



**REKOMENDACIJOS (GAIRĖS) SAVIVALDYBIŲ VIEŠŲJŲ KONKURSU  
ORGANIZAVIMUI DĖL VIEŠAI PRIEINAMŲ ĮKROVIMO PRIEIGŲ ĮRENGIMO PAGAL  
SAVIVALDYBIŲ PARENGTUS PLANUS**

Užduotis atlikta, įgyvendinant 2024 m. kovo 18 d. paslaugų sutartį Nr. 14P-24/17 tarp Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir ūkio subjektų grupės VŠĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“, Advokatų kontora Glimstedt Bernotas ir partneriai ir UAB „Ernst & Young Baltic“.



## IVADAS

Gerbiamieji,

Šioje analizėje nagrinėjama aktuali ir svarbi tema – elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra Lietuvoje. Ši sritis yra neatsiejama nuo šalies įsipareigojimų Europos Sąjungai (ES) dėl klimato kaitos mažinimo ir tvaraus transporto skatinimo. Augant elektromobilių skaičiui šalyje, viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros plėtra tampa vis svarbesniu prioritetu.

Savivaldybės, siekdamos prisidėti prie šios problemos sprendimo, susiduria su teisinėmis ir techninėmis problemomis; taip pat žmogiškųjų resursų ir specialiųjų žinių trūkumu. Privatūs operatoriai skundžiasi neaiškiais konkursų sąlygomis, nepakankama investicijų grąža, sudėtingomis procedūromis ir nepakankama viešų konkursų sklaida. Šie iššūkiai stabdo efektyvų elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros procesą ir trukdo pasiekti nacionaliniu lygmeniu užsibrėžtus tikslus.

Siekiant išspręsti šias problemas, būtina atlikti išsamią analizę, kuri apimtų ne tik teisinius ir techninius aspektus, bet ir atsižvelgtų į savivaldybių, privačių operatorių bei užsienio šalių patirtį. Šia analizė siekiama būtent to – pateikti visapusišką vaizdą apie elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros situaciją Lietuvoje, identifikuoti pagrindinius iššūkius ir pasiūlyti konkrečias rekomendacijas, kaip juos įveikti.

Analizė skirta Susisiekimo ministerijai ir savivaldybėms, siekiant suteikti joms reikiamą informaciją ir padėti priimti sprendimus, kurie skatintų spartesnę ir efektyvesnę elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą Lietuvoje.

Tikimasi, kad ši analizė prisidės prie tvaraus transporto plėtros ir padės Lietuvai sėkmingai įgyvendinti savo įsipareigojimus ES.

Glimstedt

**TURINYS***Aktyvios nuorodos*

**1. EUROPOS SAJUNGOS IR LIETUVOS RESPUBLIKOS  
TEISINIS REGULIAVIMAS**

**2. SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI**

**3. VIEŠŪJŲ KONKURSŲ VYKDYMO MODELIAI**

**4. PRIVATAUS SEKTORIAUS IŽVALGOS**

**5. PAGRINDINĖS SPREŠTINOS PROBLEMOS**

**6. GAIRĖS IR PASIŪLYMAI**

## **1. EUROPOS SĄJUNGOS IR LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINIS REGULIAVIMAS**

Šio skyriaus turinį sudarys tokie skirsniai (*aktyvios nuorodos*):

- 1.1. Reglamento Nr. 2023/1804 teisinis reguliavimas
- 1.2. Paramos įkrovimo infrastruktūros plėtrai atitiktis valstybės pagalbos taisyklėms, nustatytoms Reglamente Nr. 651/2014
- 1.3. Alternatyviųjų degalų įstatymo teisinis reguliavimas
- 1.4. Europos Komisijos elektromobilių įkrovimo rinkos Studija
- 1.5. Konkurencijos tarybos elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenos išvadų projektas
- 1.6. Elektromobilių ir viešai prieinamų įkrovimo prieigų statistika

## 1.1. Reglamento Nr. 2023/1804 teisinis reguliavimas

1. 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė alternatyvių degalų infrastruktūros diegimo reglamentą 2023/1804<sup>1</sup> (toliau – **Reglamentas Nr. 2023/1804**), kuriame nustatomi privalomi nacionaliniai tikslai, pagal kuriuos ES įdiegiama pakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta kelių transporto priemonėms, traukiniams, laivams ir oro uoste stovintiems orlaiviams. Juo nustatomos alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudotojų informavimo, duomenų teikimo ir mokėjimo reikalavimų bendros techninės specifikacijos ir reikalavimai.
2. Valstybėse narėse, nesant aiškios bendrų tikslų ir priemonių nustatymo politikos ES mastu, išryškėjo alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklų skirtumai, todėl Reglamentu Nr. 2023/1804 taip pat siekiama suvienodinti susidariusią padėtį ES.
3. ES teisė numato pareigą valstybėms narėms užtikrinti, kad jų teritorijoje viešai prieinamos lengvosios elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės būtų įrengtos taip, kad atitiktų lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastą ir kad jos toms transporto priemonėms teiktų pakankamą atiduodamąją galią.
4. Reglamento Nr. 2023/1804 3 ir 5 straipsniuose numatyti minimalieji tikslai susiję su lengvųjų elektrinių transporto priemonių viešai prieinamų įkrovimo stotelių ir įregistruotų elektra varomų transporto priemonių santykiu, atiduodamąją galia, taip pat numatyti ir bendrieji įkrovimo infrastruktūrai keliami techniniai reikalavimai.
5. Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnis papildomai numato kainodaros reikalavimus keliamam įrengiamam įkrovimo infrastruktūrai bei ją valdantiems įkrovimo prieigų operatoriams.
6. Reglamento Nr. 2023/1804 2 straipsnyje numatyti elektromobilių įkrovimo prieigų atiduodamosios galios įverčiai:
  - 6.1. įprastos galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia perduodant elektrą elektrinei transporto priemonei yra ne mažesnė arba lygi 22 kW;
  - 6.2. didelės galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia perduodant elektrą elektrinei transporto priemonei yra didesnė kaip 22 kW;
7. Valstybių narių viešai prieinamų įkrovimo prieigų diegimo galios kategorijos turi atitikti žemiau nurodytos lentelės duomenis<sup>2</sup>:

Kategorija	Pakategorė	Didžiausia atiduodamoji galia	Termino apibrėžtis pagal šio reglamento 2 straipsnį
1 kategorija (kintamoji srovė)	Lėtojo kintamosios srovės įkrovimo prieiga, vienfazė	$P < 7,4 \text{ kW}$	Įprastos galios įkrovimo prieiga
	Vidutinio greičio kintamosios srovės įkrovimo prieiga, trifazė	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Greitojo kintamosios srovės įkrovimo prieiga, trifazė	$P > 22 \text{ kW}$	

<sup>1</sup> 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES

<sup>2</sup> Reglamento Nr. 2023/1804 3 priedo 1 dalis.

2 kategorija (nuolatinė srovė)	Lėtojo nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$P < 50 \text{ kW}$	Didelės galios įkrovimo prieiga
	Greitojo nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	1 lygis – itin greito nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	2 lygis – itin greito nuolatinės srovės įkrovimo prieiga	$P \geq 350 \text{ kW}$	

8. Reglamente Nr. 2023/1804 numatyta, kad valstybės narės privalo užtikrinti, jog kiekvienų metų pabaigoje (nuo 2024 m.) būtų pasiekti su lengvųjų elektrinių transporto priemonių atiduodamąja galia susiję tikslai<sup>3</sup>:
- 8.1. kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW; ir
- 8.2. kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.
9. Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnis taip pat numato, kad valstybės narės privalo užtikrinti, kad įkrovimo prieigų operatoriai viešai prieinamose įkrovimo prieigose galutiniams naudotojams suteiktą galimybę *ad hoc*<sup>4</sup> įkrauti savo elektrines transporto priemones.
10. Po 2024 m. balandžio 13 d. įrengtose viešai prieinamose įkrovimo prieigose *ad hoc* įkrovimas turi būti prieinamas naudojant vieną iš ES plačiai naudojamų mokėjimo priemonių ir jai reikalingą įrenginį:
- 10.1. mokėjimo kortelių skaitytuvą;
- 10.2. bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles;
- 10.3. viešai prieinamų įkrovimo prieigų, kurių atiduodamoji galia mažesnė kaip 50 kW, atveju prietaisus, kurie naudoja interneto ryšį ir leidžia atlikti saugias mokėjimo operacijas, pavyzdžiui, prietaisus, generuojančius specialų greitojo atsako kodą.
11. Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnis taip pat numato pareigą viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatoriams, jog jų nustatomos kainos privalo būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Atitinkamai, visoms viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms, įrengtoms po 2024 m. balandžio 13 d., taikomos kainos sudedamosios dalys priklausys nuo įkrovimo prieigos atiduodamosios galios ir turės būti pateikiamos tokia tvarka<sup>5</sup>:
- 11.1. kaina už kWh;
- 11.2. kaina už minutę;

<sup>3</sup> Reglamento Nr. 2023/1804 3 straipsnio 1 dalies a) ir b) punktai.

<sup>4</sup> *ad hoc* įkrovimas – įkrovimo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti komercinių santykių su tos įkrovimo prieigos operatoriumi, neapsiribojančių vien įkrovimo paslaugos pirkimu.

<sup>5</sup> Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnio 4 dalis.

11.3. kainą už seansą; ir

11.4. bet kuris kitas taikomas kainos komponentas.

12. Be atsiskaitymo ir kainodaros reikalavimų, viešai prieinamų įkrovimo priegų operatoriams taip pat keliami statinių ir dinaminių duomenų apie jų eksploatuojamą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą arba su tokia infrastruktūra glaudžiai susijusių paslaugų, prieinamumo reikalavimai numatyti Reglamento 2023/1804 20 straipsnio 2 dalyje. Įkrovimo priegų operatoriai neatlygintinai teikia šiuos statinius ir dinaminius duomenis:

- a) statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo priemones ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:
  - i) įkrovimo priegų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų geografinė padėtis;
  - ii) jungčių skaičius;
  - iii) neįgaliesiems skirtų automobilių stovėjimo vietų skaičius;
  - iv) įkrovimo priegų ir degalų pildymo stotelės savininko ir operatoriaus kontaktinė informacija;
  - v) darbo valandos.
- b) papildomi statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo priemones:
  - i) bent įkrovimo priegų operatoriaus identifikavimo kodai;
  - ii) jungties tipas;
  - iii) srovės rūšis (kintamoji / nuolatinė srovė);
  - iv) įkrovimo stotelės didžiausia atiduodamoji galia (kW);
  - v) įkrovimo priegų didžiausia atiduodamoji galia (kW);
  - vi) transporto priemonės tipo suderinamumas.
- c) dinaminiai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo priemones ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:
  - i) veikimo būseną (veikia / neveikia);
  - ii) prieinamumą (naudojama / nenaudojama);
  - iii) *ad-hoc* kaina;
  - iv) tiekiamą elektros energiją yra 100 % atsinaujinančiųjų išteklių (taip / ne).

13. Bei kiti techniniai įkrovimo priegų reikalavimai<sup>6</sup>:

---

<sup>6</sup> Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnio 7, 8 ir 9 dalys.

- 13.1. ne vėliau kaip 2024 m. spalio 14 d. visos eksploatuojamos viešai prieinamos įkrovimo priegios turi būti susietos skaitmeniniais ryšiais;
  - 13.2. visose eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo priegose, įrengtose po 2024 m. balandžio 13 d. arba renovuotose po 2024 m. spalio 14 d., turi būti galimas išmanusis įkrovimas;
  - 13.3. ne vėliau kaip 2025 m. balandžio 14 d. visose eksploatuojamose viešai prieinamose nuolatinės srovės įkrovimo priegose turi būti įrengtas stacionarus įkrovimo kabelis.
14. Atsižvelgiant į išdėstytą viešai prieinamoms įkrovimo priegoms taikomą ES teisinį reguliavimą, pažymėtini šie esminiai reikalavimai: (i) įkrovimo priegų atiduodamoji galia; (ii) įkrovimo priegų skaičius ir atskiroms stotelėms taikomi reikalavimai; (iii) įkrovimo priegų kainodara; (iv) įkrovimo priegų statinių ir dinaminų duomenų prieinamumas; (v) įkrovimo priegų techniniai reikalavimai.

*Grįžti į 1 skyrių arba grįžti į TURINYS.*

## 1.2. Paramos įkrovimo infrastruktūros plėtrai atitiktis valstybės pagalbos taisyklėms, nustatytoms Reglamente Nr. 651/2014

15. Kai už įkrovimo infrastruktūros įrengimą yra skiriama kompensacija, tai turi būti daroma vadovaujantis SESV<sup>7</sup> taisyklėmis dėl valstybės pagalbos (SESV 107–109 straipsniai) ir taisyklėmis išdėstytomis Reglamente Nr. 651/2014<sup>8</sup>.
16. Reglamento Nr. 651/2014 36a straipsnyje numatyta išimtis, jog investicinė pagalba įkrovimo arba degalų papildymo infrastruktūrai yra suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas reikalavimas pranešti<sup>9</sup>, kuomet laikomasi toliau nurodytų reikalavimų:
  - 16.1. finansavimui skiriamos išlaidos yra tinkamos, kuomet jos apima įkrovimo infrastruktūros statybą, diegimą, atnaujinimą arba išplėtimą;
  - 16.2. pagalba yra skiriama specialius reikalavimus atitinkančio konkurso būdu kuomet<sup>10</sup>:
    - 16.2.1. konkursas atitinka Reglamento Nr. 651/2014 2 straipsnio 38 punkto sąlygą<sup>11</sup>, t. y. vykdomas nediskriminacinis konkursas, kuriame sudaromos sąlygos dalyvauti pakankamam skaičiui įmonių ir kai pagalba teikiama arba remiantis konkurso dalyvio pateiktu pradiniu pasiūlymu, arba galutine kaina;
    - 16.2.2. konkursas atitinka Reglamento Nr. 651/2014 36a straipsnio 4 dalyje numatytas sąlygas<sup>12</sup>:
      - a) pagalba skiriama remiantis objektyviais, aiškiais, skaidriais ir nediskriminaciniais tinkamumo ir atrankos kriterijais, nustatytais *ex ante* ir paskelbtais ne vėliau kaip prieš šešias savaites iki paraiškų pateikimo termino pabaigos, kad būtų sudarytos sąlygos veiksmingai konkurencijai;
      - b) jei konkurso metu visi konkurso dalyviai gauna pagalbą, įgyvendinant schemą konkurso struktūra koreguojama siekiant atkurti veiksmingą konkurenciją vėlesniuose konkursuose, pavyzdžiui, sumažinant biudžetą arba apimtį;
      - c) konkurso rezultatų *ex post* koregavimas (pvz., vėlesnės derybos dėl konkursinio pasiūlymo rezultatų) negalimos;

<sup>7</sup> Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – **Sutartis arba SESV**)

<sup>8</sup> 2014 m. birželio 17 d. Europos Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (toliau – **Reglamentas Nr. 651/2014**)

<sup>9</sup> SESV 107 ir 108 straipsnių 3 daly.

<sup>10</sup> Reglamento Nr. 651/2014 36a straipsnio 5 dalyje numatyta, kad laikantis šių sąlygų pagalbos intensyvumas gali siekti 100 proc. tinkamų finansuoti išlaidų.

<sup>11</sup> Reglamento Nr. 651/2014 2 straipsnio 38 punktas konkurencinis konkursas – nediskriminacinis konkursas, kuriame sudaromos sąlygos dalyvauti pakankamam skaičiui įmonių ir kai pagalba teikiama arba remiantis konkurso dalyvio pateiktu pradiniu pasiūlymu, arba galutine kaina. Be to, su konkursu susijęs biudžetas arba mastas yra privalomas apribojimas, nes galiausiai pagalbą gali gauti ne visi konkurso dalyviai;

<sup>12</sup> a) pagalba skiriama remiantis objektyviais, aiškiais, skaidriais ir nediskriminaciniais tinkamumo ir atrankos kriterijais, nustatytais *ex ante* ir paskelbtais ne vėliau kaip prieš šešias savaites iki paraiškų pateikimo termino pabaigos, kad būtų sudarytos sąlygos veiksmingai konkurencijai;

b) jei konkurso metu visi konkurso dalyviai gauna pagalbą, įgyvendinant schemą konkurso struktūra koreguojama siekiant atkurti veiksmingą konkurenciją vėlesniuose konkursuose, pavyzdžiui, sumažinant biudžetą arba apimtį;

c) konkurso rezultatų *ex post* koregavimas (pvz., vėlesnės derybos dėl konkursinio pasiūlymo rezultatų) negalimos;

d) ne mažiau kaip 70 % visų atrankos kriterijų, taikomų pasiūlymų ciliškumui nustatyti ir galiausiai pagalbai paskirstyti vykdant konkursą, turi būti apibrėžiami kaip pagalba, susijusi su tuo, kaip projektu prisidedama prie priemonės aplinkos tikslų, pavyzdžiui, pagalba, kurios prašoma už įkrovimo ar degalų papildymo punktą.

d) ne mažiau kaip 70 % visų atrankos kriterijų, taikomų pasiūlymų eiliškumui nustatyti ir galiausiai pagalbai paskirstyti vykdamas konkursą, turi būti apibrėžiami kaip pagalba, susijusi su tuo, kaip projektu prisidedama prie priemonės aplinkos tikslų, pavyzdžiui, pagalba, kurios prašoma už įkrovimo punktą.

- 16.3. arba pagalba teikiama be konkurso, kai pagalba teikiama remiantis pagalbos schema. Tokiu atveju pagalbos intensyvumo limitai priklauso nuo įmonės, gaunančios pagalbą dydžio, t. y. didelė, vidutinė arba maža įmonė;
  - 16.4. kai įkrovimo infrastruktūra yra atvira naudotojams, kurie nėra pagalbos gavėjas arba gavėjai, pagalba teikiama tik viešosios įkrovimo infrastruktūros įrengimui, prie kurios naudotojai turi nediskriminacinę prieigą;
  - 16.5. būtinybė investuoti į tos pačios kategorijos įkrovimo infrastruktūrą kaip ir ta, kuriai skiriama parama, (pavyzdžiui, įprastinės arba didelės galios) nustatoma per *ex ante* atviras viešas konsultacijas arba nepriklausomą rinkos tyrimą, kuriems pagalbos priemonės įsigaliojimo metu yra ne daugiau kaip vieni metai<sup>13</sup>;
  - 16.6. preziumuojama, kad pagalba kelių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrai yra reikalinga, jeigu tik elektra varomos transporto priemonės (kalbant apie įkrovimo infrastruktūrą) arba bent iš dalies vandeniliu varomos transporto priemonės (kalbant apie degalų papildymo infrastruktūrą) sudaro atitinkamai mažiau nei 3 % bendro atitinkamoje valstybėje narėje užregistruotų tos pačios kategorijos transporto priemonių skaičiaus<sup>14</sup>.
17. Reglamentas Nr. 651/2014 netaikomas pagalbai, viršijančiai toliau nurodomas ribas<sup>15</sup>:
- 17.1. investicinė pagalba aplinkos apsaugai, jeigu nenurodyta kitaip: 30 mln. EUR vienos įmonės vienam investiciniam projektui;
  - 17.2. 36a straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyta investicinė pagalba įkrovimo infrastruktūrai: 30 mln. EUR vienos įmonės vienam projektui, o jeigu tai schemos – 300 mln. EUR vidutinį metinį biudžetą.
18. Taigi, kompensacijos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimui suderinamos su valstybės pagalbos taisyklėmis, jei jos atitinka analizės 15 punkte nurodytus reikalavimus tiek kompensaciją suteikiant konkurso būdu, tiek be konkurso. Atitinkamai, kuomet kompensacija suteikiama laikantis minėtų sąlygų, reikalavimas pranešti Europos Komisijai dėl SESV 107 straipsnio 3 arba 108 straipsnio 3 dalyje numatytų ketinimų suteikti pagalbą nėra taikomas.

***Grįžti į 1 skyrių arba grįžti į TURINYS.***

<sup>13</sup> Reglamento Nr. 651/2014 36a straipsnio 10 dalyje numatyta pareiga koreliuojanti su 2024 m. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtu „Transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui ir atitinkamos infrastruktūros diegimui skirtos nacionalinės politikos sistemos projektu“.

<sup>14</sup> Šio reikalavimo taikymo kontekste lengvieji automobiliai ir lengvosios komercinės transporto priemonės laikomos tos pačios kategorijos transporto priemonėmis

<sup>15</sup> Reglamento Nr. 651/2014 4 straipsnio s); sa); sb) punktai.

### 1.3. Alternatyviųjų degalų įstatymo teisinis reguliavimas

19. Prieš atliekant ADĮ elektromobilių įkrovimo infrastruktūros teisinio reguliavimo analizę, pažymėtina, jog 2024 m. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija parengė: „Transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui ir atitinkamos infrastruktūros diegimui skirtos nacionalinės politikos sistemos projektą“<sup>16</sup> (toliau – **Politikos sistemos projektas**).
20. Politikos sistemos projekte numatyta, kad, siekiant suderinti Reglamento Nr. 2023/1804 nuostatas su nacionalinių teisės aktų nuostatomis ir užtikrinti šio reglamento nuostatų įgyvendinimą, 2024 m. buvo inicijuotas ADĮ pakeitimo projektas<sup>17</sup>.
21. 2025 m. vasario 1 d. įsigaliojo ADĮ pakeitimas, kuriuo įgyvendinami Reglamento Nr. 2023/1804 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnių reikalavimai.
22. Tolimesnė ADĮ nuostatų analizė atliekama atsižvelgiant į naujai įsigaliojusius ADĮ pokyčius.
23. ADĮ 23 straipsnyje numatytas pagrindinis nacionalinis elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros tikslas, jog iki 2030 m. gruodžio 31 d. Lietuvoje privalo būti įrengta 60 000 įkrovimo prieigų, iš kurių 6 000 viešai prieinamų įkrovimo prieigų. ADĮ numatyta, jog už šio tikslo įgyvendinimą atsakinga institucija yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.
24. Nacionaliniai tikslai įgyvendinami pagal ADĮ 23 straipsnio 10 dalyje numatytą Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos rengiamą elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planą<sup>18</sup>, kuris numato:
  - 24.1. detalizuotus elektromobilių ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtros tikslus ir prioritetines kryptis;
  - 24.2. planuojamą elektromobilių ir elektromobilių įkrovimo prieigų skaičiaus didėjimą;
  - 24.3. prognozuojamą elektromobilių elektros energijos suvartojimą ir elektros energijos tinklų plėtros poreikį;
  - 24.4. nustatytų tikslų įgyvendinimo priemones;
  - 24.5. rekomendacijas dėl platesnio elektromobilių naudojimo skatinimo ir elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo, kartu užtikrinant ir efektyviausią elektros energijos tinklų panaudojimą.
25. Plėtros planas nenumato privalomojo pobūdžio nuostatų, bet daro nuorodas į ADĮ, kuris numato šiuos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros planavimui ir plėtrai keliamus reikalavimus, perkeltus iš Reglamento Nr. 2023/1804:

---

<sup>16</sup> 2024 m. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtas „Transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui ir atitinkamos infrastruktūros diegimui skirtos nacionalinės politikos sistemos projektas“. Prieiga internete: [Nacionalinės politikos sistemos projektas - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija](#)

<sup>17</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtas Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 2, 5, 9, 12, 15, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 34, 35 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projektas (toliau – **ADĮ pakeitimo projektas**).

<sup>18</sup> 2022 m. liepos 1 d. Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos įsakymu priimtas elektromobilių naudojimo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros veiksmų planas (toliau – **Plėtros planas**).

- 25.1. didesnės kaip 50 kW atiduodamosios galios viešai prieinamos įkrovimo prieigos pirmiausia turi būti įrengiamos Lietuvos didžiuosiuose miestuose, taip pat šalia valstybinės reikšmės kelių, priklausančių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui<sup>19</sup>;
- 25.2. įrengtos viešai prieinamos įkrovimo stotelės, skirtos elektromobiliams įkrauti, turi atitikti elektromobilių naudojimo mastą ir teikti šioms transporto priemonėms įkrauti pakankamą atiduodamąją galią laikantis Reglamento (ES) 2023/1804 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytų reikalavimų. Pradedant nuo 2024 m., kiekvienų metų pabaigoje turi būti būtų pasiekti šie su atiduodamąja galia susiję tikslai:
- a) kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW ir
  - b) kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.

Reglamento (ES) 2023/1804 3 straipsnio 2 dalyje nurodyta: „*Kai lengvųjų elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalis, palyginti su visu valstybės narės teritorijoje užregistruotų lengvųjų transporto priemonių parku, pasiekia bent 15 % ir valstybė narė įrodo, kad 1 dalies antroje pastraipoje išdėstytų reikalavimų įgyvendinimas sukelia neigiamų padarinių toje valstybėje narėje, nes atgraso nuo privačiųjų investicijų ir nebėra pagrįstas, ta valstybė narė gali pateikti Komisijai motyvuotą prašymą leisti taikyti mažesnius reikalavimus dėl bendros atiduodamosios galios arba leisti nustoti taikyti tokius reikalavimus.*“.

- 25.3. kai įkrovimo stotelė turi kelias skirtingos galios įkrovimo prieigas, jai taikomi reikalavimai keliami jos didžiausios atiduodamosios galios įkrovimo prieigai<sup>20</sup>;
- 25.4. viešai prieinamos įprastos galios įkrovimo prieigos įrengiamos Lietuvos miestuose šalia daugiabučių gyvenamųjų namų, sudarant galimybę juose gyvenantiems elektromobilių naudotojams įkrauti elektromobilius visą parą<sup>21</sup>;
- 25.5. savivaldybės taryba arba jos įgaliota institucija patvirtina su Susisiekimo ministerija suderintus savivaldybės teritorijoje esančiuose vietinės reikšmės keliuose iki 2030 metų numatomų įrengti viešai prieinamų įkrovimo prieigų planus. Planuose turi būti numatytos prioritetinės vietos viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms įrengti ir jie turi būti atnaujinami ne rečiau kaip kas 3 metus bei skelbiami savivaldybių interneto svetainėse<sup>22</sup>.
- 25.6. savivaldybių administracijos užtikrina, kad įkrovimo prieigų operatoriai, įrengiantys elektromobiliams įkrauti skirtas viešai prieinamas įkrovimo prieigas, numatytas ADĮ straipsnio 13 dalyje nurodytuose planuose, būtų atrenkami viešojo konkurso būdu ir nediskriminacinėmis sąlygomis. Už konkursų sąlygų parengimą ir organizavimą yra atsakingos savivaldybių administracijos<sup>23</sup>;

---

<sup>19</sup> ADĮ 23 straipsnio 2 dalis.

