētas pašvaldības vai pārvaldītāja iniciatīvas, kā arī pēc jebkuras juridiskas vai fiziskas personas priekšlikuma. Priekšlikumam ir jāpievieno maršrutu tīkla grozīšanas pamatojums.

Reģionālais starppilsētu un reģionālie vietējās nozīmes maršrutu tīkli reizi gadā uz kārtējā gada 1.janvāri tiek konsolidēti – sagatavota maršrutu tīkla aktuālā redakcija, apvienojot maršrutu tīkla sākotnējo redakciju ar tā secīgiem grozījumiem.

Autotransporta direkcijas, plānošanas reģionu un republikas pilsētu pašvaldību lēmumi par maršrutu tīkla apstiprināšanu vai grozīšanu ir publiskojami, ievērojot normatīvajos aktos noteikto kārtību un termiņus.

Pasūtījums

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju (pārvaldītāju) Autotransporta direkcijas, plānošanas reģiona un republikas pilsētas pašvaldības (pasūtītāji) apstiprinātajā maršrutu tīklā izvēlas saskaņā ar valsts vai pašvaldības pasūtījumu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījums var tikt veikts arī atsevišķā maršrutā vai reisā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu organizē saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu vai Publiskās un privātās partnerības likumu, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, ciktāl Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nenosaka citādi.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības var tikt piešķirtas arī tieši, nepiemērojot Publisko iepirkumu likumā vai likumā, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu paredzētās procedūras, ja pasūtītājs sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ir nodibinājis kapitālsabiedrību un šajā kapitālsabiedrībā visas kapitāla daļas vai balsstiesīgās akcijas pieder attiecīgajam pasūtītājam. Kapitālsabiedrībai, kurai piešķirtas šādas ekskluzīvas tiesības nav tiesības piedalīties citu pasūtītāju organizētajās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas procedūrās.

Tarifi

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu maksu jeb tarifu nosaka pārvadātājs saskaņā ar Ministru kabineta apstiprināto tarifu aprēķināšanas metodiku. Šādas tiesības ir piešķirtas arī pasūtītājam ar nosacījumu, ka tad pasūtītājs pilnībā uzņemas zaudējumu segšanas finansiālās saistības.

Zaudējumi

Atbilstoši tiesiskam regulējumam, ja pārvadātājam, kuram, izpildot valsts vai pašvaldības pasūtījumu rodas ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīti zaudējumi, tam ir tiesības saņemt šo zaudējumu kompensāciju.

Regula Nr.1370/2007, kas stājās spēkā 2009.gada 3.decembrī ir noteikts, ka kompensācijas metodei ir jāveicina:

- sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju efektīva darbība;
- pietiekami augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšana.

Saskaņā ar nacionālajām tiesību normām šobrīd ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītie zaudējumi pārvadātājam tiek kompensēti:

- no valsts budžeta – par pārvadājumiem reģionālā starppilsētu un reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīklā;
- no pašvaldības budžeta – par pārvadājumiem pilsētas nozīmes maršrutu tīklā un reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīklā par to sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma daļu, kas pārsniedz šo pakalpojumu nodrošināšanai paredzētos valsts budžeta līdzekļu ietvarus.

Pārvadātājam kompensē:

- ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildi saistītās izmaksas, kas pārsniedz ieņēmumus;
- izmaksas, kas radušās, ievērojot pasūtītāja noteiktos tarifus;
- izmaksas, kas saistītas ar pasažieru ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu (pirmsskolas vecuma bērni, bērni bāreņi, invalīdi, politiski represētās personas).

Pārvadātājam izmaksājamās zaudējumu kompensācijas apmērs tiek aprēķināts uz pārvadātāja iesniegto pārskatu un atskaišu pamata atbilstoši 2009.gada 26.oktobra Ministru kabineta noteikumiem Nr.1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos

zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība”.

Zaudējumu kompensēšanas kārtība:

- 1) nosaka plānotos zaudējumus gadam un ikmēneša maksājuma apmēru;
- 2) faktisko zaudējumu kompensāciju koriģē katru ceturksni, ievērojot faktiskos zaudējumus ceturksnī;
- 3) gala norēķins (pārrēķins) – pēc gada pārskata.

Lai saņemtu zaudējumu kompensāciju, pārvadātājam, ja bez sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildes, tas veic arī citu saimniecisko darbību, ir jānodrošina ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās saimnieciskās darbības atsevišķa uzskaitē. Tas veicams tāpat, kā sabiedriskā transporta pakalpojumus sniegtu atsevišķs, patstāvīgs komersants. Atsevišķā uzskaitē ir jāveic pa pārvadājumu veidiem (starpilsētu, vietējās vai pilsētas nozīmes pārvadājumi) un par maršrutiem attiecīgajā pārvadājumu veidā. Ja pārvadātājs ir noslēdzis vairākus sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumus, atsevišķā uzskaitē ir jāveic par katru šādu līgumu atsevišķi.

Pasūtītājam ir pienākums uzraudzīt un kontrolēt pārvadātājam izmaksātās zaudējumu kompensācijas izmantošanas likumību, lietderību un pareizību, gan veicot pārvadātāja iesniegto pārskatu un atskaišu salīdzināšanu, gan veicot auditus pārvadātāju uzņēmumos.

Neskatoties uz normatīvajos aktos paredzētām privātā partnera tiesībām uz ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto faktisko zaudējumu kompensāciju, kuras apmēru nosaka kā starpību starp privātā partnera gūtajiem ieņēmumiem no pakalpojumu sniegšanas un ar šo pakalpojumu nodrošināšanu saistītām izmaksām, privātais partneris sabiedriskā transporta nozarē ir pakļauts ekonomiskajiem jeb tirgus riskiem. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja iespēja gūt peļņu vai ciest zaudējumus ir atkarīga no apstākļiem, kas nav tieši sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja kontrolē, tas ir, sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju pieprasījuma pēc pakalpojumiem, kā arī publiskajam partnerim pieejamo finanšu resursu apjoma.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi ir ilgtermiņa un šādam laika posmam nav iespējams bez jebkāda riska prognozēt tādus faktorus, kā pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un valsts vai pašvaldības iespējas vienādā apjomā visā līguma termiņā kompensēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu radušos zaudējumus. Īpaši ņemot vērā, ka valsts vai pašvaldības budžets tiek apstiprināts tikai uz vienu gadu.

Publiskā partnera prasībās parasti tiek iekļautas prasības pakalpojumu kvalitātes celšanai, tajā skaitā attiecībā uz pakalpojumu nodrošināšanā iesaistītajiem transportlīdzekļiem, kas nozīmē apjomīgu investīciju veikšanas nepieciešamību no privātā partnera puses, kuras ir paredzēts atpelnīt visā pasūtījuma līguma termiņa laikā.

No sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju pieprasījuma pēc pakalpojumiem ir atkarīgi pārvadātāju ieņēmumi no biļešu pārdošanas, savukārt no šiem ieņēmumiem tiek aprēķināta pārvadātāja peļņas daļa. Ja privātā partnera sniegto pakalpojumu kvalitāte būs zema vai arī konkrētajam pakalpojumu veidam būs alternatīvi konkurētspējīgi aizstājēji, samazināsies arī pieprasījums pēc attiecīgajiem privātā partnera sniegtajiem pakalpojumiem un tādējādi kritīsies pārvadātāja ieņēmumi no biļešu pārdošanas un tā peļņa.

Minētais norāda, ka sākotnēji privātajam partnerim var būt nepieciešams lielāks transportlīdzekļu un resursu apjoms, bet vēlāk tas var samazināties, radot nepieciešamību meklēt citus veidus, kā atpelnīt ieguldītos līdzekļus, vai neatpelnīt vispār, jo šādu zaudējumu kompensācijas privātajam partnerim normatīvie akti neparedz. Minētais ir saistīts ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā paredzētajām pasūtītāja tiesībām līguma darbības laikā samazināt vai palielināt pārvadātājam piešķirto tiesību apjomu atkarībā no pieprasījuma izmaiņām. Piešķirto tiesību apjoms var tikt palielināts vai samazināts, arī iespējama pilnīga zaudējumu kompensēšanas pārtraukšana, atkarībā no valsts vai pašvaldības budžeta finansiālajām iespējām.

1.2. Finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšana

Finanšu un ekonomiskos aprēķinus vajadzētu sākt līdz ar maršrutu tīklu izveides un apstiprināšanas procesu, jo tādā veidā būtu iespējams izvērtēt maršruta rentabilitāti, nepieciešamību, pieprasījuma risku, līdz ar izvērtējumu, vai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana attiecīgajā maršrutā ir iespējama izmantojot publisko un privāto partnerību vai publisko iepirkumu vai, iespējams, veidojot kapitālsabiedrību.

Finanšu un ekonomiskajos aprēķinos obligāti ir jāparedz remontdarbu fonds, ja potenciālais publiskais partneris ir nolēmis tādu iekļaut koncesijas līgumā.

Ļoti liela uzmanība finanšu un ekonomiskajos aprēķinos ir jāpievērš tieši jūtīguma analīzei, jāanalizē būtu pieprasījuma izmaiņu ietekme uz privātā partnera ieņēmumiem, degvielas cenu kāpuma ietekme, kompensācijas apmēra pazemināšanās utt.

Finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanas soļi un metodika ir aprakstīta „Publiskās un privātās partnerības finanšu un ekonomisko aprēķinu izstrādes vadlīnijās” (atrodams: www.ppp.gov.lv).

1.3. Lēmuma pieņemšana par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu

Ja Finanšu ministrijas atzinumā konstatēts, ka potenciālais publiskās un privātās partnerības līgums neradīs nevēlamu ietekmi uz valsts budžeta ilgtermiņa saistību apjomu vai valsts parādu, lēmumu par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu pieņem:

- 1) **Ministru kabinets**, ja publiskās un privātās partnerības līgumu kā publiskais partneris slēgs **plānošanas reģions**;
- 2) **pašvaldības dome**, ja publiskās un privātās partnerības līgumu kā publiskais partneris slēgs **pašvaldība**;
- 3) **juridiskās personas statūtos noteiktā lēmējinstītūcija**, ja publiskās un privātās partnerības līgumu kā publiskais partneris slēgs **Autotransporta direkcija**.

Ja Finanšu ministrija savā atzinumā ir norādījusi, ka potenciālais publiskās un privātās partnerības līgums radīs nevēlamu ietekmi uz valsts budžeta ilgtermiņa saistību apjomu vai valsts parādu, **lēmumu par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu pieņem Ministru kabinets**. Ņemot vērā to, ka praksē gandrīz visos sabiedriskā transporta

pārvadājumu līgumos tiek maksāti zaudējumi pārvadātājam. Ir uzskatāms, ka tie ietekmē valsts budžeta ilgtermiņa saistību apjomu vai parādu, līdz ar to, lēmumu pieņems Ministru kabinets.

Autotransporta direkcijas gadījumā lēmumu par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu pieņem tikai pēc valsts kapitāla daļu turētāja iepriekšēja rakstveida piekrišanas saņemšanas.

Lēmumu par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu pieņem, pamatojoties uz finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem, Finanšu ministrijas un Centrālās finanšu un līgumu aģentūras atzinumiem.

Lēmumā par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu norāda:

- 1) publiskās un privātās partnerības procedūru, kurā tiks noteikts pretendents, ar kuru tiks slēgts publiskās un privātās partnerības līgums;

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas projekta gadījumā tā ir koncesijas procedūra. Taču var arī norādīt sīkāk, ka tas ir konkurss ar pretendentu atlasī.

- 2) publiskā partnera pārstāvi;
- 3) publiskās un privātās partnerības līguma termiņu, kas izriet no finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem un Finanšu ministrijas atzinuma;
- 4) privātajam partnerim nododamos publiskā partnera resursus;
- 5) Finanšu ministrijas atzinumā norādītos publiskās un privātās partnerības aktīvu uzskaites noteikumus;
- 6) citus publiskās un privātās partnerības īstenošanas nosacījumus, kas ir būtiski sabiedrības interešu nodrošināšanai.

Citi būtiski nosacījumi būtu līgumcena, līguma priekšmets, tarifs, risku pārdale, investīciju apjoms un ieguldīšanas nosacījumi, finansēšanas avoti.

2. Koncesijas nolikuma sagatavošana

2.1. Koncesijas procedūras komisijas izveidošana

Koncesijas procedūras komisiju izveido publiskā partnera pārstāvis. Publiskā partnera pārstāvis nodrošina izveidotās koncesijas procedūras komisijas darbu un ir atbildīgs par tās darbību.

Izveidojot koncesijas procedūras komisiju, publiskā partnera pārstāvis nodrošina, lai tā būtu kompetenta koncesijas līguma slēgšanas jomā, tas nozīmē, ka komisijas locekļiem būtu jābūt ar zināšanām ekonomikā, tieslietās, sabiedriskā transporta pārvadājumos, ja iespējams arī publiskajā un privātajā partnerībā. Koncesijas procedūras komisija, veicot savus pienākumus, ir tiesīga pieaicināt ekspertus vai publiskās un privātās partnerības lietpratējus, kuri nav komisijas locekļi. Līdz ar to, tādā veidā ir iespējams nodrošināt publiskās un privātās partnerības jomas kompetenci koncesijas procedūras komisijas darbības laikā.

Koncesijas konkursa komisijas sastāvā būtu jābūt personām, kuras būs projekta vadības grupas locekļi koncesijas līguma izpildē.

Koncesijas procedūras komisija jāizveido vismaz piecu locekļu sastāvā.

Koncesijas procedūras komisijas locekļi nedrīkst būt interešu konfliktā. Interešu konflikta gadījumus nosaka Publiskās un privātās partnerības likuma 25.pants.

Koncesijas procedūras komisijas darbības pamatprincipus, tiesības un pienākumus nosaka Publiskās un privātās partnerības likuma V nodaļa „Koncesijas procedūras komisija”.

2.2. Koncesijas nolikuma saturs

Koncesijas nolikums tiek izstrādāts ar mērķi nodrošināt „iepirkuma” procedūru un pretendentu atlasīšanu koncesijas līguma slēgšanai. Atšķirībā no tradicionālā publiskā iepirkuma, kas tiek īstenots saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu, koncesijas nolikuma izstrādi, iepirkuma procedūras un līguma slēgšanu kārtību nosaka Publiskās un privātās partnerības likuma (turpmāk – PPP likums) B daļa.

Koncesijas līgums var būt gan būvdarbu koncesijas līgums, gan pakalpojumu koncesijas līgums, kuru noslēdzis publiskais partneris un privātais partneris. Līgumu atšķirības saskaņā ar PPP likuma definīcijām ir sekojošas:

- būvdarbu koncesijas līgums — līgums, saskaņā ar kuru pēc publiskā partnera pasūtījuma privātais partneris veic būves projektēšanu un Publisko iepirkumu likuma 1.pielikumā minētos būvdarbus vai tikai Publisko iepirkumu likuma 1.pielikumā minētos būvdarbus, kā atlīdzību vai atlīdzības būtiskāko daļu iegūstot tiesības ekspluatēt uzcelto būvi, bet vienlaikus tam tiek nodoti arī šīs būves ekspluatācijas riski vai šo risku būtiskākā daļa.
- pakalpojumu koncesijas līgums — līgums, saskaņā ar kuru pēc publiskā partnera pasūtījuma privātais partneris sniedz Publisko iepirkumu likuma 2.pielikumā minētos pakalpojumus un kā atlīdzību vai atlīdzības būtiskāko daļu par šo pakalpojumu sniegšanu iegūst tiesības ekspluatēt šos pakalpojumus, bet vienlaikus tam tiek nodoti

arī šo pakalpojumu ekspluatācijas riski vai šo risku būtiskākā daļa. Pakalpojumu koncesijas līgumā var būt arī nebūtiska būvdarbu daļa.

Praksē bieži vien līgums paredz gan būvdarbu veikšanu, gan pakalpojumu sniegšanu, tādēļ publiskajam partnerim ir jānovērtē, kura no komponentēm ir uzskatāma par līguma būtiskāko daļu un attiecīgi par līguma priekšmetu. Sabiedriskā transporta pakalpojumu gadījumā visbiežāk būs pakalpojumu koncesijas līgums.

PPP likuma 17.panta 1.punktā noteiktas 3 koncesijas procedūras: konkurss ar pretendentu atlasī, bez pretendentu atlases un konkursa dialogs. Izstrādājot iepirkuma procedūras dokumentāciju, jāņem vērā, ka PPP projekta termiņš ir ilgāks un līguma priekšmets komplicētāks nekā tradicionālam iepirkumam, attiecīgi arī iepirkuma dokumentācija ir apjomīgāka un potenciālā privātā partnera piedāvājuma izstrāde, kā arī tā izvērtēšana ir laikietilpīga un finansiāli dārgāka. Lai nodrošinātu efektīvāku iepirkuma struktūru, apjomīgiem PPP iepirkumiem būtu ieteicams piemērot konkursa procedūru ar pretendentu atlasī jeb procedūra, kurā visi ieinteresētie piegādātāji var pieprasīt tiesības piedalīties, bet piedāvājumus var iesniegt tikai tie kandidāti (pretendenti), kurus pasūtītājs uzaicina. Minētā procedūra jāveic saskaņā ar PPP likuma B daļas VII, VIII un X nodaļu.

Šajā vadlīniju sadaļā tiks analizēti nolikuma dokumentācijas sagatavošanas aspekti konkursa procedūrai ar pretendentu atlasī, kā rezultātā tiks slēgts pakalpojuma koncesijas līgums, tomēr katra projekta gadījumā, atkarībā no tā apjoma, būtu jānovērtē, vai procedūra bez pretendentu atlases nebūtu efektīvāks iepirkuma modelis. Šādā gadījumā minētās vadlīnijas var izmantot, apvienojot atlases prasības no 1. kārtas un 2.kārtas nolikuma vienā dokumentā.