<sup>20</sup> ADĮ 23 straipsnio 4 dalis.

<sup>21</sup> ADĮ 23 straipsnio 7 dalis.

<sup>22</sup> ADĮ 23 straipsnio 13 dalis.

<sup>23</sup> ADĮ 23 straipsnio 9 dalis.

- 25.7. konkursų sąlygos ir įkrovimo prieigų planavimo ir plėtros dokumentai turi būti rengiami konsultuojantis su skirstomųjų tinklų operatoriais ir (ar) perdavimo sistemos operatoriumi, prie kurių valdomų tinklų būtų prijungiamos planuojamos įrengti įkrovimo prieigos, kad būtų įvertintas elektros tinklų galios didinimo galimybių ir plėtros poreikis<sup>24</sup>;
- 25.8. nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse turi būti įrengta bent viena viešoji didelės arba labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieiga<sup>25</sup>;
- 25.9. nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose autobusų ir geležinkelio stotyse, oro uostuose ir jūrų uoste turi būti įrengta viešoji elektromobilių įkrovimo stotelė<sup>26</sup>;
- 25.10. įrengiant viešai prieinamas įkrovimo prieigas, stebėjimo ir kontrolės tikslais turi būti įrengiamos išmaniosios elektros energijos apskaitos sistemos<sup>27</sup>.
26. Perkelti Reglamento Nr. 2023/1804 3 ir 5 straipsnių nuostatas į ADĮ, ADĮ 23 straipsnio 18 dalyje įtvirtintas reikalavimas viešai prieinamos įkrovimo prieigos turi atitikti Reglamento Nr. 2023/1804 II priede nustatytas technines specifikacijas<sup>28</sup>. Šioje analizėje II priede nustatytos techninės specifikacijos dėl apimties nebus aptartos, su jomis galima susipažinti viešai: [Reglamentas - 2023/1804 - LT - EUR-Lex](#).
27. ADĮ 23 straipsnio 16 dalyje taip pat nurodoma, kad Energetikos ministras nustato įkrovimo prieigų prijungimo prie elektros energijos tinklų tvarką ir sąlygas.
28. ADĮ 24 straipsnis taip pat numato konkrečius viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatoriams keliamus reikalavimus:
- 28.1. įkrovimo prieigų operatoriai eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo prieigose galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* įkrauti savo elektrines transporto priemones<sup>29</sup>;
- 28.2. įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina *ad hoc* įkrovimą eksploatuojamose įkrovimo prieigose įrengdami vieną iš ES plačiai naudojamų mokėjimo priemonių<sup>30</sup>:
- a) mokėjimo kortelių skaitytuvus;
  - b) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles;
  - c) viešai prieinamų įkrovimo prieigų, kurių atiduodamoji galia mažesnė kaip 50 kW, atveju prietaisus, kurie naudoja interneto ryšį ir leidžia atlikti saugias mokėjimo operacijas, pavyzdžiui, prietaisus, generuojančius specialų greitojo atsako kodą.
- 28.3. Įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų kainos yra pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Taip pat,

---

<sup>24</sup> ADĮ 23 straipsnio 10 dalis

<sup>25</sup> ADĮ 23 straipsnio 18 dalis.

<sup>26</sup> ADĮ 23 straipsnio 19 dalis.

<sup>27</sup> ADĮ 23 straipsnio 21 dalis.

<sup>28</sup> ADĮ pakeitimo projekto 8 straipsnio 20 dalis keičianti ADĮ 23 straipsnio 18 dalį.

<sup>29</sup> ADĮ 24 straipsnio 1 dalis.

<sup>30</sup> Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnio 1 dalis.

- operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis<sup>31</sup>;
- 28.4. įkrovimo prieigų operatoriai privalo laikytis 11 punkte nurodytų kainodaros skaidrumo reikalavimų, kurie apima aiškų ir lengvą informacijos pateikimą apie visus *ad hoc* kainos komponentus iki įkrovimo seanso pradžios<sup>32</sup>;
- 28.5. įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina prieigų susiejimą skaitmeniniais ryšiais, išmanųjį įkrovimą ir stacionarių įkrovimo kabelių įrengimą, kaip tai numatyta 12 punkte<sup>33</sup>;
- 28.6. įkrovimo prieigų operatoriai privalo užtikrinti valdomų įkrovimo prieigų tinkamą įrengimą ir priežiūrą visą jų eksploatavimo laikotarpį, kad pastarosios nekeltų grėsmės prieigų naudotojams ir (ar) jų transporto priemonėms<sup>34</sup>.
29. ADĮ 25 straipsnyje numatyti papildomi įkrovimo prieigų operatoriams taikomi reikalavimai:
- 29.1. įkrovimo prieigų operatoriai privalo turėti Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinės sistemos tvarkytojo suteiktus unikalius identifikacinius kodus ir būti įregistruoti Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinėje sistemoje šios sistemos tvarkytojo nustatyta tvarka<sup>35</sup>;
- 29.2. įkrovimo prieigų operatoriai privalo neatlygintinai užtikrinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų statinių ir dinaminių duomenų, nurodytų Reglamento (ES) 2023/1804 20 straipsnio 2 dalyje, pateikimą Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinei sistemai šios informacinės sistemos tvarkytojo nustatyta tvarka pagal atvirąjį įkrovimo prieigų protokolą arba pagal kitą su juo suderinamą protokolą<sup>36</sup>.
30. Taigi, nacionaliniame teisiniame reguliavime numatytų elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros tikslų įgyvendinimo kontekste pažymėtina, jog savivaldybės, organizuojančios elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių paskyrimą, privalo tai atlikti nediskriminacinėmis sąlygomis viešo konkurso būdu atsižvelgdamos į Reglamente Nr. 2023/1804 numatytus įkrovimo prieigų atiduodamosios galios, skaičiaus, kainodaros ir kitus techninius reikalavimus, ir į nacionaliniame Plėtros plane numatytus tikslus bei ADĮ detalizuotus nacionalinius įkrovimo priegoms ir operatoriams keliamus reikalavimus.

#### **1.4. Europos Komisijos elektromobilių įkrovimo rinkos Studija**

31. Studijoje analizuotos potencialios konkurencijos teisės problemos vystant viešai prieinamų įkrovimo prieigų infrastruktūrą ES šalyse, atsižvelgiant tiek į Studijos rengimo metu galiojusią 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, tiek į valstybių narių nacionalinius elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros planus bei nacionalinį teisinį reguliavimą.
32. Studijoje nustatyta elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo tendencija, jog rinkose, kuriose nėra išplėtotą įkrovimo infrastruktūra, būdingas viešojo subjekto arba vieno (ar kelių) privačių subjektų dominavimas įrengtų įkrovimo prieigų skaičiaus atžvilgiu.

<sup>31</sup> ADĮ 24 straipsnio 2 dalis ir Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnio 5 dalis.

<sup>32</sup> ADĮ 24 straipsnio 2 dalis ir Reglamento Nr. 2023/1804 5 straipsnio 4 dalis.

<sup>33</sup> ADĮ 24 straipsnio 4 dalis.

<sup>34</sup> ADĮ 24 straipsnio 7 dalis.

<sup>35</sup> ADĮ 25 straipsnio 3 dalis.

<sup>36</sup> ADĮ 25 straipsnio 10 dalis.

33. Tuomet, vystantis geografinėms rinkoms, t. y. nacionalinei rinkai išsiskaidžius į smulkesnes rinkas, pavyzdžiui – savivaldybių, pastebima naujų rinkos dalyvių atsiradimo tendencija, kuri lemia investicijų augimą ir spartėjančią infrastruktūros plėtrą.
34. Studijoje pažymima, kad elektromobilių įkrovimo sektoriui pasiekus konkurencingą brandą iki tol rinkos plėtrą skatinęs ES reguliavimas perima antrinę vaidmenį valstybėms narėms vystant nacionalines ir vietos strategijas.
35. Tačiau, nepriklausomai nuo elektromobilių įkrovimo rinkos brandos, Studijoje nustatyti esminiai momentai ir (ar) konkurencijos ribojimo rizikos, į kurias valstybės narės turėtų atsižvelgti vystydamos įkrovimo prieigų infrastruktūrą ir elektromobilių įkrovimo rinką:
- 35.1. piktnaudžiavimas rinkos galia. Pastebimas rinkos dalyvių piktnaudžiavimas kainomis, kuomet vienas operatorius įrengia ir eksploatuoja visas tam tikroje teritorijoje esančias elektromobilių įkrovimo prieigas. Visgi, Studijoje spėjama, kad pagrindinė šios nesąžiningos kainodaros priežastis yra įkrovimo prieigų lokacija – natūralu, jog įkrovimo prieigos įrengimas nepatrauklioje (neatsiperkančioje) lokacijoje lemia didesnes paslaugos kainas<sup>37</sup>;
- 35.2. rinkos uždarymo rizika. Pastebima rinkos koncentracija pasižyminti pirmųjų rinkos dalyvių pranašumu, tačiau šiuos pranašumus „nusveria“ vystoma įkrovimo prieigų infrastruktūra, t. y. sudaroma galimybė į iš pirmo žvilgsnio koncentruotą rinką įsilieti naujiems rinkos dalyviams „konkursuojamose“ vietose<sup>38</sup>;
- 35.3. vertikalųjų susitarimų rizika. Studijoje atkreipiamas dėmesys į vertikalųjų susitarimų riziką, tačiau pastebima, jog egzistuojantis teisinis reguliavimas reikšmingai apsunkina šių susitarimų sudarymo tikimybę, kaip ir tai, jog šiuo metu ES rinkoje nėra lyderiaujančio elektromobilių gamintojo, kuris tuo pačiu siektų dominavimo įkrovimo prieigų įrengimo rinkoje. Todėl Studijos rengėjai pažymi, jog šiuo metu rinkos dalyvių vertikali integracija teikia daugiau naudos nei sukelia rizikos<sup>39</sup>;
- 35.4. konkurenciją ribojančių horizontalių susitarimų arba suderintų veiksmų rizika. Studijoje atkreipiamas dėmesys į rinkos pasidalinimo susitarimų riziką bei suderintus veiksmus įrengiant įkrovimo prieigas<sup>40</sup>;
- 35.5. rinkos iškraipymų ir privačių subjektų išstūmimo rizika dėl viešųjų investicijų. Studija atkreipia dėmesį į konkurenciją iškraipiančių veiksmų riziką, kuomet viešieji subjektai, investuodami į įkrovimo prieigų rinkoje nepasiekusioje reikšmingos brandos, gali sukelti privačių subjektų išstūmimo efektą, kadangi viešųjų subjektų lėšos gali būti investuojamos tiek į patrauklias, tiek į nepatrauklias lokacijas teikiant prioritetą poreikiui, o ne ekonominiam naudingumui. Tačiau Studijos rengėjai pažymi, kad vystantis įkrovimo prieigų rinkai viešųjų subjektų dominavimą pakeičia privatus subjektai, todėl viešosios investicijos laikytinos teigiama iniciatyva<sup>41</sup>.
36. Taip pat Studijoje buvo atliekama išsami keturių ES valstybių narių: Belgijos, Airijos, Italijos ir Kroatijos elektromobilių įkrovimo rinkos analizė, kurioje nustatyti šie esminiai aspektai:

---

<sup>37</sup> Studijos 63-64 p.

<sup>38</sup> Studijos 72-74 p.

<sup>39</sup> Studijos 112 p.

<sup>40</sup> Studijos 93 p.

<sup>41</sup> Studijos 98-99 p.

- 36.1. kiekvienos valstybės narės rinkos analizė pasižymėjo skirtingais konkurencijos modeliais – nenustatyta bendrų rinkos konkurencinių požymių, kadangi situacijai kiekvienoje rinkoje reikšmingą įtaką darė elektromobilių įkrovimo pramonės išsivystymas, nacionalinis požiūris į elektromobilių rinką ir kiti veiksniai<sup>42</sup>;
  - 36.2. pastebėtinai netolygus įkrovimo infrastruktūros konkurencinis pasiskirstymas – įkrovimo infrastruktūra įrengiama priklausomai nuo poreikio lokaliu lygmeniu neteikiant prioriteto lokacijoms prie greitkelių ar kitų reikšmingų vietų<sup>43</sup>;
  - 36.3. pastebimas pirmojo rinkos dalyvio pranašumo nykimas priklausantis nuo įkrovimo rinkos brandos lygmens, kuo brandesnė rinka, tuo daugiau naujų rinkos dalyvių mažinančių pirmojo rinkos dalyvio pranašumą, kadangi įkrovimo infrastruktūros naudojimas ir paklausa pasiskirsto didėjant įkrovimo prieinamumu<sup>44</sup>;
  - 36.4. analizuotose rinkose nepastebėta konkurenciją ribojančių horizontaliųjų susitarimų<sup>45</sup>;
  - 36.5. viešosios investicijos ir valstybės valdomi įkrovimo prieigų operatoriai reikšmingai prisidėjo išvystant elektromobilių įkrovimo rinką, tačiau ilgainiui privatūs subjektai, naudodamiesi nacionaliniu ir ES finansavimu, subalansavo viešojo sektoriaus dominuojamą rinką.
37. Taigi, vystant elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą ir organizuojant įkrovimo prieigų viešuosius konkursus, aktualu nustatyti ir įvertinti galimas konkurencijos ribojimo rizikas: (1) piktnaudžiavimą rinkos galia; (2) rinkos uždarymą; (3) horizontaliųjų susitarimų arba suderintų veiksmų riziką; (4) viešųjų investicijų sukeltą rinkos iškraipymą.

*Grįžti į 1 skyrių arba grįžti į TURINYS.*

---

<sup>42</sup> Studijos 7 p.

<sup>43</sup> Studijos 197-199 p.

<sup>44</sup> Studijos 205 p.

<sup>45</sup> Studijos 203 p.

## 1.5. Konkurencijos tarybos elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenos išvadų projektas

38. 2024 m. Konkurencijos taryba, atsižvelgdama į spartėjančią elektromobilių įkrovimo infrastruktūros sektoriaus plėtrą, atliko elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėseną, kuria siekė išsiaiškinti, ar šiame sektoriuje nekyla kliūčių konkurencijai.
39. Konkurencijos taryba, atlikusi minėtą stebėseną, pateikė elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenos išvadas, kuriame savo kompetencijos ribose pateikė elektromobilių įkrovimo sektoriui aktualias rekomendacijas<sup>46</sup>.
40. Savivaldybių institucijoms:
  - 40.1. sprendžiant (viešojo subjekto) dalyvavimo elektromobilių įkrovimo sektoriuje klausimą, įvertinti potencialų tokio dalyvavimo rinkoje poveikį privatiems subjektams, rinkos struktūrai ir vartotojams;
  - 40.2. vykdant elektromobilių įkrovimo priegų viešuosius konkursus, užtikrinti kiek įmanoma platesnę informacijos sklaidą pasinaudojant įvairiomis sklaidos priemonėmis;
  - 40.3. nustatyti įkrovimo priegų konkurso ekonominio naudingumo kriterijus;
  - 40.4. įvertinti galimybę konkurso objektą skaidyti dalimis, užtikrinant, kad savivaldybėje paslaugas teiktų keli alternatyvūs įkrovimo paslaugų teikėjai (apribojant konkurso dalyvių galimybes laimėti visas konkurso dalis)<sup>47</sup>.
41. Susisiekimo ministerijai ir kitoms institucijoms, formuojančioms politiką elektromobilių įkrovimo sektoriuje ir (ar) dalyvaujančioms skirstant paramą ūkio subjektams elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimo skatinimui:
  - 41.1. įvertinti priimamų sprendimų įtaką konkurencijai ir užtikrinti, kad teikiama parama elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrai neiškreiptų rinkos konkurencijos;
  - 41.2. įvertinti galimybes prisidėti prie efektyvesnio informacijos apie savivaldybių organizuojamus konkursus skelbimo.
42. Energetikos ministerijai – įvertinti galimybes supaprastinti elektromobilių įkrovimo priegų prijungimo prie elektros tinklų procesą.
43. Atsižvelgiant į nurodytą, Konkurencijos taryba elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenos išvadų projekte pateikė reikšmingų išvalgų, kurioms analizės rengėjai vienareikšmiškai pritaria pažymėdami reikšmingiausias: a) informacijos sklaidos užtikrinimas; b) konkurso objekto skaidymas; c) priimamų sprendimų poveikio konkurencijai įvertinimas; d) įkrovimo priegos prijungimo prie elektros tinklų supaprastinimas.

***Grįžti į 1 skyrių arba grįžti į TURINYS.***

<sup>46</sup> 2025 m. kovo 13 d. Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-30 (2025) patvirtintos elektromobilių įkrovimo sektoriaus stebėsenos išvados. Prieiga internete: [https://kt.gov.lt/uploads/documents/files/Isvados\\_final.pdf](https://kt.gov.lt/uploads/documents/files/Isvados_final.pdf)

<sup>47</sup> „Ši rekomendacija aktuali rinkų formavimosi etape. Vėlesniuose etapuose reikėtų įvertinti rinkų struktūras – jeigu rinkose varžysis pakankamas dalyvių skaičius, konkursuose galimų laimėti dalių ribojimas gali būti nereikalingas. Atvirkščiai, galimybė užsitikrinti didesnę paslaugų teikimo apimtį gali paskatinti naujų žaidėjų atėjimą į rinką. <...>“

## 1.6. Elektromobilių ir viešai prieinamų įkrovimo prieigų statistika

44. ADĮ nustatytas nacionalinis įkrovimo prieigų tikslas – iki 2030 m. turi būti įrengta 60 tūkst. prieigų iš kurių 6 tūkst. viešai prieinamų įkrovimo prieigų<sup>48</sup>.
45. Šiuo metu nebegaliojančioje Direktyvoje 2014/94/ES buvo numatyta orientacinė nuoroda, jog tinkamas vidutinis įkrovimo prieigų skaičius turėtų būti lygiavertis bent vienai įkrovimo prieigai 10 automobilių<sup>49</sup>.
46. Šiuo metu viešai prieinamų įkrovimo prieigų registravimo sistemos duomenimis, Lietuvoje yra registruoti 44 elektromobilių įkrovimo prieigų operatoriai ir ~2502 veikiančios viešai prieinamos įkrovimo prieigos<sup>50</sup>.
47. 2025 m. vasario 1 d. AB „Regitra“ duomenimis, Lietuvoje iš viso buvo užregistruota 29 856 M1 ir N1 kategorijų elektromobilių<sup>51</sup> ir pastebimas tendencingas elektromobilių autoparko augimas – Lietuvos elektromobilių autoparkas kasmet augo 50 proc.<sup>52</sup>
48. Vadinasi, šiuo metu (2025 m. vasario mėn.) elektromobilių ir elektromobilių įkrovimo prieigų santykis – 12:1, t. y. vienai elektromobilių įkrovimo prieigai tenka 12 elektromobilių.
49. Pažymėtina, jog Direktyva 2014/94 2023 m. buvo panaikinta Reglamentu Nr. 2023/1804, kuriame numatyta, kad valstybės narės privalo užtikrinti, jog kiekvienų metų pabaigoje (nuo 2024 m.) būtų pasiekti lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo stotelių suminės atiduodamosios galios tikslai<sup>53</sup>:
  - 49.1. kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW; ir
  - 49.2. kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.
50. Reglamente Nr. 2023/1804 numatyti lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo stotelių suminės galios tikslai yra skirti įvertinti nacionalinės įkrovimo infrastruktūros pajėgumą santykiyje su nacionaliniu lengvųjų elektrinių transporto priemonių parku.
51. Šiuo metu registruotų viešai prieinamų elektromobilių įkrovimo prieigų maksimali atiduodamoji galia – 128 650 kW<sup>54</sup>, tenkanti 29 856 lengvosioms elektrinėms transporto priemonėms.
52. Vadinasi, darant prielaidą, jog šiuo metu vienai registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei tenka 4,3 kW bendra viešai prieinamų įkrovimo prieigų atiduodamoji galia, galime daryti preliminarią išvadą, jog šiuo metu viešai prieinamų įkrovimo prieigų atiduodamoji galia

---

<sup>48</sup> ADĮ 23 straipsnio 1 dalis. *Iki 2030 m. gruodžio 31 d. Lietuvos Respublikoje turi būti įrengta 60 000 įkrovimo prieigų, iš jų 6 000 viešai prieinamų įkrovimo prieigų.*

<sup>49</sup> 2014 m. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos Nr. 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo preambulės 23 punktas.

<sup>50</sup> Prieiga internete: [Elektromobilių infrastruktūros plėtra - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija](#)

<sup>51</sup> Prieiga internete: [Elektromobilių skaičius Lietuvoje - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija](#)

<sup>52</sup> Prieiga internete: [Per 2024 m. Lietuvoje elektromobilių padaugėjo dvigubai | Akcinė bendrovė „REGITRA“](#)

<sup>53</sup> Reglamente Nr. 2023/1804 3 straipsnio 1 dalies a) ir b) punktai.

<sup>54</sup> Via Lietuva viešai prieinamų įkrovimo prieigų ataskaita. Prieiga internete: [Ataskaita apie elektromobilių įkrovimo stoteles Lietuvoje - Via Lietuva.](#)

vienai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis atitinka Reglamento Nr. 2023/1804 3 straipsnio 1 dalyje numatytą atiduodamosios galios tikslą.

53. Pažymėtina, kad atiduodamosios galios santykis gali tiksliai ir neatspindėti nacionalinio elektromobilių įkrovimo prieigų infrastruktūros išdėstymo, kadangi įkrovimo prieigos gali būti įrengiamos itin koncentruotai, pvz., sostinėje ar kituose didžiuosiuose miestuose.
54. Įkrovimo prieigų infrastruktūra turėtų būti įrengiama siekiant sukurti kuo patrauklesnę bei efektyvesnę susiekimo elektrine transporto priemone sistemą.
55. Atsižvelgiant į nurodytą, galima teigti, jog Lietuvos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra nuo 2022 iki 2025 m. reikšmingai pasistūmėjo. Vertinant Lietuvos elektromobilių autoparko augimo tendencijas, galima daryti prielaidą, kad elektromobilių įkrovimo prieigų poreikis išliks aukštas, todėl itin svarbu užtikrinti tinkamą įkrovimo infrastruktūros plėtrą bei šią plėtrą įgyvendinančių mechanizmų – viešųjų konkursų efektyvumą.

*Grįžti į 1 skyrių arba grįžti į TURINYS.*

## 1.7. Kitų ES valstybių narių elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros apžvalga

56. Toliau pateikiama ES valstybių narių elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros priemonių apžvalga, atliekama remiantis 2023 m. Studijoje pateikta ES elektromobilių įkrovimo rinkos brandos analize, kuri išskiria labiausiai išvystytą elektromobilių įkrovimo rinką turinčias valstybes nares: Nyderlandus, Austriją, Švediją, Vokietiją, Prancūziją, Liuksemburgą, Daniją, Belgiją ir Suomiją.
57. Pažymėtina, kad Studija rengta dar iki Reglamento Nr. 2023/1804 priėmimo, todėl į šioje apžvalgoje pateiktus santykinis duomenis gali būti atsižvelgiama, bet nesivadovaujama įgyvendinant Reglamente Nr. 2023/1804 (arba nacionalinėje politikoje) numatytus tikslus.
58. Atsižvelgiant į informacijos apimtį, Glimstedt apžvelgs šių ES valstybių narių plėtros gerąją praktiką: Nyderlandų, Vokietijos, Austrijos ir Prancūzijos.

### (a) Nyderlandai<sup>55</sup>

59. Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros atžvilgiu Nyderlandai yra viena iš lyderiaujančių ES valstybių narių tiek dėl didelės elektromobilių dalies bendrame transporto priemonių parke, kurią 2022 m. duomenimis sudarė apie 4,4 proc. elektra vartomų transporto priemonių.
60. Visgi, pažymėtina, jog 95 proc. elektromobilių įkrovimo prieigų yra įprastos galios prieigos, kurios nepasizymi spartumu, o tik užtikrina įkrovimo paslaugų teikimą.
61. Nyderlandų lyderystė elektromobilių ir elektromobilių įkrovimo rinkos plėtroje yra pagrįsta vietos savivaldos ir regionine atviros rinkos iniciatyva, kuriai antrina nacionaliniu lygmeniu prieinama viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinė sistema.
62. Vietos savivaldos ir regioninė atviros rinkos iniciatyva pagrįsta elektromobilių infrastruktūros plėtra yra itin veiksminga kompensacijų dydžio nustatymui. Kompensacijų dydžio nustatymas yra atliekamas ne tik pagal strateginių lokacijų duomenis, bet ir konsultuojantis tiek su potencialiais elektromobilių įkrovimo operatoriais, tiek su galutiniais įkrovimo paslaugų gavėjais siekiant įvertinti kiekvienos įkrovimo prieigos paklausą. Šios konsultacijos atliekamos per nacionaliniu mastu veikiančią viešai prieinamų elektromobilių įkrovimo prieigų informacinę sistemą.
63. Tokia vietos savivaldos ir regioninės plėtros iniciatyvos bei nacionaliniu mastu veikiančios informacinės sistemos sąveika leidžia tikslingai paskirstyti elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimui taikomą kompensaciją<sup>56</sup>: paklausiausių (pelningiausių) įkrovimo prieigų vietų įrengimui gali būti skiriama kompensacija, o tuo tarpu mažiau paklausioms, tikėtina, kad labiau nutolusioms elektromobilių įkrovimo prieigoms suteikiamos kompensacijos skyrimas tikslingesnis siekiant išlaikyti tolygią elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą.
64. Taip pat, paminėtinos ir kitos Nyderlandų gerojoje praktikoje pritaikytos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą skatinančios priemonės – mokestinės lengvatos ir elektromobilių įsigijimui taikomos kompensacijos. Šių lengvatų ir kompensacijų kontekste išskirtina ir kita itin reikšminga įkrovimo infrastruktūros plėtrą skatinanti priemonė –

<sup>55</sup> Studijos 268-270 p.

<sup>56</sup> Studijos 268 p. *Municipalities hold area-wide tenders where CPOs bid for the right to own, operate, and manage a wide array of rechargers within a specific area. The approach enables CPOs to operate in high demand locations which ensures profitable business models and minimises the need for subsidies*

Nyderlandų teisės aktuose numatyta, kad savivaldybių gyventojai turi teisę kreiptis į savivaldybę, jog ši nemokamai įrengtų viešą elektromobilių įkrovimo stotelę.

65. Taigi, Nyderlandų elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros praktika susideda iš privačioms investicijoms atviros ir skaidrios rinkos bei kitų, su rinka suderintų, plėtrą skatinančių priemonių: nacionalinė viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinė sistema, ekonominės lengvatos elektromobilius įsigyjantiems ir įsigijusiems asmenims bei prievolė viešiesiems subjektams (savivaldybėms) reaguoti į galutinių naudotojų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo poreikius.