Ja PPP projekta ietvaros tiek iesaistīti Kohēzijas fonda līdzekļi un daļa no PPP projekta ir arī Kohēzijas fonda projekta aktivitātes, konkursa veidošanas procedūrā ir jāņem vērā arī Kohēzijas fonda finansējuma saņemšanai un izlietošanai izvirzītie nosacījumi.

Konkursa nolikuma punktu skaidrojumi ietverti sekojošā tabulā.

Punkts	Komentārs
1.kārtas nolikums	
Šajā nolikumā norādāma informācija, kas ieinteresēto piegādātāju iepazīstina ar vispārīgiem konkursa un līguma mērķiem, kā arī iepirkuma procedūras norises kārtību, izvirza prasības pretendentu atlasei un izvērtēšanai.	
Definīcijas	Lai nodrošinātu nepārprotamu un vienotu nolikuma punktu interpretāciju, vēlams nolikumā, līdzīgi kā tas tiek darīts līgumos, iekļaut būtiskāko terminu definīcijas. Lielākā daļa nolikumā izmantotās definīcijas ir interpretējamas saskaņā ar PPP likumu, tomēr daži termini, piemēram, apakšuzņēmējs vai personu apvienība, PPP likumā netiek definēti, tādēļ šos terminus ieteicams skaidrot. Lai izvairītos no sarežģījumiem piedāvājumu vērtēšanā, šajā nolikuma punktā būtu jāiekļauj visi būtiskie termini, jo īpaši tie, kurus neregulē PPP likums.
1.1.	Šajā nolikuma punktā jānorāda publiskā partnera un tā pārstāvja nosaukums, juridisko adresi un citus nepieciešamos rekvizītus. Saskaņā ar PPP likuma 1.panta 15.punktu, ir iespējami vairāki publiskie partneri, un tādā gadījumā tie visi ir jānorāda nolikuma 1.1.punktā. Jāpievērš uzmanība, ka publiskā partnera pārstāvis nav domāta kontaktpersona, bet gan iestāde, kas atbilst PPP likuma 1.panta 18.punktam:

	<p>a) tiešā pārvaldes iestāde, publiskas personas orgāns vai privātpersona, kurai Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteiktajā kārtībā ir deleģēts attiecīgais valsts pārvaldes uzdevums un kura ir noteikta šā likuma 16.panta sestajā daļā minētajā Ministru kabineta lēmumā, ja publiskais partneris ir valsts kā sākotnējā publisko tiesību juridiskā persona,</p> <p>b) pastarpinātā pārvaldes iestāde, publiskas personas orgāns vai privātpersona, kurai Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteiktajā kārtībā ir deleģēts attiecīgais valsts pārvaldes uzdevums un kura ir noteikta šā likuma 16.panta sestajā daļā minētajā atvasinātas publiskas personas lēmumā, ja publiskais partneris ir atvasināta publiska persona,</p> <p>c) kapitālsabiedrības valde, ja publiskais partneris ir valsts vai pašvaldību kapitālsabiedrība,</p> <p>d) privāto tiesību juridiskās personas institūcija, kura saskaņā ar tās darbību reglamentējošiem tiesību aktiem ir tiesīga pārstāvēt šo juridisko personu, ja publiskais partneris ir cita privāto tiesību juridiskā persona, kas nav valsts vai pašvaldības kapitālsabiedrība.</p>
1.2.	Koncesijas līguma priekšmets ir jāparāda vispārīgi saskaņā ar koncesijas līgumu. Ir jāuzskaita līguma priekšmeta būtiskākās sastāvdaļas un tas, kas privātajam partnerim būs jāveic līguma ietvaros.
1.3.	<p>Koncesijas procedūras mērķis jāformulē tā, lai tas sniegtu izpratni par to, kādēļ publiskais partneris veic minēto procedūru, t.i., kāda veida līgumu procedūras rezultātā plānots slēgt un kādus līguma izpildītāju (privāto partneri) tas vēlas atlasīt.</p> <p>Taču, ņemot vērā to, ka koncesijas procedūras mērķis ir izpildīt arī Kohēzijas fonda projekta aktivitātes, tad ir jānorāda, kādas aktivitātes tiek „iepirktas” ar šo procedūru.</p> <p>Šajā punktā būtu jānorāda arī PPP projekta mērķi, jo tas dod priekšstatu privātajam partnerim uz ko publiskais partneris vērsis galveno uzmanību izstrādājot koncesijas līguma projektu.</p>
1.4.	Šo punktu PPP likums neregulē, tomēr to būtu ieteicams iekļaut nolikumā, lai ieinteresētajam piegādātājam būtu saprotama projekta un līguma īstenošanas struktūra. Ja Finanšu ministrijas atzinumā par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem ir norādīti līguma īstenošanas negrozāmie nosacījumi, kas attiecināmi uz projekta finansiālās struktūras ievērošanu, tad šajā punktā tos ir iespējams norādīt. Tāpat ir jāsniedz skaidrs redzējums cik liels finansējums ir nepieciešams no privātā partnera, cik lielu daļu finansēs Kohēzijas fonda projekts un cik publiskais partneris.
1.5.	Šajā punktā obligāti norādāma koncesijas izpildes vieta un termiņš. Norādot koncesijas izpildes vietu, jānorāda visa koncesijas pakalpojumu sniegšanas teritorija. Koncesijas līguma termiņš jānorāda saskaņā ar finanšu un ekonomiskajos aprēķinos aprēķināto ekonomiski izdevīgākās alternatīvas termiņu.
1.6.	Jānorāda pretendenta izvirzītie vispārīgie nosacījumi. Pārsvārā gadījumos pretendents būs juridiska persona. Te būtu jānorāda arī tas, vai pretendenta uz koncesijas līguma slēgšanas brīdi būs jāizveidojas līguma izpildei kādā īpašā formā, piemēram, jāizveido mērķsabiedrība.
1.7.	Šajā punktā, saskaņā ar PPP likuma 33.panta 15.punktu, jānorāda sakaru līdzekļus, ar kādiem notiks informācijas apmaiņa starp koncesijas procedūras komisiju un

	<p>pretendentiem.</p> <p>1.7.1.punktā jānorāda iestādes nosaukums, adrese, kabineta numurs, kā arī darba laiks, kurā ir pretendents var iepazīties ar nolikuma dokumentāciju. Ja ir kādi apjomīgi dokumenti (piemēram, pētījumi, kartes, utt.), kurus nepievieno nolikumam internetā, bet ar tiek pretendentiem būtu jāiepazīstas, jānorāda, kur to var izdarīt.</p> <p>Ja nolikuma dokumentācija ir pieejama interneta, jānorāda arī attiecīgā interneta adrese.</p>
1.8.	<p>Šajā punktā jānorāda kārtība un termiņi, kādā ieinteresētie piegādātāji var saņemt papildus informāciju. Gadījumā, ja nolikums ir pieejams internetā, papildus informācija ir regulāri jāpievieno attiecīgajā interneta mājas lapā, lai ikvienam ieinteresētajam piegādātājam būtu pieejama papildus informācija.</p>
1.9.	<p>Nosakot pieteikumu iesniegšanas termiņus, koncesijas procedūras komisija ņem vērā iespējamā koncesijas līguma sarežģītības pakāpi un laiku, kāds nepieciešams pieteikumu sagatavošanai.</p> <p>Piemērojot koncesijas procedūrai konkursu ar pretendentu atlasī, saskaņā ar PPP likuma 39.panta trešo daļu termiņš pretendentu pieteikumu iesniegšanai ir vismaz 25 dienas pēc tam, kad paziņojums par uzaicinājumu piedalīties koncesijas procedūrā ir publicēts iepirkumu uzraudzības biroja mājas lapā internetā.</p> <p>Gadījumā, ja ir nepieciešamība pagarināt pieteikuma termiņu, jārikojas saskaņā ar PPP likuma 39.panta 6., 7. un 8. daļu, kas nosaka gadījumus un termiņus pieteikumu iesniegšanas grozījumiem.</p>
1.10.	<p>PPP likums nenosaka pieteikumu grozīšanas vai atsaukšanas kārtību, tomēr jāņem vērā, ka tādi gadījuma praksē var būt, tādēļ nolikumā ir lietderīgi iekļaut punktu, kas nosaka rīcību minētajā gadījumā.</p>
1.11.	<p>PPP likums nenosaka konkrētu pieteikuma noformēšanas kārtību, tomēr PPP likuma 33.panta otrās daļas 3.punktā tiek noteikts, ka nolikumā ir jānorāda prasības attiecībā uz pretendenta piedāvājuma derīguma termiņu, noformējumu un iesniegšanu, finanšu piedāvājuma formu, kā arī informāciju par valodu vai valodām, kurās piedāvājums iesniedzams.</p> <p>1.1.1.punktā jānorāda vēlmais pieteikumu kopiju skaits. Norādot skaitu, jāņem vērā, ka dokumentus iespējams lūgt papildus iesniegt arī elektroniskā datu nesējā, tādējādi mazinot pieteikuma sagatavošanas izmaksas. Gadījumā, ja pieteikumu lūdz iesniegt arī elektroniskā datu nesējā, standartdokumentācijas nolikuma 1.11.punktam jāpievieno punkts, kurā norādīta iepriekš minētā prasība.</p>

1.12.

Šis nolikuma punkts nolikumā jāiekļauj saskaņā ar PPP likuma 33.panta trešās daļas 7.punktu. Punkta apakšpunkti ir sastādīti ņemot vērā konkursa ar pretendentu atlasī posmus, taču PPP likums tos nedefinē un nepieciešamības gadījumā tie var tikt koriģēti. Nākamajā tabulā ir ilustrēts aktivitāšu saraksts un to īstenošanas periods (mēnešos).

Koncesijas procedūras konkursa ar pretendentu atlasī laika grafiks

AKTIVITĀTE / MĒNESIS	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7..	8.
Pieteikumu iesniegšana (PPP likuma 39.panta 2.punktā)	25 d.							
Pieteikumu vērtēšana* (nav noteikts)		20 d.						
Pretendentu informēšana par rezultātiem (PPP likuma 53.panta 5. punkts)			3 d.					
Pretendentu uzaicināšana sniegt piedāvājumus (43.pants)			10 d.					
Piedāvājumu iesniegšana (PPP likuma 39.panta 4.punkts)				25 d.				
Pretendentu piedāvājumu vērtēšana (nav noteikts)					20 d.			
Sarunas ar pretendentiem par koncesijas līguma projektu (nav noteikts)						20 d.		
Koncesijas rezultātu paziņošana (PPP likuma 53. pants)							15 d.	
Koncesijas līguma noslēgšana (PPP likuma 90.panta 2.punkts)								3 d.

2.1.

2.1.1.punkts veidots saskaņā ar PPP likuma 37.pantu, kas nosaka pretendentu izslēgšanas nosacījumus. Ņemot vērā, ka PPP likums precīzi nosaka minētās prasības, standtdokumentācijas nolikumā tās netiek vēlreiz uzskaitītas, taču tiek sniegta atsauce uz attiecīgo PPP likuma pantu.

Šajā punktā informācijai ir jābūt saskaņā ar nolikuma 3.sadaļā norādītajiem iesniedzamajiem dokumentiem. Attiecīgi, šajā punktā tiek norādīts, ka koncesijas komisijai no pretendentu piedāvājumā sniegtās informācijas ir jāspēj pārliecināties, vai tā rīcībā būs nepieciešamie resursi līguma izpildei.

2.1.2.punktā jānorāda minimālais dienu skaits, kurā kompetentās institūcijas ir izsniegušas izziņas un citus dokumentus, kurus pretendentam ir jāpievieno piedāvājumam. PPP likums šo normu neregulē, tādēļ ieteicams piemērot Publisko iepirkumu likuma 37.panta trešajā daļā norādīto termiņu, t.i., pasūtītājs pieņem un atzīst, ja tie izdoti ne agrāk kā vienu mēnesi pirms iesniegšanas dienas. Nosakot attiecīgo dokumentu iesniegšanas termiņu, jāņem vērā, lai tas nebūtu nesamērīgi īss tādējādi apgrūtinot piedāvājuma gatavošanu, kā arī tas nedrīkst būt nesamērīgi ilgs, kā rezultātā var iestāties risks, ka dokumentos sniegtā informācija vairs

	<p>nav aktuāla un korekta.</p> <p>2.1.4.punktā ir minēts ierobežojums attiecībā uz apakšuzņēmējiem nododamo darbu apjomu. Šādus ierobežojumus nosaka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums, līdz ar to būtu jāpārlicinās vai šī norma laika gaitā nav mainījusies.</p>
2.2.	<p>Šajā punktā publiskais partneris norāda pierādījumus tam, ka attiecīgais ieinteresētais piegādātājs ir reģistrēts, licencēts vai sertificēts atbilstoši attiecīgās valsts normatīvo aktu prasībām.</p> <p>Ņemot vērā koncesijas līguma mērķi un paredzētos darbus vai sniedzamos pakalpojumus, jānovērtē, vai kāds no tiem netiek regulēts ar īpašām atļaujām, licencēm vai sertifikātiem.</p> <p>Šajā gadījumā Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nosaka, ka visiem pārvadātājiem obligāti ir jābūt licencētiem pasažieru pārvadājumu veicējiem.</p>
2.3.	<p>Norādot pretendenta finansiālās prasības, jāņem vērā attiecīgās nozares uzņēmumu vidējās darbības rādītāji. Lursoft 2009.gadā iesniegto pārskatu informācija liecina¹, ka vidējais apgrozījums un peļņa / zaudējumi pēc nodokļu nomaksas uz vienu uzņēmumu laika posmā no 1996. līdz 2009.gadam uz vienu uzņēmumu samazinājies par 44,38%, bet to vidējā peļņa pēc nodokļu nomaksas gada laikā sarukusi par 9 997,42 latiem. Iestājoties ekonomikas lejupslīdei, jārēķinās, ka uzņēmumu finanšu rādītāji samazinās, tādēļ šajā punktā jānorāda prasības, kas atbilst tirgus situācijai. Būtiskākie rādītāji, kas liecina par pretendenta finansiālās darbības rādītājiem ir apgrozījuma apjoms, likviditātes koeficients un pašu kapitāla pietiekamība. Minēto rādītāju minimālie kritēriji tiek norādīti šī punkta apakšpunktos.</p> <p>Vidējais finanšu apgrozījuma apjoms tiek noteikts konkrētā laika posmā, precizējot, ka minētās prasības tiek attiecinātas uz pretendentu arī tad, ja tas ir dibināts ātrāk.</p> <p>Likviditāte lielā mērā ir atkarīga no tā, cik ātri nauda ieplūst uzņēmumā no ikdienas darbības, dažus no līdzekļu efektivitātes izmantošanas rādītājiem var piesaistīt pie likviditātes rādītāju grupas. Pamatā, tā sniedz priekšstatu par to, vai uzņēmums ir spējīgs tikt galā ar savām īstermiņa saistībām, kā arī ar īstermiņa finansiālajiem riskiem, ja tādi rodas. Ja likviditātes koeficients ir virs viens, uzņēmumam nevajadzētu būt problēmām savu īstermiņa saistību kārtošānā. Ja koeficients samazinās zem viens, parādās risks, ka uzņēmumam varētu rasties problēmas īstermiņa saistību maksājumos. Finansisti uzskata, ka šim koeficientam vajadzētu būt robežās no viens līdz trīs.² Pārāk augsts likviditātes koeficients liecina par neracionālu apgrozāmo līdzekļu izmantošanu. Vērtējot ideālo līmeni, nedrīkst neņemt vērā nozares specifiku un konkrētā rādītāja dinamiku uzņēmumā.</p> <p>Pašu kapitāla struktūru un indicē cik lielas papildus saistības uzņēmums ir spējīgs uzņemt. Pārmērīgs parāds var izraisīt maksātnespēju un nespēju iegūt nepieciešamos līdzekļus kritiskās situācijās. Finanšu līdzsvara koeficients parāda uzņēmumu īpašnieku ieguldītas naudas īpatsvaru uzņēmuma aktīvos. Jo lielāks pašu kapitāla īpatsvars, jo stabilāka ir uzņēmuma finanšu struktūra, attiecīgi kreditori labprātāk kreditē uzņēmumu un paveras iespēja piekļūt lētākiem un lielākiem finanšu resursiem. Pārāk augsts rādītājs norāda, ka uzņēmumam ir jāsamazina parādu apjoms. Zems koeficients liecina par to, ka uzņēmumam nepieciešami papildus līdzekļi, lai uzlabotu savu ienesīgumu.</p> <p>Norādītais pašu kapitāla īpatsvars 30% nodrošina, uzņēmums spēj segt ilgtermiņa ieguldījumus un citus nelikvīdos aktīvus.</p>

¹ <http://www.lursoft.lv/press/2010/05/24/Lursoft-petijums-par-uznemumu-finansu-raditajiem-2009gada>

² http://www.lursoft.lv/finansu_analizes_piemers.html

<p>2.4.</p>	<p>Pretendenta atlases atbilstības prasības tiek noteiktas PPP likuma 40.panta otrajā daļā:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <i>atbilstoša un pietiekama profesionālā kvalifikācija;</i> 2) <i>pieejams aprīkojums un citas iekārtas, kas nepieciešamas visu koncesijas līguma ietvaros plānoto darbību veikšanai, vai arī pretendents jāiesniedz pierādījumi, ka tas iegūs nepieciešamo aprīkojumu un citas iekārtas pēc koncesijas līguma noslēgšanas;</i> 3) <i>pieejami atbilstoši finanšu resursi visu koncesijas līguma ietvaros plānoto darbību veikšanai (paša resursi vai finansētāja rakstveida apliecinājums);</i> 4) <i>atbilstoša vadības un organizatoriskā pieredze;</i> 5) <i>citām prasībām, kas noteiktas nolikumā un ir būtiskas konkrētā koncesijas līguma izpildei.</i> <p>Prasības jānosaka pamatotas un izpildāmas, vienlaicīgi vērtējot, vai izvirzītie kritēriji atbilst tirgus piedāvājumam. Pretendentam noteiktajiem tehniskajiem un profesionālajiem kritērijiem ir jābūt saskaņā ar koncesijas līguma mērķiem tā sasniegšanai veicamajiem darbiem /sniedzamajiem pakalpojumiem. Nosakot minimālo pieredzes apjomu, jāņem vērā, ka Finanšu ministrija, izvērtējot nolikumā minēto nosacījumu ietekmi uz valsts budžeta deficītu, ilgtermiņa saistību apjomu un valsts (vispārējās valdības sektora) parādu atbilstoši Eiropas Nacionālo un reģionālo kontu sistēmas Eiropas Kopienā (ESA-95) nosacījumiem, PPP aktīvus attiecina kā privātā partnera aktīvus, ja privātajam partnerim vai kādai no to veidojošām personām ir vismaz triju gadu darbības pieredze jomā, kurā tiek īstenots projekts.³</p> <p>Prasības attiecībā uz autobusu pieejamību nodrošina to, ka pretendents nekavējoties pēc koncesijas līguma noslēgšanas varēs uzsākt pakalpojumu sniegšanu un tam nevajadzēs papildus laikus laiku, lai sagatavotos. Tāpat nebūtu racionāli prasīt, lai visi autobusi ir pretendenta īpašumā vai valdījumā, jo, ja pretendents neuzvar, tad tam nebūs bijuši izdevumi autobusu iegādei.</p>
<p>3.</p>	<p>Šajā punktā norādītajiem dokumentiem jābūt saskaņā ar iepriekšējā nolikuma sadaļās izvirzītajām un pretendentu atlases un izslēgšanas prasībām. Attiecīgi, par katru no iepriekš izvirzītajām prasībām un kritērijiem ir jānorāda dokuments, kas to apliecinātu.</p> <p>Lai būtu iespējams pārliecināties, vai apakšuzņēmējs piekrīt veikt darbus, apakšpunkts nosaka iesniegt arī vienošanās protokolus vai sadarbības līgumus.</p> <p>3.7.punktā jānorāda pēdējais pārskata iesniegšanas gads, ņemot vērā normatīvajos aktos noteikto uzņēmumu pārskatu sniegšanas termiņus.</p> <p>Kredītiestādes apliecinājumam nav noteikta konkrēta forma, jo dažādām kredītiestādēm apliecinājuma formas var atšķirties. Būtiski ir tajā iekļautā informācija, kas apliecina, ka pretendents būs pieejams finansējums uzrādīto autobusu iegādei.</p>
<p>4.1.</p>	<p>Šajā punktā norādīta vispārēja kārtība, kādā koncesijas procedūras komisija veic iesniegto pretendentu pieteikumu vērtēšanu un noformējuma pārbaudi, kā arī lēmumu pieņemšanu un tā paziņošanu.</p>

³ 2009.gada 6.oktobra Ministru kabineta noteikumi Nr.1152 "Kārtība finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanai, publiskās un privātās partnerības līguma veida noteikšanai un atzinuma par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem sniegšanai" 29.punkta 6.apakšpunkts.

4.2.	Punktā ir ietverta norma, ka, ja pieteikums neatbilst kādai no pieteikumu noformējuma prasībām, koncesijas procedūras komisija <u>lemj</u> par attiecīgā pieteikuma tālāku izskatīšanu vai noraidīšanu. Šajā gadījumā komisijai ir atstāta iespēja neņemt vērā nebūtiskas atkāpes no noformēšanas prasībām, piemēram, ir prasīts, bet nav pielikts pieteikuma saturs, gramatiskās kļūdas pieteikumā, mainīta dokumentu secība utt.
4.3.	<p>PPP likuma 33.panta ceturtā daļa nosaka, ka gadījumos, kad koncesijas procedūrai piemēro konkursu ar pretendentu atlasī, nolikumā var ietvert nosacījumu, ka koncesijas procedūras komisija patur sev tiesības pieprasīt, lai piedāvājumus iesniedz tikai ierobežots skaits pretendentu, kuri vislabāk atbilst pretendentu atlasē kritērijiem. Šādā gadījumā pretendentu skaits nevar būt mazāks par diviem.</p> <p>Standartdokumentācijas nolikumā šāds punkts nav iekļauts, lai paplašinātu konkurenci, tomēr nepieciešamības gadījumā minēto pretendentu iesniedzamo pieteikumu ierobežojumu var piemērot. Ja tas tiek darīts, tad nolikumā jānosaka, kādā veidā tiks vērtēts visatbilstošākais kritērijs (lielākais apgrozījums/ilgākā pieredze u.c.).</p>
4.4.	Norādītas prasības pretendentu informēšanai saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likumu.
4.5.	Uzaicinājumam pievieno arī 2.kārtas nolikumu. Ja nolikums vēl nav izstrādāts, uzaicinājumā var norādīt, ka nolikums tiks nosūtīts, piemēram, 5 darba dienu laikā.
5.	<p>Zemāk minētajos punktos noteiktās prasības nedrīkst mainīt, jo:</p> <p>5.1.punktā norādītas prasības saskaņā ar PPP likuma 21., 22., 23., 26. un 27.pantu;</p> <p>5.2..punktā norādītas prasības saskaņā ar PPP likuma 36.panta pirmās daļas 2.punktu un 42.pantu;</p> <p>5.3.2., 5.3.3.punktos norādītas prasības saskaņā ar PPP likuma 18.panta sesto daļu</p>
6.	Šajā punktā norādāmas pretendenta tiesības un pienākumi attiecībā uz koncesijas procedūras norises nodrošināšanu. Standartdokumentācijas nolikumā norādītas vispārējās pretendenta tiesības un pienākumi, kas ir saskaņā ar PPP likumu. Pievienojot apakšpunktus, jāievēro, vai tie nav pretrunā ar PPP likumu.
7.	<p>Pielikumā nolikumam būtu ieteicams pievienot tādus dokumentus, kas rada pretendentam priekšstatu par koncesijas līgumu, PPP projektu un viņa uzdevumiem to īstenojot. Ņemot vērā minēto, nolikumam būtu ieteicams pievienot finanšu un ekonomiskos aprēķinus vai vismaz to kopsavilkumu.</p> <p>Privātais partneris no finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem varētu izsecināt plānoto pasažieru skaitu, attiecīgi arī precīzāk noteikt līgumcenu.</p>
<p>2.kārtas nolikums</p> <p>Šis nolikums ir domāts, lai uzaicinātie pretendenti varētu sastādīt savu tehnisko un finanšu piedāvājumu. Nolikums parāda detalizētas sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas prasības, nosaka pretendentu vērtēšanas kritērijus, nolikumam ir pievienots līguma projekts.</p>	
Definīcijas	Definīcijas ir papildinātas ar „pasūtītāja prasībām”. Publiskā partnera prasības faktiski ir pakalpojumu sniegšanas tehniskās specifikācijas un publiskā partnera pasūtītais sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoms.

1.1.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.1.punkta.
1.2.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.2.punkta.
1.3.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.3.punkta.
1.4.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.4.punkta.
1.5.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.5.punkta.
1.6.	Tā kā konkursa nolikumu koncesijas procedūras komisija nosūta pretendentiem un tas nav publiski pieejams, līdz ar to nav nepieciešams ievietot to publiskā partnera mājas lapā. Sazināšanos ar visiem pretendentiem jānodrošina koncesijas procedūras komisijai. Koncesijas procedūras komisija var 2.kārtas nolikumu un līgumu ievietos savā mājas lapā kā informatīvu materiālu, ja tā uzskata, ka šāda rīcība dos pozitīvus rezultātus potenciālo gala lietotāju informēšanā par publiskās un privātās partnerības projektu.
1.7.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.7.punkta. Ja pretendentu papildus informācijas pieprasījumi ir apjomīgi un daudzskaitlīgi, koncesijas procedūras komisija var pieņemt lēmumu rīkot pretendentu sanāksmi un visiem vienlaicīgi skaidrot nepieciešamo informāciju, pēc tam to nosūtot arī rakstiski. Bieži vien šādā veidā koncesijas procedūras komisija var labāk izprast pretendentu jautājumu motīvus, nepieciešamos grozījumus koncesijas līgumā un publiskā partnera prasībās. Atsevišķos gadījumos var izrādīties, ka pretendenti var nepaspēt iekļaut savā piedāvājumā skaidrojumā norādītās klarifikācijas, līdz ar to koncesijas procedūras komisijai būtu jāpagarina piedāvājumu iesniegšanas termiņš.
1.8.	Šajā punktā ir norādīts, ka pretendents iesniedz piedāvājuma un līguma nodrošinājumu. Piedāvājuma nodrošinājuma apmērs ir jāvērtē izejot no tā, cik lieli izdevumi publiskajam partnerim būtu, ja tam būtu jāveic atkārtota koncesijas procedūra un cik liela summa būtu pretendentiem motivējoša, lai tie neatsauktu savus piedāvājumus. Optimāls piedāvājuma nodrošinājuma apjoms sabiedriskajā transportā būtu no 0,5 – 2 % no Līgumcenas. Līguma nodrošinājuma optimālais apmērs būtu 10 – 15% no Līgumcenas. Līguma nodrošinājums ir veidots tā, lai tas pēc noteikta laika samazinātos, jo tādā veidā tiktu taupīti privātā partnera finanšu resursi. Parasti 1 gads ir visriskantākais šādos projektos, līdz ar to kā līguma nodrošinājuma summas daļēju samazinājuma atskaites punktu var minēt vienu gadu. Otrs samazinājums ir paredzams arī pēc viena gada, taču publiskais partneris var izvērtēt, kāda ir bijusi līdzšinēja sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas prakse un paredzēt samazinājumi, piemēram, tikai pēc 3. privātā partnera darbības gada.
1.9.	Nosakot piedāvājumu iesniegšanas termiņus, koncesijas procedūras komisija ņem vērā iespējamā koncesijas līguma sarežģītības pakāpi un laiku, kāds nepieciešams tehniskā un finanšu piedāvājuma sagatavošanai. Piemērojot koncesijas procedūrai konkursu ar pretendentu atlasī, saskaņā ar PPP likuma 39.panta ceturto daļu termiņš pretendentu pieteikumu iesniegšanai ir vismaz 25 dienas pēc tam, kad pretendentu atlasī izturējušajiem pretendentiem nosūtīts uzaicinājums iesniegt piedāvājumu. Gadījumā, ja ir nepieciešamība pagarināt pieteikuma termiņu, jārikojas saskaņā ar PPP likuma 39.panta 6., 7. un 8.daļu, kas nosaka gadījumus un termiņus pieteikumu iesniegšanas grozījumiem. Piedāvājumu atvēršanas sanāksmē ir jānosauc visas finanšu piedāvājumu sadaļas un jāfiksē

	piedāvājuma nodrošinājuma esamība vai neesamība.
1.10.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.10.punkta.
1.11.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.11.punkta.
1.12.	Skatīt komentāru pie 1.kārtas nolikuma 1.12.punkta.
2.1.	<p>Nolikumā piedāvātajā tehniskā piedāvājuma variantā plānota vērtēt pretendenta izpratne par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, metodes, kvalitātes nodrošināšanas paņēmieni. Šāda tehniskā piedāvājuma izvērtēšana prasīs salīdzinoši daudz laika un labas koncesijas procedūras komisijas locekļu zināšanas par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesisko regulējumu, metodēm un paņēmieniem. Priekšrocības šādam piedāvājumam ir tajā aspektā, ka koncesijas procedūras komisijai nav tik detalizēti jāizstrādā prasības pakalpojumu sniegšanai, kā tas būtu zemākās cenas piedāvājuma vērtēšanas gadījumā. Nosakot minimālās sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas prasības, publiskais partneris izvairīsies arī no pārmērīgas zaudējumu kompensācijas privātajam partnerim maksāšanas, jo katra publiskā partnera papildus prasību privātais partneris izteiks naudas izteiksmē un palielinās maksimālo zaudējumu apmēru.</p> <p>Ja koncesijas procedūras komisija uzskata, ka šāda tehniskā piedāvājuma vērtēšana tam objektīvi būs sarežģīta, var vērtēt tādus tehniskus aspektus kā pakalpojumu sniegšanā iesaistīto autobusu tehnisko aprīkojumu, stāvokli un ekspluatācijas aspektus. Šeit var vērtēt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - autobusu vidējo vecumu; - papildus aprīkojumu, kas nav norādīts publiskā partnera minimālajās prasībās autobusiem, bet ir vēlams; - vidējo degvielas patēriņu; - nobraukumu; - sēdvietu un stāvvietu skaitu; - uzturēšanas izmaksas mēnesī un citus aspektus.
2.2.	<p>Nolikumā tiek piedāvāts iesniegt vairākus finanšu piedāvājumā publiskajam partnerim būtiskos finanšu aspektus. Tie visi ir jālūdz iesniegt kopā, jo tikai tādā veidā ir iespējams sabalansēt maksimālo zaudējumu apmēru ar tarifu un privātā partnera patiesajiem izdevumiem par pakalpojuma sniegšanu.</p> <p>Detalizēta finanšu un ekonomisko aprēķinu iesniegšana atsvēr pirmā darbības gada biznesa plāna iesniegšanu. Publiskais partneris norāda veidlapā tos rādītājus, kurus privātais partneris nevar mainīt, piemēram, inflācijas prognozes, peļņas procentu, diskonta likmi utt. Publiskais partneris var noteikt maksimālo pieļaujamo zaudējumu apmēru (plānotais budžets nākamajam gadam zaudējumu kompensāciju izmaksām) vai maksimālo pieļaujamo tarifu, vai 1 kilometra pašizmaksu, vai maksimālo līgumcenu. Publiskais partneris var noteikt arī atsevišķu privātā partnera izdevumu pozīciju attiecību pret pārējiem izdevumiem, piemēram, administrācijas izmaksas drīkst būt 10% no visiem izdevumiem.</p> <p>Publiskais partneris var lūgt privāto partneri prognozēt zaudējumus uz nākamajiem 8 gadiem, ja zaudējumu aprēķinam tiek piemēroti tādi pieņēmumi kā inflācija, darbaspēka izmaksu indekss utt. Tas nozīmētu, ka privātais partneris nevar attiecīgajā gadā saņemt vairāk kā par prognozēto zaudējumu apmēru. Zaudējumu apmērs būtu pārskatāms vienīgi īpašos gadījumos, piemēram, būtisks (vairāk par 10%) degvielas cenu kāpums vai kritums.</p>
2.3.	Piedāvājuma spēkā esamības maksimālais termiņš ir jānosaka, izvērtējot, cik ilgs laiks nepieciešams koncesijas procedūras komisijai, lai izvērtētu piedāvājumus. Minimālais termiņš būtu 90 dienas no piedāvājuma iesniegšanas dienas. Jārēķinās, ka sarunas par līgumu var ilgt veselu mēnesi.