#### **(b) Vokietija<sup>57</sup>**

66. Vokietijos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros mastas ir poreikis yra tiesiogiai priklausomi nuo didėjančio elektra varomo transporto parko, kadangi šis laikotarpiu nuo 2016 m. iki 2022 m. padidėjo nuo 66 tūkst. transporto priemonių iki 1,34 mln., t. y. net 19 kartų. Toks pokytis lėmė staigų elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros poreikį, kuris sukūrė diversifikuotą rinką susidedančią iš: privataus kapitalo investicijų, viešųjų investicijų ir automobilių gamintojų įrengiamų elektromobilių įkrovimo prieigų.
67. Šios diversifikuotos rinkos susikūrimą lėmė ne tik didėjantis elektra varomo transporto parkas, bet ir: (i) nacionalinę strategiją reglamentuojančių teisės aktų lygmeniu nustatyti tikslai<sup>58</sup>; (ii) mokestinės ir kompensacinės elektromobilių įsigijimo lengvatos; (iii) valstybės biudžeto lėšų investicijos į elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą.
68. Nepaisant sparčios elektromobilių rinkos ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros Vokietijos plėtros modelis yra orientuotas į nacionalinę plėtrą neatsižvelgiant į vietos savivaldos ir regioninį poreikį.
69. Todėl vienas iš esminių Vokietijoje taikomo infrastruktūros plėtros modelio trūkumų yra viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimo konkursų stoka, kuri diversifikuotų įkrovimo paslaugų tiekėjų rinką vietos savivaldos lygmeniu.
70. Kaip minėta, automobilių gamintojų ir viešųjų investicijų pagrindu įrengiamos įkrovimo prieigos gali sudaryti monopolines sąlygas, todėl, siekiant išvengti tokios rinkos formavimosi, rekomenduotina elektromobilių įkrovimo prieigų infrastruktūros plėtrą skatinti viešųjų konkursų pagrindu.

#### **(c) Prancūzija<sup>59</sup>**

71. Prancūzijos elektromobilių įkrovimo infrastruktūra, nepaisant reikšmingos sektoriaus plėtros (nuo 2012 m. įrengtų 1 tūkst. įkrovimo prieigų iki 2022 m. įrengtų 66 tūkst. įkrovimo prieigų), ES rekomendacijose numatyto rekomenduojamo elektromobilių ir elektros įkrovimo prieigų santykio atžvilgiu patyrė elektromobilių ir įkrovimo infrastruktūros santykio didėjimą, t. y. elektromobilių ir įkrovimo prieigų santykis išaugo nuo 2016 m. buvusio 5.3:1 iki 2022 m. 12:1 – viršijančio ES rekomendacijas.

---

<sup>57</sup> Studijos 241-243 p.

<sup>58</sup> Studijos 242 p. lentelėje nurodytas pavyzdys: Vokietijos Vyriausybė numatė tikslą, kad iki 2026 m. 75 proc. degalinių turės būti įrengtos elektromobilių įkrovimo stotelės.

<sup>59</sup> Studijos 238-240 p.

72. Tokią elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą lėmė ne tik sparčiai didėjantis elektra varomų transporto priemonių parkas, bet ir nacionalinė elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros strategija.
73. Prancūzijoje numatytos kompensacijos privačia iniciatyva įrengiamoms viešai prieinamoms elektromobilių įkrovimo prieigoms. Šios kompensacijos suteikiamos pagal kintamos kompensacijos dydį priklausančią nuo įkrovimo priegios projekto tipo ir įkrovimo priegios atiduodamosios galios dydžio.
74. Taip pat, Prancūzijoje teikiamas finansavimas savivaldybių vietos savivaldos lygmeniu rengiamiems elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros planams ir pagal šiuos planus numatyta elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrai. Greta šių plėtros priemonių teikiamos ir bendrosios: mokestinių lengvatų ir kompensacijų elektromobilių įsigijimui suteikimo priemonės.
75. Kadangi Prancūzijoje vietos savivaldos lygmeniu buvo finansuojamas savivaldybių elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas, elektromobilių įkrovimo rinka susiformavo per dominuojantį viešąjį sektorių, kuris užtikrino įkrovimo infrastruktūros prieinamumą privačiam sektoriui nepatraukliose teritorijose.
76. Toks nacionalinis viešojo sektoriaus iniciatyvos finansavimas lėmė, kad iki 2018 m. 70 proc. rinkos dalyvių buvo savivaldybės. Nepaisant to, sukūrus pradinį įkrovimo infrastruktūros lygmenį, savivaldybės privatiems subjektams valdyti iki 2023 m. perleido 85 proc. savivaldybėms nuosavybės teise priklausančių viešai prieinamų įkrovimo priegų.
77. Taip pat pažymėtina, kad tokiu būdu (valstybės lėšomis) išplėtojus elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą sudaroma prielaida privatiems subjektams nuosekliai įsiliesti į rinką.
78. Taigi, Prancūzijos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros modelio geroji praktika pasižymi nacionaliniu lygmeniu nustatytais įrengiamos infrastruktūros tikslais, kintamu įkrovimo infrastruktūros įrengimo finansavimu pagal priegios atiduodamąją galią ir viešąja iniciatyva, vietos savivaldos lygmeniu, išplėtotą elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą.
79. Atsižvelgiant į nurodytą, galima išskirti šias pagrindines įžvalgas:
  - 79.1. skatinti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrą viešųjų konkursų pagrindu siekiant atviros ir konkurencingos įkrovimo paslaugų rinkos susiformavimo;
  - 79.2. individualizuoti elektromobilių įkrovimo priegų įrengimui skiriamas kompensacijas pagal įrengiamos elektromobilių įkrovimo priegios vietą;
  - 79.3. suderinti viešai prieinamų elektromobilių įkrovimo priegų informacinę sistemą su elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra siekiant gauti rinkos subjektų grįžtamąjį ryšį, kuris padėtų užtikrinti didesnę viešųjų konkursų patrauklumą;
  - 79.4. įvertinti viešojo sektoriaus investicijų galimybes siekiant sukurti minimalius galutinių naudotojų poreikius tenkinančią infrastruktūrą sudarančią pagrindą įkrovimo paslaugų rinkos plėtrai.

*Grįžti į 1 skyrių arba grįžti į TURINYS.*

## **2. SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI**

Šio skyriaus turinį sudarys šios temos (*aktyvios nuorodos*):

- 2.1. Savivaldybių įvykdytų viešųjų konkursų apžvalga:
  - 2.1.1. Druskininkų savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.2. Kaišiadorių rajono savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.3. Kauno miesto savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.4. Kėdainių rajono savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.5. Tauragės rajono savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.6. Ukmergės rajono savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.7. Marijampolės savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.8. Mažeikių rajono savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.9. Prienų rajono savivaldybės viešasis konkursas
  - 2.1.10. Vilniaus miesto savivaldybės viešasis konkursas
- 2.2. Viešųjų pirkimų tarnybos nustatyti pažeidimai
- 2.3. Savivaldybių apklausos rezultatai

***Grįžti į TURINYS.***

## 2.1. Savivaldybių įvykdytų viešųjų konkursų apžvalga

80. ADĮ 23 straipsnio 9 dalyje numatyta, kad savivaldybių administracijos turi užtikrinti, jog įkrovimo priėgų operatoriai, įrengiantys elektromobiliams įkrauti skirtas viešai prieinamas įkrovimo priėgas, būtų atrenkami viešojo konkurso būdu ir nediskriminacinėmis sąlygomis. Vis dėlto, viešųjų konkursų procesas Lietuvoje vis dar susiduria su tam tikrais iššūkiais, tokiais kaip nepakankamas tiekėjų susidomėjimas, sudėtingos konkurso sąlygos ar biurokratiniai trukdžiai.
81. Šioje apžvalgoje nagrinėjami skirtingų savivaldybių vykdyti viešieji konkursai, skirti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtrai. Analizuojami tiek konkursų teisiniai pagrindai, tiek specifiniai reikalavimai, tiek ir vertinimo kriterijai, pagal kuriuos buvo atrenkami potencialūs paslaugų teikėjai.
82. Svarbu pažymėti, kad dalis konkursų neįvyko dėl menko tiekėjų susidomėjimo, kas leidžia kelti klausimus dėl konkurso sąlygų aiškumo, skaidrumo bei ekonominio patrauklumo rinkos dalyviams.
83. Kita vertus, sėkmingai įvykdytų konkursų pavyzdžiai rodo, kad aiškiai nustatytos sąlygos ir tinkamai parinkti vertinimo kriterijai gali pritraukti daugiau dalyvių bei paskatinti inovacijų diegimą vietos lygmeniu.
84. Pagrindiniai analizės aspektai:
  - 84.1. pasirinktas viešo konkurso vykdymo modelis;
  - 84.2. savivaldybių skelbtų konkursų objektas ir jo (ne)skaidymas į dalis;
  - 84.3. teisinis pagrindas ir taikytini teisės aktai;
  - 84.4. vertinimo kriterijų bei techninių reikalavimų analizė.
85. Ši analizė ne tik suteiks aiškesnį vaizdą apie esamą situaciją Lietuvos savivaldybėse, bet ir padės identifikuoti galimas viešųjų konkursų proceso tobulinimo kryptis, kurios galėtų skatinti efektyvesnį viešąjį ir privatųjį bendradarbiavimą.

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 2.1.1. Druskininkų savivaldybės viešasis konkursas

86. Druskininkų savivaldybė 2024 m. spalio 1 d. paskelbė konkursą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorius, kurie viešai prieinamų įkrovimo ir eksploataavimo priegų vietose suprojektuotų bei įrengtų viešąsias elektromobilių (elektrinių transporto priemonių ir laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių) įkrovimo priegas ir visą tinkamam ir saugiam jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešąsias elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Druskininkų miesto savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2024 m. spalio 1 d. Prieiga viešai: <a href="#">Skelbiamas elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploataavimo konkursas   Druskininkų savivaldybė;</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 33 straipsnio 3 dalies 1 ir 3 punktai, 34 straipsnio 1 dalis.</li><li>– Europos Parlamento ir Tarybos 2023 m. rugsėjo 13 d. reglamentu (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES.</li><li>– Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 3, 7 ir 8 dalys.</li><li>– Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.947 straipsnis.</li><li>– Druskininkų savivaldybės viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo iki 2030 metų planas.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Konkurso sutarties objektas – operatorius įsipareigoja konkursiniame pasiūlyme nurodytomis sąlygomis ir terminais įrengti ir eksploatuoti (teikti elektromobilių įkrovimo paslaugas) elektromobilių įkrovimo priegas, o savivaldybė įsipareigoja suteikti operatoriui teritoriją, skirtą viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų įrengimui.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<p>Konkursas buvo suskaidytas į dvi dalis.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- I dalyje tiekėjas turi įrengti 52 priegas, iš kurių (pasirinktinai iš viso sąrašo) turi įrengti ne mažiau kaip 2 didelės galios priegas – vieną jų didesnės negu 49 kW atiduodamosios galios, kitą – didesnės negu 149 kW atiduodamosios galios;</li><li>- II dalyje tiekėjas turi įrengti 50 priegų, iš kurių (pasirinktinai iš viso sąrašo) turi įrengti ne mažiau kaip 2 didelės galios priegas – vieną jų didesnės negu 49 kW atiduodamosios galios, kitą – didesnės negu 149 kW atiduodamosios galios.</li></ul> <p>Tiekėjas galėjo teikti pasiūlymą dalyvauti tik vienoje konkurso dalyje.</p>
<b>Terminas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Pagal konkurso sąlygas paslaugų teikimo terminas – 10 metų nuo sutarties pasirašymo dienos.</li><li>– Operatoriui tinkamai vykdant visas Sutartyje numatytas sąlygas, pateikus rašytinį prašymą ir gavus savivaldybės administracijos sutikimą, paslaugų teikimo terminas gali būti pratęstas 5 metams.</li></ul>

<b>Vertinimo kriterijai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pirmasis kriterijus (K1) – Siūlomas per 12 mėn. nuo sutarties pasirašymo dienos įrengti įkrovimo prieigų skaičius, vnt.</li> <li>– Antrasis kriterijus (K2) – Siūlomas įrengti didelės galios (atiduodamoji galia didesnė kaip 49 kW bet ne didesnė kaip 149 kW) įkrovimo prieigų skaičius, vnt. ir galia (kW).</li> <li>– Trečiasis kriterijus (K3) – Siūlomas įrengti didelės galios (atiduodamoji galia didesnė kaip 149 kW) įkrovimo prieigų skaičius, vnt. ir galia (kW).</li> <li>– Ketvirtasis kriterijus (K4) – Siūlomas mokėti mėnesinis elektromobilių įkrovimo prieigų operavimo mokestis. Dalyvis šio mokesčio gali ir nesilyti. Jei siūlo – jis negali būti mažesnis kaip 400,00 Eur per mėn.</li> </ul>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ne mažesnės kaip 22 kW atiduodamosios galios.</li> <li>– Pasirinktinai iš pateiktų prieigų vietų sąrašų įrengti bent po vieną didelės galios prieigą, kai vienoje prieigoje atiduodamoji galia didesnė negu 49 kW ir ne didesnė kaip 149 kW.</li> <li>– Pasirinktinai iš pateiktų prieigų vietų sąrašų įrengti bent po vieną didelės galios prieigą, kai vienoje prieigoje atiduodamoji galia didesnė negu 149 kW.</li> <li>– Nuolatinės srovės įprastos galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-3:2014.</li> <li>– Kintamosios srovės didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent 2 tipo jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-2:2017.</li> <li>– Nuolatinės srovės didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-3:2014.</li> </ul>

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

## 2.1.2. Kaišiadorių rajono savivaldybės viešasis konkursas

87. Kaišiadorių rajono savivaldybė 2024 m. rugpjūčio 20 d. paskelbė konkursą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorius, kurie viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo priegų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Kaišiadorių rajono savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2024 m. rugpjūčio 20 d. <a href="#">Skelbiamas elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo Kaišiadorių rajono savivaldybės teritorijoje konkursas   Kaišiadorių rajono savivaldybė</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 34 straipsnio 1 dalis.</li><li>– Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 12 straipsnio 3 dalis, 23 straipsnio 7 dalis.</li><li>– Kaišiadorių rajono savivaldybės iki 2030 metų numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų planas.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Konkurso būdu atrinkti operatorių, kuris viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo priegų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.</li><li>– Leistinas ne didesnis kaip 150 metrų atstumo nuokrypis nuo viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo Kaišiadorių rajono savivaldybėje nurodytų koordinacių, įrengiant viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigas Kaišiadorių rajono savivaldybėje, konkrečią vietą būtina suderinti su Konkurso organizatore.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<p>Konkursas buvo skirstomas į tris paketus (dalis):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– I paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia po 2 prieigas 4 aikštelėse. Prieigos turi būti įprastos galios, t. y. iki 44 kW. Iš viso – 8 prieigas.</li><li>– II paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia po 2 prieigas 4 aikštelėse. Prieigos turi būti įprastos galios, t. y. iki 44 kW; Iš viso – 8 prieigas.</li><li>– III paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia po 2 prieigas 4 aikštelėse. Prieigos turi būti įprastos galios, t. y. iki 44 kW. Iš viso – 8 prieigas.</li></ul> <p>Tas pats tiekėjas gali pateikti Konkurso organizatorei vienam Paketui tik vieną pasiūlymą.</p>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Paslaugų teikimo terminas – sutartis įsigalioja nuo abiejų šalių pasirašymo dienos ir galioja 15 metų su galimybe pratęsti kokybišką paslaugų teikimo sutartį dar 5 metams.</li></ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Tiekėjas turi turėti teisę verstis veikla, kuri reikalinga sutarčiai įvykdyti.</li><li>– Tiekėjas turi pasiūlyti ne mažiau kaip vieną specialistą vadovauti elektros įrenginių iki 1000 V eksploatavimo darbams.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tiekėjas per pastaruosius 3 metus (skaičiuojant nuo pasiūlymų pateikimo termino pabaigos) arba per laiką nuo tiekėjo įregistravimo dienos, jeigu tiekėjas vykdė veiklą mažiau nei 3 metus, turi būtų įvykdęs bent 1 (vieną) Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelės įrengimo sutartį.</li> </ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pirmasis kriterijus (C) – Tiekėjo įrangos įrengimo terminas (mėn.). <i>Mažiausia ar didžiausia leistina reikšmė nenurodyta, bet iš sutarties matyti, kad paslaugų teikimas turi prasidėti ne vėliau kaip po 18 mėnesių nuo sutarties pasirašymo.</i></li> <li>– Antrasis kriterijus (D) – Tiekėjo, kaip paslaugos teikimo operatoriaus, darbo patirtis (metais). Geriausia maksimali darbo patirties vertė yra 5 metai.</li> </ul>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elektromobilių įkrovimo prieiga turi atitikti šiuos įkrovimo standartus arba lygiaverčius: IEC62196 mode-3.</li> <li>– Jei elektromobilių įkrovimo stotelė turi keletą jungčių (pvz., Type 2, Combo 2 ir kt. jungtis), bent viena jų privalo atitikti patvirtintus ES standartus: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Įkrovimo priegose iki 22 kW turi būti įrengiamos 2 tipo (Type 2) jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-2:2017.</li> <li>– Įkrovimo priegose virš 40 kW turi būti įrengiamos Combo 2 jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-3:2014.</li> </ul> </li> </ul>

*Grižti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 2.1.3. Kauno miesto savivaldybės viešasis konkursas

88. Kauno miesto savivaldybė 2024 m. liepos 4 d. paskelbė viešos žemės nuomos konkursus, vykdomus atskirai keturiems nuomos objektams.

	<b>Kauno miesto savivaldybės viešasis konkursas: 2024 m. liepos 4 d. <a href="#">Kauno miesto savivaldybė Dėl nekilnojamo turto nuomos viešosioms elektromobilių įkrovos stotelėms įrengti ir eksploatuoti</a></b>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 19 punktas.</li><li>– Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 12 straipsnio 1 dalis ir 15 straipsnis.</li><li>– Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 2 straipsnio 12, 13, 15, 16 17 ir 18 punktai, 12 ir 23 straipsniai.</li><li>– Kauno miesto savivaldybės turto nuomos tvarkos aprašas.</li><li>– Kauno miesto savivaldybės turto nuompinigių skaičiavimo ir mokėjimo tvarkos aprašas.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Nuomotojas įsipareigoja perduoti nuomos teise nuomininkui Kauno miesto savivaldybės nuosavybės teise valdomą ilgalaikį materialųjį turtą (unikalus Nr. _____) (toliau – turtas) naudoti viešajai (-osioms) elektromobilių įkrovimo stotelei (-ėms) įrengti ir eksploatuoti įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių tokių įrenginių projektavimą, įrengimą, statybą ir eksploatavimą, nustatyta tvarka. Įrengtos požeminės komunikacijos, pasibaigus sutarties terminui ar ją nutraukus, lieka nuomotojo nuosavybe.</li><li>– Nuomininkas įsipareigoja mokėti nuompinigius – _____ Eur ir įstatymų nustatyto dydžio PVM per mėnesį (kai nuomininkas yra PVM mokėtojas) už šios sutarties 1 punkte nurodytą turtą. Nuompinigiai pradami skaičiuoti nuo turto perdavimo ir priėmimo akto pasirašymo dienos.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Konkursu buvo siekiama pagal pateiktas inžinerinių statinių (automobilių stovėjimo aikštelių) dalies nuomos sąlygas iš viso išnuomoti 19 atskirų aikštelių po [...] kv. m, numatant konkurso sąlygose, jog nuomos tikslas ir statinių (aikštelių) naudojimo paskirtis išnuomoti aikšteles viešosioms prieigų vidutinės galios elektromobilių įkrovimo stotelėms įrengti ir eksploatuoti jas teisės aktų nustatyta tvarka bendruomenės poreikių tenkinimui, įgyvendinant viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros planą ir siekiant suteikti galimybes kuo plačiau naudoti alternatyviuosius degalus.</li></ul>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Su įprastos ir vidutinės galios elektromobilių įkrovimo prieigomis – 5 metams nuo sutarties pasirašymo dienos. Su didelės ir labai didelės galios elektromobilių įkrovimo prieigomis – 10 metų nuo sutarties pasirašymo dienos.</li></ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– pagal įstatymus nėra bankrutavęs ar bankrutuojantis, nėra likviduojamas ar restruktūrizuojamas, nėra su kreditoriais sudaręs taikos sutarties, sustabdęs ar apribojęs savo veiklos;</li><li>– yra įvykdęs visus įsipareigojimus, susijusius su mokesčių mokėjimu pagal Lietuvos Respublikos ar registravimo vietos įstatymus;</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– yra įvykdęs visus įsipareigojimus, susijusius su socialinio draudimo įmokų mokėjimu pagal Lietuvos Respublikos ar registravimo vietos įstatymus;</li> <li>– turi galimybes ir finansinius pajėgumus įgyvendinti sutarties sąlygas;</li> <li>– sumokėjo pradinį įnašą į Kauno miesto savivaldybės administracijos atsiskaitomąją sąskaitą Nr. LT414010042500050290, Luminor Bank AS</li> </ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	– Pradinis nuompinigių dydis už nuomojamą turtą per mėnesį su PVM: 169 €.
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	– Detalios konkurso sąlygos prieinamos tik sumokėjus pradinį įnašą.

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

## 2.1.4. Kėdainių rajono savivaldybės viešasis konkursas

89. Kėdainių rajono savivaldybė 2024 m. rugsėjo 18 d. paskelbė viešos žemės nuomos konkursus, vykdomus atskirai keturiems nuomos objektams.

	<b>Kėdainių rajono savivaldybės viešasis konkursas: 2024 m. rugsėjo 18 d. <a href="#">Inžinerinių statinių nuoma</a>   <a href="#">Kėdainių rajono savivaldybė</a></b>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 3 punktas.</li><li>– Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 15 straipsnio 3 ir 5 dalys.</li><li>– Kėdainių rajono savivaldybei nuosavybės teise priklausančio ilgalaikio materialiojo turto viešo nuomos konkurso ir nuomos be konkurso organizavimo ir vykdymo tvarkos aprašas.</li><li>– Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros planas.</li><li>– Kėdainių rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės 31 d. sprendimas Nr. TS-159 „Dėl leidimo nuomoti inžinerinių statinių dalį“.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Nuomojamas turtas – inžinerinio statinio dalis – 30 kv. m ploto aikštelės, kurios pagrindinė naudojimo paskirtis – kiti inžineriniai statiniai, plane pažymėtos CB1, unikalus numeris 4400-5519-5932, koordinatės LKS-94 sistemoje 6129318 / 498184, esančios Kėdainių m., Birutės g. (toliau – Statinys).</li><li>– Nuomos tikslas ir Statinio naudojimo paskirtis – išnuomoti Statinių viešajai 2 prieigų vidutinės galios elektromobilių įkrovimo stotelei įrengti ir eksploatuoti ją teisės aktų nustatyta tvarka bendruomenės poreikių tenkinimui, įgyvendinant viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros planą ir siekiant suteikti galimybes kuo plačiau naudoti alternatyviuosius degalus.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Konkursu buvo siekiama pagal pateiktas inžinerinių statinių (automobilių stovėjimo aikštelių) dalies nuomos sąlygas iš viso išnuomoti 4 atskiras aikšteles po 30 kv. m., kuriose būtų įrengta po 2 prieigas.</li></ul>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Nuomos terminas konkurse sąlygose buvo apibrėžtas 10 metų skaičiuojant nuo atskiros aikštelės perdavimo-priėmimo akto pasirašymo dienos.</li></ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Nenustatyta.</li></ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Pradinė 1 kv. m Statinio nuomos kaina – 6,30 Eur su PVM per mėnesį.</li></ul>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Nenustatyti.</li></ul>

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 2.1.5. Tauragės rajono savivaldybės viešasis konkursas

90. Tauragės rajono savivaldybė 2024 m. sausio 17 d. paskelbė konkursą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorius, viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo priegų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo priegas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Tauragės rajono savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2024 m. sausio 17 d. <a href="#">Skelbiamas elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploataavimo Tauragės rajono savivaldybės teritorijoje konkursas - Tauragės rajono savivaldybė</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Savivaldybės tarybos sprendimas 1-49 „Dėl Tauragės rajone numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų iki 2030 metų plano patvirtinimo“.</li><li>– Civilinio kodekso 6.947 straipsnio nuostatomis „Viešo konkurso paskelbimas“.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Savivaldybė suteikia teritoriją, t. y., konkurso sąlygose nurodytą konkrečią vietą (teritoriją) įrengti ir eksploatuoti konkursiniame pasiūlyme nurodytos galios viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo priegas ir joms naudoti reikalingus aplinkos pakeitimus pagal Lietuvos Respublikos galiojančius teisės aktus parengtą ir patvirtintą Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo projektą.</li><li>– Leistinas ne didesnis kaip 100 metrų atstumo nuokrypis nuo viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploataavimo Tauragės rajono savivaldybėje nurodytų koordinatų, įrengiant elektromobilių įkrovimo priegas Tauragės rajono savivaldybėje.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<p>Konkursas buvo skirstomas į šešis paketus (dalis):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– I paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia priegas 4 aikštelėse – 2 įprastos galios priegas vienoje aikštelėje; po 1 įprastos galios priegą 3 aikštelėse. Iš viso 5 įprastos galios priegas;</li><li>– II paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia priegas 4 aikštelėse – 2 įprastos galios priegas vienoje aikštelėje; po 1 įprastos galios priegą 3 aikštelėse. Iš viso 5 įprastos galios priegas;</li><li>– III paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia priegas 4 aikštelėse – 2 įprastos galios priegas vienoje aikštelėje; po 1 įprastos galios priegą 2 aikštelėse; 2 įprastos galios priegas vienoje aikštelėje. Iš viso 6 įprastos galios priegas;</li><li>– IV paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia priegas 4 aikštelėse – po 2 įprastos galios priegas 2 dvejose aikštelėse; po 1 įprastos galios priegą 2 aikštelėse. Iš viso 6 įprastos galios priegas;</li><li>– V paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia priegas 4 aikštelėse – 1 įprastos galios priegą 1 aikštelėje; po 2 įprastos galios priegas 3 aikštelėse. Iš viso 7 įprastos galios priegas;</li><li>– VI paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia priegas 4 aikštelėse – po 2 labai didelės galios priegas 4 aikštelėse. Iš viso 8 labai didelės galios priegas.</li></ul>

	Tiekėjas galėjo teikti pasiūlymą ir dalyvauti tik dėl vieno įkrovimo prieigų paketo (dalies).
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pagal konkurso sąlygas paslaugų teikimo terminas – 15 metų. Sutarties terminas gali būti pratęstas ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui.</li> <li>– Į sutarties terminą neįskaitomas 24 mėnesių terminas, per kurį operatorius turi pradėti teikti įkrovimo ir eksploatavimo paslaugas, t. y. įrengti įkrovimo prieigas.</li> </ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tiekėjas turi turėti teisę verstis veikla, kuri reikalinga sutarčiai įvykdyti.</li> <li>– Tiekėjas turi pasiūlyti ne mažiau kaip vieną specialistą vadovauti elektros įrenginių iki 1000 V eksploatavimo darbams.</li> <li>– Tiekėjas per pastaruosius 3 metus (skaičiuojant nuo pasiūlymų pateikimo termino pabaigos) arba per laiką nuo tiekėjo įregistravimo dienos, jeigu tiekėjas vykdė veiklą mažiau nei 3 metus, turi būtų įvykdęs bent 1 (vieną) Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelės įrengimo sutartį.</li> </ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elektromobilių įkrovimo stelių (prieigų) įrengimo terminas (dienomis). Elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo paslaugų teikimo pradžia visuose elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo prieigų vietų paketuose nurodytuose taškuose numatoma ne vėliau kaip po 24 (dvidešimt keturi) kalendorinių mėnesių nuo sutarties pasirašymo datos.</li> </ul>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <math>\geq 44</math> kW, <math>\geq 11</math> kW arba <math>\geq 150</math> kW.</li> <li>– Jei elektromobilių įkrovimo stotelė turi keletą jungčių (pvz. Type 2, Combo 2 ir kt. jungtis), bent viena jų privalo atitikti patvirtintus ES standartus: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Įkrovimo prieigose iki 22 kW turi būti įrengiamos 2 tipo (Type 2) jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-2:2017;</li> <li>– Įkrovimo prieigose virš 50 kW turi būti įrengiamos Combo 2 jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-3:2014.</li> </ul> </li> </ul>

## 2.1.6. Ukmergės rajono savivaldybės viešasis konkursas

91. Ukmergės rajono savivaldybė 2024 m. lapkričio 20 d. paskelbė konkursą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorius, viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Ukmergės rajono savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2024 m. lapkričio 20 d. <a href="#">Naujiena - UKMERGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖ</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2023 m. rugsėjo 28 d. sprendimas Nr. 7-126 „Dėl Ukmergės rajono savivaldybės iki 2030 metų numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų plano patvirtinimo“.</li><li>– Civilinio kodekso 6.947 straipsnis „Viešo konkurso paskelbimas“.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Savivaldybe suteikia operatoriui teisę nustatyta tvarka įrengti ir eksploatuoti konkursiniame pasiūlyme nurodytos galios elektromobilių įkrovimo prieigas konkrečioje vietų grupėje pagal nustatyta tvarka parengtą ir patvirtintą elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo projektą.</li><li>– Operatorių parinkimo viešosioms elektromobilių įkrovimo prieigoms įrengti ir eksploatuoti konkursų vykdymo komisijos leidimu viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų vietos gali būti pakoreguotos ne daugiau kaip 30 metrų atstumu nuo numatytų vietų</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<p>Konkursas buvo skaidomas į 6 atskiras konkurso dalis:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– I elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietų grupė (Ukmergė, Siesikai, Užulėnis), į kurią įeina 6 įprastinės galios ir 4 didelės galios įkrovimo prieigos po dvi prieigas ir dvi parkavimo (stovėjimo) vietas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant jungtis tipo Type-2 kintamos srovės elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant jungtis Combo-2 ir CHAdeMO nuolatinės srovės ir CCS arba CHAdeMO nuolatinės srovės bendras grupės galingumas ne mažiau 532 kW.</li><li>– II elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietų grupė (Ukmergė, Deltuva, Vepriai), į kurią įeina 8 įprastinės galios ir 3 didelės galios įkrovimo prieigos po dvi prieigas ir dvi parkavimo (stovėjimo) vietas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant jungtis tipo Type-2 kintamos srovės elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant jungtis Combo-2 ir CHAdeMO nuolatinės srovės ir CCS arba CHAdeMO nuolatinės srovės bendras grupės galingumas ne mažiau 476 kW.</li><li>– III elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietų grupė (Ukmergė, Pabaiskas, Krikštėnai), į kurią įeina 16 įprastinės galios ir 0 didelės galios įkrovimo prieigos po dvi prieigas ir dvi parkavimo (stovėjimo) vietas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant jungtis tipo Type-2 kintamos srovės elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant jungtis Combo-2 ir CHAdeMO nuolatinės srovės ir CCS arba CHAdeMO nuolatinės srovės bendras grupės galingumas ne mažiau 352 kW.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– IV elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo prieigų vietų grupė (Ukmergė, Laušiai, Želva), į kurią įeina 8 įprastinės galios ir 3 didelės galios įkrovimo prieigos po dvi prieigas ir dvi parkavimo (stovėjimo) vietas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant jungtis tipo Type-2 kintamos srovės elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant jungtis Combo-2 ir CHAdeMO nuolatinės srovės ir CCS arba CHAdeMO nuolatinės srovės bendras grupės galingumas ne mažiau 476 kW.</li> <li>– V elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo prieigų vietų grupė (Ukmergė, Taujėnai, Vidiškiai, Žemaitkiemis), į kurią įeina 16 įprastinės galios ir 0 didelės galios įkrovimo prieigos po dvi prieigas ir dvi parkavimo (stovėjimo) vietas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant jungtis tipo Type-2 kintamos srovės elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant jungtis Combo-2 ir CHAdeMO nuolatinės srovės ir CCS arba CHAdeMO nuolatinės srovės bendras grupės galingumas ne mažiau 352 kW.</li> <li>– VI elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo prieigų vietų grupė (Ukmergė), į kurią įeina 8 įprastinės galios ir 2 didelės galios įkrovimo prieigos po dvi prieigas ir dvi parkavimo (stovėjimo) vietas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant jungtis tipo Type-2 kintamos srovės elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant jungtis Combo-2 ir CHAdeMO nuolatinės srovės ir CCS arba CHAdeMO nuolatinės srovės bendras grupės galingumas ne mažiau 376 kW.</li> </ul>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pagal konkurso sutarties sąlygas operatoriui leidžiama įrengti ir eksploatuoti elektromobilių įkrovimo prieigas 10 (dešimt) metų nuo sutarties pasirašymo dienos. Elektromobilių įkrovimo prieigų veiklos terminas gali būti pratęstas dar 5 (penkiems) metams, prieš tai pateikus prašymą ir gavus savivaldybės administracijos sutikimą bei vykdant visas šioje sutartyje numatytas sąlygas.</li> </ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tiekėjas turi turėti teisę verstis veikla, kuri reikalinga sutarčiai įvykdyti.</li> <li>– Tiekėjas turi pasiūlyti ne mažiau kaip vieną specialistą vadovauti elektros įrenginių iki 1000 V eksploatavimo darbams.</li> <li>– Tiekėjas per pastaruosius 3 metus (skaičiuojant nuo pasiūlymų pateikimo termino pabaigos) arba per laiką nuo tiekėjo įregistravimo dienos, jeigu tiekėjas vykdė veiklą mažiau nei 3 metus, turi būtų įvykdęs bent 1 (vieną) Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelės įrengimo sutartį.</li> </ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<p><b>Pirmas kriterijus</b> – elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo vietų grupės elektromobilių įkrovimo 1 kWh kainos dydis su PVM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Pirmas parametras</b> – planuojamas taikyti kintamos srovės (AC) įprastos galios elektromobilių įkrovimo jungtyse 1 kWh kainos dydis su PVM.</li> <li>– <b>Antras parametras</b> – planuojamas taikyti nuolatinės srovės (DC) didelės galios greito elektromobilių įkrovimo jungtyse 1 kWh kainos dydis su PVM.</li> </ul> <p><b>Antras kriterijus</b> – planuojamų įrengti įkrovos vietų skaičius pasirinktoje elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo vietų grupėje, įrengiant jas naujai sukurtose parkavimo vietose:</p>

	<b>Trečias kriterijus</b> – Projektinis pasiūlymas, kuris vertinamas atsižvelgiant į elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploataavimo vietų grupės projektinių pasiūlymų atitiktį Skyriaus parengtai Techninei specifikacijai, siūlomų eismo organizavimo ir saugos sprendinių efektyvumą bei planuojamos teikti elektromobilių krovos prieigų eksploataavimo paslaugos aprašymą.
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	-

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 2.1.7. Marijampolės savivaldybės viešasis konkursas

92. Marijampolės savivaldybė 2023 m. lapkričio 6 d. paskelbė pirkimus, kuriais buvo siekiama atrinkti operatorius, kurie viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Marijampolės savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2023 m. lapkričio 6 d. <a href="https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/Notice/Details/2023-681911">https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/Notice/Details/2023-681911</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Viešųjų pirkimų įstatymas.</li><li>– Civilinis kodeksas.</li><li>– Kiti viešuosius pirkimus reglamentuojantys teisės aktai.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Pirkimu siekiama įsigyti elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir operatoriaus paslaugas. Paslaugų paskirtis sudaryti galimybes elektromobilių naudotojams sklandžiai ir nepertraukiamai vykdyti keliones Marijampolės savivaldybėje, mažinant naftos produktų vartojimą transporto sektoriuje ir švelninant transporto poveikį aplinkai.</li><li>– Nurodytose vietose operatoriui suteikiama galimybė projektuoti ir įrengti įrangą pasirenkant konkrečią elektromobilių įkrovimo vietą ne toliau kaip 100 metrų spindulio atstumu nuo preliminarių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo vietų koordinatų.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Pirkimo objektas į dalis neskaidomas, pasiūlymas turi būti pateiktas visai techninėje specifikacijoje ir pasiūlymo formoje nurodytai apimčiai. Pasiūlymai apimantys ne visą pirkimo objektą vertinami nėra.</li><li>– Pagal techninę specifikaciją prioriteto tvarka numatyta įrengti iš viso 10 viešųjų elektromobilių įkrovimo vietas. Kiekvienoje pažymėtoje vietoje, atrinktas laimėtojas, įsipareigoja įrengti po 2 arba 4 prieigas.</li></ul>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Pagal konkurso sąlygas paslaugų teikimo terminas – 10 metų. Sutarties terminas bendru sutarimu gali būti pratęstas ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui.</li></ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Vidutinės metinės visos veiklos pajamos per paskutinius 3 finansinius metus, o jei ūkio subjektas įregistruotas vėliau ar veiklą pradėjo vėliau – nuo ūkio subjekto įregistravimo ar veiklos pradžios, yra ne mažesnės kaip 150 000 Eur be PVM.</li></ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius:<ul style="list-style-type: none"><li>– Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per pirmus 2 sutarties vykdymo metus.</li><li>– Bendras elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per pirmus 4 sutarties vykdymo metus, įskaitant ir elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičių per pirmus 2 sutarties vykdymo metus.</li></ul></li></ul>

	– Bendras elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per visus sutarties vykdymo metus.
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <math>\geq 50</math> kW arba <math>\geq 100</math> kW.</li> <li>– Visos elektromobilių įkrovimo stotelės turi turėti bent po vieną jungtį atitinkančią patvirtintus ES standartus;</li> <li>– Visa Įranga turi būti pritaikyta naudoti Europos Sąjungos šalyse ir būti pažymėta CE ženklinimu;</li> <li>– Elektromobilių įkrovimo stotelės montuojamos ant pagrindo (pamato, dangos);</li> <li>– Paslaugos teikėjas turi teisę numatyti elektromobilių įkrovimo galios balansavimo sprendinius.</li> </ul>

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 2.1.8. Mažeikių rajono savivaldybės viešasis konkursas

93. Mažeikių rajono savivaldybė 2024 m. gegužės 30 d. paskelbė konkursą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorius, kurie viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Mažeikių rajono savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2024 m. gegužės 30 d. <a href="#">Skelbiamas elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploataavimo konkursas</a>   <a href="#">Mažeikių rajono savivaldybė</a>   <a href="#">Mažeikių rajono savivaldybė</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Savivaldybės tarybos sprendimas T1-29 „Dėl Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų Mažeikių rajono savivaldybėje plano iki 2030 metų patvirtinimo“.</li><li>– Civilinio kodekso 6.947 straipsnio nuostatomis „Viešo konkurso paskelbimas“.</li></ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Savivaldybe suteikia teritoriją, t. y., konkurso sąlygose nurodytą konkrečią vietą (teritoriją) įrengti ir eksploatuoti konkursiniame pasiūlyme nurodytos galios viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigas ir joms naudoti reikalingus aplinkos pakeitimus pagal Lietuvos Respublikos galiojančius teisės aktus parengtą ir patvirtintą Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo projektą.</li><li>– Leistinas ne didesnis kaip 150 metrų atstumo nuokrypis nuo viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploataavimo Mažeikių rajono savivaldybėje nurodytų koordinatų, įrengiant elektromobilių įkrovimo prieigas Tauragės rajono savivaldybėje.</li></ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<p>Konkursas buvo skirstomas į tris paketus (dalis):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– I paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia prieigas 5 aikštelėse – po 4 didelės galios prieigas 2 aikštelėse; 4 vidutinės galios prieigas vienoje aikštelėje; po 2 vidutinės galios prieigas 2 (dvejose) aikštelėse. Iš viso 8 didelės galios prieigas ir 8 vidutinės galios prieigas.</li><li>– II paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia prieigas 5 aikštelėse – 4 didelės galios prieigas vienoje aikštelėje; po 4 vidutinės galios prieigas 2 aikštelėse; po 2 vidutinės galios prieigas 2 aikštelėse. Iš viso 4 didelės galios prieigas ir 12 vidutinės galios prieigų.</li><li>– 120.3. III paketas (dalis), pagal kurią tiekėjas įrengia prieigas 5 aikštelėse – 4 didelės galios prieigas vienoje aikštelėje; po 4 vidutinės galios prieigas 2 aikštelėse; po 2 vidutinės galios prieigas 2 aikštelėse. Iš viso 4 didelės galios prieigas ir 12 vidutinės galios prieigų.</li></ul> <p>Tas pats tiekėjas gali pateikti Konkurso organizatorei vienam Paketui tik vieną pasiūlymą.</p>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Pagal konkurso sąlygas paslaugų teikimo terminas – 15 metų. Sutarties terminas gali būti pratęstas ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Į sutarties terminą neįskaitomas 24 mėnesių terminas, per kurį operatorius turi pradėti teikti įkrovimo ir eksploatavimo paslaugas, t. y. įrengti įkrovimo prieigas.</li> </ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tiekėjas turi turėti teisę verstis veikla, kuri reikalinga sutarčiai įvykdyti.</li> <li>– Tiekėjas turi pasiūlyti ne mažiau kaip vieną specialistą vadovauti elektros įrenginių iki 1000 V eksploatavimo darbams.</li> <li>– Tiekėjas per pastaruosius 3 metus (skaičiuojant nuo pasiūlymų pateikimo termino pabaigos) arba per laiką nuo tiekėjo įregistravimo dienos, jeigu tiekėjas vykdė veiklą mažiau nei 3 metus, turi būtų įvykdęs bent 1 (vieną) Viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelės įrengimo sutartį.</li> </ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elektromobilių įkrovimo stotelių (prieigų) įrengimo terminas (dienomis). Elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo paslaugų teikimo pradžia visuose elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo prieigų vietų paketuose nurodytuose taškuose numatoma ne vėliau kaip po 18 (aštuoniolikos) kalendorinių mėnesių nuo sutarties pasirašymo datos.</li> </ul>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <math>\geq 44</math> kW, <math>\geq 11</math> kW arba <math>\geq 150</math> kW.</li> <li>– Jei elektromobilių įkrovimo stotelė turi keletą jungčių (pvz. Type 2, Combo 2 ir kt. jungtis), bent viena jų privalo atitikti patvirtintus ES standartus: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Įkrovimo prieigose iki 22 kW turi būti įrengiamos 2 tipo (Type 2) jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-2:2017;</li> <li>– Įkrovimo prieigose virš 40 kW turi būti įrengiamos Combo 2 jungtys, atitinkančios standartą EN 62196-3:2014.</li> </ul> </li> </ul>

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 2.1.9. Prienų rajono savivaldybės viešasis konkursas

94. Prienų rajono savivaldybė 2024 m. vasario 8 d. paskelbė pirkimą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorių, kurie viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploataavimo prieigų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Prienų r. savivaldybės viešasis konkursas: 2024 m. vasario 8 d. <a href="https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/Notice/Details/2024-691308">https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/Notice/Details/2024-691308</a></b>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Viešųjų pirkimų įstatymas.</li> <li>– Civilinis kodeksas.</li> <li>– Kiti viešuosius pirkimus reglamentuojantys teisės aktai.</li> </ul>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pirkimu siekiama įsigyti elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir operatoriaus paslaugas. Paslaugų paskirtis sudaryti galimybes elektromobilių naudotojams sklandžiai ir nepertraukiamai vykdyti keliones Marijampolės savivaldybėje, mažinant naftos produktų vartojimą transporto sektoriuje ir švelninant transporto poveikį aplinkai.</li> <li>– Nurodytose vietose operatoriui suteikiama galimybė projektuoti ir įrengti įrangą pasirenkant konkrečią elektromobilių įkrovimo vietą ne toliau kaip 100 metrų spindulio atstumu nuo preliminarių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo vietų koordinacių.</li> </ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pirkimo objektas į dalis neskaidomas, pasiūlymas turi būti pateiktas visai techninėje specifikacijoje ir pasiūlymo formoje nurodytai apimčiai. Pasiūlymai apimantys ne visą pirkimo objektą vertinami nėra.</li> <li>– Pagal techninę specifikaciją prioriteto tvarka numatyta įrengti iš viso 8 viešųjų elektromobilių įkrovimo vietas. Kiekvienoje pažymėtoje vietoje, atrinktas laimėtojas, įsipareigoja įrengti po 2 arba 4 prieigas.</li> </ul>
<b>Terminas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pagal konkurso sąlygas paslaugų teikimo terminas – 10 metų. Sutarties terminas bendru sutarimu gali būti 2 kartus pratęstas ne ilgesniam kaip 5 metų laikotarpiui.</li> </ul>
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tiekėjas turi turėti teisę verstis veikla, kuri reikalinga sutarčiai įvykdyti – įrenginėti ir eksploatuoti elektros įrenginius iki 1000 V;</li> <li>– Tiekėjas turi pasiūlyti ne mažiau kaip vieną atestuotą specialistą vadovauti elektros įrenginių iki 1000 V įrengimo ir eksploataavimo darbams;</li> <li>– Tiekėjas per pastaruosius 5 metus (skaičiuojant nuo paraiškos pateikimo termino pabaigos) arba per laiką nuo tiekėjo įregistravimo dienos, jeigu tiekėjas vykdė veiklą mažiau nei 5 metus, turi būti pilnai įrengęs bent 3 (tris) viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas.</li> </ul>
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius:</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per pirmus 2 sutarties vykdymo metus;</li> <li>– Bendras elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per pirmus 4 sutarties vykdymo metus, įskaitant ir elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičių per pirmus 2 sutarties vykdymo metus;</li> <li>– Bendras elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo skaičius per visus sutarties vykdymo metus (10 metų).</li> </ul>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 35 kW, ≥ 75 kW, ≥ 100 kW, ≥ 120 kW arba ≥ 140 kW.</li> <li>– visos elektromobilių įkrovimo stotelės turi turėti bent po vieną jungtį atitinkančią patvirtintus ES standartus;</li> <li>– visa įranga turi būti pritaikyta naudoti Europos Sąjungos šalyse ir būti pažymėta CE ženkliniu;</li> <li>– Elektromobilių įkrovimo stotelės montuojamos ant pagrindo (pamato, dangos);</li> <li>– Paslaugos teikėjas turi teisę numatyti elektromobilių įkrovimo galios balansavimo sprendinius.</li> </ul>

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

## 2.1.10. Vilniaus miesto savivaldybės viešasis konkursas

95. Vilniaus miesto savivaldybė 2018 m. liepos 10 d. paskelbė konkursą, kuriuo buvo siekiama atrinkti operatorius, kurie viešųjų elektromobilių įkrovimo ir eksploatavimo prieigų vietose suprojektuotų bei įrengtų pasiūlyme nurodytas viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas, jų naudojimui reikalingą infrastruktūrą bei teiktų viešųjų elektromobilių įkrovimo paslaugas.

	<b>Vilniaus miesto savivaldybės viešasis konkursas:</b> 2018 m. liepos 10 d. <a href="#">Vilniaus miesto savivaldybė - Skelbiamas viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo konkursas</a>
<b>Konkurso teisinis pagrindas:</b>	– <i>Nenurodytas.</i>
<b>Konkurso objektas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Savivaldybė suteikia operatoriui teisę nustatyta tvarka įrengti ir eksploatuoti konkursiniame pasiūlyme nurodytos galios elektromobilių įkrovimo prieigas konkrečioje vietų grupėje pagal nustatyta tvarka parengtą ir patvirtintą elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo projektą.</li> <li>– Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo konkursų vykdymo komisijos leidimu viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų vietos gali būti pakoreguotos ne daugiau kaip 100 metrų atstumu nuo numatytų senamiesčio ir jo prieigų zonoje ir ne daugiau kaip 300 metrų atstumu likusiose vietose.</li> </ul>
<b>Konkurso objekto dalys:</b>	<p>Konkursas buvo skaidomas į 3 atskiras konkurso dalis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– I paketas (dalis), į kurį įeina 20 ne mažiau kaip 22 kW galingumo elektromobilių įkrovimo prieigų taškų, po dvi prieigas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant Mode-3 ar Type-2 kintamos srovės tipo jungtis elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant ne mažiau kaip 50 kW Combo-2 ar CHAdeMO nuolatinės srovės tipo jungtis galios elektromobilių įkrovimo prieigų vietose.</li> <li>– II paketas (dalis), į kurį įeina 20 ne mažiau kaip 22 kW galingumo elektromobilių įkrovimo prieigų taškų, po dvi prieigas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant Mode-3 ar Type-2 kintamos srovės tipo jungtis elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant ne mažiau kaip 50 kW Combo-2 ar CHAdeMO nuolatinės srovės tipo jungtis galios elektromobilių įkrovimo prieigų vietose.</li> <li>– III paketas (dalis), į kurį įeina 19 ne mažiau kaip 22 kW galingumo elektromobilių įkrovimo prieigų taškų, po dvi prieigas kiekviename taške, pasirinktinai įrengiant Mode-3 ar Type-2 kintamos srovės tipo jungtis elektromobilių įkrovimo prieigų vietose arba įrengiant ne mažiau kaip 50 kW Combo-2 ar CHAdeMO nuolatinės srovės tipo jungtis galios elektromobilių įkrovimo prieigų vietose.</li> </ul>
<b>Terminas:</b>	– Pagal konkurso sutarties sąlygas operatoriui leidžiama įrengti ir eksploatuoti elektromobilių įkrovimo prieigas 10 (dešimt) metų nuo sutarties pasirašymo dienos. Elektromobilių įkrovimo prieigų veiklos terminas gali būti pratęstas dar 5 (penkiems)

	metams, prieš tai pateikus prašymą ir gavus savivaldybės administracijos sutikimą bei vykdant visas šioje sutartyje numatytas sąlygas.
<b>Kvalifikacijos reikalavimai:</b>	–
<b>Vertinimo kriterijai:</b>	<p><b>Pirmas kriterijus</b> – elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo vietų grupės elektromobilių krovimo kainos dydis, balai apskaičiuojami sudedant jo parametrų įvertinimų balus ir sumą padauginant iš vertinamo kriterijaus lyginamojo svorio koeficiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Pirmas parametras</b> – planuojamas taikyti kintamos srovės vidutinės galios krovos vietos elektromobilių krovimo 60 minučių kainos dydis.</li> <li>– <b>Antras parametras</b> – planuojamas taikyti nuolatinės srovės didelės galios krovos vietos elektromobilių krovimo 30 minučių kainos dydis.</li> </ul> <p><b>Antras kriterijus</b> – planuojamų įrengti nuolatinės srovės didelės galios krovos vietų skaičius pasirinktoje elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo vietų grupėje:</p> <p><b>Trečias kriterijus</b> – Projektinis pasiūlymas, kuris vertinamas atsižvelgiant į: elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo vietų grupės projektinių pasiūlymų atitiktį Skyriaus parengtai Techninei specifikacijai, siūlomų eismo organizavimo ir saugos sprendinių efektyvumą bei planuojamos teikti elektromobilių krovos priegų eksploatavimo paslaugos aprašymą.</p>
<b>Bendri techniniai reikalavimai:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <math>\geq 22</math> kW arba <math>\geq 50</math> kW.</li> <li>– Elektromobilių įkrovimo prieiga turi atitikti šiuos įkrovimo standartus arba lygiaverčius: <ul style="list-style-type: none"> <li>– įrengiant kintamos srovės 22 kW vidutinės galios krovos vietas – IEC 62196 Mode-3 (ne mažesnės negu 3,7 kW), Type-2 lizdas. Turi būti užtikrinta galimybė veikti dviem režimais 16A ir 32A;</li> <li>– įrengiant nuolatinės srovės ne mažiau kaip 50 kW galios krovos vietas – CHAdeMO / JEVS G105 ir Combo-2 (didesnės kaip 50 kW galios).</li> </ul> </li> </ul>

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

96. Atlikta analizė atskleidė, kad skirtingų Lietuvos savivaldybių vykdomi viešieji konkursai elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimui ir eksploatavimui pasižymi įvairiomis sąlygomis ir rezultatais. Pastebėta, kad didelė dalis savivaldybių organizuoja ne žemės sklypų / inžinerinių statinių nuomos, bet leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stoteles konkursus.
97. Priklausomai nuo konkurso objekto (nuoma ar leidimas įrengti ir eksploatuoti), sudaromų sutarčių terminas svyruoja nuo 5 iki 15 metų su galimybe pratęsti. Analizė parodė, kad kai kurios savivaldybės numato leistiną nuokrypį nuo nurodytų koordinacių, tačiau kai kurios savivaldybės nustato per detalius (ribojančius) stotelių galios reikalavimus (viršutines ir apatines ribas).
98. Analizė taip pat atskleidė, kad savivaldybės itin skirtingu būdu nustato konkursų objekto dalis. Savivaldybės linkusios skaidyti konkursus į didesnius paketus, apimančius šešias ir daugiau įkrovimo stotelių.
99. Dalis konkursų neįvyko dėl mažo susidomėjimo, o kai kuriuose konkursuose buvo gauta ir keletą pasiūlymų. Tai gali lemti įvairios priežastys, pvz., per trumpas paslaugų teikimo terminas, nepatraukli vieta, per aukšta pradinė nuomos kaina ar nepakankama informacija apie konkursą.
100. Apibendrinant, analizė parodė, kad savivaldybės, siekdamos sėkmingai plėtoti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, turėtų tobulinti konkursų organizavimą, atlikti rinkos konsultacijas, vengti nereikalingų apribojimų, teikti visą reikalingą informaciją ir nustatyti aiškias paslaugų teikimo sąlygas.