3.1.	Šajā punktā norādīta vispārēja kārtība, kādā koncesijas procedūras komisija veic iesniegto pretendentu piedāvājumu vērtēšanu un noformējuma pārbaudi, kā arī lēmumu pieņemšanu un tā paziņošanu.
3.2.	<p>Punktā ir ietverta norma, ka, ja piedāvājums neatbilst kādai no piedāvājuma noformējuma prasībām, koncesijas procedūras komisija <u>lemj</u> par attiecīgā piedāvājuma tālāku izskatīšanu vai noraidīšanu. Šajā gadījumā komisijai ir atstāta iespēja neņemt vērā nebūtiskas atkāpes no noformēšanas prasībām, piemēram, ir prasīts, bet nav pielikts piedāvājuma saturs, gramatiskās kļūdas piedāvājumā, mainīta dokumentu secība utt.</p> <p>Izvēles iespējas netiek atstātas tajos gadījumos, ja nav iesniegts kāds no prasītajiem dokumentiem vai tā saturs neatbilst publiskā partnera prasībām.</p>
3.3.	<p>Šajā nolikumā ir izvēlēts vērtēt saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, taču iespējams ir vērtēt arī piedāvājumus izejot no zemākās cenas principa. Kopumā zemākās cenas principu vajadzētu izmantot publiskās un privātās partnerības procedūras nolikumos tikai tādos gadījumos, kur ir ļoti sīki izstrādātas publiskā partnera prasības un privātajam partnerim faktiski nekā nav jāinterpretē, tikai jānosaka prasību izpilde naudas izteiksmē.</p> <p>Nolikumā piedāvāto kritēriju īpatsvars ir noteikts salīdzinoši līdzīgs, taču kopumā uzsvars ir likts uz finanšu piedāvājumu. Izdevīgs finanšu piedāvājums publiskajam partnerim ir būtisks, jo tādā veidā var iegūt optimālāko zaudējumu kompensācijas apmēru pret tarifu gala lietotājiem.</p> <p>Ir norādīts arī kritērijs pēc kura izvēlēties pretendentu, ja vairākiem pretendentiem būs vienāds augstākais punktu skaits. Šajā gadījumā tā ir līgumcena, jo Finanšu ministrija būs noteikusi maksimālo pieļaujamo līgumcenas apmēru visā līguma darbības laikā, taču zemāka līgumcena dos iespēju publiskajam partnerim plašākas iespējas pārskatīt, nepieciešamības gadījumā, zaudējumu kopējo apmēru koncesijas līguma darbības laikā. Publiskais partneris var izvēlēties arī citu tam būtisku faktoru, piemēram, zemākais tarifs Gala lietotājiem, jaunāki autobusi, autobusi ar mazāku nobraukumu, mazāka 1 kilometra pašizmaksa utt.</p>
3.4.	<p>Saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likuma 52.pantu, koncesijas procedūras komisija uz sarunām par koncesijas līguma projektu uzaicina pretendentu, kas ir ieguvis visaugstāko koncesijas procedūras komisijas novērtējumu.</p> <p>Pārrunas drīkst risināties tikai par tiem koncesijas līguma projekta noteikumiem, kas nolikumā nav reglamentēti kā negrozāmi. Koncesijas līguma projektā nedrīkst grozīt tos noteikumus, pēc kuriem notika pretendenta piedāvājumu izvērtēšana un tika noteikts konkursa uzvarētājs. Nolikumā ir minēts minimālais negrozāmo līguma nosacījuma punktu skaits, bet koncesijas procedūras komisija var atzīmēt papildus punktus, ja tā uzskata attiecīgos līguma nosacījumus par svarīgiem. Parasti puses var pārskatīt dokumentu izskatīšanas kārtības nosacījumus, pušu komunikāciju kārtību, strīdu izšķiršanas kārtību, projekta vadības grupas darbību, maksāšanas kārtību. Nemaināmās daļas visos gadījumos ir līguma priekšmets, risku pārdale, līguma grozīšana, līgumcena, tarifi, publiskā partnera maksājumi privātajam partnerim, kompensācijas.</p> <p>Ja koncesijas procedūras komisija ar konkursa uzvarētāju panāk vienošanos par koncesijas līgumu, tā pieņem lēmumu par koncesijas līguma slēgšanu ar konkursa uzvarētāju.</p> <p>Ja koncesijas procedūras komisija ar konkursa uzvarētāju nepanāk vienošanos par koncesijas līgumu un šis pretendents atsakās slēgt koncesijas līgumu ar publisko partneri, komisija ir tiesīga aicināt uz pārrunām to pretendentu, kurš pretendenta sarakstā ir nākamais visaugstāk novērtētais, ja tam piekrīt publiskā partnera pārstāvis, vai izbeigt koncesijas procedūru, neizvēloties nevienu piedāvājumu.</p>

	Ja koncesijas procedūras komisija panāk vienošanos par koncesijas līgumu ar nākamo visaugstāk novērtēto pretendentu, tā pieņem lēmumu par koncesijas līguma slēgšanu ar šo pretendentu.
3.5.	Būtiski ir pievērst uzmanību tai informācijai, kura jāietver paziņojumā pretendentiem par konkursa ar pretendentu atlasi uzvarētāju. Izraudzītā piedāvājuma raksturojums nozīmē, ka tiek norādītas visas finanšu piedāvājuma sadaļas un tehniskā piedāvājuma īss apraksts. Šim aprakstam ir jābūt atbilstošam tehniskā piedāvājuma kvalitātes vērtēšanas kritērijos noteiktajam aprakstam, turklāt tam aprakstam, kāds pretendents ir piešķirts punktu skaits attiecīgajā kritērijā.
3.6.	Publiskais partneris vai publiskā partnera pārstāvis koncesijas līgumu ar privāto partneri slēdz ne agrāk kā nākamajā darbdienu pēc nogaidīšanas termiņa beigām, ja iepirkumu uzraudzības birojam nav Publiskās un privātās partnerības likuma 29.pantā noteiktajā kārtībā iesniegts iesniegums par koncesijas procedūras pārkāpumiem. Nogaidīšanas termiņš ir: 1) 10 dienas pēc dienas, kad Publiskās un privātās partnerības likuma 53.panta ceturtajā daļā minētā informācija nosūtīta visiem pretendentiem pa faksu vai elektroniski, izmantojot drošu elektronisko parakstu, vai nodota personiski, un papildus viena darbdiena; 2) 15 dienas pēc Publiskās un privātās partnerības likuma 53.panta ceturtajā daļā minētās informācijas nosūtīšanas dienas, ja kaut vienam pretendents tā nosūtīta pa pastu, un papildus viena darbdiena.
4.	Zemāk minētajos punktos noteiktās prasības nedrīkst mainīt, jo: 4.1.punktā norādītas prasības saskaņā ar PPP likuma 21., 22., 23., 26. un 27.pantu; 4.2.punktā norādītas prasības saskaņā ar PPP likuma 36.panta pirmās daļas 2.punktu un 42.pantu; 4.3.2., 4.3.3.punktos norādītas prasības saskaņā ar PPP likuma 18.panta sesto daļu
5.	Šajā punktā norādāmas pretendenta tiesības un pienākumi attiecībā uz koncesijas procedūras norises nodrošināšanu. Standartdokumentācijas nolikumā norādītas vispārējās pretendenta tiesības un pienākumi, kas ir saskaņā ar PPP likumu. Pievienojot apakšpunktus, jāievēro, vai tie nav pretrunā ar PPP likumu.
6.	3.pielikumā ir norādītas minimālās publiskā partnera prasības sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai, jo daudzus no šī pakalpojuma sniegšanas aspektiem regulē: - Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums un no tā izrietošie Ministru kabineta noteikumi; - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus; - Valsts valodas likums un citi normatīvie akti. Detalizētu sabiedriskā transporta pakalpojuma piedāvājumu privātais partneris dos aizpildot 6.pielikumu. 7.pielikumu būtu ieteicams publiskajam partnerim izveidot finanšu un ekonomiskā pamatojuma izstrādes laikā, lai tas ir neatņemama finanšu un ekonomiskā pamatojuma sastāvdaļa un atvieglo publiskajam partnerim līgumcenas izvērtēšanu.

Koncesijas līguma projekts ir neatņemam 2.kārtas nolikuma sastāvdaļa. Koncesijas līguma projektu pievienot pie 1.kārtas nolikuma ir pārāgrī, taču var pievienot būtiskākos koncesijas līguma nosacījumus, piemēram, līguma priekšmeta aprakstu, maksāšanas kārtību, risku pārdali.
--

2.3. Koncesijas dokumentācijas saskaņošana

Atbilstoši PPP likuma 34.pantam, koncesijas procedūras komisija nolikumu un tam pievienoto koncesijas līguma projektu nosūta Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai, lai saņemtu atzinumu par to, vai risku sadale starp publisko partneri un privāto partneri atbilst koncesijas līgumam.

Centrālā finanšu un līgumu aģentūra 1 mēneša laikā pēc koncesijas procedūras nolikuma un koncesijas līguma projekta saņemšanas sagatavo atzinumu par tiem un nosūta publiskajam partnerim:

- Ja atzinumā ir norādīts, ka no nolikumā un koncesijas līguma projektā ietvertās informācijas izriet — risku sadale starp publisko partneri un privāto partneri atbilst koncesijas līgumam, koncesijas procedūras komisija nosūta iepirkumu uzraudzības birojam paziņojumu par uzaicinājumu piedalīties koncesijas procedūrā.
- Ja atzinumā ir norādīts, ka no nolikumā un koncesijas līguma projektā ietvertās informācijas izriet — risku sadale starp publisko partneri un privāto partneri neatbilst koncesijas līgumam, koncesijas procedūras komisija informē par to publiskā partnera pārstāvi un, ņemot vērā publiskā partnera pārstāvja rakstveida norādījumus, izstrādā jaunu nolikumu un koncesijas līguma projektu vai pārtrauc koncesijas procedūru, pieņemot šā likuma 36.panta otrajā daļā minēto lēmumu.

Ja koncesijas procedūras komisija izstrādā jaunu nolikumu un koncesijas līguma projektu, komisija tos nosūta Centrālajai līgumu un finanšu aģentūrai saskaņā ar PPP likuma 34.panta pirmo daļu.

Koncesijas procedūras nolikuma grozījumu izdarīšana kārtību nosaka PPP likuma 35.pants. Saskaņā ar iepriekš minēto, koncesijas procedūras komisija var izdarīt grozījumus nolikumā, ja tie būtiski nemaina nolikumā ietvertās prasības. Par būtiskām nolikumā ietvertu prasību izmaiņām it īpaši uzskata tādas izmaiņas, kuru rezultātā mainās personu loks, kas var piedalīties koncesijas procedūrā un iesniegt piedāvājumu, mainās noteiktais risku sadalījums starp publisko partneri un privāto partneri vai mainās piedāvājuma saturs, piedāvātā līgumcena un nosacījumi, vai arī neiespējama kļūst piedāvājuma sagatavošana noteiktajā termiņā, un citas būtiskas nolikumā ietvertas prasības. Nolikuma grozījumus apstiprina publiskā partnera pārstāvis, un grozījumus nolikumā drīkst izdarīt tikai tad, ja nav beidzies attiecīgā pieteikuma vai piedāvājuma iesniegšanas termiņš!

Ņemot vērā, ka arī grozījumi var mainīt risku sadali un citus nosacījumus, par ko sākotnēji Centrālā finanšu un līgumu aģentūra ir sniegusi atzinumu, arī nolikuma grozījumus koncesijas procedūras komisija nosūta tai, lai saņemtu atzinumu PPP likuma 34.pantā noteiktajā kārtībā, kas minēta iepriekš.

3. Koncesijas līguma sagatavošana

3.1. Koncesijas līguma īpatnības sabiedrisko pārvadājumu jomā

Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma procedūras rezultātā sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums (pakalpojumu koncesijas līgums) var tikt slēgts:

- sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai pa dzelzceļu – uz 15 gadiem;
- sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem – uz 8 gadiem.

Ja ir paredzēts, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā tiks iesaistīti jauni transportlīdzekļi, koncesijas līgums var tikt slēgts uz vēl garāku termiņu, proti, pārvadājumiem pa dzelzceļu – uz 22,5 gadiem, bet pārvadājumiem ar autobusiem – uz 12 gadiem.

Minētie līguma termiņi ir noteikti Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā. Taču Regula Nr.1370/2007, kas stājas spēkā 2009.gada 3.decembrī, nosaka vēl garākus pieļaujamus sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma termiņus – 10 gadus (autobusiem) un 15 gadus (dzelzceļam). Šos termiņus ir atļauts pagarināt vēl par 50%, tātad attiecīgi līdz 20 un 30 gadiem, ja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs veic lielus ieguldījumus infrastruktūrā vai ritošajā sastāvā un transportlīdzekļos saskaņā ar Regulas Nr.1370/2007 4.panta 4.punkta prasībām.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības var iegūt tikai tāds pārvadātājs, kas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir saņēmis pasažieru pārvadājumu veicēja speciālo atļauju (licenci).

Papildus prasībām, kas noteiktas Publiskās un privātās partnerības likumā attiecībā uz pasūtījuma procedūras organizēšanu, saskaņā ar 2010.gada 13.jūlija Ministru kabineta noteikumiem Nr.634 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” plānošanas reģionam pirms pasūtījuma procedūras uzsākšanas ar Autotransporta direkciju ir jānosaka:

- izvirzītās sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasības;
- sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjoms un kustības saraksti.

Pēc konkursa noslēguma, bet pirms koncesijas līguma noslēgšanas plānošanas reģionam saskaņošanai Autotransporta direkcijai ir jānosūta:

- informācija par izvirzītām kvalitātes prasībām un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītajiem transportlīdzekļiem visā sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma termiņā;
- sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma apjomu un kustības sarakstus;
- pārskatu par prognozēto sabiedriskā transporta pakalpojumu peļņu vai zaudējumiem pirmajam un pirmajiem trim sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma gadiem.

Pēc koncesijas līguma noslēgšanas publiskais partneris pārvadātājam (privātajam partnerim) izsniedz apliecinājumu. Apliecinājumu izsniedz katram maršruta reisam. Veicot

pārvadājumus, apliecinājuma oriģinālam ir jāatrodas pie autobusa vadītāja. Minētā prasība attiecas tikai uz pārvadājumiem ar autobusiem.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, privātajam partnerim, kurš ieguvis sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības, ir tiesības piesaistīt apakšuzņēmējus vismaz mēnesi iepriekš par šādu nodomu informējot publisko partneri un saskaņojot apakšuzņēmējam apkalpošanai nododamo maršrutu skaitu. Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma nosacījumiem, ne mazāk kā 50% no pasūtījuma procedūrā piešķirtā tiesību apjoma ir jānodrošina pašam tiesību ieguvējam.

Koncesijas līguma darbības laikā privātajam partnerim piešķirtais tiesību apjoms var tikt palielināts vai samazināts, ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu un koncesijas līguma nosacījumus.

3.2. Koncesijas līguma saturs

Koncesijas līguma saturu nosakošais avots ir Publiskās un privātās partnerības likums. Koncesijas līguma satura uzskaitījums ir ietverts PPP likuma 62.pantā, lai publiskajam partnerim norādītu uz tiem jautājumiem, kuri iespējams būtu jāizskaidro PPP līgumā. Praksē PPP līgums būs būtiski jāpapildina gan ar PPP likumā noteikto tiesisko regulējumu, gan PPP projekta nozares regulējošajos aktos noteiktajiem īpašajiem nosacījumiem.

Standartdokumentācijā izstrādātais koncesijas līguma saturs ir papildināts ar nozares īpatnībā, taču ir dotas atsauces uz nozares tiesisko regulējumu, lai līgums nebūtu bieži jāgroza, bet puses varētu operatīvi rīkoties saskaņā ar jauno tiesisko regulējumu.

Punkts	Komentārs
Preambula	<p>Koncesijas līguma ievaddaļā var minēt iemeslus, kādēļ līgums noslēgts, juridisko un finansiālo pamatojumu, pretendenta izvēles pamatojumu u.c. informāciju, ko līdzēji uzskata par būtisku. Parasti tie ir līdz līguma noslēgšanai veiktie darbi, saņemtās atļaujas un pieņemtie lēmumi, var atspoguļot ar līgumu sasniedzamos mērķus.</p> <p>Preambula nav obligāta līguma sastāvdaļa, tomēr šāda tipa līgumos tā būtu vēlama un tas atbilstu vispārpieņemtajai praksei.</p>
I Vispārīgie noteikumi	<p>Vispārīgos noteikumus ir iekļauti līgumā lietoto terminu skaidrojumi, līguma iztulkošanas metodika, tai skaitā līguma satura noskaidrošanas pretrunu gadījumos kārtību, līguma grozīšanas kārtību, sadarbības pienākumu starp pusēm u.c. jautājumus. Vispārīgie noteikumi ir piemērojami visām līguma sadaļām un pielikumiem, ciktāl tie nav pretrunā ar attiecīgās līguma sadaļas vai pielikuma speciālajiem noteikumiem.</p>
1.	<p>Līgumā lietotie termini</p> <p>Līgumā jālieto vārdi ikdienišķā (parastā) izpratnē. Tas nozīmē, ka līguma lietotājam un piemērotājam vārdi, kas tiek lietoti ir uztverami to ikdienišķā izpratnē un nav nepieciešamības meklēt to jēgu un saturu dažādos ārējos avotos (vārdnīcas, zinātniski skaidrojumi).</p> <p>Līguma iztulkošanai var piemērot likumu iztulkošanas kanonus (<i>Broka B., Džohansens S.</i></p>

Juridiskā analīzes un tekstu rakstīšana. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2007., 99. – 101.lpp.):

- *Noscitur a sociis* (atpazīstams pēc draugiem – no latīņu valodas);

Noteikti vārdi ir jātulko, ņemot vērā kontekstu un uzskaitījumu, kādā tie ietverti. „Autobusā var pārvadāt kaļus, suņus un dekoratīvos putnus”. Dekoratīvie putni ir mājas (istabas) dzīvnieki un, piemēram, tītari un vistas neietilptu šajā kategorijā.

- *Ejusdem generis* (tās pašas dzimtas vai veida – no latīņu valodas);

Piemēram, „slaucīt, mazgāt un veikt citus uzkopšanas darbus”. No minētā uzskaitījuma ir redzams, ka, piemēram, krāsošanu nevarētu atzīt par uzkopšanas darbu, jo uzskaitījums definē līdzīgus darbus.

- *Expressio unius, exclusio alterius* (viena norādīšana un cita izslēgšana – no latīņu valodas);

Specifisko lietu uzskaitījums nozīmē visu pārējo lietu izslēgšanu. Ja kaut kas nav ietverts uzskaitījumā, tad tas ir ārpus tā. Piemēram, „lietus, sniegs un slapjš sniegs” - krusa ir izslēgta.

Līguma projektā paplašināts, neizslēdzošs uzskaitījums ir dots ar saīsinājumiem „utt., u.c.”.

Termina „**Aktīvi**” vietā var lietot arī terminu „Pamatlīdzekļi”, jo ar šo terminu ir domāts aptvert visas tās privātā partnera īpašumā esošas lietas, kas tiek izmantotas pakalpojuma sniegšanai.

Termins „**Ārkārtas situācija**” var būt arī nepārvaramas varas gadījums, taču šajā gadījumā uzmanība tiek vērsta uz tā īslaicīgumu un ātras rīcības nepieciešamību. Termins ir saistīts ar īpašu pušu rīcības koordināciju un komunikāciju šādā gadījumā.

Termins „**Būtisks**” ir definēts, lai noteiktu izmērāmas izmaiņas. Piemēram, būtiski krities pieprasījums, tas nozīmē, ka pieprasījums ir krities vismaz par 10%.