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

## **2.2. Viešųjų pirkimų tarnybos nustatyti pažeidimai**

101. Tarnyba, atlikusi kelių savivaldybių pirkimų vertinimus, pastebi pastaruoju metu pasitaikančią ydingą praktiką. Pasak Tarnybos, modelis, kai sudaromos ilgalaikės 10-20 metų trukmės sutartys, o savivaldybių administracijos suteikia tiekėjams teisę paslaugas teikti neatlygintinai naudojantis savivaldybių teritorijose esančia žeme bei savo nuožiūra nustatyti atsiskaitymo už suteiktas paslaugas kainą ir tvarką paslaugų vartotojams, yra ydingas.
102. Pastebėtas ir dar vienas aspektas: nors šalims tenkančios teisės, pareigos ir rizikos bei paslaugų apmokėjimo modelis atitinka koncesiją, sutartys buvo sudarytos viešojo pirkimo būdu.
103. Tarnyba viešojoje konsultacijoje<sup>60</sup> nurodė šiuos pagrindinius pastebėjimus:
  - 103.1. įsigyjamoms elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimo ir operatoriaus paslaugoms keliami reikalavimai turi būti nustatyti, sistemiškai įvertinus esamą inžinerinę infrastruktūrą bei poreikį jos plėtrai;
  - 103.2. prieš pradėdant tokių paslaugų įsigijimą, būtina įvertinti ne tik elektromobilių įkrovimo priėgų poreikį, bet ir rinkos suinteresuotumą, galimą veiklos atsiperkamumą (atsižvelgiant ir į tai, kad stotelių įrengimo sąnaudos tiekėjams gali būti iš dalies kompensuojamos ES fondų lėšomis) ir net galimybes šių paslaugų teikimą apmokestinti;

---

<sup>60</sup> Prieiga viešai: [Pastebėta ydinga praktika savivaldybių administracijoms įsigyjant elektromobilių įkrovimo priėgų įrengimo ir operatoriaus paslaugas - Viešųjų pirkimų tarnyba](#)

- 103.3. privalo būti išnagrinėtos galimybės šių paslaugų teikimą patikėti keliems tiekėjams;
- 103.4. pasirinkti tiekėjų pasiūlymų vertinimo kriterijai turi užtikrinti veiksmingą tiekėjų konkurenciją;
- 103.5. tik remiantis atlikta analize bus galima išsirinkti tinkamiausią būdą tokių paslaugų įsigijimui. Priklausomai nuo to, kaip bus numatoma paskirstyti įsigyjančiajam subjektui ir potencialiam tiekėjui priskirtinas rizikas ir įsipareigojimus, kas ir kokiomis dalimis apmokės už suteiktas paslaugas, elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas ir įkrovimo paslaugų teikimas vartotojams galėtų būti užtikrinamas keliais būdais.
104. Tarnyba savo konsultacijoje paslaugų įsigijimui siūlo žemę išnuomoti įkrovimo stotelių įrengimui ir jų eksploatavimui arba įrengti įkrovimo stoteles viešojo pirkimo būdu ir jas išnuomoti vadovaujantis Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymu ar net suteikiant koncesiją.
105. Tarnyba taip pat skelbia savivaldybių administracijų organizuotų elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo viešųjų pirkimų vertinimo rezultatus, su kuriais galima susižinti Tarnybos informacinėje sistemoje viešai<sup>61</sup> ir kurie taip pat bus aptarti šiame analizės skirsnyje, akcentuojant esmines Tarnybos išvalgas.
106. Tarnyba iš viso yra nustačiusi ir paskelbusi vertinimo išvadas keturiuose atliktuose pirkimuose.
107. Visuose keturiuose pirkimuose pažeidimų esmė, pobūdis, Tarnybos priimtos išvados bei nurodytos pastabos nesiskyrė, todėl šios Tarnybos vertinimo išvados analizėje bus vertinamos kartu.
108. Vadovaujantis pirkimų sąlygomis, savivaldybių administracijos siekė parinkti operatorių, kuris pagal savivaldybės tarybos patvirtintą planą suprojektuotų ir įrengtų nurodyto tipo ir galios elektromobilių įkrovimo prieigas bei teiktų elektromobilių įkrovimo paslaugas. Patys pirkimai buvo vykdomi vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymu<sup>62</sup>.
109. Pateiktose viešųjų pirkimų sutarčių projektuose buvo numatyta, kad tiekėjui bus suteikta teisė:
- 109.1. įrengti paslaugų teikimui reikalingą įrangą ir savarankiškai teikti paslaugas savivaldybės valdomuose žemės sklypuose (ar pritarus Nacionalinei žemės tarnybai prie Žemės ūkio ministerijos, valstybinėje žemėje);
- 109.2. savo nuožiūra ir pageidaujamu periodiškumu vykdyti įrangos ir sistemos atnaujinimo darbus be išankstinio įspėjimo;
- 109.3. nustatyti atsiskaitymo už vartotojams suteiktas paslaugas kainas, sąlygas ir tvarką.
110. Pagal viešųjų pirkimų sutarčių projektus taipogi numatyta, kad:
- 110.1. visos su sutartimi susijusios žinomos ir nenumatytos, bet sutarčiai įgyvendinti reikalingos išlaidos tektų operatoriui;
- 110.2. operatorius savo nuožiūra ir rizika nustatytų vartotojų atsiskaitymo už suteiktas paslaugas dydį, sąlygas ir tvarką;

<sup>61</sup> Prieiga viešai: <https://vpt.lrv.lt/lt/pirkimu-vykdyimo-prieziura/issvados-ataskaitos/vertinimo-issvados-4/2024/iii-ketvirtis/>

<sup>62</sup> Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas (toliau ir – **VPĮ**)

- 110.3. savivaldybė neprisiimtų atsakomybės, jei operatoriui (tiekėjui) ši veikla būtų nuostolinga, būtų mažai vartotojų ar dėl kitų veiksnių, kurie gali lemti nesėkmingą, nepelningą paslaugų teikimą. Operatorius (tiekėjas), teikdamas pasiūlymą ir pasirašydamas sutartį, prisiima visas su šių paslaugų teikimų susijusias pasekmes.
111. Pirkimo sąlygose numatytas sutarties terminas – 10 metų, su galimybe sutarties terminą pratęsti ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui. Sutarties galiojimui pasibaigus operatorius privalėtų visą sumontuotą įrangą ir kitą techninę bazę išmontuoti ir pašalinti iš elektromobilių įkrovimo vietų.
112. Šių sąlygų kontekste Taryba, atlikdama teisinį vertinimą, pradžioje referavo į viešojo pirkimo ir viešojo pirkimo sutarties sąvokas.
113. Vadovaujantis VPI 2 straipsnio 37 dalimi, viešasis pirkimas – vienos ar daugiau perkančiųjų organizacijų atliekamas prekių, paslaugų ar darbų įsigijimas su pasirinktu (pasirinktais) tiekėju (tiekėjais) sudarant viešojo pirkimo-pardavimo sutartį (sutartis), neatsižvelgiant į tai, ar prekės, paslaugos ar darbai yra skirti viešajam tikslui.
114. VPI 2 straipsnio 44 dalyje nurodyta, kad viešojo pirkimo-pardavimo sutartis – šio įstatymo nustatyta tvarka dėl ekonominės naudos vieno ar daugiau ūkio subjektų ir vienos ar kelių perkančiųjų organizacijų raštu, išskyrus šiame įstatyme nustatytus atvejus, kai pirkimo sutartis gali būti sudaroma žodžiu, sudaroma sutartis, kurios dalykas yra prekės, paslaugos ar darbai. Ekonominė nauda laikomas piniginis atlygis arba kitoks atlygis tiekėjui, pavyzdžiui, teisė nemokėti mokesčių, pasinaudoti pirkimo sutarties vykdymo rezultatu, galimybė gauti pajamas iš trečiųjų asmenų ir panašiai.
115. Taryba nurodo, kad praktinė šių sąvokų svarba pasižymi tuo, kad tuomet, kai vykdomas pirkimo procesas neatitinka nurodytų viešojo pirkimo požymių ir teisinių kriterijų, jis nėra laikomas viešuoju pirkimu, kas atitinkamai reiškia, jog neprivalo būti taikomos Viešųjų pirkimo įstatymo taisyklės prekių, paslaugų ar darbų pirkimo sutarčiai sudaryti. Be to, tokiu atveju apskritai nelaikoma, kad yra sudaroma viešojo pirkimo-pardavimo sutartis Viešųjų pirkimų įstatymo 2 straipsnio 44 dalies požiūriu.
116. Toliau vertinimo išvadose Taryba pateikė Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo<sup>63</sup> nuostatų vertinimą. Koncesija – suteikiančiosios institucijos koncesininkui pagal šį įstatymą ir sudaromą sutartį suteikiamas leidimas vykdyti ekonominę veiklą, apimančią paslaugų teikimą ir (ar) darbų vykdymą, ir (ar) viešųjų paslaugų teikimą, kai koncesininkas prisiima visą ar didžiąją dalį su tokia veikla susijusios rizikos bei atitinkamas teises ir pareigas, o jo atlygį už tokią veiklą sudaro tik teisės užsiimti atitinkama veikla suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos arba tokios teisės suteikimas ir pajamos iš tokios veiklos kartu su atlygiu, mokamu koncesininkui suteikiančiosios institucijos, atsižvelgiant į jos prisiimtą riziką (*KĮ 3 straipsnio 10 dalis*).
117. Pagal KĮ 3 straipsnio 14 dalį, koncesijos sutartis – suteikiančiosios institucijos ir koncesininko raštu sudaroma sutartis, kurioje nustatomos suteikiančiosios institucijos ir koncesininko teisės ir pareigos, susijusios su koncesija, ir kitos šiame įstatyme nurodytos koncesijos sutarties sąlygos.
118. Koncesijos kvalifikavimo klausimu ESTT<sup>64</sup> yra pateikęs šiuos aktualius išaiškinimus:

<sup>63</sup> Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas (toliau – **KĮ**).

<sup>64</sup> Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau – **ESTT**)

- 118.1. kai paslaugos teikėjui atlyginimą moka ne atitinkama valstybės valdžios institucija, bet jį (atlygi) sudaro už naudojimąsi infrastruktūra trečiųjų asmenų mokami mokesčiai, toks atlyginimo būdas dažniausiai reiškia, kad paslaugos teikėjas prisiima riziką, susijusią su paslaugos eksploatavimu, ir leidžia manyti, kad tai yra viešųjų paslaugų koncesija<sup>65</sup>;
- 118.2. sutarties vertinimui kaip koncesijos sutarčiai, būtina nustatyti, ar ūkio subjektas prisiima su paslaugų teikimu susijusią riziką. Dėl to, jeigu paslaugų teikėjui neperkeliama jokia su prekių, paslaugų ar darbų teikimu (atlikimu) susijusi rizika, tokia sutartis yra viešojo pirkimo-pardavimo sutartis ir priešingai – tuo atveju, jei paslaugų teikėjui perkeliama su prekių, paslaugų, darbų teikimu (atlikimu) susijusi rizika, tokia sutartis yra laikoma koncesijos sutartimi<sup>66</sup>;
- 118.3. kai atlyginimą paslaugų teikėjui moka išimtinai tretieji asmenys, tam, kad būtų galima nustatyti, jog egzistuoja viešoji paslaugų koncesija, pakanka, kad perkančioji organizacija perkeltų labai ribotą teikimo riziką. Prekės, paslaugos ar darbo ekonominio eksploatavimo riziką reikia suprasti kaip eksploatavimo riziką dėl rinkos netikėtumų. Ji gali reikštis kaip konkurencijos su kitais ūkio subjektais rizika, paslaugų pasiūlos ir paklausos neatitikties rizika, už teikiamą paslaugą turinčiųjų sumokėti skolininkų nemokumo rizika, eksploatavimo išlaidų visiško nepadengimo iš pajamų rizika arba atsakomybės už žalą dėl nesuteiktos paslaugos rizika;
- 118.4. priešingai, tokia rizika, susijusi su blogu ūkio subjekto valdymu arba vertinimo klaidomis, nėra lemiama siekiant kvalifikuoti viešojo pirkimo-pardavimo sutartį arba viešąją paslaugų koncesiją, nes iš tiesų ji būdinga kiekvienai sutarčiai, neatsižvelgiant į tai, ar ji atitinka viešojo pirkimo-pardavimo sutarties, ar koncesijos sutarties bruožus. Kai neužtikrinama, kad bus padengtos visos vykdant veiklą patirtos išlaidos, atsiranda nors ir labai ribota eksploatavimo rizika, ši sutartis turi būti kvalifikuojama kaip koncesija<sup>67</sup>.
119. Įvertinus viešųjų pirkimų sutartyse įtvirtintus rizikų paskirstymo modelius, operatoriui būtų perduotos visos su sutartimi susijusios žinomos ir nenumatytos, bet sutarčiai įgyvendinti reikalingos išlaidos, paslaugų teikimui reikalingą įrangą įrengti ir paslaugų tiekimą organizuoti tiekėjas turėtų savo sąskaita.
120. Pačios savivaldybės skirtų tik žemės sklypus (*tiksliau, vietas, o ne žemės sklypus*), tačiau už įrangą nemokėtų ir, tuo atveju, jei veikla tiekėjui būtų nuostolinga, savivaldybės atsakomybės neprisiimtų. Taip pat, atlyginimą už suteiktas paslaugas tiekėjui mokėtų ne savivaldybės, bet tretieji asmenys (*įkrovimo paslaugos naudotojai*).
121. Dėl šių priežasčių Taryba pagrįstai sprendė, kad vykdyti paslaugų įsigijimai laikytini ne viešaisiais pirkimais, bet koncesija.
122. Atitinkamai, Taryba priėmė sprendimus, jog savivaldybės, vykdydamos pirkimus, nesivadovaujant KĮ nuostatomis, pažeidė KĮ 14 straipsnio 3 dalyje įtvirtintus lygiateisiškumo, nediskriminavimo ir skaidrumo principus bei KĮ 14 straipsnio 2 dalies nuostatas, įpareigojančias koncesijas suteikti KĮ nustatyta tvarka.

\*\*\*

<sup>65</sup> ESTT 2005 m. spalio 13 d. sprendimas byloje *Parking Brixen*, C-458/03

<sup>66</sup> ESTT 2009 m. rugsėjo 10 d. sprendimas byloje *Eurawasser*, C-206/08

<sup>67</sup> ESTT 2011 m. kovo 10 d. sprendimas byloje *Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler*, C-274/09

123. Šioje apimtyje svarbu ir tikslinga pastebėti, kad Tarnyba pateikė pastabą, kad, tuo atveju, jeigu operatoriams perkeltos rizikos būtų paskirstytos kitaip, elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo paslaugų teikimas galėtų būti užtikrinamas alternatyviu būdu, t. y. ne koncesija.
124. Pagrindinė alternatyva – savivaldybei išnuomoti žemės sklypą ar jo dalį, kuriame nuomininkas įrengtų įkrovimo stoteles ir jas eksploatuotų. Kita alternatyva – pačioms savivaldybėms savo lėšomis įrengti automobilių įkrovimo stoteles ir jas išnuomoti Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo ir savivaldybės tarybos patvirtintų turto nuomos taisyklių pagrindu.
125. Pasak Tarnybos, įgyvendinant alternatyvą prieš tai būtina išsiaiškinti potencialių tiekėjų suinteresuotumą, reikiamas technines charakteristikas ir tiekėjų techninius pajėgumus (pvz., galimybes užtikrinti, kad įkrovimo įranga veiktų ir kuo įmanoma žemesnėje temperatūroje), įvertinti tiekėjų galimą gauti naudą (atsižvelgiant ir į tai, kad stotelių įrengimo sąnaudos tiekėjams bus iš dalies kompensuojamos ES fondų lėšomis), galimą veiklos atsiperkamumą per visą sutarties vykdymo laikotarpį ar net galimybes paslaugų teikimą apmokestinti.
126. Taip pat svarbu išnagrinėti galimybės paslaugų teikimą patikėti keliems tiekėjams (taip išsaugant tiekėjų konkurenciją). Reikalinga įvertinti įkrovimo priėgų kiekį ir galimybė konkurso objektą skaidyti, jog laimėjęs tiekėjas neturėtų monopolijos (ir sąlygų savo nuožiūra nusistatyti atsiskaitymo už suteiktas paslaugas dydį).
127. Tarnybos įsitikinimu, siekis išvengti administracinės naštos padidėjimo dėl būtinybės vietoje vienos prižiūrėti kelias paslaugų teikimo sutartis, konkurencijos ribojimų nepateisina.
- \*\*\*
128. Būtina paminėti, kad Tarnybos kompetencija yra apibrėžta VPI, t. y. Tarnyba atlieka tik viešuosius pirkimus reglamentuojančių teisės aktų (*ir su jais susijusių*) aiškinimo, taikymo ir laikymo priežiūrą, Tarnyba tikrina viešųjų pirkimų dokumentų, procedūrų atitikimą viešuosius pirkimus reglamentuojantiems teisės aktams.
129. Atsižvelgiant į tai, Tarnyba pateikė įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploatavimo viešųjų pirkimų vykdymo alternatyvas ir pastabas tik toje apimtyje, kiek tai yra susiję su jos kompetencija.
130. Atitinkamai, Tarnybos pateiktas alternatyvų sąrašas nėra baigtinis. Lietuvos Respublikos teisės sistemoje yra leistinos ir kitos alternatyvos, kurios bus aptartos analizės 3 skyriuje.

***Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.***

### 2.3. Savivaldybių apklausos rezultatai

131. Analizės rengimo metu Glimstedt visoms Lietuvos savivaldybėms (60) išsiuntė klausimynus, iš viso gauti 43 atsakymai. Gauti atsakymai iš daugiau nei ¾ savivaldybių leido identifikuoti bendras tendencijas, iššūkius ir gerąsias praktikas, susijusias su viešųjų konkursų organizavimu, teisiniu reglamentavimu, rinkos konsultacijų vykdymu ir plėtros galimybėmis. Atlikta apklausa padės identifikuoti pagrindines problemas ir galimas tobulinimo kryptis, kurios galėtų prisidėti prie sklandesnio ir efektyvesnio elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros proceso Lietuvoje.

Klausimas	Skaičius
<b>Nevykdė konkursų:</b>	24/43
<b>Ar keitė Infrastruktūros plėtros planą?</b>	Nekeitė: 5 Keitė: 13
<b>Ar atliko paklausos, patrauklumo vertinimą?</b>	Neatliko: 13 Atliko: 6
<b>Ar vykdė rinkos konsultaciją?</b>	Ne: 12 Taip: 7
<b>Ar viešą konkursą siejo su galimybe gauti ES finansavimą kompensuoti stotelės įrengimo išlaidas?</b>	Ne: 16 Taip: 3
<b>Ar kartu su skelbiamais viešo konkurso dokumentais buvo pridėtos ESO prijungimo sąlygos?</b>	Ne: 12 Taip: 7
<b>Pasirinko žemės sklypo nuomą:</b>	3
<b>Pasirinko inžinerinio statinio nuomą:</b>	3
<b>Pasirinko leidimą įrengti ir eksploatuoti įrenginį:</b>	9
<b>Vykdė viešąjį pirkimą:</b>	6
<b>Konkursai įvyko:</b>	9 (-2)
<b>Konkursai neįvyko:</b>	6

132. Savivaldybių apklausa atskleidė, kad dauguma savivaldybių elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo konkursų nevykdė. Iš 43 atsakymus pateikusių savivaldybių, 24 konkursų kol kas nevykdė. Pagrindinės priežastys:
- 132.1. teisinio reglamentavimo neaiškumas – savivaldybės laukia Susisiekimo ministerijos ar kitų institucijų gairių, rekomendacijų ar metodikų;
  - 132.2. žmogiškųjų išteklių ir kompetencijos trūkumas – savivaldybės neturi pakankamos patirties ir resursų, kad galėtų organizuoti tokius konkursus;
  - 132.3. nėra poreikio – dalis savivaldybių argumentuoja, kad jų teritorijose elektromobilių įkrovimo vietų užimtumas yra nepakankamas arba elektromobilių įkrovimo infrastruktūros poreikį užtikrina privatus sektorius.
133. Tik mažuma savivaldybių atliko rinkos analizę ar konsultavosi su verslu. Įkrovimo prieigų paklausos ir patrauklumo vertinimą atliko tik 6 savivaldybės iš 19, o rinkos konsultacija tik 7 savivaldybės iš 19.
134. Tai rodo, kad dauguma savivaldybių vadovaujasi administraciniu požiūriu ir neatlieka detalesnės analizės, kuri galėtų padėti suprasti realų infrastruktūros poreikį ir galimus plėtros iššūkius.
135. Savivaldybių administracinį požiūrį nustatant įkrovimo stotelių vietas patvirtina ir apklausos rezultatai, kurie rodo, jog dauguma (13 iš 18) savivaldybių turėjo keisti patvirtintus planus.
136. Tik 3 savivaldybės savo konkursus siejo su APVA skelbiamais kvietimais<sup>68</sup> finansuoti įkrovimo prieigų įrengimą ES lėšomis.
137. Taip pat pastebima didelė viešų konkursų modelių įvairovė. Iš apklausos rezultatų matyti, kad 3 savivaldybės pasirinko žemės sklypo nuomą, 3 savivaldybės pasirinko inžinerinio statinio nuomą ir 9 savivaldybės pasirinko leidimo įrengti ir eksploatuoti elektros įrenginį modelį. Šie vieši konkursai buvo vykdomi Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo pagrindu.
138. 6 savivaldybės pasirinko viešus konkursus vykdyti VPI pagrindu. Viešojo pirkimo modelis gali pasirodyti kaip populiariausias ir dažniausiai vedantis prie sėkmingų konkursų, tačiau reikia pastebėti, kad įvertinus 2.2 skirsnyje aptartas Tarnybos pastabas, viešųjų pirkimų modelis turėtų būti taikomas tik tais atvejais, kai savivaldybė ketina įsigyti įkrovimo prieigų įrengimo darbus arba įrengtų įkrovimo prieigų operavimo paslaugas iš nuosavų lėšų, t. y. neperkeliant visos rizikos tiekėjui.
139. Galima daryti prielaidą, kad dėl viešų konkursų įvairovės kiekvienas atskiras modelis gali turėti (turi) savo trūkumų, nes nėra skiriama pakankamai dėmesio jų vykdymo strategijos tobulinimui.
140. Nesant konkrečių gairių, kaip ir koku būdu vykdyti viešus konkursus, kyla didelė teisinio neapibrėžtumo rizika, t. y. sukuriamas pagrindas kūrybai ir kitai interpretacijai, kuri didina

---

<sup>68</sup> Aplinkos projektų valdymo agentūros skelbiami kvietimai juridiniams asmenims: *Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra darnaus judumo miestuose planų nerengusiose savivaldybėse (vietose, kurios nustatytos šių savivaldybių iki 2030 m. numatomų įrengti viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų planuose)*. Prieiga internete: <https://apva.lrv.lt/lt/aktualus-kvietimai/>

nepatrauklių konkursų sąlygų atsiradimo ir kitas rizikas, tokias kaip, viešųjų konkursų pripažinimą neteisėtais.

141. Didelė savivaldybių dalis dar nėra priėmusi aiškios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros strategijos, keičia planus, taip pat laukia metodinių gairių arba stebi, kaip situacija vystysis privačiame sektoriuje.
142. Reikia pastebėti, kad šios apklausos apimtyje nėra tikslinga įvertinti koreliacijos tarp įvykusių viešų konkursų ir savivaldybių pasirinkto konkurso modelio ar atliktų veiksmų iki konkurso paskelbimo, t. y. nustatyti „sėkmingiausia“ viešo konkurso modelį.
143. Atliekant apklausos rezultatų vertinimą, į imtį nebuvo įtraukti duomenys apie savivaldybių gyventojų skaičių, registruotų elektromobilių skaičių ir jau įrengtas įkrovimo prieigas. Natūralu, kad privatus sektorius labiau suinteresuotas įkrovimo stoteles įrengti didžiuosiuose miestuose ir (ar) kurortuose, nes tose savivaldybėse registruojama daugiau elektromobilių.
144. Ši apklausa atlikta siekiant įvertinti, kokia yra bendra viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtros padėtis Lietuvos savivaldybėse, kokius viešų konkursų modelius savivaldybės renkasi.
145. Apibendrinant, galima išskirti šias pagrindines savivaldybių apklausos išvalgas:
  - 145.1. rinkos analizė ir konsultacijos su verslu nėra plačiai paplitusios, todėl kai kurie konkursai gali būti organizuojami neatsižvelgiant į realius rinkos poreikius;
  - 145.2. rinkos konsultacijos leidžia parengti kokybiškesnius, aktualesnius ir privačiam sektoriui patrauklesnius viešo konkurso dokumentus;
  - 145.3. planų keitimas leidžia daryti prielaidą, kad kai kurios savivaldybių savarankiškai nustatytos įkrovimo prieigų vietos gali būti nepatrauklios privačiam sektoriui arba laikui bėgant praranda savo patrauklumą;
  - 145.4. plati viešų konkursų modelių įvairovė kelia teisinio neapibrėžtumo riziką, o tai daro įtaką viešų konkursų teisėtumui ir efektyviai infrastruktūros plėtrai;
  - 145.5. savivaldybės kartu su viešų konkursų dokumentais nepateikia ESO prijungimo sąlygų, kas daro įtaką privataus sektoriaus apsisprendimui dalyvauti konkurse;
  - 145.6. leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelis savivaldybėms yra patraukliausias dėl minimalios administracinės ir finansinės naštos;
  - 145.7. leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelio atveju stotelės eksploatavimo terminas gali būti ilgesnis nei 10 metų, kadangi netaikomas Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 15 straipsnio 5 dalyje nustatytas 10 metų nuomos termino ribojimas;
  - 145.8. leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelio atveju įkrovimo stotelės įrengimo vieta nėra ribojama konkrečia aikštele, suformuotu žemės sklypu ar inžineriniu statiniu, įkrovimo stotelė gali būti įrengiama bet kurioje savivaldybės nuosavybės teise ar panaudos teise valdomo žemės sklypo vietoje;
  - 145.9. leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelio atveju savivaldybės gali numatyti įkrovimo stotelių vietos keitimą (derinimą) taikant, pvz., 100-300 metrų, nuokrypį, kas gali lemti mažesnes įkrovimo stotelės įrengimo sąnaudas;

- 145.10. inžinerinio statinio nuomos modelis taip pat yra patrauklus savivaldybėms, tačiau šio modelio atveju įkrovimo stotelės vieta yra apribota konkrečioje aikštelėje, kuri suformuota kaip nekilnojamojo turto vienetas, be to ir inžineriniame statinyje, kuris priklauso savivaldybei, savivaldybė gali suteikti leidimą įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę be termino ribojimo ir nuomos konkurso vykdymo;
- 145.11. žemės sklypo nuomos modelis yra mažiausiai patrauklus savivaldybėms, kadangi taikant šį modelį turi būti suformuoti atskiri nekilnojamojo turto (žemės sklypų) vienetai;
- 145.12. žemės sklypo nuomos modelio atveju, įkrovimo stotelės vieta yra apribota konkrečiame žemės sklype, taip pat taikomas Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 15 straipsnio 5 dalyje nustatytas 10 metų nuomos termino ribojimas;
- 145.13. savivaldybių organizuojamų viešųjų konkursų sklaida dažnu atveju apsiriboja tik savivaldybės svetaine, todėl kyla poreikis sukurti elektroninę erdvę, kurioje papildomai būtų viešinami skelbiami viešieji konkursai, pvz., Susisiekimo ministerijos svetainėje.
146. Šios įžvalgos bus naudojamos rengiant pasiūlymus ir rekomendacijas bei ieškant būdų, kaip skatinti efektyvesnę viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą savivaldybėse.