Termins „**Ieguldījumam atbilstošā vērtība**” nav definēta nevienā normatīvajā aktā, kopumā nozīmē kādas darbības efektivitātes novērtējumu pēc noteiktiem kritērijiem. Publiskās un privātās partnerības projektam tiek noteikta ieguldījumam atbilstošā vērtība, kas nozīmē to, ka tiek vērtēti publiskā partnera ieguvumi, līdz ar to rīcībai, kura tiek vērtēta caur ieguldījumam atbilstošās vērtības prizmu ir jārada ieguvumi publiskajam partnerim.

Termins „**Privātā partnera pārkāpums**” ietver pārkāpumu uzskaitījumu. Minētais uzskaitījums kopumā ir minimāls, ja publiskais partneris vēlas, tas var papildināt šo sarakstu. Taču publiskajam partnerim būtu jāatceras, ka publiskās un privātās partnerības līgumā pusēm ir jābūt vienlīdzīgām, līdz ar to, ja publiskā partnera pārkāpumu skaits ir tik ierobežots, nevajadzētu privātajam partnerim radīt nevienlīdzīgu situāciju attiecībā uz pārkāpumu apjoma uzskaitījumu. Līgumā netiek lietots jēdziens „vainīgs”, jo tas nozīmē, ka vaina ir jāpierāda un bieži vien vainu nosaka tieši tiesībaizsargājošās iestādēs, līdz ar to līgumā tiek noteikti pušu pārkāpumi.

Termins „Investīcijas” tiek lietots, lai raksturotu būtisku uzlabojumus autobusiem, nevis parastus ikdienas remontdarbus vai autobusa atjaunošanu pēc avārijas. Investīcijas būs, piemēram, jaunas elektroniskas biļešu kontroles sistēmas ierīkošana autobusā, ērtāku krēslu uzstādīšana autobusam vai kādu tehnisku uzlabojumu ieviešana, piemēram, pāreja no degvielas dzinēja uz elektrodzinēju vai detaļu nomaiņa, lai varētu lietot biodegvielu utt.

	<p>Termins „Konfidenciāla informācija” paredz, ka faktiski puses īpaši (rakstiski) nosaka, kas ir neizpaužams.</p> <p>Termins „Labas prakses piemēri” dod iespēju kādai no pusēm vērtēt otras puses rīcību, kas ir likumīga un nav pārkāpums, kā nepieņemamu, jo tā tradicionāli attiecīgajās situācijās nerīkotos „labs un rūpīgs saimnieks”. Lai atsaukšanās uz labas prakses piemēriem nebūtu apgrūtināta, ir paredzēts eksperta atzinums par attiecīgo situāciju.</p> <p>Termins „Nepārvaramas varas gadījums” tiek lietots plašāk nekā tradicionāli pieņemts, lai neierobežotu šo terminu ar gadījumu uzskaitījumu, bet vērtēt attiecīgo situāciju pēc terminā minētajiem kritērijiem. Līdz ar to, šāda pieeja ir elastīgāka, jo netiek nosaukts izsmeljošs gadījumu skaits. Atsevišķos gadījumos publiskais partneris var izslēgt kādu gadījumu no nepārvaramas varas uzskaitījuma, ja uzskata, ka ar šādu situāciju privātajam partnerim būtu jāspēj tikt galā (jāspēj nodrošināt pakalpojums atbilstošā kvalitātē un kvantitātē).</p> <p>Terminā „Publiskā partnera pārkāpums” ietverts minimālais pārkāpumu apjoms. Līgumā nav paredzēti publiskajam partnerim līgumsodi par minētajiem pārkāpumiem, taču privātajam partnerim ir tiesības prasīt līguma vienpusēju laušanu. Ņemot vērā minēto, publiskais partneris var korigēt šos nosacījumus.</p> <p>Termins „Remontdarbi” ir saistāms kopā ar remonta darbu fondu, līdz ar to terminā ir uzskaitījums, kādi remontdarbi ir finansējami no remontdarbu fonda.</p> <p>Termins „Saistību izpildes atlikšanas gadījums” ir izveidots, lai privātajam partnerim nebūtu jāmaksā līgumsods par tādiem pārkāpumiem/neizpildēm, kas radušies attaisnojošu iemeslu dēļ. Parasti ir jāvērtē saistību atlikšanas gadījumi izejot no tā, vai privātajam partnerim ir jādod vienkārši laiks, lai novērstu pakalpojuma nepieejamību vai atsevišķos gadījumos arī nauda. Šī līguma ietvaros saistību atlikšanas gadījumā tiek dots laiks. Saistību atlikšanas gadījums ir īsāks laikā par nepārvaramas varas gadījumu.</p> <p>Termins „Sistemātisks pārkāpums” ir paredzēts, lai varētu vērsties pret maziem, bet konsekventi turpinātiem pārkāpumiem, kas kopumā netraucē pakalpojumu kvalitātei, bet parāda privātā partnera attieksmi pret uzņemtajām saistībām. Piemēram, tāds pārkāpums varētu būt, piemēram, autobusa vadītājs regulāri neapstādina autobusu tieši pieturā, bet pirms vai pēc tās, autobusa vadītājs regulāri ir netīrā apģērbā, autobusa vadītājs regulāri klausās pārāk skaļi mūziku pasažieru pārvadāšanas laikā.</p>
2.	<p>Publiskā un privātā partnera pārstāvji</p> <p>Publiskā un privātā partnera pārstāvji var nebūt personas, kas paraksta līgumu. Tiem vajadzētu būt PPP projekta un šī līguma praktiskajiem vadītājiem. Nozīmējot pārstāvjus ir jāņem vērā tas, ka šī personām ir jābūt ar tādām pilnvarām attiecīgajā pašvaldībā vai sabiedrībā, lai tie spētu operatīvi pieņemt lēmumus. Līgumā dotās pārstāvju pilnvaras būtu jāpapildina atbilstoši attiecīgās personas pilnvarām publiskā partnera vai privātā partnera administrācijā attiecībā uz šo projektu un līgumu.</p>
3.	<p>Eksemplāru skaits un līguma pielikumi</p> <p>Līguma eksemplāru skaits ir atkarīgs no tā, cik publiskie un privātie partneri paraksta līgumu. Tradicionāli tie būs 3 eksemplāri, viens katrai pusei un viens Uzņēmumu reģistram, ko pievieno koncesijas līguma reģistrācijas pieteikumam.</p>
4.	<p>Līguma iztulkošana un tā noteikumu savstarpējā hierarhija</p> <p>Šajā punktā dotas vadlīnijas līguma un tā pielikumu normu piemērošanā un noteikta rīcība gadījumos, kad līgumā un pielikumos ir ietverti pretrunīgi nosacījumi. Ja līgums un</p>

	pielikumi ir apjomīgi, it īpaši gadījumos, kad ir vairākas tehniskās specifikācijas (publiskā partnera prasības) var rasties situācijas, kad tiek ietverti pretrunīgi nosacījumi, līdz ar to ir jāparedz kritēriji pēc kuriem vērtēt, kuru no nosacījumiem piemērot.
5.	Līgumam piemērojamā jurisdikcija un valoda Līgumam piemērojamā jurisdikcija un valoda ir jānorāda, un tam īpaši uzmanība jāpievērš, ja privātais partneris ir ārvalstnieks. Līdz ar to, ieteicams būtu atstāt latviešu valodu un Latvijas Republikas normatīvos aktus.
6.	Līguma noteikumu piemērošanas nošķirtība tiesību aktu izmaiņu gadījumos Šajā punktā ir paredzēta pušu rīcība, ja mainās normatīvie akti. Piemēram, tiek pieņemtas pušu sadarbību atvieglojošas normas, ja īpaši attiecīgā normatīvā akta pārejas noteikumos nebūs norādīts, ka normas piemērojamas arī uz jau spēkā esošiem koncesijas līgumiem, tad puses tos nevarēs piemērot. Līdz ar to, līgumā ir paredzēts, ka izmaiņas varēs vērtēt un piemērot pēc nepieciešamības. Līdz ar to, pusēm ir iespēja piemērot mazāk birokrātiskos nosacījumus un nepiemērot tādus, kas mainītu noslēgtā līguma jēgu un būtību.
7.	Līguma spēkā stāšanās un termiņš Līgumā ietverts, ka līgums stājas spēkā pēc līguma nodrošinājuma iesniegšanas. Publiskais partneris var noteikt citu līgumā spēkā stāšanos termiņu, piemēram, ja paredzēts, ka privātais partneris iegādājas autobusus, tad pēc to iegādes.
8.	Līguma izmaiņas Tiek izdalīti abpusēji parakstāmie dokumenti un tie, kas ir spēkā, ja to parakstījusi tikai viena puse.
9.	Paziņošana par Līguma noslēgšanu un reģistrēšana Publiskajam partnerim saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likumu ir jāpaziņo uzraudzības institūcijai (Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai) par līguma noslēgšanu, grozījumiem un izbeigšanu. Koncesijas līguma ir jāreģistrē LR Uzņēmumu reģistrā.
10.	Vienošanās pilnīgums Tā kā starp pusēm norisinās sarunas par līguma tekstu nolikuma pieļautajās robežās, ir jāfiskē, ka visas citas iepriekšējās vienošanās un nosacījumu varianti nav spēkā, izņemot šo parakstīto līgumu.
11.	Sadarbība un piekrišanas Puses apņemas sadarboties labā ticībā un bez nepieciešamības nekavēt otras puses saistību izpildi šī līguma ietvaros.
12.	Privātā un Publiskā partnera apliecinājumi Ietverts privātā partnera apliecinājums saskaņā ar pretendentu atlases nosacījumiem. Publiskā partnera apliecinājums tiek attiecināts uz šo līgumu un tam pievienotajiem pielikumiem. Publiskie partneri parasti izvairās parakstīt detalizētākus apliecinājumus un dot garantijas par sniegtās informācijas patiesumu.
13.	Pienākums pārliecināties par informācijas patiesumu Ar šiem nosacījumiem tiek uzlikts pienākums privātajam partnerim pārliecināties par publiskā partnera sniegtās informācijas patiesumu un korektumu. Šādai normai ir arī ļoti praktiska nozīme, jo privātais partneris kā attiecīgās jomas speciālists var labāk redzēt tehnisko specifikāciju nepilnības vai pretrunas publiskā partnera prasībās. Līdz ar to,

	privātajam partnerim ir jāvērs publiskā partnera uzmanība uz minētajiem faktiem. Privātais partneris var neņemt vērā publiskā partnera norādījumus, bet tad viņš ir atbildīgs par šādas rīcības sekām.
14.	Saistošs tiesību pārņēmējiem un Pušu pārstāvjiem Ar šo punktu tiek noteikta līguma pēctecība, tas nozīmē to, ja publisko partneri reorganizē vai tā pienākumus nodod citai iestādei, tad šī iestāde ir atbildīga par publiskā partnera saistību izpildes turpināšanu.
15.	Konfidencialitāte Punkts nosaka konfidencialas informācijas izpaušanas robežas. Līgums nosaka, ka pusēm nav tiesības izpaust konfidencialo informāciju arī pēc līguma termiņa beigām. Parasti šāds termiņš ir 2 – 5 gadi.
16.	Informācijas aprīte un komunikācijas forma Puses var mainīt šo punktu pēc saviem ieskatiem, pielāgojot atbilstoši to darbības specifikai un vēlmei detalizēt. Punktā ir noteikts, kādā termiņā ir uzskatāms, ka korespondence ir saņemta. Šāds punkts atvieglo dokumentu saņemšanas maksimālo termiņu noteikšanu.
17.	Sabiedriskās attiecības un publicitāte Šajā punktā īpaša uzmanība ir jāpievērš gadījumam, ja līguma ietvaros tiek īstenotas arī Kohēzijas fonda aktivitātes, tad punkts ir jāpapildina ar attiecīgajām publicitātes prasībām.
18.	Privātā partnera lietvedība un grāmatvedība Privātam partnerim ir jāveic saimnieciskās darbības uzskaitē atbilstoši grāmatvedību reglamentējošos normatīvos aktos noteiktai kārtībai. Bez tam, atbilstoši Eiropas Savienības tiesiskam regulējumam, kā arī nacionālām tiesību normām, kas reglamentē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju zaudējumu kompensēšanas kārtību, ja privātais partneris bez sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildes veic arī citu saimniecisko darbību, tam ir jānodrošina ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās saimnieciskās darbības atsevišķa uzskaitē. Tas veicams tāpat, kā sabiedriskā transporta pakalpojumus sniegtu atsevišķs, patstāvīgs komersants. Atsevišķā uzskaitē ir jāveic pa pārvadājumu veidiem (starpilsētu, vietējās vai pilsētas nozīmes pārvadājumi) un pa maršrutiem attiecīgajā pārvadājumu veidā, autobusiem un trolejbusiem uzskaitot nobraukto kilometru skaitu, sliežu transportam – vagonu vai sastāva nobraukto kilometru skaitu. Ja pārvadātājs ir noslēdzis vairākus sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumus, atsevišķā uzskaitē ir jāveic par katru šādu līgumu atsevišķi. Atsevišķās uzskaites veikšanas kārtība un papildus grāmatvedības prasības ir reglamentētas 2009.gada 26.oktobra Ministru kabineta noteikumos Nr.1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” . Privātajam partnerim visā līguma darbības termiņā jānodrošina ar pakalpojumu nodrošināšanu (piemēram, autobusu izlaides, ceļazīmes, biļešu uzskaites lapas u.c.), kā arī no publiskā partnera saņemto maksājumu (zaudējumu kompensācijas) izlietošanu saistīto dokumentu uzglabāšana.
19.	Līguma izpildes nodrošinājums

	<p>Līguma izpildes nodrošinājumu var iesniegt gan Latvijas Republikā reģistrēta banka vai ārvalstu bankas filiāle, kurai ir Latvijas Republikas Finanšu un kapitāla tirgus komisijas izsniegta atļauja (licence) kredītiestādes darbībai, vai ārvalstu banka, kurai ir attiecīgās valsts normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā izsniegta atļauja (licence) kredītiestādes darbībai, vai apdrošināšanas akciju sabiedrība vai ārvalsts apdrošinātāja filiāle, kurai ir Latvijas Republikas Finanšu un kapitāla tirgus komisija izsniegta licence attiecīgajā apdrošināšanas veidā.</p> <p>Līguma nodrošinājuma optimālais apmērs būtu 10 – 15% no Līgumcenas. Līguma nodrošinājums ir veidots tā, lai tas pēc noteikta laika samazinātos, jo tādā veidā tiktu taupīti privātā partnera finanšu resursi. Parasti 1 gads ir visriskantākais šādos projektos, līdz ar to kā līguma nodrošinājuma summas daļēju samazinājuma atskaites punktu var minēt vienu gadu. Otrs samazinājums ir paredzams arī pēc viena gada, taču publiskais partneris var izvērtēt, kāda ir bijusi līdzšinēja sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanas prakse un paredzēt samazinājumi, piemēram, tikai pēc 3. privātā partnera darbības gada.</p>
II Līguma priekšmets, investīcijas un darbības ar Aktīviem	Šajā līguma sadaļā norāda detalizētu Līguma priekšmetu, investīcijas un pieļaujamās darbības ar aktīviem.
20.	<p>Līguma priekšmets</p> <p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz, ka pasūtītājam (publiskajam partnerim), ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, var palielināt vai samazināt pārvadātājam piešķirto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesību apjomu noslēgtā sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma ietvaros.</p> <p>Līdz ar to būtiski ir līgumā paredzēt priekšnosacījumus līguma priekšmeta jeb privātajam partnerim piešķirto tiesību apjoma izmaiņām, jo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms ir atkarīgs no iedzīvotāju pieprasījuma pēc šiem pakalpojumiem, kas ir pastāvīgi mainīgs lielums un atkarīgs no apdzīvoto vietu izvietojuma, izglītības, valsts un pašvaldības iestāžu, ārstniecības iestāžu, darba vietu, kā arī citu publisku objektu izvietojuma, iedzīvotāju blīvuma un visu šo rādītāju izmaiņām. Šajā līgumā tas ir regulēts pie pieprasījuma riska.</p> <p>Piešķirto tiesību apjoms varētu tikt mainīts arī sakarā ar valsts vai pašvaldību finansējuma (zaudējumu kompensācijām) izmaiņām.</p> <p>Svarīgi būtu norādīt, kas līguma izpratnē ir piešķirto tiesību apjoms – maršruti, reisi vai kilometri.</p> <p>Ja līguma ietvaros tiek īstenotas Kohēzijas fonda finansētas aktivitātes, tās atsevišķi ir jāiekļauj līguma priekšmetā.</p>
21.	<p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamības diena</p> <p>Tiek noteikts datums, kurā privātajam jāuzsāk sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana.</p>

22.	<p>Īpašuma tiesības uz Aktīviem Līguma darbības laikā</p> <p>Privātais partneris ir visu aktīvu īpašnieks. Ja publiskais partneris neatpērk aktīvus, tad to īpašumtiesības nebūtu regulējamās un ierobežojamās.</p>
23.	<p>Autobusu uzturēšana un Investīcijas autobusos</p> <p>Investīciju objekts varētu būt arī citi ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu saistīti objekti, piemēram, autobāzes, depo, remontdarbnīcu, degvielas uzpildes staciju, transportlīdzekļu apkopes un mazgāšanas staciju u.tml. būvniecība vai atjaunošana, pie nosacījuma, ka tas ir saistīts ar sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanu un rada privātā partnera izmaksu samazināšanos.</p>
24.	<p>Investīciju veikšanas periods un finansēšanas avoti</p> <p>Saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari reglamentējošiem normatīvajiem aktiem ir noteikts sabiedrisko transportlīdzekļu derīgās lietošanas laiks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - autotransportam (autobusiem): - M2 kategorijai, kam pilna masa nepārsniedz piecas tonnas – 5 gadi; - M3 kategorijai, kam pilna masa pārsniedz piecas tonnas – 8 gadi; - sliežu transportam (vilcieniem un tramvajiem) – 20 gadu; - pilsētas elektrotransportam (trolejbusiem) – 12 gadu. <p>Taču līgumā var tikt noteikta arī cita transportlīdzekļu nolietojuma un vērtības norakstīšanas kārtība.</p> <p>Pēc šī termiņa beigām būtu jāveic investīcijas transportlīdzekļos. Līdz ar to uz līguma slēgšanas brīdi pārvadātājam būtu jābūt izstrādātam attiecīgam biznesa plānam jeb investīciju veikšanas projektam.</p>
25.	<p>Rīcība ar Aktīviem Līguma darbības laikā</p> <p>Šajā līgumā nav īpaši regulēta privātā partnera rīcība ar aktīviem līguma darbības laikā. Šāds regulējums būtu nepieciešams, ja aktīvi pārietu publiskā partnera īpašumā pēc līguma termiņa beigām.</p>
26.	<p>Aktīvu uzturēšanas nosacījumi un apsekojumi</p> <p>Punktā ir minēti vispārēji aktīvu uzturēšanas nosacījumi. Papildus nosacījumi uzturēšanai nav ietverti, jo, ja publiskais partneris noteikts īpašas prasības aktīvu uzturēšanai, tas palielinās zaudējumu kompensāciju apjomu.</p>
27.	<p>Remontdarbi un remontdarbu fonds</p> <p>Remontdarbu fonds ir domāts, lai privātajam partnerim būtu pieejami līdzekļi autobusu plānotiem remontiem. Tā ir papildus garantija publiskajam partnerim, ka privātais partneris visus līdzekļus no iegūtajām maksām no gala lietotājiem un kompensāciju neizlieto kādām vajadzībām un tam nepaliek līdzekļi autobusu remontdarbu veikšanai. Remontdarbu fonds liek uzturēt privātajam partnerim autobusus labā tehniskā stāvoklī un domāt par to atjaunošanu plānveidīgi, nevis spontāni ieguldīt līdzekļus neplānotos remontos. Kopumā tas samazina arī publiskā partnera kompensāciju apmērus.</p>

	<p>Remontdarbu fonds nav izmantojams ārkārtas remontdarbiem, jo ir jāsaņem fonda naudas izlietojumam publiskā partnera atļauja.</p> <p>Šo noteikumu var neietvert līgumā, ja puses uzskata, ka tas nav nepieciešams.</p>
III Izmaiņas	Šajā sadaļā ir regulēts, kādā veidā puses saskaņo izmaiņas, dokumentāciju, priekšlikumus utt.
28.	<p>Izmaiņu izskatīšanas procedūra</p> <p>Puses var apspriest izmaiņu izskatīšanas procedūru līguma sarunās un pēc vēlēšanās vienkāršot vai papildināt.</p>
29.	<p>Publiskā partnera pieprasītās izmaiņas un izmaiņu paziņojums</p> <p>Publiskais partneris var pieprasīt izmaiņas līgumā. Tās ir jāpamato. Taču publiskajam partnerim ir jāņem vērā līguma un Publiskās un privātās partnerības likumā ietvertie nosacījumi līguma grozīšanai.</p>
30.	<p>Privātā partnera iebildumi pret Publiskā partnera pieprasītajām izmaiņām</p> <p>Papildus līgumā var paredzēt papildus gadījumus, kad privātajam partnerim nav tiesības iebilst pret publiskā partnera ierosinātām izmaiņām, piemēram, jau pieminēto piešķirto tiesību apjoma izmaiņu gadījumā sakarā ar pieprasījuma pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem izmaiņām, kā arī sakarā ar valsts vai pašvaldības budžetā šim mērķim paredzētā finansējuma samazināšanu.</p>
31.	<p>Privātā partnera ierosinātās izmaiņas un izmaiņu paziņojums</p> <p>Par jebkādām izmaiņām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nosacījumos (jauna maršruta vai reisa atklāšanu, maršrutā vai reisā izdarītajiem grozījumiem vai maršruta vai reisa slēgšanu, tai skaitā īslaicīgām izmaiņām) privātajam partnerim ir jāpaziņo publiski, izvietojot informāciju autoostās, dzelzceļa stacijās, pieturvietās un plašsaziņas līdzekļos 10 dienas pirms pārvadājumu uzsākšanas vai maršruta vai reisa slēgšanas.</p>
32.	<p>Publiskā partnera iebildumi pret Privātā partnera pieprasītajām izmaiņām</p> <p>Publiskā partnera iespējamie iebildumi ir uzskaitīti līguma 28.7., 28.8.punktos.</p>
33.	<p>Izmaiņu izmaksu aprēķins</p> <p>Gandrīz jebkuras izmaiņas ir izsakāmas naudas izteiksmē. Izmaiņu izmaksu aprēķins liek pusēm prognozēt izmaiņu ietekmi gan uz līgumcenu, gan investīciju apjomu, gan tarifiem. Tādā veidā puses var labāk izvērtēt izmaiņu ietekmi un to nepieciešamību.</p> <p>Papildus jau norādītajam var vērtēt izmaiņu ietekmi uz tarifu, kompensācijas apmēru, 1 kilometra pašizmaksu utt.</p>
34.	<p>Izmaiņu izmaksu aprēķina apspriešana un apstiprināšana (noraidīšana)</p> <p>Izmaiņu izmaksu aprēķins vienlaicīgi ir arī pušu rīcības plāns izmaiņu ieviešanai.</p>
35.	<p>Kompensācija izmaiņu dēļ radušos izmaksu segšanai</p> <p>Kompensācijas tiek paredzētas vienīgi tām izmaiņām, kuras ir ierosinājis publiskais partneris. Taču kompensācija nav obligāts priekšnosacījums izmaiņām, līdz ar to katrā atsevišķā gadījumā puses var vienoties par tās apmēru un samaksas kārtību.</p>
IV Projekta vadība	Projekta vadība līgumā ir paredzēta kā pušu koordinētas sadarbības labas prakses piemērs. Ja publiskais partneris nevēlas ieviest projekta vadību, tas var izņemt šo

	sadaļu ārā no līguma.
36.	<p>Projekta vadības grupa un tās izveidošanas kārtība</p> <p>Projekta vadības grupā vajadzētu iekļaut tās personas, kas bija koncesijas procedūras komisijas locekļi. Papildus var pieaicināt ekspertus no Centrālās finanšu un līgumu aģentūras, Publiskās un privātās partnerības asociācijas vai citus publiskās un privātās partnerības ekspertus no publiskā vai privātā sektora.</p>
37.	<p>Projekta vadības grupas funkcijas</p> <p>Projekta vadības grupa daudzos gadījumos faktiski darbojas kā publiskais partneris, taču tās lēmumiem ir ieteikumu raksturs. Ņemot vērā minēto, ja publiskais partneris uzskata par nepieciešamu, var papildināt tās funkcijas un lēmumus noteikt par saistošiem abām pusēm.</p>
38.	<p>Projekta vadības grupas sanāksmju un darba kārtība</p> <p>Projekta vadības grupas sekretariāta funkcijas ir noteiktas publiskajam partnerim.</p>
V Apdrošināšana	Sadaļā noteiktas minimālās prasības privātajam partnerim apdrošināšanai.
39.	<p>Aktīvu apdrošināšana</p> <p>Lai nepalielinātu privātā partnera izmaksas, netiek īpašas prasības aktīvu apdrošināšanai. Ja publiskais partneris izvirza papildus prasības, jārēķinās, ka apdrošināšanas prēmijas būs iekļautas kompensējamajās izmaksās. Ja aktīvi ir būtiski sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanai, tie būtu jāapdrošina, piemēram, remonta bāzes, degvielas uzpildes stacijas utt.</p>
40.	<p>Autobusu apdrošināšana</p> <p>No privātā partnera tiek prasītas OCTA un KASKO apdrošināšanas. Netiek izvirzītas īpašas prasības attiecībā uz apdrošināšanas atlīdzības saņēmēju utt., jo var būt gadījumi, kad autobusi ir līzīngā, un tad saņēmējs būs līzīnga devējs. Ja autobusi būtu publiskā partnera resursi, tad šeit būtu jābūt detalizētām prasībām par apdrošināšanas summām, atlīdzības saņēmējiem, apdrošināmajiem riskiem utt.</p>
VI Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana	Šajā sadaļā tiek noteikta sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kārtība, prasības, kvalitātes vadība, kontrole, tiesības iekasēt maksu no gala lietotājiem un citi nosacījumi.
41.	<p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kārtība</p> <p>Izmaiņas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nosacījumos ir noformējamās kā izmaiņas šajā līgumā, ja atbilstoši normatīvajiem aktiem tiek veikti grozījumi maršrutu tīklā. Pārējos gadījumos, tas ir, kad izmaiņas braukšanas nosacījumos tiek ieviestas uz neilgu laiku un/vai tās nav bijušas iepriekš paredzamas (piemēram, ceļa remonts, dabas katastrofas, kultūras un sporta pasākumi) izmaiņas var tikt noformētas ar atsevišķu vienošanos pie šī līguma vai saskaņojot pušu savstarpējā sarakstē (vēstuli vai elektroniskā formā).</p>
42.	<p>Sabiedriskā transporta pieejamības prasības un standarti</p> <p>Tā kā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ir detalizēti regulēta ar normatīvajiem aktiem, publiskajam partnerim nav ieteicams izvirzīt apjomīgas papildus prasības, jo tas būtiski palielinās gan tarifu, gan kompensācijas maksimālo apmēru.</p>

43.	<p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kvalitātes vadība</p> <p>Konkursā netiek prasīta privātajam partnerim ieviesta sertificēta kvalitātes vadības sistēma, taču kopumā tādai ir jābūt, līdz ar to privātais partneris var pats tādu izstrādāt. Publiskais partneris paredz tiesības to saskaņot.</p>
44.	<p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu kontrole</p> <p>Publiskais partneris veic gan privātā partnera sniegto sabiedriskā transporta pakalpojumu atbilstību normatīvo aktu un līguma prasībām, uzrādīto izmaksu pamatotību, saņemtās zaudējumu kompensācijas izlietošanas likumību un lietderību, izlietošanu paredzētajam mērķim, biļešu tirdzniecības noteikumu ievērošanu, pasažieru tiesību un interešu nodrošināšanu un ievērošanu u.c.</p>
45.	<p>Tiesības iekasēt maksu no Gala lietotājiem</p> <p>Var pastāvēt arī variants, kad maksu iekasē publiskais partneris ir maksā privātajam partnerim ikmēneša maksu par pakalpojumu sniegšanu atkarībā no lietotāju skaita (<i>shadow toll</i> princips).</p>
46.	<p>Publiskā partnera tiesības pārņemt pakalpojumu sniegšanu</p> <p>Atsevišķos gadījumos publiskais partneris var vēlēties pārņemt privātā partnera pienākumus, kas saistītas ar pakalpojumu sniegšanu, ja ir vajadzība veikt preventīvos pasākumus vai novērst būtisku kaitējumu cilvēku veselībai, īpašuma, personu un vides drošībai vai publiskais partneris vēlas pats pildīt ar likumu noteiktās funkcijas. Apstākļi, kādēļ vajadzētu rasties nepieciešamībai izmantot iejaukšanās tiesības, var rasties ārpus pušu un līguma ietekmes, kā arī gadījumos, kad līgums var tikt laužts tajā noteiktajos gadījumos.</p> <p>Publiskais partneris var izmantot iejaukšanās tiesības uz laiku pārņemot visus vai tikai atsevišķus privātā partnera pienākumus, kas izriet no koncesijas līguma.</p> <p>Publiskā partnera iejaukšanās tiesības būtiski atšķiras no finansētāja iejaukšanās tiesībām, kas tiek nodibinātas ar informācijas apmaiņas līguma palīdzību, kā arī no rīcības līguma laušanas gadījumā.</p> <p>Ja publiskais partneris vēlas izmantot iejaukšanās tiesības, viņam par to ir rakstiski jābrīdina privātais partneris. Paziņojumā ir jābūt ietvertam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kādas tieši darbības iejaukšanās tiesību izmantošanas gadījumā publiskais partneris vēlas uzsākt; - Iejaukšanās tiesību izmantošanas iemesls; - Datums, ar kuru uzsākt iejaukšanās darbības; - Laika periods, kurā publiskais partneris uzskata, ka situācija tiks atrisināta, t.i., paredzamais laika periods iejaukšanās tiesību īstenošanai; - Pienākumi, kuri privātajam partnerim, iejaukšanās tiesību izmantošanas laikā, būs jāveic.⁴ <p>Privātajam partnerim iejaukšanās tiesību laikā ir jāsadarbojas ar publisko partneri, jo</p>

⁴ http://www.hm-treasury.gov.uk/ppp_standardised_contracts.htm

	<p>iejaukšanās tiesību būtība ir atjaunot iepriekšējo stāvokli pirms problēmu rašanās. UNCITRAL Likumdošanas vadlīnijās privāti finansētiem infrastruktūras projektiem⁵ tiek norādīts, ka noteikti ir jānosaka, kurš finansēs iejaukšanās tiesību īstenošanā radušās izmaksas.</p> <p>Ja iejaukšanās tiesības netiek izmantotas gadījumos, kuros varētu lauzt līgumu, bet gan ārēju apstākļu ietekmē, piemēram, nepārvaramas varas gadījumos, publiskajam partnerim ir jāmaksā privātajam partnerim par tām pakalpojuma daļām, kuras tiek nodrošinātas pilnā mērā. Ja publiskais partneris izmanto iejaukšanās tiesības, jo tas pats vēlas īstenot savas funkcijas, tad viņam ir pilnībā jāmaksā privātajam partnerim pieejamības maksājums vai kompensācija un jāatbrīvo viņš no pakalpojumu sniegšanas pienākumiem. Lielbritānijas Valsts kase uzskata, ka „šādā gadījumā publiskajam partnerim ir jāuzņemas arī visas iejaukšanās tiesību īstenošanas izmaksas”.⁶ Šādam viedoklim piekrīt arī Apvienoto Nāciju Starptautisko tirdzniecības tiesību komisija⁷.</p> <p>Ja iejaukšanās tiesības tiek izmantotas gadījumos, kad varētu tikt laužts līgums, publiskais partneris var tās īstenot pats vai ar trešās puses palīdzību uz privātā partnera rēķina. Lielbritānijas Valsts kase uzskata, ka „privātajam partnerim ir jāmaksā arī šajā gadījumā pieejamības maksājums, taču publiskais partneris var atskaitīt visus iejaukšanās īstenošanas izdevumus.”⁸ Ja publiskais partneris konstatē, ka līgumu tāpat nebūs iespējams saglabāt arī pēc iejaukšanās tiesību izmantošanas, tas vēršas pie finansētāja, un finansētājs var īstenot informācijas apmaiņas līgumā ietvertās tiesības.</p> <p>Publiskajam partnerim iejaukšanās tiesības būtu jāīsteno pēc labākās prakses, tas nozīmē, gan no administratīvo darbību viedokļa, gan sniedzot pakalpojumu privātā partnera vietā.</p>
47.	<p>Paziņošana par nepieejamības un neizpildes gadījumiem</p> <p>Nepieejamība ir saistīta ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nepieejamību atbilstoši publiskā partnera prasībām. Neizpildes ir saistītas ar līgumā noteikto saistību nepildīšanu. Publiskajam partnerim nav īpašā veidā jāfiksē neizpildes un nepieejamības gadījumi, pietiek ar fakta konstatāciju un informācijas nosūtīšanu privātajam partnerim.</p>
48.	<p>Publiskā partnera pārbaudes</p> <p>Publiskais partneris brīdina par privātā partnera dokumentu pārbaudi. Tam ir praktiski apsvērumi, jo tad privātais partneris var nodrošināt piekļuvi lietvedības un grāmatvedības dokumentiem.</p>
49.	<p>Pušu rīcība Sabiedriskā transporta pakalpojuma nepieejamības un Līguma neizpildes gadījumā</p> <p>Publiskajam partnerim ir atstāta iespēja vērtēt, vai piemērot līgumsodus vai nepiemērot. Tāpat publiskais partneris izvērtē vai nepieejamības gadījumi un neizpilde nav radusies saistību atlikšanas gadījuma dēļ. Publiskajam partnerim ir jāvērtē privātā partnera pārkāpuma nozīmīgums un vai līgumsods panāks tā mērķi –</p>

⁵ United Nations. *UNCITRAL Legislative guide on privately financed infrastructure projects*. New York, United Nations, 2001., p.146.

⁶ http://www.hm-treasury.gov.uk/ppp_standardised_contracts.htm

⁷ United Nations. *UNCITRAL Legislative guide on privately financed infrastructure projects*. New York, United Nations, 2001., p.148.