*Grįžti į SAVIVALDYBIŲ PATIRTIS IR IŠŠŪKIAI arba TURINYS.*

### 3. VIEŠŪJŲ KONKURSŲ VYKDYMO MODELIAI

- 3.1. Įkrovimo infrastruktūros plėtros etapai
- 3.2. Leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelis ir jo teisinis mechanizmas
- 3.3. Žemės sklypo / inžinerinio statinio nuomos modelis ir jo teisinis **mechanizmas**
- 3.4. Viešojo pirkimo modelis

*Grįžti į TURINYS.*

### 3.1. Įkrovimo infrastruktūros plėtros etapai

147. Įkrovimo infrastruktūros įrengimas susideda iš kelių etapų: nuo iniciatyvos kurti naują infrastruktūrą iki jos įgyvendinimo ir eksploatavimo.

148. Šiame skyriuje nagrinėjamos trys temos, kurios yra svarbios inicijavimo etape: 1) atsakingos institucijos identifikavimas; 2) operatoriaus parinkimas; 3) viešojo konkurso modelio parinkimas.

#### a) Atsakingos institucijos identifikavimas

149. ADĮ 23 straipsnio 9 dalyje numatyta, kad už konkursų sąlygų parengimą ir organizavimą yra atsakingos savivaldybių administracijos.

150. Esant aiškiam atsakingos institucijos indentifikavimui, poreikio plačiau šia tema pasisakyti nėra, tačiau, atliekant savivaldybių apklausą nebuvo identifikuotas nei vienas atvejis, kuomet glaudžiai susijusios arba kelios mažesnės savivaldybės būtų nusprendusios bendradarbiauti įrengiant viešai prieinamas įkrovimo prieigas.

151. Atsižvelgiant į tai, analizėje tikslinga paminėti, kad Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 5 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad bendriems tikslams pasiekti savivaldybė gali sudaryti jungtinės veiklos sutartis arba bendrų viešųjų pirkimų sutartis su valstybės institucijomis, regionų plėtros tarybomis ir (ar) kitomis savivaldybėmis.

152. Taigi, savivaldybės taip pat gali nuspręsti bendradarbiauti ir kartu organizuoti viešų konkursų procedūras. Tai padidina perkamąją galią dėl masto ekonomijos. Apklausos rezultatai parodė, kad savivaldybės susiduria su žmogiškųjų išteklių ir specialiųjų žinių trūkumu. Savivaldybių bendradarbiavimas leistų kelioms savivaldybėms sutelkti žinias ir išteklius, kad būtų sumažintos išlaidos.

153. Siekiant sukurti darnią elektromobilių įkrovimo stotelių plėtros sistemą, kuri spręstų ne tik šios dienos problemas, bet ir užtikrintų efektyvią plėtrą ateityje, Susisiekimo ministerija ir (ar) jos valdoma bendrovė prie esamų informacinių sistemų galėtų įsteigti žinių platformą, kurioje būtų renkama visa informacija, susijusi su savivaldybių skelbiamais viešais konkursais, saugomi viešų konkursų dokumentai ir kt.

#### b) Operatoriaus parinkimas

154. Pirmas esminis klausimas, į kurį savivaldybės turi atsakyti nustatydamos viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtros strategiją ir taikomą viešo konkurso modelį, yra tai, kas įrengs ir valdys viešai prieinamą įkrovimo infrastruktūrą.

155. Tai gali būti pati savivaldybė, privatus operatorius, vartotojui priklausanti infrastruktūra arba šių modelių derinys. Atsakymą į šį klausimą gali lemti įvairūs veiksniai – svarbiausi iš jų yra numatomos įrengimo ir eksploatavimo išlaidos bei tikėtinas pelningumas, savivaldybių siekis išlaikyti kontrolę infrastruktūros plėtroje ir privataus sektoriaus (ne)suinteresuotumas.

156. Šie aspektai, laikui bėgant, kinta priklausomai nuo rinkos išsivystymo lygmens, todėl savivaldybės turėtų reguliariai iš naujo įvertinti šį klausimą.

157. Infrastruktūros plėtra vyksta skirtingais etapais: nuo iniciatyvos iki plėtros, įrengimo ir eksploatacijos. Kiekviename iš šių etapų savivaldybės turi atlikti skirtingus veiksmus.

158. Inicijatyvos ir plėtros etape savivaldybė turi aiškiai įvardinti savo tikslus ir galimus apribojimus. Svarbus elementas šiame etape yra rizikų identifikavimas. Nustačius rizikas, savivaldybė turėtų pradėti jų paskirstymą tarp privataus ir viešojo sektoriaus, įvertindama, kuri šalis gali geriausiai valdyti tam tikrą riziką.
159. Šios rizikos analizės rezultatai turi būti naudojami pasirenkant sutarties modelį (žr. 3.2, 3.3 ir 3.4 skirsnius). Rizikų identifikavimas taip pat padės ir valdyti / sumažinti tas pačias rizikas.
160. Kitas svarbus klausimas šiame etape – kuri šalis ar šalys geriausiai gali pasiekti savivaldybės suformuluotus tikslus. Aukšti tikslai ir kokybės reikalavimai daro įtaką privataus sektoriaus suinteresuotumui.
161. Taip pat rekomenduotina atlikti sąnaudų ir naudos analizę (arba kartu su privačiu sektoriumi atlikti patrauklumo vertinimą (rinkos konsultaciją)), kad būtų galima įvertinti tikslų įgyvendinamumą.
162. Ypač, jei modelyje numatytos viešosios lėšos ar kita valstybinė parama, savivaldybė turi įvertinti, ar planuojamas projektas ir atitinkamas konkurso modelis yra geriausias viešųjų lėšų / paramos panaudojimo būdas, remiantis kokybiniais ir kiekybiniais kriterijais. Pasirinktas modelis gali būti išbandomas rinkos konsultacijoje.
163. Savivaldybių atlikta apklausa parodė, kad didžioji dauguma savivaldybių pasirinko įkrovimo infrastruktūros plėtrą perduoti privačiam sektoriui, t. y. suteikiant privatiems operatoriams leidimą įrengti (arba nuomoti inžinerinį statinį) ir 10 ar daugiau metų eksploatuoti įkrovimo stoteles.
164. Tokio modelio taikymas rekomenduotinas savivaldybėse, kuriose elektromobilių autoparkas ir įkrovimo infrastruktūra nėra išplėtoti. Savivaldybės, siekdamos įrengti bent minimalią įkrovimo stotelių infrastruktūrą, turėtų siekti „atlaisvinti“ rinką bei sudaryti itin palankias sąlygas įkrovimo stotelių infrastruktūros plėtrai, t. y. kelti kuo mažiau reikalavimų ir visą įrengimo bei eksploatavimo riziką perduoti privačiam sektoriui.
165. Esant išplėtotai įkrovimo prieigų infrastruktūrai ir elektromobilių parkui, viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimas ir eksploatavimas galėtų būti perduotas privačiam operatoriui viešųjų pirkimų būdu. Jau išplėtotoje rinkoje toks modelis leistų užtikrinti, kad įkrovimo stotelių infrastruktūra būtų įrengta ir ne itin patraukliose vietose.
166. Pažymėtina, jog nepaisant savivaldybės pasirinkto viešojo konkurso modelio, savivaldybės privalo užtikrinti Reglamento Nr. 2023/1804, ADĮ ir kituose teisės aktuose nustatytų viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimo reikalavimų įgyvendinimą.

### **Rekomendacija**

Įkrovimo infrastruktūros plėtra susideda iš kelių etapų. Inicijatyvos ir plėtros etape viešosios institucijos formuluoja tikslus ir vertina rizikas. Tikslų ir rizikų nustatymas padeda apsispręsti, kas turėtų valdyti ir eksploatuoti infrastruktūrą. Be to, itin svarbu nustatyti, kuris viešo konkurso modelis geriausiai padės pasiekti užsibrėžtus tikslus ir tinkamai paskirstyti rizikas. Galiausiai, viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra tarnauja viešiesiems interesams, todėl savivaldybės turėtų apsvarstyti, kaip geriausiai užtikrinti šių interesų apsaugą renkantis konkretų viešo konkurso modelį.

c) **Viešojo konkurso modelio parinkimas**

167. Pradžioje reikia pastebėti, kad sąvoka „viešasis konkursas“ turi būti suprantama plačiai, t. y. neapsiribojant Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.947 straipsnyje pateikiama sąvoka, kadangi „viešojo konkurso“ reikalavimas kyla iš ES reguliavimo. Atitinkamai, „viešasis konkursas“ yra bendrinė sąvoka, kuri apima tiek Lietuvos Respublikos civilinio kodekso, tiek VPĮ pagrindu organizuojamus konkursus.
168. Norint įrengti viešai prieinamas įkrovimo prieigas, savivaldybės gali naudoti (ir naudoja) įvairius viešųjų konkursų modelius. Reikia pastebėti, kad savivaldybės gali taikyti kelis skirtingus viešųjų konkursų modelius ir sudaryti skirtingas sutartis su operatoriais, atsakingais už skirtingus etapus (pvz., tik įrengimas ar tik eksploatavimas).
169. Galima išskirti tris pagrindinius modelius: (i) leidimo įrengti ir eksploatuoti modelis; (ii) žemės sklypo / inžinerinio statinio nuomos modelis; (iii) viešojo pirkimo modelis. Šie modeliai pavaizduoti žemiau esančioje lentelėje:

**VIEŠŲ KONKURSŲ MODELIAI**

Leidimas įrengti ir eksploatuoti.	Žemės sklypo/ inž. statinio nuoma	Viešasis pirkimas
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mažiausia administracinė našta savivaldybėms</li> <li>+ Mažiausia finansinė našta savivaldybėms</li> <li>+ Neribojama įkrovimo stotelės vieta</li> <li>+ Neribojamas eksploatavimo terminas</li> <li>+ Visą riziką prisiima operatorius</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimali administracinė našta savivaldybėms</li> <li>Minimali finansinė našta savivaldybėms</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Griežtos sąlygos (projektavimas, įrengimas)</li> <li>Didesnis savivaldybės įsitraukimas</li> <li>Įkrovimo paslaugos kainos kontrolė</li> <li>Stipresnė viešosios teisės apsauga</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neribojamas eksploatavimo terminas</li> <li>- Įkrovimo paslaugų kaina nekontroliuojama</li> <li>- Švelnesnė sąlygos operatoriumi</li> <li>- Mažesnė priežiūra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ribojama įkrovimo stotelės vieta</li> <li>Ribojamas eksploatavimo terminas</li> <li>Riziką prisiima ir savivaldybė</li> <li>Įkrovimo paslaugų kaina nekontroliuojama</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Didžiausia administracinė našta savivaldybėms</li> <li>Didžiausia finansinė našta savivaldybėms</li> <li>Savivaldybė ir operatorius dalinasi rizika</li> </ul>

170. Tikslinga pastebėti, kad savivaldybės neturėtų būti skatinamos taikyti / pasirinkti tik vieną viešo konkurso modelį.
171. Pvz., tuo atveju, jeigu savivaldybė nuosavybės ar panaudos teise valdo inžinerinį statinį (aikštelę), savivaldybė gali skelbti inžinerinio statinio nuomos viešą konkursą, kurio metu operatorius įsipareigoję mokėti nuomos mokestį bei įrengti ir eksploatuoti viešai prieinamas įkrovimo prieigas.
172. Tuo atveju, jeigu savivaldybė nori įkrovimo stoteles įrengti vietoje, kurioje nėra suformuotas žemės sklypas ar nėra atskiro inžinerinio statinio (aikštelės), savivaldybė gali skelbti leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo prieigą viešąjį konkursą.

173. Tuo atveju, jeigu savivaldybė turi savo lėšų ar yra gavusi valstybės paramą įrengti įkrovimo prieigų infrastruktūrą, savivaldybė gali skelbti įkrovimo prieigos įrengimo viešąjį pirkimą bei ateityje, leidus aplinkybėms, perduoti eksploatavimą privačiam operatoriui.
174. Įvertinus apklausos rezultatus ir esamą teisinį reguliavimą, savivaldybėse, kuriose rinka nėra išplėtota, aktualiausi – leidimo įrengti ir eksploatuoti bei žemės sklypo / inžinerinio statinio nuomos modeliai, kadangi tokių modelių taikymo sąnaudos yra mažiausios, tačiau savivaldybė atsisako kontrolės.
175. Tuo tarpu, savivaldybėse, kuriose rinka išplėtota, gali būti taikomas ir viešųjų pirkimų modelis, suteikiantis daugiau kontrolės. Veiksniai, darantys įtaką tinkamiausio viešo konkurso modelio parinkimui, pavaizduoti grafiškai:



### Rekomendacija

Įkrovimo infrastruktūros kūrimas susideda iš kelių etapų. Inicijatyvos ir plėtros etape valdžios institucijos suformuluoja tikslus ir įvertina riziką. Tikslų ir rizikos nustatymas padeda nustatyti, kam turėtų priklausyti infrastruktūra ir kas ją turėtų eksploatuoti. Be to, labai svarbu nustatyti, koks yra geriausias viešojo konkurso modelis ir (arba) politikos priemonė šiems tikslams pasiekti, ir atitinkamai paskirstyti riziką. Galiausiai, viešai prieinamų įkrovimo prieigų tinklas tarnauja daugeliui viešųjų interesų – valdžios institucijos, pasirinkdamos konkretų modelį ir (arba) politikos priemonę, turėtų apsvarstyti, kaip geriausiai užtikrinti šiuos viešuosius interesus.

*Grįžti į VIEŠŪJŲ KONKURSUŲ VYKDYMO MODELIAI arba TURINYS.*

### 3.2. Leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelis ir jo teisinis mechanizmas

176. Kaip atskleidė savivaldybių apklausa, leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelis yra patogus, nes taikant šį modelį savivaldybėms tenka mažiausia administracinė ir finansinė našta.
177. Pagal šį modelį savivaldybės gali leisti vykdyti veiklą, kuri be savivaldybės leidimo įprastai neleidžiama. Paprastai tariant, operatoriui, kuris laikosi savivaldybės nustatytų taisyklių, gali būti suteiktas leidimas įrengti, tvarkyti ir eksploatuoti viešai prieinamas įkrovimo prieigas.
178. Pagal šį modelį operatorius išlaiko įkrovimo prieigos (infrastruktūros) kontrolę ir prisiima didžiąją dalį projekto rizikos nuo įrengimo iki eksploatavimo. Operatorius dengia įrengimo, priežiūros išlaidas bei gauna pajamas.
179. Leidimų suteikimo modelio trūkumas yra tas, kad jis mažiau tinkamas norint pasiekti pageidaujamą įkrovimo prieigų skaičių. Taikant šį modelį sudėtinga operatorių „įpareigoti“ įrengti viešai prieinamas įkrovimo prieigas mažiau patraukliose vietose. Įkrovimo prieigos bus įrengiamos tik ten, kur privatūs operatoriais norės jas įrengti.
180. Leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo prieigas modelio atveju eksploatavimo terminas gali būti ilgesnis nei 10 metų, kadangi netaikomas Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 15 straipsnio 5 dalyje nustatytas 10 metų nuomos termino ribojimas.
181. Įkrovimo prieigos gali būti įrengiamos savivaldybės nuosavybės teise ar panaudos teise valdomame žemės sklype. Be to, Savivaldybės gali numatyti, kad įkrovimo prieigų vieta gali būti derinama taikant, pvz., 100 – 300 metrų, nuokrypį, kas daro teigiamą įtaką operatorių suinteresuotumui.
182. Šios analizės tikslais svarbu pateikti tokio modelio teisinį (teisėtumo) pagrindą ir veikimo mechanizmą.

#### **Teisinis pagrindas**

183. Reglamento Nr. 2023/1804 2 straipsnio 52 dalyje nustatyta, kad įkrovimo stotelė – fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro viena ar daugiau įkrovimo prieigų.
184. Reglamento Nr. 2023/1804 2 straipsnio 48 dalyje nustatyta, kad įkrovimo prieiga – prie elektros tinklo prijungta arba neprijungta stacionarioji, arba mobilioji sąsaja, per kurią gali būti perduodama elektra elektrinei transporto priemonei ir, nors ji gali turėti vieną ar daugiau skirtingų tipų jungčių, vienu metu galima įkrauti tik vieną elektrinę transporto priemonę kuri neapima įtaisų, kurių atiduodamoji galia yra mažesnė arba lygi 3,7 kW, ir kurių pagrindinė paskirtis nėra elektrinių transporto priemonių įkrovimas.
185. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 4.2 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad kilnojamieji daiktai pagal prigimtį yra daiktai, kurie iš vienos vietos į kitą gali būti perkelti nepakeitus jų paskirties ir iš esmės nesumažinus jų vertės.
186. Elektros įrenginių įrengimo bendrosiose taisyklėse<sup>69</sup>, kurios nustato elektros tinklų, visų tipų laidininkų, elektros aparatų parinkimo, elektros energijos apskaitos ir elektros dydžių matavimo,

---

<sup>69</sup> 2012 m. vasario 3 d. Lietuvos Respublikos energetikos ministro įsakymu Nr. 1-22 patvirtintos elektros įrenginių įrengimo bendrosios taisyklės (toliau – **Taisyklės**).

elektros įrenginių įžeminimo ir apsaugos nuo viršįtampių bei jų bandymų ir matavimų bendruosius, elektromobilių įkrovimo prieigų ir elektros tiekimo nuo kranto vandens transportui įrenginių įrengimo reikalavimus ir elektros energetikos objektų ir įrenginių, kurie vadovaujantis Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatymu laikomi kilnojamaisiais daiktais, projektavimo, įrengimo tvarką.

187. Taisyklių 4 punkte numatyta:

*„Elektros įrenginys – techninė konstrukcija (mechanizmas, mašina, aparatas, elektros inžinerinis tinklas, statinio elektros inžinerinė sistema, jų pagalbiniai įtaisai ir pan.), skirta elektros energijai gaminti, perduoti, keisti (transformuoti), apskaičiuoti, skirstyti, akumuliuoti ir (arba) vartoti.“*

188. Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatyme „*elektromobilių įkrovimo prieiga*“ yra kvalifikuojama kaip „*elektros įrenginys*“ ir šios abi sąvokos vartojamos kartu, pvz., 67 straipsnio 7 dalies 6 punktas: „<...>*Jeigu elektros įrenginys yra elektromobilio įkrovimo prieiga, jos prijungimui prie elektros tinklų <...>*“.

189. Elektros energijos gamintojų ir vartotojų elektros įrenginių prijungimo prie elektros tinklų tvarkos aprašo<sup>70</sup> 42 punkte numatyta:

*„Vartotojų, pageidaujančių prijungti prie tinklų savo elektros įrenginius terminuotam laikotarpiui – vienkartiniams renginiams ar kitiems trumpalaikiams tikslams, sezoniniams renginiams (kuriems yra išduotas savivaldybės leidimas), sklypo priežiūrai ar panašioms tikslams, taip pat pageidaujančių prijungti elektros įrenginius laikinuosiuose statiniuose ar kilnojamuosiuose daiktuose, įskaitant elektromobilio įkrovimo prieigą, elektros įrenginiai prijungiami pagal teisės aktų nustatyta tvarka operatoriaus išduotas prijungimo sąlygas, vadovaujantis Apraše nustatyta vartotojų elektros įrenginių prijungimo tvarka ir sąlygomis ir sumokėjus prijungimo įmoką.“*

190. Aprašo 24<sup>1</sup> straipsnyje numatyta, kad tuo atveju, kai prie skirstomųjų tinklų operatoriaus tinklų pirmą kartą prijungiami vartotojo elektros įrenginiai, vartotojas kartu su paraiška pateikia vartotojo objekto statybą leidžiantį dokumentą, kai statybą leidžiantis dokumentas yra privalomas pagal vartotojo objekto statybą reglamentuojančius teisės aktus.

191. Vartotojo objekto statybą reglamentuoja Taisyklės, kurių 124<sup>3</sup> punkte numatyta, kad kilnojamųjų elektros energetikos objektų ir įrenginių įrengimo darbai vykdomi pagal<sup>71</sup>:

- a) užbaigtą kilnojamųjų elektros energetikos objektų ir įrenginių įrengimo projektą arba techninę užduotį įrengimui (tais atvejais, kai projekto neprivaloma rengti);
- b) įstatymų, Vyriausybės ir jos įgaliotų institucijų nutarimų, kitų institucijų, priimančių elektros energetikos sektoriaus veiklą reglamentuojančias teisės normas, nutarimų, teritorijų planavimo dokumentų, Taisyklių reikalavimus;
- c) kilnojamųjų elektros energetikos objektų ir įrenginių įrengimo darbų rangos sutartį.

192. Įvertinus nurodytą teisinį reguliavimą, galima daryti prielaidą, kad elektromobilių įkrovimo prieiga (stotelė) yra kilnojamas daiktas (elektros įrenginys), kurio įrengimui taikomas

<sup>70</sup> Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2012 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 1-127 „Dėl Elektros energijos gamintojų ir vartotojų elektros įrenginių prijungimo prie elektros tinklų tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Žin., 2012, Nr. 82-4279) (toliau – **Aprašas**).

<sup>71</sup> Taisyklių 124<sup>3</sup>.1.-3. punktai.

Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatymas bei Taisyklėse ir Apraše nustatyti reikalavimai.

193. Šioje apimtyje tikslinga paminėti, kad toks kvalifikavimas taikomas tik pačiai įkrovimo stotelei kaip fiziniam įrenginiui, tuo tarpu šis kvalifikavimas gali keistis atsižvelgiant į tai, kaip ir koku būdu įkrovimo stotelė (prieiga) yra įrengiama, todėl kiekvienu atveju reikia įvertinti individualius įkrovimo stotelės (prieigos) įrengimo kvalifikuojančius požymius.
194. Toliau pateikiama Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo nuostatų analizė atskleidžia, kad įstatymas suteikia teisę savivaldybei priimti sprendimą „leisti“ įrengti elektromobilių įkrovimo stotelę. Paprastai tariant, esamas teisinis reguliavimas leidžia patikėjimo teise valdomuose žemės sklypuose įrengti įkrovimo stoteles ne tik nuomos teisinių santykių pagrindu.
195. Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 12 straipsnio 2 dalyje numatyta:
- „Savivaldybių turto patikėjimo teise valdo, naudoja ir disponuoja juo savivaldybių institucijos, įstaigos ir organizacijos, savivaldybių įmonės pagal įstatymus savivaldybių tarybų sprendimuose nustatyta tvarka. Šioje dalyje nurodyti savivaldybių turto patikėjimo teisės subjektai turi teisę priimti sprendimus, susijusius su savivaldybių turto valdymu, naudojimu ir disponavimu juo, išskyrus sprendimus, susijusius su šio turto perleidimu kitų asmenų nuosavybėn ar su daiktinių teisių suvaržymu, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip.“*
196. Taigi, savivaldybės turi teisę savo nuožiūra priimti sprendimus susijusius su turto valdymu, naudojimu ir disponavimu. Tokio pobūdžio teisinis reguliavimas savivaldybėms suteikia laisvės rinktis alternatyvius ir teisiškai lankstesnius patikėjimo teise valdomo turto naudojimo būdus, kurie gali pasiūlyti tapačius nuomos teisinių santykių užtikrinimo mechanizmus išvengiant žemės sklypo formavimo poreikio.
197. Šiuo atveju, leidimo įrengti ir eksploatuoti konkurso objektas yra elektros įrenginys (kilnojamas daiktas), kurio eksploatavimui nereikia įrengti pamatų ar kitų statinių, kurie apsunkintų valstybinės žemės naudojimą.