⁸ http://www.hm-treasury.gov.uk/ppp_standardised_contracts.htm

	<p>novērst atkārtotu pārkāpumu. Iespējams, ka nebūtisku pārkāpumu gadījumā var vispirms brīdināt privāto partneri un tikai nākamajā reizē piemērot līgumsodu. Tādi gadījumi, piemēram, būtu, piemēram, kļūdas kādos aprēķinos, ja radušās nejaušības pēc, kāda termiņa nokavējums, ja tam ir attaisnojoši iemesli, bet tie nav ne nepārvaramas varas gadījumi, ne saistību atlikšanas gadījumi.</p>
VII Apakšuzņēmēji	<p>Sadaļa paredzēta, lai ierobežotu privātā partnera iespējas nodot pakalpojumu sniegšanu apakšuzņēmējiem, kā arī, lai privātajam partnerim uzliktu pienākumu informēt publisko partneri par apakšuzņēmumu līgumiem.</p>
50.	<p>Saistību nodošana apakšuzņēmējiem</p> <p>Jāņem vērā, ka privātais partneris apakšuzņēmējam var nodot tikai līdz 50 % no privātajam partnerim ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu piešķirto tiesību (dotajā gadījumā – maršrutu skaita) apjoma.</p>
51.	<p>Nosacījumi līgumiem ar apakšuzņēmējiem</p> <p>Saskaņā ar normatīvajiem aktiem apakšuzņēmējam ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensāciju maksā publiskais partneris tieši, pamatojoties uz normatīvajos aktos par sabiedriskā transporta zaudējumu kompensēšanu paredzētiem pārskatiem un informāciju, ko apakšuzņēmējs iesniedz publiskajam partnerim.</p>
VIII Maksājumi	<p>Paredz visus maksājumus līguma ietvaros un šo maksājumu pārskatīšanas nosacījumus.</p>
52.	<p>Līgumcena</p> <p>Ieraksta līgumcenu no privātā partnera piedāvājuma. Šajā punktā var paredzēt arī maksimālo iespējamo līgumcenu, kas ir noteikta finanšu un ekonomiskajos aprēķinos.</p> <p>Saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likuma 1.panta 32.punktu līgumcena ir kopējā samaksa par PPP līguma izpildi (neņemot vērā pievienotās vērtības nodokli). Tas attiecas arī uz finanšu līdzekļu kopējo apjomu (neņemot vērā pievienotās vērtības nodokli), ko privātais partneris iegūtu, īstenojot tiesības un pienākumus, kas izriet no PPP līguma un kas var ietvert arī galalietotāja maksājumus.</p>
53.	<p>Koncesijas maksa</p> <p>Koncesijas maksa būs tajos gadījumos, kad no finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem ir redzams, ka privātā partnera naudas plūsma ir pozitīva saņemot maksājumus tikai no gala lietotājiem.</p> <p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu koncesiju gadījumos lielākoties koncesijas būs bez koncesijas maksas, jo publiskais pasūtījums tiek paredzēts nerentablos maršrutos vai arī maršruti tiek kombinēti tā, ka rentablie un nerentablie maršruti izlīdzinās un faktiski ieņēmumi un izdevumi ir tuvu nullei. Aprēķini parāda to, ka šādā veidā publiskā partnera ieguvums ir lielāks kā izdalot rentablos un nerentablos maršrutus atsevišķi.</p>
54.	<p>Koncesijas maksas indeksācija un pārskatīšanas kārtība</p> <p>Līgumā būtu ieteicams paredzēt iespēju pārskatīt publiskā partnera maksas apmēru ik pēc gada, piesaistot maksas pārskatīšanu inflācijas rādītājiem. Veicot finanšu un ekonomiskos aprēķinus, tiek ņemts vērā inflācijas rādītājs, līdz ar to šāda pieeja nesamazinātu ieguldījumam atbilstošo vērtību. Taču pārskatīt var arī tikai daļu no maksājumu, piemēram, ja ir būtiski kāpušas degvielas cenas, darba algas, nodokļi.</p>

55.	<p>Pieejamības atskaitījumi un to samaksas kārtība</p> <p>Pieejamības atskaitījumi šī līguma ietvaros ir līgumsodi. Taču kopumā var veidot daudz sarežģītāku sistēmu (tabulu), kurā pieejamības atskaitījumi tiek diferencēti atkarībā no tā, kādā apjomā pakalpojumi nav pieejami, cik ilgi utt.</p>
56.	<p>Publiskā partnera maksājumi Privātajam partnerim</p> <p>Publiskā partnera maksājumi privātajam partnerim ir zaudējumu kompensācija saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu regulējošiem normatīvajiem aktiem. Zaudējumu kompensēšanas kārtība un apmēri ir detalizēti minēti 2009.gada 26.oktobra Ministru kabineta noteikumos Nr.1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība”.</p>
57.	<p>Tarifi</p> <p>Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu privātais partneris (pārvadātājs) ir administratīvi un ekonomiski neatkarīgs, nosakot sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu. Nosakot pakalpojumu tarifu, privātajam partnerim ir jāvadās pēc Ministru kabineta apstiprinātās tarifu aprēķināšanas metodikas sabiedriskā transporta pakalpojumiem.</p> <p>Taču arī publiskajam partnerim (pasūtītājam), piešķirot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesības, ir tiesības noteikt pakalpojuma tarifu.</p> <p>Abos gadījumos tarifa apmērs būtu jāfiksē sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā. Ja tarifa noteicējs ir privātais partneris, tarifa izmaiņas nevar tikt veiktas bez saskaņošanas ar publisko partneri.</p> <p>Līgumā būtu jāparedz arī abonementa biļešu veidus un cenu, ja tādas ir paredzēts ieviest, kā arī maksu par bagāžas pārvadāšanu. Maksu par bagāžas pārvadāšanu ir tiesīgs noteikt tikai pārvadātājs.</p>
IX Risku pārdale	<p>Risku pārdale līgumā ir jāatrunā saskaņā ar finanšu un ekonomiskajos aprēķinos noteikto.</p> <p>PPP likums detalizēti par risku pārdali runā vienīgi koncesijas gadījumā, kur risku pārdale ir piesaistīta koncesijas būtībai un samaksas saņemšanas kārtībai par sniegtajiem pakalpojumiem. Publiskās un privātās partnerības likumā tiek minēti ekonomiskie riski, kad privātā partnera ienākumi ir atkarīgi no būves vai pakalpojuma galalietotāja pieprasījuma pēc šīs būves vai pakalpojuma (pieprasījuma risks) vai no tā, vai šī būve vai pakalpojums tiek piedāvāts galalietotājam atbilstoši tām prasībām, kuras noteiktas noslēgtajā koncesijas līgumā (pieejamības risks), vai arī gan no pieprasījuma riska, gan no pieejamības riska. Pieejamības riskā daļēji tiek ietverts arī būvniecības risks, kas nozīmē to, ka privātais partneris apņemas izveidot būvi vai objekti atbilstoši pasūtītāja prasībām, augstā kvalitātē, paredzētajā budžetā un laikā.</p> <p>Šajā līgumā neviens no riskiem nav pārskatāms ar līguma grozījumiem. Pārskatāmiem nevajadzētu būt pieejamības riskam un pieprasījuma riskam pakalpojumu koncesijas gadījumā.</p>
58.	<p>Tehnoloģiskais risks</p> <p>Privātais partneris uzņemas risku, ka varētu mainīties tehnoloģijas sabiedriskā pakalpojuma nodrošināšanas laikā. Praksē tās būtu papildus prasības autobusiem, ja līgums būtu uz 30 gadiem, tad tehnoloģiju maiņas risks varētu būt daudz lielāks, piemēram, cita veida dzinēji un enerģijas avoti.</p>

<p>59.</p>	<p>Pieejamības risks</p> <p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz, ka, ja valsts sabiedriskā transporta pakalpojumiem ir noteikusi tādas minimālās kvalitātes prasības, kuras privātais partneris, darbojoties komerciālos nolūkos, neieviešu un kuru ieviešana rada tam papildus izdevumus, privātajam partnerim ir tiesības prasīt šo izdevumu kompensēšanu. Minētais nosacījums attiecas uz tām prasībām, kas izvirzītas pēc sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas uzsākšanas, proti, pēc sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma noslēgšanas.</p> <p>Privātais partneris uzņemas pieejamības risku, tas nozīmē, ka vai nu privātais partneris nesaņem gala lietotāju maksājumus par zemas kvalitātes pakalpojumu vai arī publiskais partneris ietur pieejamības atskaitījumus (piemēro līgumsodus).</p>
<p>60.</p>	<p>Pieprasījuma risks</p> <p>Neskatoties uz normatīvajos aktos paredzētām privātā partnera tiesībām uz ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto faktisko zaudējumu kompensāciju, kuras apmēru nosaka kā starpību starp privātā partnera gūtajiem ieņēmumiem no pakalpojumu sniegšanas un ar šo pakalpojumu nodrošināšanu saistītām izmaksām, privātais partneris sabiedriskā transporta nozarē ir pakļauts ekonomiskajiem jeb tirgus riskiem. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja iespēja gūt peļņu vai ciest zaudējumus ir atkarīga no apstākļiem, kas nav tieši sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja kontrolē, tas ir, sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju pieprasījuma pēc pakalpojumiem, kā arī publiskajam partnerim pieejamo finanšu resursu apjoma.</p> <p>Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi ir ilgtermiņa un šādam laika posmam nav iespējams bez jebkāda riska prognozēt tādus faktorus, kā pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un valsts vai pašvaldības iespējas vienādā apjomā visā līguma termiņā kompensēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu radušos zaudējumus. Īpaši ņemot vērā, ka valsts vai pašvaldības budžets tiek apstiprināts tikai uz vienu gadu.</p> <p>Publiskā partnera prasībās parasti tiek iekļautas prasības pakalpojumu kvalitātes celšanai, tajā skaitā attiecībā uz pakalpojumu nodrošināšanā iesaistītajiem transportlīdzekļiem, kas nozīmē apjomīgu investīciju veikšanas nepieciešamību no privātā partnera puses, kuras ir paredzēts atpelnīt visā pasūtījuma līguma termiņa laikā.</p> <p>No sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju pieprasījuma pēc pakalpojumiem ir atkarīgi pārvadātāju ieņēmumi no biļešu pārdošanas, savukārt no šiem ieņēmumiem tiek aprēķināta pārvadātāja peļņas daļa. Ja privātā partnera sniegto pakalpojumu kvalitāte būs zema vai arī konkrētajam pakalpojumu veidam būs alternatīvi konkurētspējīgi aizstājēji, samazināsies arī pieprasījums pēc attiecīgajiem privātā partnera sniegtajiem pakalpojumiem un tādējādi kritīsies pārvadātāja ieņēmumi no biļešu pārdošanas un tā peļņa.</p> <p>Minētais norāda, ka sākotnēji privātajam partnerim var būt nepieciešams lielāks transportlīdzekļu un resursu apjoms, bet vēlāk tas var samazināties, radot nepieciešamību meklēt citus veidus, kā atpelnīt ieguldītos līdzekļus, vai neatpelnīt vispār, jo šādu zaudējumu kompensācijas privātajam partnerim normatīvie akti neparedz. Minētais ir saistīts ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā paredzētajām pasūtītāja tiesībām līguma darbības laikā samazināt vai palielināt pārvadātājam piešķirto tiesību apjomu atkarībā no pieprasījuma izmaiņām. Piešķirto</p>

	tiesību apjoms var tikt palielināts vai samazināts, arī iespējama pilnīga zaudējumu kompensēšanas pārtraukšana, atkarībā no valsts vai pašvaldības budžeta finansiālajām iespējām.
61.	<p>Normatīvo aktu izmaiņu risks</p> <p>Normatīvo aktu izmaiņu risku uzņemas privātais partneris. It īpaši tas attiecas uz izmaiņām zaudējumu aprēķināšanas kārtībā. Tas nozīmē to, ja mainās zaudējumu aprēķināšanas nosacījumi, publiskajam partnerim ir jāpieņem šīs izmaiņas, jo līgumā ir paredzēts, ka zaudējumu aprēķināšana notiek saskaņā ar normatīvajiem aktiem.</p> <p>Kopumā normatīvo aktu izmaiņu risks būtu dalāms starp publisko un privāto partneri, strikti nosakot robežas. Normatīvo aktu izmaiņu risku varētu atstāt arī kā pušu sarunu priekšmetu.</p>
62.	<p>Finanšu risks</p> <p>Privātajam partnerim ir jāuzņemas arī finanšu risks, kas ietver procentu likmju celšanās risku, finanšu piesaistes risku, nodokļu palielināšanās risku, valūtas risku, inflāciju. Inflācijas risks var tikt dalīts starp publisko un privāto partneri. Valūtas risks ir īpaši būtisks tajos gadījumos, kad privātais partneris ir paņēmis aizņēmumu ārvalstu valūtā. Ja būtiski mainās valūtas kurss, ir svarīgi noteikt vai publiskais partneris to akceptēs, piemēram, palielinās savu maksājumu atbilstoši pārrēķinam vai arī tā maksājums latos nepalielināsies. Finansētājs būtu ieinteresēts, ja šo risku uzņemtos publiskais partneris.</p>
X Sankcijas un saistību izpildes atlikšana	Sadaļa nosaka līgumsodu apmērus un pušu rīcību saistību izpildes atlikšanas gadījumos.
63.	<p>Līgumsodi</p> <p>Līgumsodi ir noteikti kā konkrētas summas. Praksē līgumsodus nosaka arī kā % no līguma cenas. Publiskajam partnerim būtu rūpīgi jāizsver, vai tas vēlas, lai līgumsods tiek veidots procentuālā apmērā par katru nokavētu dienu, jo tas var izrādīties tik liels, ka tā samaksa ekonomiski iznīcina privāto partneri.</p> <p>Līgumā ir ietverts princips, ka līgumsods neatbrīvo puses no saistību izpildes, t.i., kumulatīvais līgumsods. Pastāv arī alternatīvie līgumsodi, kur puse var izvēlēties vai izpildīt saistību vai maksāt līgumsodu. Koncesijas gadījumā līgumsodiem būtu jābūt kumulatīviem, jo publiskajam partnerim ir svarīgi, lai pakalpojumi ir pieejami gala lietotājiem.</p>
64.	<p>Sankcijas par Sabiedriskā transporta pakalpojuma nepieejamību</p> <p>Šajā punktā īpaši norādīti tie līgumsodi, kas jāmaksā privātajam partnerim par sabiedriskā transporta pakalpojumu nepieejamību. Piemērojot līgumsodu publiskajam partnerim ir jāvērtē vai nav jāpiemēro saistību atlikšanas gadījums, jo privātais partneris nav, piemēram, izpildījis reisu tāpēc, ka vētra bija uz ceļa nogāzusi kokus un nav bijis iespējams turpināt ceļu.</p>
65.	<p>Saistību izpildes atlikšanas gadījumi</p> <p>Saistību atlikšanas gadījumi uzskaitīti līguma 1.punkta 34.apakšpunktā.</p>
66.	<p>Pušu rīcība Saistību izpildes atlikšanas gadījumā</p> <p>Jebkāda saistību izpildes atlikšana ir pieļaujama, pie nosacījuma, ka pastāv iespēja nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību abām pusēm pieliekot</p>

	visus iespējamus spēkus. Saistību atlikšanas gadījums nav privātā partnera pēdējā iespēja glābties no līgumsoda, jo par šāda gadījuma iestāšanos publiskais partneris ir jābrīdina iepriekš rakstiski (e-pasts, vēstule). Puses var vienoties arī par citu brīdināšanas kārtību.
XI Atbildība un zaudējumu atlīdzināšana līguma darbības laikā	<p>Sadaļā tie noteikta zaudējumu atlīdzināšanas kārtība publiskajam partnerim, privātajam partnerim un trešajām personām.</p> <p>Zaudējumu atlīdzināšana cietušajam ir galvenais civiltiesiskais līdzeklis tiesību aizskāruma mantisko seku novēršanai. Tās mērķis ir nodrošināt pēc iespējas pilnīgāku tādu stāvokļa atjaunošanu, kāds būtu bijis tad, ja aizskārums nebūtu noticis. Zaudējumu atlīdzība ir universāls, vispārēja priekšraksta veidā noteikts tiesiskās aizsardzības līdzeklis (Civillikuma 1779.pants). Kompensācijas funkciju zināmā mērā pilda arī līgumsods un procenti.</p> <p>Zaudējumi var veidoties no divām sastāvdaļām: cietušā tagadējās mantas samazinājums un sagaidāmās peļņas atrāvums (negūtā peļņa).</p>
67.	<p>Zaudējumu atlīdzināšana Publiskajam partnerim</p> <p>Tieši zaudējumi publiskajam partnerim nav, tie rodas situācijās, ja pret publisko partneri tiek vērti prasījumi. Tā jā publiskais partneris ir nolīdzis privāto partneri, tad pret to var arī izvirzīt prasības par zaudējumu piedziņu un tāpēc privātajam partnerim, ja zaudējumi radušies viņa dēļ, ir jāatlīdzina zaudējumi.</p>
68.	<p>Zaudējumu atlīdzināšana Privātajam partnerim</p> <p>Zaudējumi privātajam partnerim publiskā partnera dēļ pārsvarā var rasties dēļ tā norādījumu izpildes. Līdz ar to šis punkts nekonretizē tieši no kādām darbībām privātajam partnerim varētu rasties zaudējumi, bet tas noteikti ir gadījums, kad tiek pārkāpti līguma nosacījumi.</p>
69.	<p>Zaudējumu atlīdzināšanas pieprasījums</p> <p>Pusēm tiek atstāta rīcības brīvība pašām noteikt kārtību, kādā tiks atlīdzināti zaudējumi.</p>
70.	<p>Atbildība pēc Līguma izbeigšanas</p> <p>Atsevišķi tiek nodalīti tie zaudējumi, kas privātajam partnerim rodas līguma pirmstermiņa izbeigšanas gadījumā. Šie zaudējumi tiek definēti kā kompensācijas un vispārīgi tiek regulēti Publiskās un privātās partnerības likumā.</p>
XII Līguma izbeigšana	<p>Līguma izbeigšana ir galējais līdzeklis, ko puse var izmantot savu tiesību aizsardzībai, kad izsmelti visi citi līdzekļi līguma darbības turpināšanai. Līgumā būtu jāpanāk līdzsvars starp pušu interesēm pēc iespējas ierobežot to gadījumu skaitu, kad otrai pusei ir iespējams vienpusēji izbeigt līgumu, un pušu vēlmi izbeigt līgumu tajos gadījumos, kad tā darbības turpināšana, piemēram, nav ekonomiski pamatota. Līdzsvaru var panākt ar kompensācijas mehānismu, resp., ar naudas summas apmēru, ko publiskais partneris maksā privātajam partnerim par līguma pirmstermiņa izbeigšanu. Privātajam partnerim arī atsevišķos gadījumos būs jāreķina, kas ir ekonomiski izdevīgāk, vai turpināt līguma darbību un ciest zaudējumus, vai saņemt kompensāciju, kaut arī nelielu.</p> <p>Publiskajam partnerim jāizvērtē visi iespējamie riski un jāatrod optimāls līdzsvars, kādos gadījumos paredzēt sev un privātajam partnerim tiesības vienpusēji izbeigt</p>