### **Teisinis mechanizmas:**

198. Tuo atveju, jeigu savivaldybėje nėra nustatytos tvarkos, savivaldybės taryba, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 7 straipsnio 1 dalies 2 punktu<sup>72</sup>, 34 straipsnio 1 dalimi<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 7 straipsnio 1 dalies 2 punktas. *Valstybinės žemės patikėtinai yra: savivaldybės – savivaldybės teritorijoje esančių miestų ir miestelių teritorijų ribose valstybinės žemės, perduotos Vyriausybės nutarimu, išskyrus žemę, kuri šio ir kitų įstatymų nustatyta tvarka patikėjimo teise perduota kitiems subjektams, ir valstybinės žemės, perduotos savivaldybėms patikėjimo teise Vyriausybės nustatyta tvarka šio straipsnio 2 dalyje nurodytoms reikmėms ar kitų įstatymų nustatytais atvejais ir sąlygomis šio straipsnio 3 dalyje nurodytoms reikmėms, taip pat valstybinės miško žemės sklypų, perduotų savivaldybėms patikėjimo teise Vyriausybės nutarimais šio straipsnio 5 dalyje nustatyta tvarka ir sąlygomis;*

<sup>73</sup> Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 34 straipsnio 1 dalis. *Žemės informacinės sistemos paskirtis – efektyviai planuoti, valdyti ir administruoti valstybinę žemę, elektroninėmis priemonėmis užtikrinti vieningą žemės administravimo ir tvarkymo procesą ir valstybinės žemės patikėtinų įgyvendinimo funkcijas bei jų kontrolę ir žemės naudojimo valstybinę priežiūrą, taip pat tvarkyti ir teikti naudotojams informaciją apie Lietuvos Respublikos žemės fondą, žemės naudmenų sudėtį ir kitą informaciją apie žemę. Žemės valdymo ir naudojimo funkcijos, įskaitant ir valstybinės žemės patikėtinų sutikimų, susitarimų ar sutarčių teikimą, vykdomos naudojantis Žemės informacine sistema. Valstybinės žemės patikėtinų sutikimai, išskyrus atvejus, kai dėl jų kreipiamasi kartu pateikiant prašymą išduoti statybą leidžiantį dokumentą, išduodami atitinkamo patikėtinio nustatyta tvarka ir sprendimas dėl sutikimo išdavimo arba atsisakymo jį išduoti, priimamas ne vėliau kaip per 10 darbo dienu nuo prašymo išduoti sutikimą gavimo dienos.*

ir Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 20 punktu<sup>74</sup>, turi priimti:

- 198.1. savivaldybės sutikimų statyti laikinuosius nesudėtinguosius statinius, įrengti įrenginius valstybinėje žemėje, kurioje nesuformuoti žemės sklypai, išdavimo taisykles. Šiose taisyklėse turi būtina numatyta Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 12 straipsnio 2 dalyje reglamentuota sprendimų priėmimo tvarka<sup>75</sup>.
199. Tuomet, savivaldybės taryba, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 22 punktu<sup>76</sup>, 15 straipsnio 2 dalies 32 punktu<sup>77</sup> ir 4 dalimi<sup>78</sup> bei Lietuvos Respublikos alternatyvių degalų įstatymo 23 straipsnio 9 dalyje numatytu pagrindu<sup>79</sup>, patvirtina:
  - 199.1. numatomų įrengti viešai prieinamų įkrovimo priegių plėtros iki 2030 m. planą; ir
  - 199.2. įpareigoja savivaldybės administracijos direktorių organizuoti patvirtinto plano įgyvendinimą.
200. Įgyvendindamas plėtros planą, savivaldybės administracijos direktorius, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.947 straipsniu, Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 33 straipsnio 3 dalies 1 ir 3 punktais<sup>80</sup>, 34 straipsnio 1 dalimi<sup>81</sup>, ir savivaldybės tarybos sprendimu, priima įsakymą, kuriuo:
  - 200.1. tvirtina viešai prieinamų įkrovimo priegių vietų sąrašą savivaldybės teritorijoje;

<sup>74</sup> Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 20 punktas. *Į savivaldybės išimtinę kompetenciją patenka sprendimų dėl savivaldybei patikėjimo teise perduotos valstybinės žemės valdymo, naudojimo ir disponavimo ja, išskyrus šio įstatymo 27 straipsnio 2 dalies 29 punkte nurodytus sutikimus ir sprendimus, ir sprendimų dėl sutikimo perimti kitą valstybės turtą savivaldybės nuosavybės priėmimas.*

<sup>75</sup> Valstybės turto Savivaldybių turtą patikėjimo teise valdo, naudoja ir disponuoja juo savivaldybių institucijos, įstaigos ir organizacijos, savivaldybių įmonės pagal įstatymus savivaldybių tarybų sprendimuose nustatyta tvarka. Šioje dalyje nurodyti savivaldybių turto patikėjimo teisės subjektai turi teisę priimti sprendimus, susijusius su savivaldybių turto valdymu, naudojimu ir disponavimu juo, išskyrus sprendimus, susijusius su šio turto perleidimu kitų asmenų nuosavybės ar su daiktinių teisių suvaržymu, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip.

<sup>76</sup> Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 22 punktas. *Savarankiškosios (Konstitucijos ir įstatymų nustatytos (priskirtos)) savivaldybių funkcijos – savivaldybės strateginio planavimo dokumentų ir juos įgyvendinančių planavimo dokumentų rengimas ir įgyvendinimas.*

<sup>77</sup> Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 20 punktas *Į savivaldybės išimtinę kompetenciją patenka savivaldybės strateginių plėtros ir veiklos planų, savivaldybės atskirų ūkio šakų (sektorių) plėtros programų tvirtinimas, ataskaitų dėl jų įgyvendinimo išklaušymas ir sprendimų dėl jų priėmimas.*

<sup>78</sup> Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 4 dalis. *Jeigu teisės aktuose yra nustatyta papildomų įgaliojimų savivaldybei, sprendimų dėl tokių įgaliojimų vykdymo priėmimo iniciatyva, neperžengiant nustatytų įgaliojimų, priklauso savivaldybės tarybai.*

<sup>79</sup> Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 9 dalis. *Savivaldybių administracijos užtikrina, kad įkrovimo priegių operatoriai, įrengiantys elektromobiliams įkrauti skirtas viešai prieinamas įkrovimo priegas, numatytas šio straipsnio 13 dalyje nurodytuose planuose, būtų atrenkami viešojo konkurso būdu ir nediskriminacinėmis sąlygomis. Už konkursų sąlygų parengimą ir organizavimą yra atsakingos savivaldybių administracijos.*

<sup>80</sup> Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 33 straipsnio 1 ir 3 punktai. *Savivaldybės administracija: 1) savivaldybės teritorijoje organizuoja ir kontroliuoja savivaldybės institucijų sprendimų įgyvendinimą arba pati juos įgyvendina; 3) įstatymų nustatyta tvarka organizuoja savivaldybės biudžeto pajamų, išlaidų ir kitų piniginių išteklių buhalterinės apskaitos tvarkymą, organizuoja ir kontroliuoja savivaldybės turto valdymą ir naudojimą;*

<sup>81</sup> Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 34 straipsnio 1 dalis. *Savivaldybės administracijos direktorius vadovauja savivaldybės administracijai. Jis yra įstaigos vadovas. Savivaldybės administracijos direktorius tiesiogiai ir asmeniškai merui atsako už įstatymų, įstatymų įgyvendinamųjų teisės aktų, Vyriausybės, savivaldybės tarybos, mero sprendimų įgyvendinimą savivaldybės teritorijoje jo kompetencijai priskirtais klausimais.*

- 200.2. paskiria viešai prieinamų įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo savivaldybės teritorijoje konkurso organizavimo komisiją, kuriai paveda vykdyti operatorių parinkimo viešąjį konkursą.
201. Komisija vykdo savivaldybės administracijos direktoriaus pavedimą ir organizuoja viešąjį konkursą viešai prieinamų įkrovimo priegų įrengimui ir eksploatavimui.

*Grįžti į VIEŠŪJŲ KONKURSŲ VYKDYMO MODELIAI arba TURINYS.*

**3.3. Žemės sklypo / inžinerinio statinio nuomos modelis ir jo teisinis mechanizmas**

202. Nuomos modelio atveju operatoriui (nuomininkui) suteikiama teisė nuomotis ir valdyti konkretų žemės sklypą, ir (ar) inžinerinį statinį (aikštelę) bei eksploatuoti įrengtą įkrovimo stotelę (gauti pajamas).
203. Finansinė rizika tenka operatoriui, tačiau skirtingai nuo leidimo įrengti ir eksploatuoti modelio, šis modelis leidžia savivaldybei kelti daugiau reikalavimų. Savivaldybės turi pasitvirtinusios turto nuomos tvarkos aprašus ir turto nuomos konkursų organizavimo, ir vykdymo taisykles, kuriuose nustatyti nuomos įkainiai ar kiti su turto nuoma susiję reikalavimai.
204. Tačiau šis modelis suteikia galimybę užtikrinti, kad įkrovimo prieiga bus įrengiama mažiau patrauklioje vietoje (numatant ir taikant skatinančias priemones). Tokią prielaidą patvirtina ir atlikta savivaldybių vykdytų konkursų analizė.
205. Toliau bus pateiktas tokio modelio teisinis (teisėtumo) pagrindas ir veikimo mechanizmas.

**Teisinis pagrindas**

206. Reglamento Nr. 2023/1804 2 straipsnio 52 dalyje nustatyta, kad įkrovimo stotelė – fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro viena ar daugiau įkrovimo priegų.
207. Reglamento Nr. 2023/1804 2 straipsnio 53 dalyje nustatyta, kad įkrovimo paslauga – naudojantis viešai prieinama įkrovimo prieiga vykdomas elektros energijos pardavimas arba tiekimas, įskaitant susijusias paslaugas.
208. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 4.2 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad kilnojamieji daiktai pagal prigimtį yra daiktai, kurie iš vienos vietos į kitą gali būti perkelti nepakeitus jų paskirties ir iš esmės nesumažinus jų vertės.
209. Civilinio kodekso 4.2 straipsnio 5 dalyje yra numatyta, kad kilnojamas daiktas, fiziškai pritvirtintas ar kitaip prijungtas prie nekilnojamojo daikto, taip pat įeinantis į jį, bet nepraradęs savo individualių požymių, nelaikomas nekilnojamojo daikto dalimi.
210. Kadangi įkrovimo stotelė yra kilnojamas daiktas, ši gali būti įrengiama kituose savivaldybei nuosavybės teise priklausančiuose nekilnojamuose daiktuose, pvz., automobilių stovėjimo aikštelėse.
211. Lietuvos Respublikos statybos statymo 2 straipsnio 84 dalyje numatyta, kad statinys – nekilnojamas daiktas (pastatas arba inžinerinis statinys), turintis laikančiąsias konstrukcijas, kurios visos (ar jų dalis) sumontuotos statybos vietoje atliekant statybos darbus.

212. Lietuvos Respublikos statybos įstatymo 2 straipsnio 16 dalyje numatyta, kad inžineriniai statiniai – susisiekimo komunikacijos, inžineriniai tinklai, kanalai, taip pat visi kiti statiniai, kurie nėra pastatai.
213. STR 1.01.03:2017 „Statinių ir patalpų klasifikavimas“ 3 priedo 4.5 punkte nurodytas kitos paskirties kitų inžinerinių statinių sąrašas į kurį patenka <...> aikštelė, <...> ir kiti statiniai, atitinkantys paskirties aprašymą.

#### **Teisinis mechanizmas:**

214. Savivaldybė, vadovaudamasi Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 12 straipsnio 1 dalimi ir 15 straipsniu, priima:
- 214.1. turto nuomos tvarkos aprašą; ir
- 214.2. savivaldybės turto nuomos konkursų organizavimo ir vykdymo taisykles.
215. Tuomet savivaldybės pagal aprašą ir turto nuomos konkursų organizavimo ir vykdymo taisykles bei Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo įstatymo nuostatas gali organizuoti nekilnojamojo turto (automobilių statymo aikštelių ir kitų inžinerinių statinių) nuomos konkursą viešai prieinamoms įkrovimo priegoms įrengti ir eksploatuoti.
216. Savivaldybės taryba, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 19 punktu<sup>82</sup>, Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 12 straipsnio 1 dalimi<sup>83</sup> ir 15 straipsniu<sup>84</sup>, Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 12 ir 23 straipsniais, remdamasi (jeigu priimti) savivaldybės patvirtintu turto nuomos tvarkos aprašu ir savivaldybės turto nuomos konkursų organizavimo ir vykdymo taisyklėmis nusprendžia:
- 216.1. išnuomoti, viešo konkurso būdu, savivaldybei nuosavybes teise priklausančią nekilnojamojo turto viešai prieinamoms įkrovimo priegoms įrengti ir eksploatuoti įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių tokių įrenginių projektavimą, įrengimą, statybą ir eksploatavimą, nustatyta tvarka;
- 216.2. patvirtinti išnuomojamo nekilnojamojo turto, viešai prieinamoms įkrovimo priegoms įrengti ir eksploatuoti, sąrašą.
217. Tuomet savivaldybė sudaro turto nuomos konkurso komisiją ir ją įpareigoja vykdyti viešąjį nuomos konkursą.

#### **Grįžti į VIEŠŪJŲ KONKURSŲ VYKDYMO MODELIAI arba TURINYS.**

### **3.4. Viešojo pirkimo modelis**

218. Viešojo pirkimo, vykdomo pagal VPI, modelio atveju savivaldybė turi kontroliuoti įkrovimo infrastruktūrą ir išlaikyti didžiąją dalį rizikos nuo įrengimo iki eksploatacijos. Savivaldybė savo

<sup>82</sup> 19 punktas. savivaldybei nuosavybės teise priklausančio turto savininko funkcijų įgyvendinimas įstatymų nustatyta tvarka.

<sup>83</sup> 1 dalis. Savivaldybėms nuosavybės teise priklausančio turto savininko funkcijas, vadovaudamasi įstatymais, įgyvendina savivaldybių tarybos. Savivaldybei nuosavybės teise priklausančias turtas patikėjimo teise valdyti, naudoti ir disponuoti juo perduodamas savivaldybės tarybos nustatyta tvarka.

<sup>84</sup> 1 dalis. Sprendimą dėl valstybės ilgalaikio materialiojo turto nuomos gali priimti valstybės turto valdytojas, o sprendimą dėl savivaldybės ilgalaikio materialiojo turto nuomos – savivaldybės taryba ar jos įgaliota institucija, jeigu: <...>; 2 dalis valstybės arba savivaldybės ilgalaikis materialusis turtas išnuomojamas viešo nuomos konkurso būdu, išskyrus šiuos valstybės arba savivaldybės ilgalaikio materialiojo turto nuomos atvejus, kai toks turtas gali būti išnuomotas be konkurso, jeigu: <...>;

lėšomis ar pasinaudodama parama įrengia įkrovimo prieigas ir vėliau, operuodama įkrovimo prieigas, gauna pajamas iš vartotojų arba įsigyją operavimo paslaugą iš tiekėjo.

219. Analizės 2.2 skirsnyje jau buvo aptarti Tarnybos atlikti savivaldybių administracijų vykdytų viešųjų pirkimų vertinimo rezultatai.
220. Tarnyba nustatė, kad modelis, kai sudaromos ilgalaikės 10 - 20 metų trukmės sutartys, o savivaldybių administracijos suteikia tiekėjams teisę paslaugas teikti neatlygintinai naudojantis savivaldybių teritorijose esančia žeme bei savo nuožiu nustatyti atsiskaitymo už suteiktas paslaugas kainą ir tvarką paslaugų vartotojams, yra ydingas.
221. Viešųjų pirkimų dokumentuose nustatytos šalių teisės, pareigos ir rizikos bei paslaugų apmokėjimo modelis atitinka koncesiją, nors sutartys buvo sudarytos viešojo pirkimo būdu.
222. Atsižvelgiant į tai, tikslinga detaliau įvertinti, kokie kvalifikuojantys požymiai apibūdina viešąjį pirkimą.
223. Tais atvejais, kai vykdomas viešojo pirkimo procesas neatitinka VPĮ nurodytų pirkimo požymių ir teisinių kriterijų, jis nėra laikomas *viešuoju pirkimu* VPĮ prasme.
224. Vadovaujantis VPĮ 2 straipsnio 37 dalimi, viešasis pirkimas – vienos ar daugiau perkančiųjų organizacijų atliekamas prekių, paslaugų ar darbų įsigijimas su pasirinktu (pasirinktais) tiekėju (tiekėjais) sudarant viešojo pirkimo–pardavimo sutartį (sutartis), neatsižvelgiant į tai, ar prekės, paslaugos ar darbai yra skirti viešajam tikslui.
225. Pagrindiniai viešojo pirkimo sąvoką kvalifikuojantys požymiai<sup>85</sup>:
  - 225.1. įstatyme nustatyta, kad viešasis pirkimas yra *atliekamas įsigijimams*. Tai reiškia, kad pirkimas pirmiausia yra procesas, kuriuo yra siekiama nupirkti objektą. Pirkimu yra siekiama užtikrinti perkančiosios organizacijos tiesioginius ar netiesioginius (kito subjekto naudai) poreikius, nes tam, kad jis įgyvendintų jam priskirtas funkcijas, jis turi įsigyti tam tikras prekes, paslaugas ar darbus;
  - 225.2. viešasis pirkimas bus tik tuomet, kai jis bus vykdomas specialaus teisės subjekto – perkančiosios organizacijos;
  - 225.3. viešasis pirkimas pagal VPĮ 2 straipsnio 37 dalį bus tuomet, kai atliekamas įsigijimas (pirkimas) bus vykdomas su tikslu nupirkti prekes, paslaugas arba darbus (pirkimo objektą pagal BVPŽ kodą);

Kitaip tariant, tai, ką perkančioji organizacija įsigyja, t. y. koku tikslu ji sumoka pinigines lėšas, turi reikšmės nustatant, ar toks procesas yra viešasis pirkimas.
  - 225.4. VPĮ nustatyta, kad atliekant viešąjį pirkimą VPĮ 2 straipsnio 37 dalies prasme, yra svarbus pirkimo tikslas (arba pirkimo paskirtis);
  - 225.5. viešuoju pirkimu siekiama sudaryti pirkimo-pardavimo sutartį;

---

<sup>85</sup> D. Soloveičik, K. Šimanskis, Viešųjų pirkimų tarnybos skelbiamas „Viešųjų pirkimų įstatymo komentaras“. Vilnius, 2020 m.

- 225.6. VPĮ nustatyta, kad pirkimo-pardavimo sutartis sudaroma su pasirinktu (pasirinktais) tiekėju (tiekėjais). *Pasirinktas (pasirinkti)* tiekėjas (tiekėjai) reiškia tiekėją arba tiekėjus, kurie yra parenkami ir nustatomi VPĮ įtvirtintomis sąlygomis ir tvarka.
226. Tikslinga įvertinti ir viešojo pirkimo-pardavimo sutartį kvalifikuojančius požymius.
227. VPĮ 2 straipsnio 44 dalyje nurodyta, kad viešojo pirkimo-pardavimo sutartis – šio įstatymo nustatyta tvarka dėl ekonominės naudos vieno ar daugiau ūkio subjektų ir vienos ar kelių perkančiųjų organizacijų raštu, išskyrus šiame įstatyme nustatytus atvejus, kai pirkimo sutartis gali būti sudaroma žodžiu, sudaroma sutartis, kurios dalykas yra prekės, paslaugos ar darbai. Ekonominė nauda laikomas piniginis atlygis arba kitoks atlygis tiekėjui, pavyzdžiui, teisė nemokėti mokesčių, pasinaudoti pirkimo sutarties vykdymo rezultatu, galimybė gauti pajamas iš trečiųjų asmenų ir panašiai.
228. VPĮ 2 straipsnio 44 dalyje reglamentuojamos esminės viešojo pirkimo-pardavimo sutarties sąlygos:
- 228.1. sutartis sudaryta dėl ekonominės naudos. Ekonominė nauda (abipusiu atlygintinumu) yra laikomas piniginis atlygis arba kitoks atlygis tiekėjui;
- 228.2. sutartis sudaryta tarp vieno ar daugiau ūkio subjektų (jungtinės veiklos partnerių) ir vieno ar kelių perkančiųjų subjektų;
- 228.3. sutartis sudaryta raštu arba tiesiogiai įstatyme nustatytais išimtiniais atvejais – žodžiu;
- 228.4. sutarties dalykas yra prekės, paslaugos ar darbai.

### **Abipusio atlygintinumo kriterijus**

229. Viešojo pirkimo-pardavimo sutartimi laikoma tokia sutartis, iš kurios tiek tiekėjas, tiek ir perkančioji organizacija gauna ekonominės naudos, t. y. tenkinamas abipusio atlygintinumo kriterijus, kai abi sutarties šalys iš sutarties gauna priešpriešinį patenkinimą.
230. Vertinant perkančiosios organizacijos gaunamą ekonominę naudą, ESTT praktikoje pažymima, kad atitinkamo sandorio kvalifikavimas pirkimo-pardavimo sutartimi priklauso nuo pirkimo objekto, o ne nuo jo paskirties.
231. Viešojo pirkimo-pardavimo sutarties kvalifikavimui nėra reikšminga aplinkybė, ar visą galutinę naudą iš jos gauna ar gaus perkančioji organizacija. Tai, kad perkančioji organizacija negauna (ar ne visada gauna) tiesioginės naudos iš viešojo pirkimo sutarties, kaip jos rezultato (ypač kai atlieka viešąsias, įstatymų deleguotas funkcijas), nereiškia, kad tokios sutarties sudarymas neturi ekonominės vertės, nes būtent viešojo pirkimo sutarties sudarymas jai leidžia įgyvendinti pirmiau nurodytas funkcijas.
232. Vertinant tiekėjo iš pirkimo-pardavimo sutarties gaunamą ekonominę naudą, pažymėtina, kad ši nauda pirmiausia yra finansinė, t. y. piniginė<sup>86</sup>.
233. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad ekonominė nauda tiekėjui – pirmiausia finansinė, nepriklausomai nuo lėšų gavimo šaltinio ar būdo<sup>87</sup>. Net ir tais atvejais, kai tiekėjas, teikdamas prekes, paslaugas ar atlikdamas darbus, iš to gauna papildomą pirkimo sutartyje

<sup>86</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. birželio 8 d. nutartis civilinėje byloje Nr. [3K-3-252/2009](#).

<sup>87</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. spalio 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. [3K-3-456/2014](#).

tiesiogiai nenustatytą atlyginimą iš trečiųjų asmenų arba realiai egzistuoja priešpriešinis interesų patenkinimas, su perkančiuoju subjektu sudaryta sutartis nepraranda pirkimo-pardavimo sutarties požymių<sup>88</sup>.

234. Atsižvelgiant į tai, abipusio atlygintinumo kriterijus iš esmės apima tiek tiesiogiai perkančiajai organizacijai, tiek ir ne perkančiajai organizacijai tiekiamas prekes, paslaugas ar darbus, o tiekėjo gaunama nauda gali pasireikšti tiek atlyginimu pinigais, tiek ir netiesiogine nauda.

**Viešojo pirkimo – pardavimo sutarties atribojimas nuo koncesijos sutarties (*analogiškai ir nuo nuomos sutarties, kuria visa rizika perduodama privačiam subjektui*)**

235. Sutarties atlygintinumas gali lemti sandorio pripažinimą viešojo pirkimo-pardavimo sutartimi arba koncesija, t. y. atlygintinumas yra ne tik viešojo pirkimo-pardavimo sutarties vertinimo, bet ir atskyrimo nuo koncesijos kriterijus.
236. Tuo atveju, kai, pavyzdžiui, paslaugos teikėjui atlyginimą moka ne atitinkama valstybės valdžios institucija, bet ji (atlygi) sudaro už naudojamąsi infrastruktūra trečiųjų asmenų mokami mokesčiai, toks atlyginimo būdas dažniausiai reiškia, kad paslaugos teikėjas prisiima riziką, susijusią su paslaugos eksploatavimu, ir leidžia manyti, kad tai yra viešųjų paslaugų koncesija<sup>89</sup>.
237. Sutarties vertinimui, kaip koncesijos, būtina nustatyti, ar ūkio subjektas prisiima su paslaugų teikimu susijusią riziką. Dėl to, jeigu paslaugų teikėjui, prekių tiekėjui ar darbų rangovui neperkeliami jokia su prekių, paslaugų ar darbų teikimu (atlikimu) susijusi rizika, tokia sutartis yra viešojo pirkimo-pardavimo sutartis ir priešingai – tuo atveju, jei paslaugų teikėjui perkeliama su prekių, paslaugų, darbų teikimu (atlikimu) susijusi rizika, tokia sutartis yra laikoma koncesijos sutartimi<sup>90</sup>.
238. Kai atlyginimą paslaugų teikėjui moka išimtinai tretieji asmenys, tam, kad būtų galima nustatyti, jog egzistuoja viešoji paslaugų koncesija, pakanka, kad perkančioji organizacija perkeltų labai ribotą teikimo riziką. Prekės, paslaugos ar darbo ekonominio eksploatavimo riziką reikia suprasti kaip eksploatavimo riziką dėl rinkos netikėtumų<sup>91</sup>.

\*\*\*

239. Taigi, viešųjų pirkimų modelis negali būti taikomas tais atvejais, kai sudaromos ilgalaikės trukmės sutartys, kurių pagrindu visa su objektu (*įkrovimo stotelių įrengimu ir eksploatavimu*) susijusi rizika perkeliama operatoriui, o savivaldybių administracijos suteikia tiekėjams teisę paslaugas teikti neatlygintinai naudojantis savivaldybių teritorijose esančia žeme bei savo nuožiūra nustatyti atsiskaitymo už suteiktas paslaugas kainą ir tvarką paslaugų vartotojams.
240. Reikia pastebėti, kad viešojo pirkimo modelis gali būti aktualus vėlyvesnėje įkrovimo stotelių plėtros stadijoje, t. y. kai savivaldybės savo lėšomis ketins įsigyti įkrovimo stotelių įrengimo darbus ir išlaikyti įrengtos infrastruktūros kontrolę arba vėliau įsigyti administravimo ir aptarnavimo paslaugas iš privataus operatoriaus.

***Grįžti į VIEŠŪJŲ KONKURSŲ VYKDYMO MODELIAI arba TURINYS.***

<sup>88</sup> ESTT 2007 m. liepos 18 d. sprendimas byloje Komisija / Italija, C-382/05.

<sup>89</sup> ESTT 2005 m. spalio 13 d. sprendimas byloje *Parking Brixen*, C-458/03.

<sup>90</sup> ESTT 2009 m. rugsėjo 10 d. sprendimas byloje *Eurawasser*, C-206/08.

<sup>91</sup> ESTT 2011 m. kovo 10 d. sprendimas byloje *Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler*, C-274/09.