	<p>līgumu.</p> <p>Iespējams zināmas prasības izvirzīs arī finansētāji, kuru interesēs ir pēc iespējas samazināt to gadījumu skaitu, kad publiskajam partnerim ir tiesības vienpusēji izbeigt līgumu pirms termiņa.</p>
72.	<p>Līguma izbeigšana pēc Pušu vienošanās</p> <p>Līgumā visos gadījumos būtu jāparedz iespēja izbeigt līgumu pēc pušu vienošanās.</p>
73.	<p>Līguma izbeigšana pēc Publiskā partnera iniciatīvas</p> <p>Var paredzēt arī publiskā partnera tiesības vienpusēji lauzt līgumu saskaņā ar normatīvo aktu izmaiņām vai atsevišķiem valdības vai pašvaldību lēmumiem, kā arī publiskā partnera lēmumiem saistībā ar zaudējumu kompensēšanas kārtības maiņu vai šim mērķim paredzētā valsts vai pašvaldības finansējuma apjoma izmaiņām. Līgums var tikt izbeigts, ja privātais partneris nepiekrīt līguma izmaiņām, kas nodrošina iepriekš minēto lēmumu izpildi vai ieviešanu.</p>
74.	<p>Līguma izbeigšana pēc Privātā partnera iniciatīvas</p> <p>Privātajam partnerim ir tikai divas līguma vienpusējas izbeigšanas iespējas. Publiskais partneris var pārskatīt šo normu.</p>
75.	<p>Līguma izbeigšana finansējuma trūkuma dēļ</p> <p>Punkts paredz iespēju publiskajam partnerim izbeigt līgumu, ja tam netiek vairāk piešķirti budžetā līdzekļi zaudējumu kompensēšanai vai tiek piešķirti nepieciešamā apjomā.</p> <p>Taču ir paredzēta iespēja saglabāt līgumu, ja privātais partneris pilnībā uzņemas pieprasījuma risku un apņemas neprasīt vairāk kompensācijas zaudējumu segšanai.</p>
76.	<p>Līguma izbeigšana Nepārvaramas varas gadījumā</p> <p>Neatņemama līguma sastāvdaļas ir līguma izbeigšanas iespēja nepārvaramas varas gadījuma ieilguma dēļ.</p>
77.	<p>Līguma izbeigšanas procesuālā kārtība</p> <p>Puses var paredzēt citu līguma izbeigšanas procesuālo kārtību.</p>
XIII Finansētāja iekļaušanās tiesības	<p>Projekta laikā var rasties situācijas, kurās privātais partneris nespēj pildīt ar līgumu uzliktos pienākumus vai kādu citu neparedzētu apstākļu dēļ, kurus privātais partneris nav spējis kontrolēt, taču puses tik un tā ir ieinteresētas, lai projekts turpinātos, taču jau ar cita privātā partnera palīdzību.</p> <p>Finansētājiem, kuru vienīgais nodrošinājums ir projekta naudas plūsma, ir interese, lai projekts tiktu pabeigts un aizņēmums tiktu atmaksāts. Parasti finansētājs, ja nav nodrošinājies ar ķīlu uz nekustamo īpašumu vai komercķīlu, atgūst tikai tiešās investīcijas, kuras tiek noteiktas pēc objekta novērtēšanas, un kuras samaksā publiskais partneris. Finansētājs visbiežāk uzrauga ar sava pārstāvja palīdzību būvdarbu norisi un sniegtā finansējuma izlietojumu.</p> <p>Finansētājam tiek dotas tiesības nomainīt privāto partneri, ar publiskā partnera piekrišanu.</p>

78.	<p>Informācijas apmaiņas līgums</p> <p>Informācijas apmaiņas līgums ir regulēts Publiskās un privātās partnerības likuma XV nodaļā "Informācijas apmaiņas līgums".</p>
79.	<p>Iejaukšanās tiesības</p> <p>Lai nodrošinātu koncesijas līguma turpināšanu gadījumos, kad publiskajam partnerim ir tiesības vienpusēji atkāpties no koncesijas līguma pirms termiņa, nosūtot privātajam partnerim rakstisku paziņojumu, un ļautu finansētājam turpināt finansēt koncesijas līguma izpildi un atgūt šim nolūkam privātajam partnerim aizdotos naudas līdzekļus, finansētājam ir iejaukšanās tiesības.</p>
80.	<p>Iejaukšanās tiesību izmantošanas kārtība</p> <p>Iejaukšanās tiesību izmantošanas kārtību nosaka Publiskās un privātās partnerības likums un informācijas apmaiņas līgums, kuru iesniedz privātā partnera finansētājs.</p>
81.	<p>Finansētāja izvēlētais Privātais partneris un tā atbilstības izvērtēšana</p> <p>Finansētāja izvēlētajam pretendētājam jāatbilst tām prasībām un kritērijiem, kas tika izvirzīti pretendentiem koncesijas procedūrā, ņemot vērā konkrētā koncesijas līguma izpildes stadiju. Publiskajam partnerim ir jānorāda savā paziņojumā, kādām prasībām un kritērijiem jāatbilst finansētāja piedāvājamajam pretendētājam un kādi dokumenti apliecina pretendenta atbilstību.</p> <p>Publiskā partnera pārstāvis var atteikties slēgt jaunu koncesijas līgumu ar finansētāja piedāvāto pretendentu tikai tad, ja tas neatbilst norādītajām prasībām un kritērijiem. Ja publiskā partnera pārstāvis atsakās noslēgt jaunu publiskās un privātās partnerības līgumu ar finansētāja piedāvāto pretendentu, finansētājs vēl vienu reizi var piedāvāt citu pretendentu viena mēneša laikā no atteikuma saņemšanas dienas.</p>
82.	<p>Līguma pārjaunošana</p> <p>Jaunais publiskās un privātās partnerības līgums tiek slēgts par to pašu līguma priekšmetu un ar tādiem pašiem noteikumiem kā sākotnējais publiskās un privātās partnerības līgums, ņemot vērā konkrētā līguma izpildes stadiju.</p>
XIV Kompensācijas	<p>Puses koncesijas līgumā vienojas par kompensācijas noteikšanas un izmaksas kārtību, izbeidzot līgumu pirms termiņa, kas nav pretrunā ar Publiskās un privātās partnerības likuma un Civillikuma normām.</p>
83.	<p>Kompensācija, ja Līgums izbeigts pēc Pušu vienošanās</p> <p>Publiskās un privātās partnerības likums neregulē kompensācijas apmēru, ja līgums izbeigts pēc pušu vienošanās. Tas nozīmē, ka puses var brīvi noteikt kompensācijas aprēķināšanas kārtību.</p>
84.	<p>Kompensācija, ja Līgums izbeigts pēc Publiskā partnera iniciatīvas vai finansējuma trūkuma dēļ</p> <p>Publiskā partnera iniciatīva nozīmē, ka līgums var tikt izbeigts privātā partnera pārkāpumu gadījumos, kā arī kā jau tika minēts, finansējuma trūkuma dēļ.</p> <p>Šādā gadījumā saskaņā ar Publiskās un privātās partnerības likumu, kompensācija ir aprēķināma atbilstoši līguma nosacījumiem tā var ietvert arī maksājumus par privātā</p>

	<p>partnera veiktajiem ieguldījumiem.</p> <p>Publiskais partneris var pārskatīt minētos nosacījumus, taču faktiski šādā gadījumā privātajam partnerim nevajadzētu saņemt neko, ja publiskajam partnerim nepāriet privātā partnera aktīvi.</p>
85.	<p>Kompensācija, ja Līgums izbeigts pēc Privātā partnera iniciatīvas</p> <p>Publiskās un privātās partnerības likumā ir paredzēts, ka šādos gadījumos kompensācijai ir jā sastāda no:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maksājumiem par privātā partnera veiktajiem ieguldījumiem atbilstoši līguma nosacījumiem; - maksas par līguma pirmstermiņa izbeigšanu atbilstoši līguma nosacījumiem; - citiem līgumā paredzētiem maksājumiem. <p>Līgumā netiek prasīts detalizēts privātā partnera ieguldījumu plāns. Investīciju plāns ir vispārīga prasība, jo publiskais partneris nenosaka kādā apjomā ir jāveic investīcijas, vienīgi vēlas pārliecināties par to, lai privātā partnera izmantotais autoparks būtu labā tehniskā stāvoklī un drošs pasažieru pārvadājumu veikšanai.</p> <p>Ņemot vērā minēto, privātajam partnerim pienākas tā zaudējumu daļa, kas attiecīgajā gadā ir neizmaksāta.</p> <p>Publiskais partneris var piemērot citu kompensāciju aprēķināšanas kārtību. Cita kārtība būtu nepieciešama, ja publiskais partneris iegūs pēc līguma izbeigšanas privātā partnera aktīvus.</p>
86.	<p>Kompensācija, ja Līgums izbeigts iestājoties Nepārvaramas varas gadījumam</p> <p>Publiskās un privātās partnerības likums neregulē kompensācijas apmēru, ja līgums izbeigts sakarā ar nepārvaramas varas gadījumu. Tas nozīmē, ka puses var brīvi noteikt kompensācijas aprēķināšanas kārtību.</p>
87.	<p>Kompensācijas izmaksas procesuālā kārtība</p> <p>Publiskās un privātās partnerības likums neregulē kompensācijas izmaksu kārtību. Puses var vienoties par citu kārtību līgumā nekā tas ir norādīts 87.punktā.</p>
XV Nobeiguma noteikumi	Paredzēts strīdu izskatīšanas un līguma grozīšanas kārtība.
88.	<p>Strīdu pakļautība</p> <p>Strīdus vispirms risina projekta vadības grupā, jo tas palīdz pusēm atrast kompromisu pirmstiesas ceļā.</p>
89.	<p>Strīdu izskatīšanas procedūra</p> <p>Ja sarunas ir neveiksmīgas, tikai tad puses var vērsties tiesā.</p>
90.	<p>Līguma grozīšana</p> <p>Publiskās un privātās partnerības likums paredz līguma grozīšanu līgumā un likumā noteiktajos gadījumos. Publiskās un privātās partnerības likums paredz, ka ikviens no līdzējiem ir tiesīgs prasīt publiskās un privātās partnerības līguma grozīšanu arī gadījumos, kad notikušas būtiskas neparedzētas izmaiņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - normatīvajos aktos, kas attiecas uz publiskās un privātās partnerības līguma

	<p>izpildi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - ekonomiskajos un finansiālajos apstākļos, kas skar publiskās un privātās partnerības līguma izpildi (balstoties uz šo pamatojumu, līgumu var grozīt, ja izmaiņas iestājas pēc koncesijas līguma noslēgšanas; izmaiņas ir būtiskas; izmaiņas ir nenovēršamas un neatkarīgas no līdzēju gribas un kontroles). <p>Koncesijas līguma grozījumi nedrīkst būt tādi, kuru rezultātā mainās koncesijas līguma risku sadalījums.</p>
<p>91.</p>	<p>Līguma grozījumu saskaņošanas kārtība</p> <p>Pušu parakstītos koncesijas līguma grozījumus publiskā partnera pārstāvis nosūta uzraudzības institūcijai (Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai). Uzraudzības institūcijas sniedz atzinumu par risku sadales principu ievērošanu grozījumos.</p>

4. Mērķsabiedrība

4.1. Mērķsabiedrības izveidošana

Publiskais partneris var konkursa dokumentācijā paredzēt pienākumu privātajam partnerim izveidot mērķsabiedrību vai arī atstāt to (izveidot vai neizveidot mērķsabiedrību) privātā partnera ziņā.

Ja PPP līgums tiek slēgts ar pretendentu, kas ir uzvarējis konkursā un tam nav bijis uzlikts pienākums izveidot mērķsabiedrību, publiskajam partnerim nevajadzētu ierobežot privātā partnera komercdarbību. Adevkāta prasība būtu nodrošināt atsevišķu lietvedību un grāmatvedību PPP projektam.

4.2. Mērķsabiedrības darbības ierobežojumi

Mērķsabiedrības gadījumā publiskajam partnerim ir jāizvērtē, vai tas vēlas, lai mērķsabiedrība savu darbību PPP līguma izpildē pakļauj riskam, ka neveiksmes citā partnera saimnieciskās darbības veidā varētu apdraudēt PPP līguma izpildi.

Mērķsabiedrības gadījumā privātajam partnerim nevajadzētu ļaut darboties citās saimnieciskās darbības sfērās. Mērķsabiedrības uzdevums ir īstenot PPP projektu (izpildīt PPP līgumu), ja PPP projektā ir paredzēta kāda infrastruktūras objekta vadība (ne tikai apsaimniekošana), tad dažādi papildus pakalpojumi gala lietotājiem ir atbalstāmi, taču arī šajā gadījumā publiskajam partnerim būtu jāvērtē, kādus pakalpojumus atļaut.

Publiskās un privātās partnerības likums nosaka, ka pakalpojumu koncesijas līguma, kas neparedz būvdarbu veikšanu, gadījumā mērķsabiedrības dalībnieku vai biedru maiņa iespējama tikai pēc iepriekšējas katra publiskā partnera pārstāvja rakstveida piekrišanas saņemšanas, ja pakalpojumu koncesijas līgumā nav noteikts citādi.

Kopsavilkums

Izanalizējot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu regulējošos normatīvos aktus, ir radušies zemāk aprakstītie priekšlikumi normatīvo aktu grozījumiem, kas uzlabotu koncesijas pielietošanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas jomā.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11.panta pirmās daļas 1. un 1.¹ punktu ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīkla reģionālos starppilsētu un reģionālos vietējās nozīmes maršrutos saistītos zaudējumus pārvadātājiem kompensē pilnā apmērā no valsts budžetā šim mērķim paredzētajiem līdzekļiem.

Atbilstoši 2009.gada 26.oktobra Ministru kabineta noteikumu Nr.1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība” 2.punktam pārvadātājam tiek kompensētas:

- 1) ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma izpildi saistītās nepieciešamās izmaksas, kas pārsniedz gūtos ieņēmumus;
- 2) izmaksas, kas radušās, ievērojot pasūtītāja noteiktos tarifus;
- 3) izmaksas, kas radušās, ja pasūtītājs noteicis braukšanas maksas atvieglojumus atsevišķām pasažieru kategorijām.

Šobrīd šie kompensācijas maksājumu apmēri nav ierobežoti un tie tiek aprēķināti, balstoties uz pārvadātāju iesniegtām atskaitēm par faktiski gūtajiem ieņēmumiem un faktiskajām izmaksām. Līdz ar to, samazinoties pasažieru skaitam un/vai pieaugot pārvadātāju izmaksām, rodas situācija, ka prognozētais kompensācijas apmērs atšķiras no faktiskā apmēra, un valsts budžetā šim mērķim paredzētais finansējums ir nepietiekošs, lai segtu no sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumiem izrietošās finansiālās saistības. Šāda zaudējumu kompensācijas sistēma mazina arī pieprasījuma riska pāreju no publiskā partnera uz privāto partneri Publiskās un privātās partnerības likuma izpratnē.

Kopš 2009.gada 3.decembra Latvijā ir piemērojama 2007.gada 23.oktobra Regula Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus un saskaņā ar tajā ietvertiem principiem atlīdzības jeb kompensācijas apjoms būtu jāparedz pasūtījuma līgumā. Regula nosaka, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju kompensācijas metodei ir jāveicina pietiekami augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšana, kā arī pakalpojumu sniedzēju efektīva darbība.

Ievērojot iepriekš minēto, situācija varētu tikt risināta, izstrādājot grozījumus Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā un attiecīgi arī uz šī likuma pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos, paredzot, ka ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītās zaudējumu kompensācijas apmērs tiek noteikts sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā, tādējādi nodrošinot kompensāciju maksājumus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem tādā apmērā, kāds attiecīgi ir paredzēts valsts budžeta likumā. Līdz ar to tiktu novērsta situācija, kad pasūtītājs pārvadātāja ieņēmumu samazinājuma un/vai izmaksu pieauguma rezultātā nevar izpildīt sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā, kā arī Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā paredzētās finansiālās saistības nepietiekama valsts budžeta finansējuma dēļ. Savukārt privātais partneris tiešā veidā uzņemtos riskus, kas saistīti ar ieņēmumu gūšanu no gala lietotājiem.

Papildus iepriekš norādītajam, nākotnē būtu lietderīgi izstrādāt arī metodiku, saskaņā ar kuru sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājs noteiktu jeb aprēķinātu pārvadātājam pienākošos zaudējumu kompensācijas apmēru.