#### 4. PRIVATAUS SEKTORIAUS IŽVALGOS

241. Atsižvelgiant į diskusijų metu su operatoriais identifikuotas problemas, lūkesčius ir pasiūlymus bei užtikrinant anonimiškumą, žemiau pateikiama operatorių išvalgų lentelę:

PROBLEMA	IŽVALGA
<b>I. VIEŠIEJI KONKURSAI</b>	
<b>Konkurso sklaida</b>	– Decentralizuoti savivaldybių skelbiami konkursai reikalauja papildomų žmogiškųjų išteklių nuolatos tikrinančių kiekvienos savivaldybės interneto svetaines ar kitus vietinius informacijos šaltinius, kadangi nėra jokios centralizuotos viešųjų konkursų skelbimo sistemos.
<b>Įkrovimo prieigų grupavimas</b>	– Įkrovimo prieigos savivaldybių organizuojamuose konkursuose grupuojamos per didelėmis grupėmis, pvz., po 8, 10 ar 20 įkrovimo stoteles (ar prieigas). – Įkrovimo prieigos savivaldybių organizuojamuose konkursuose grupuojamos neatsižvelgiant į prieigų paklausą.
<b>Įkrovimo prieigos vieta</b>	– Dalis konkursuose nurodytų įkrovimo stotelių vietų buvo parinktos pagal savivaldybių parengtus įkrovimo infrastruktūros plėtros planus neatsižvelgiant į įkrovimo stotelės įrengimo kaštus, pvz., elektros įvado atvedimą. – Siekiama įkrovimo stotelių įrengti daugiabučių namų kiemuose (parkavimo aikštelėse), tačiau didžioji dalis, iki 1992 m. statytų daugiabučių namų, parkavimo aikštelių nėra suformuotos, kaip atskiri nekilnojamojo turto objektai. Tokiu atveju įkrovimo prieigos operatorius yra priverstas ieškoti alternatyvių įkrovimo stotelių įrengimo vietų, pvz., įrengiama stotelė iškeliami ant gretimo suformuoto žemės sklypo prisiimant išaugusius elektros įvado atvedimo kaštus. – Organizuojamuose konkursuose nėra numatyta tolimesnė įkrovimo stotelių plėtra. Kalbama apie situacijas, kuomet konkurso būdu nuomojama viena įkrovimo stotelė, kurioje numatyta įrengti 2 įkrovimo stoteles be galimybių, šios stotelės vietoje, ateityje įrengti daugiau stotelių.
<b>Įkrovimo prieigos eksploatavimo terminas</b>	– Savivaldybių organizuojamuose konkursuose numatyti per trumpi įkrovimo stotelių eksploatavimo terminai – nuo 5 iki 10 metų. Susidaro situacija, kad konkursuose nurodytos mažiau patrauklios įkrovimo stotelių įrengimo vietos paprasčiausiai neatsiperka per konkurse nurodytą terminą.
<b>Įkrovimo prieigų galios ribojimai</b>	– Savivaldybių organizuojamuose konkursuose savivaldybės nurodo mažiausią ir didžiausią įkrovimo stotelės galią, tačiau savivaldybėms pakaktų nurodyti mažiausią ribą, pvz., 11 kW, net nekeliant reikalavimo tai turi būti AC ar DC, o operatorius jau pats nuspręs, kokio konkretaus galingumo stotelę įrengti, nes operatorius gali geriau įvertinti poreikį ir patrauklumą.
<b>Pasiūlymo vertinimo kriterijai</b>	– Pastebima, kad dalyje organizuotų konkursų buvo numatyti pertekliniai pasiūlymų vertinimo kriterijai, tokie kaip: įkrovimo prieigos įrengimo greitis, teisės aktų reikalavimus viršijantys įkrovimo prieigos techniniai reikalavimai, kartais varžomasi tik dėl pasiūlymo pateikimo laiko.

	Savivaldybės neturi vieningų kriterijų, pagal ką rinkti operatorius, todėl atsirado visa aibė.
<b>II. APLINKOS PROJEKTŲ VALDYMO AGENTŪRA</b>	
<b>ES finansavimas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Savivaldybių organizuojamų viešųjų konkursų sąlygos ne visuomet būna suderintos su Aplinkos projektų valdymo agentūros projektų finansavimo sąlygų Aprašu, kurio reikalavimai yra privalomi siekiant gauti ES finansavimą. Kitaip tariant, net ir laimėjus savivaldybės konkursą operatorius neturi galimybės pasinaudoti finansavimu.</li> <li>– Aplinkos projektų valdymo agentūros skelbiamuose kvietimuose kartu su paraiška finansavimui gauti yra privaloma pateikti pareiškėjo nekilnojamojo turto objekto (-ų) valdymo teisę įrodančius dokumentus. Savivaldybių konkursuose, kuriuose suteikiami leidimai įrengti įkrovimo stoteles, operatorius neįgyja nekilnojamojo turto objekto valdymo teisės, todėl negali gauti ES finansavimo.</li> </ul>
<b>III. ENERGIJOS SKIRSTYMO OPERATORIUS</b>	
<b>Energijos skirstymo operatoriaus galios mokestis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Didelės galios įkrovimo priegoms taikomas galios mokestis yra neproporcingas įkrovimo stotelės paklausai ir faktiniam naudojimui (užimtumui). Energijos skirstymo operatoriaus duomenimis vidutinis verslo klientų galios išnaudojimas siekia 11%, t. y. kuo didesnė įkrovimo priegos atiduodamoji galia tuo daugiau rezervuotos galios lieka neišnaudotos. Taigi, nepaisant Energijos skirstymo operatoriaus numatytos 50% skirstomojo tinklo įrengimo sąnaudų kompensacijos didelės galios įkrovimo priegų įrengimas mažiau paklausiose vietose – neapsimoka.</li> </ul>
<b>Energijos skirstymo operatoriaus išduotų prijungimo sąlygų perleidimas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Savivaldybių konkursuose ne visuomet buvo pateiktos Energijos skirstymo operatoriaus išduotos prijungimo sąlygos. Būtų geriau, jei operatorius prieš teikdamas pasiūlymą viešame konkurse žinotų apie tinklo techninius reikalavimus.</li> <li>– Tais atvejais, kuomet savivaldybės „išima“ Energijos skirstymo operatoriaus prijungimo sąlygas jos yra išduodamos viešajam subjektui ir gali keistis nuo išduodamų privačiam subjektui.</li> <li>– Savivaldybių „išimamos“ prijungimo sąlygų perleidimas reikalauja atskirų savivaldybės administracinių veiksmų, t. y. konkursą laimėjęs operatorius turi kreiptis į savivaldybę, kad ši teiktų prašymą Energijos skirstymo operatoriumi dėl savivaldybei išduotų prijungimo sąlygų perleidimo.</li> <li>– Visi šie žingsniai apkrauna ir prailgina įkrovimo priegų įrengimo procesą.</li> </ul>

*Grįžti į TURINYS.*

## 5. PAGRINDINĖS SPREŠTINOS PROBLEMOS

<b>PAGRINDINĖS SPREŠTINOS PROBLEMOS</b>	
<b>SAVIVALDYBĖS</b>	<p><b>Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros planas</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Netinkamos įkrovimo infrastruktūros plėtros planuose nurodytos įkrovimo prieigų lokacijos. Nustatyta, jog savivaldybių parengti įkrovimo infrastruktūros plėtros planai buvo keičiami atsižvelgiant į rinkos dalyvių pastabas ir kitus įrengimo rodiklius, kadangi plėtros planai buvo parengti vadovaujantis teorinėmis žemėlapyje nustatytomis vietomis neįvertinus konkursuojamų įkrovimo prieigų paklausos. Dalis plėtros plane nurodytų vietų, ypač mažesnėse savivaldybėse ir nutolusiose vietovėse, susidūrė su pernelyg didelėmis įkrovimo prieigos įrengimo (vietos modernizavimo) sąnaudomis, kurios nekoreliuoja su vietiniu elektromobilių srautu. Atitinkamai, privatūs subjektai kategoriškai atsisakė investuoti į tokias nutolusias įkrovimo prieigas dėl menkos arba neegzistuojančios įkrovimo paklausos lemiančios visiškai neatsiperkančias investicijas.</li></ul> <p><b>Viešųjų konkursų sąlygos</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Perteklinis viešai prieinamų įkrovimų prieigų grupavimas. Savivaldybėms buvo rekomenduotina grupuoti įkrovimo prieigas nustatant tinkamą konkursuojamų prieigų paklausos santykį, tačiau pastebėta perteklinės grupavimo apimties tendencija – įkrovimo prieigos grupuojamos po 15-20. Tokios apimties grupavimas reikalauja reikšmingų rinkos dalyvių (operatorių) investicijų į potencialiai neišvystytas ar tik vystomas įkrovimo rinkas. Tokio dydžio investicijos atgraso mažesnius tiekėjus vien dėl projekto masto.</li><li>- Konkursuojamų įkrovimo prieigų vietos (ne)lankstumas. Pastebėta, kad dalis savivaldybių organizuodamos viešuosius konkursus nenumatė galimybės įkrovimo prieigas įrengti kitame taške nei buvo numatyta Plėtros plane, t. y. nenumatyta galimybė „paslinkti“ įkrovimo prieigos lokaciją į strategiškai tinkamesnę, pvz., arčiau elektros tinklų tokiu būdu sumažinant prijungimo sąnaudas.</li><li>- Įkrovimo prieigų atiduodamosios galios ribojimai. Nustatyta, kad savivaldybės organizuodamos viešuosius konkursus daliai įkrovimo prieigų numatė nepagrįstus atiduodamosios galios ribojimus, pvz., perkeldamos Reglamento Nr. 2023/1804 priede Nr. III numatytus didelės galios įkrovimo prieigos atiduodamosios galios rodiklius nurodydavo įrengti įkrovimo prieigą, kurios atiduodamoji galia yra nuo 22 kW iki 49 kW.</li><li>- Per trumpos viešai prieinamų įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo terminas. Pastebėta tendencija, jog savivaldybės viešuosiuose konkursuose nustato per trumpus įkrovimo prieigų eksploatavimo terminus (nuo 5 iki 10 m.), kurie didžiąja dalimi atvejų nėra pakankami, kadangi įrengiamų įkrovimo prieigų atsiperkamumo terminas svyruoja nuo 10 iki 20 metų.</li><li>- Nepakankama viešojo konkurso sklaida. Nustatyta, kad savivaldybės, ypač mažosios, susiduria su iššūkiais siekdamos užtikrinti tinkamą organizuojamo viešojo konkurso sklaidą, kadangi skelbiami konkursai nėra viešieji pirkimai. Savivaldybės neturi bendros viešai prieinamos platformos, kurioje galėtų pateikti tiekėjams prieinamą informaciją apie organizuojamą konkursą. Šiuo metu savivaldybės konkursus paskelbia valdomoje interneto svetainėje, tačiau to nepakanka, nes ne visi tiekėjai reguliariai tikrina mažųjų savivaldybių skelbimus.</li><li>- Pertekliniai viešųjų konkursų pasiūlymų vertinimo kriterijai. Nustatyta, kad įkrovimo prieigų įrengimo greičio ir kiti techniniai (viršijantys Reglamento Nr. 2023/1804 reikalavimus) pasiūlymų vertinimo kriterijai yra neproporcingi ir ribojantys viešųjų konkursų efektyvumą.</li></ul>

	<p><b>ES parama viešai prieinamų įkrovimo priegių įrengimui</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viešojo konkurso sąlygų (ne)suderinimas su APVA skelbiamais kvietimais gauti ES finansavimą: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) įkrovimo prieigos įrengimo ir eksploatavimo sutarties sudarymo, ir paraiškos APVA skelbiamų kvietimų gauti ES finansavimą pateikimo terminų suderinimas;</li> <li>b) pateikus paraišką finansavimui gauti susiduriama su kita problema – tik kelios savivaldybės į organizuojamą konkursą įtraukia sąlygą, kuri suteikia teisę konkursą laimėjusiam operatoriui nutraukti sutartį nepatvirtinus operatoriaus paraiškos.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>ESO sąlygos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ESO prijungimo sąlygų (ne)buvimas. Dalis savivaldybių organizuojamų viešųjų konkursų neturėjo pateiktų konkursuojamų įkrovimo stotelių prijungimo prie ESO elektros tinklo sąlygų. Šios sąlygos padeda potencialiam tiekėjui įsivertinti konkurso objektą.</li> <li>- Skelbiant įkrovimo prieigos konkursą nėra atsižvelgiama į operatoriaus mokamą įkrovimo prieigos atiduodamosios galios mokestį. Nustatomi pertekliniai atiduodamosios galios reikalavimai lemiantys operatoriui tenkančias dideles įkrovimo stotelės eksploatavimo sąnaudas.</li> </ul>
<b>OPERATORIAI</b>	<p><b>Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtros planas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operatoriai nevertina įkrovimo infrastruktūros plėtros planuose numatytų įkrovimo priegių lokacijų. Operatoriai, kiekvieno viešojo konkurso metu, atlieka grupuojamų įkrovimo priegių pelningumo / paklausos vertinimą ir pagal pastarąjį sprendžia dėl dalyvavimo konkurse.</li> </ul> <p><b>Viešųjų konkursų sąlygos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perteklinis viešai prieinamų įkrovimų priegių grupavimas. Mažesni operatoriai nėra pajėgūs dalyvauti viešuose konkursuose, kuriuose grupuojamas didelis skaičius įkrovimo priegių nepriklausomai nuo įkrovimo priegių pelningumo / paklausos santykio.</li> <li>- Pernelyg trumpas įkrovimo prieigos eksploatavimo terminas. Savivaldybių nustatytas 5-10 m. įkrovimo priegių eksploatavimo terminas neužtikrina priegių atsiperkamumo ir yra per trumpas.</li> <li>- Įkrovimo prieigos atiduodamosios galios ribojimai. Operatorių pozicija yra tokia, jog savivaldybės gali nustatyti minimalią įkrovimo prieigos atiduodamąją galią reikalingą konkrečiai lokacijai, o tuomet jau patys operatoriai įsivertins įrengiamos įkrovimo prieigos galios ir atsiperkamumo santykį, galbūt, vietoje 22 kW įkrovimo stotelės būtų naudinga įrengti 150 kW įkrovimo stotelę (jeigu ji yra paklausi ir atsiperka).</li> <li>- Įkrovimo infrastruktūros plėtros plane numatytų įkrovimo priegių vietų lankstumas. Atsižvelgiant į tai, kad operatoriams tenka įkrovimo stotelės įrengimo sąnaudas, dalis įkrovimo priegių tampa nepatrauklios, kadangi didelė dalis prieigos įrengimo sąnaudų sudaro elektros įvado įrengimas ir (ar) tinklų modernizavimas.</li> </ul> <p><b>ES parama viešai prieinamų įkrovimo priegių įrengimui</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teikiamos ES paramos sklaida ir finansavimo sąlygų aiškumas. Dalis operatorių nežino ir (arba) nėra girdėję apie teikiamą ES finansavimą įkrovimo stotelių įrengimui. Tačiau net ir tuo atveju, jeigu operatoriams yra žinoma apie teikiamą paramą, šie susiduria su kvietimo sąlygų aiškumo stoka, kadangi operatoriams reikia įsivertinti, koku metu ir kokios savivaldybės rengė ar nerengė darnaus judumo planus.</li> </ul> <p><b>ESO sąlygos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Įkrovimo prieigai reikalingo įvado įrengimas. Ši problema iš esmės yra tapati įkrovimo priegių lokacijų problemai, kadangi įkrovimo stotelės įvado įrengimas sudaro didelę įkrovimo prieigos sąnaudų dalį, kuri atitinkamai atsispindi įkrovimo stotelės kainodaroje.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Galios mokestis. ESO taikomas neproporcingai didelis įkrovimo stotelės galios mokestis taikomas kiekvienai įkrovimo stotelei. Ši problema dažniausiai pasireiškia greito arba labai greito įkrovimo priegose, kadangi operatorius privalo užtikrinti (rezervuoti) galią tinkle, kuri bus prieinama bet kuriuo metu nepriklausomai nuo įkrovimo priegos užimtumo.</li> </ul>
<b>APVA/ CPVA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Savivaldybių skelbiami viešieji konkursai nėra suderinti su APVA kvietimų finansavimui gauti aprašo nuostatomis. Pastebėta, kad savivaldybės rengdamos įkrovimo priegų viešuosius konkursus neatsižvelgė ir (arba) nežinojo apie APVA skiriamo ES finansavimo apraše numatytus reikalavimus finansavimui gauti.</li> <li>- Operatoriai nesinaudoja APVA skelbiamais kvietimais įkrovimo priegų įrengimui skirtam finansavimui gauti. Vienas iš APVA skelbiamų kvietimų reikalavimų – pateikti pareiškėjo nekilnojamojo turto objekto (-us) valdymo teisę įrodančius dokumentus. Pažymėtina, jog ne kiekvienas viešai prieinamų įkrovimo priegų konkursas buvo organizuojamas operatoriumi suteikiant teisę valdyti savivaldybei patikėjimo teise priklausantį nekilnojamojo turto objektą. Todėl dalis operatorių net neturi galimybės pateikti tokį dokumentą ir pretenduoti į finansavimo gavimą.</li> </ul>
<b>ESO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ESO tinklo galios mokestis. Numatyta, kad įkrovimo priegos operatorius eksploatuodamas, pavyzdžiui, 100 kW įkrovimo priegą privalo „išsiimti“ įkrovimo priegos prijungimo sąlygas prie ESO tinklo ir rezervuoti nustatyto dydžio galios mokestį nepriklausomai nuo to ar ši galia bus išnaudojama. Tokia galios rezervacija už 1 kW operatoriumi kainuoja 3,05 Eur per mėnesį. Vadinasi, 5 įkrovimo stotelės su, pvz., 100 kW atiduodamąja galia operatoriumi per mėnesį kainuoja apie 1525 Eur.</li> <li>- ESO tinklo modernizacija. Pastebėta, jog dalis įkrovimo stotelių, ypač mažesnėse savivaldybėse ir atokesnėse lokacijose, neturi tinklo pajėgumų reikiamos atiduodamosios galios užtikrinimui, todėl šių įkrovimo priegų įrengimui reikalingi ne tik įkrovimo priegos (stotelės) įrengimo ir tinkamos galios elektros įvado atvedimo darbai, bet ir elektros tinklų modernizavimo darbai, pvz., transformatorinės įrengimas. Atitinkamai, šie tinklo modernizavimo kaštai tenka Operatoriumi ir lemia įkrovimo priegos nepatrauklumą.</li> </ul>

## 6. GAIRES IR PASIŪLYMAI

242. Glimstedt gaires ir savivaldybėms teikiamus pasiūlymus suskirstė į tris elektromobilių įkrovimo prieigų plėtrai reikšmingus etapus: (i) inicijavimo etapas; (ii) pasiruošimo etapas; (iii) viešo konkurso dokumentų rengimo etapas.

### I. INICIAVIMO ETAPAS (tikslai ir strategija)

243. Savivaldybės, planuodamos įkrovimo infrastruktūros diegimą, turėtų parengti ilgalaikę viziją ir strategiją, kaip bus plėtojama viešai prieinamų įkrovimo prieigų infrastruktūra. Strategijoje būtina numatyti kiekybinius ir kokybinius, objektyviai nustatomus įkrovimo infrastruktūros plėtros tikslus. Tai leis stebėti pažangą ir sukurti konkurencingą rinką.

### Įkrovimo stotelių vietų nustatymas

- Reali paklausa geriausiai atspindi, kokia turėtų būti pasiūla. Savivaldybės turėtų atsižvelgti į įrengtų tiek privačių, tiek viešai prieinamų įkrovimo prieigų, jei tokių yra, bendrą paklausą (jų vietas) ir identifikuoti didelio užimtumo įkrovimo prieigas – įvertinti jų įrengimo aplinkybes (gerąją ar blogąją praktiką).
- Savivaldybės, planuodamos viešai prieinamų įkrovimo prieigų plėtrą, turi atsižvelgti į tai, kur įkrovimo prieigos yra būtinos siekiant paskatinti platesnį elektromobilių naudojimą. Derinant infrastruktūros plėtros planus su elektros skirstomaisiais tinklais ir operatoriais, rekomenduojama elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimą numatyti:
  - vietose, atitinkančiose visuomenės poreikius, ypač socialiai jautriose teritorijose (pvz., miegamieji rajonai, ugdymo ar gydymo įstaigų aplinka);
  - savivaldybei priklausančiose teritorijose, kuriose dėl įvairių priežasčių negali veikti privatūs operatoriai;
  - vietose, kur yra techninės galimybės ir ekonomiškai prieinama elektros infrastruktūra;
  - įvertinus jau esančias privačias iniciatyvas, kad būtų išvengta dubliavimosi.
- Nustatant įkrovimo stotelių vietas, rekomenduotina optimaliai išnaudoti esamą elektros tinklo infrastruktūrą, įvertinti transformatorinių vietą. Esamo elektros tinklo išnaudojimas leis sumažinti privačių operatorių ir (ar) savivaldybės prijungimo (modernizacijos) prie elektros tinklo sąnaudas. Įvertinti galimybę panaudoti esamus „elektrifikuotus“ statinius su laisva elektros tinklo galia.

Taip pat, nustatant įkrovimo prieigų vietas (taškus), rekomenduotina įkrovimo prieigų plėtros plane nurodyti įrengiamos įkrovimo prieigos įrengimo vietas (taško) nuokrypį (paklaidą) (pvz., elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros plane nurodyta įkrovimo prieigos įrengimo vietai (taškui) gali būti taikomas iki 300 metrų, nuokrypis).
- Pasidomėti, kokie APVA / CPVA kvietimai yra paskelbti ir kokie planuojami. Nustatyti kam skiriamas ar planuojamas skirti finansavimas (privatiems juridiniams asmenims ar savivaldybėms). Atsižvelgiant į tai, savivaldybės turėtų planuoti plėtros eigą ir įkrovimo vietų nustatymą.

- Įvertinti ir nustatyti konkurso rizikas (pvz., įranga, įrengimo sąnaudos, eksploatavimas, priežiūra, kaina vartotojui ir kt.). Nustačius rizikas, savivaldybė turėtų jas paskirstyti tarp privataus ir viešojo sektoriaus bei įvertinti, kuri šalis gali geriausiai valdyti tam tikrą riziką.
  - Įvertinti įkrovimo prieigų ateities plėtros perspektyvą. Identifikuoti, kokio tipo ir kuriose įkrovimo prieigų įrengimas yra tiksliausias (pvz., privatus sektorius aktyviai įrengia įkrovimo prieigas prekybos centrų aikštelėse, todėl tose vietose viešai prieinamų įkrovimo prieigų poreikis gali būti mažesnis).
  - Rekomenduojama įvertinti galimybę bendradarbiauti su kitomis savivaldybėmis organizuojant viešus konkursus. Vietos savivaldos įstatymas<sup>92</sup> numato galimybę savivaldybėms bendradarbiauti su valstybės institucijomis, regionų plėtros tarybomis ir (ar) kitomis savivaldybėmis siekiant bendrų tikslų.
244. Savivaldybių parengti įkrovimo prieigų planai turėtų būti peržiūrėti ir, esant poreikiui, keičiami iki viešo konkurso paskelbimo. Nurodyti aspektai laikui bėgant kinta priklausomai nuo įkrovimo infrastruktūros išsivystymo būklės, savivaldybės turėtų reguliariai iš naujo įvertinti šiuos klausimus.

### **Viešo konkurso modelio parinkimas**

245. Įsivertinus poreikį, galimybes ir suformavus strategiją, savivaldybės turi nustatyti planuojamam viešajam konkursui taikytiną viešo konkurso modelį. Savivaldybės nėra įpareigojamos taikyti / pasirinkti tik vieną viešo konkurso modelį. Atsižvelgiant į savivaldybės poreikius, skirtingi modeliai gali būti derinami.

### **Leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stotelę modelis:**

- Pagal šį modelį operatorius išlaiko įkrovimo infrastruktūros kontrolę ir prisiima didžiąją dalį rizikos nuo įrengimo iki eksploatavimo. Operatorius dengia įrengimo ir priežiūros išlaidas bei gauna pajamas iš vartotojų.
- Taikant šį modelį galima apriboti įrengiamų įkrovimo prieigų skaičių, bet negalima priversti operatoriaus statyti mažiau patraukliose vietose. Įkrovimo prieigos bus įrengiamos tik ten, kur privatūs operatoriais norės jas įrengti.
- Šis modelis gali būti taikomas, jeigu savivaldybė nori įkrovimo prieigas įrengti vietoje, kurioje nėra suformuotas atskiras žemės sklypas ar nėra atskiro inžinerinio statinio (aikštelės).
- Įkrovimo stotelė gali būti įrengiama savivaldybės nuosavybės teise ar panaudos teise valdomame žemės sklype. Leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo prieigą modelio atveju eksploatavimo terminas gali būti ilgesnis nei 10 metų.
- Savivaldybės gali numatyti, kad įkrovimo prieigų vieta gali būti derinama taikant, pvz., 100 – 300 m., nuokrypį, kas daro teigiamą įtaką privataus sektoriaus apsisprendimui dalyvauti konkurse.

Šio viešo konkurso modelio teisinis pagrindimas ir taikymo žingsniai (teisinis mechanizmas) detaliam aprašyti analizės 3.2 skirsnyje.

---

<sup>92</sup> Vietos savivaldos įstatymo 5 straipsnio 3 dalis.

### **Žemės sklypo/ inžinerinio statinio (aikštelės) nuomos modelis:**

- Nuomos modelio atveju operatoriui (nuomininkui) suteikiama teisė nuomotis ir valdyti konkretų žemės sklypą ir (ar) inžinerinį statinį (aikštelę) bei eksploatuoti įrengtą įkrovimo stotelę (gauti pajamas).
- Pvz., tuo atveju, jeigu savivaldybė nuosavybės ar panaudos teise valdo inžinerinį statinį (aikštelę), savivaldybė gali skelbti inžinerinio statinio nuomos viešą konkursą, kurio metu operatorius įsipareigojęs mokėti nuomos mokesčių bei įrengti ir eksploatuoti įkrovimo stoteles.
- Finansinė rizika tenka operatoriui. Skirtingai nuo leidimo įrengti ir eksploatuoti modelio, šis modelis leidžia savivaldybei kelti daugiau reikalavimų. Savivaldybės turi pasitvirtinusios turto nuomos tvarkos aprašus ir turto nuomos konkursų organizavimo ir vykdymo taisykles, kuriose nustatyti nuomos įkainiai ar kiti su turto nuoma susiję reikalavimai.
- Nuomos modelio atveju eksploatavimo terminas negali būti ilgesnis nei 10 metų.
- Šis modelis suteikia galimybę užtikrinti, kad įkrovimo prieigos bus įrengiamos ir mažiau patraukliose vietose (pvz., didesnėje aikštelėje su galimybe ateityje įrengti daugiau įkrovimo prieigų).

Šio viešo konkurso modelio teisinis pagrindimas ir taikymo žingsniai (teisinis mechanizmas) detaliam aprašyti analizės 3.3 skirsnyje.

### **Viešojo pirkimo modelis:**

- Viešojo pirkimo, vykdomo pagal VPI, modelio atveju savivaldybė turi kontroliuoti įkrovimo infrastruktūrą ir išlaikyti didžiąją dalį rizikos nuo įrengimo iki eksploatacijos. Savivaldybė savo lėšomis ar pasinaudodama ES parama įrengia įkrovimo stoteles, vėliau operuodama įkrovimo stoteles gauna pajamas iš vartotojų arba įsigyją operavimo paslaugą iš tiekėjo.
- Šis modelis taikytinas esant išplėtotai įkrovimo stotelių infrastruktūrai ir elektromobilių parkui. Jau išplėtotoje rinkoje toks modelis leistų užtikrinti, kad įkrovimo stotelių infrastruktūra būtų įrengta ir ne itin patraukliose vietose.
- Šis modelis netaikomas, kai sudaromos ilgalaikės sutartys. Operatorius įrengia įkrovimo prieigas, o savivaldybė suteikia tiekėjams teisę paslaugas teikti neatlygintinai (naudojantis savivaldybių teritorijose esančia žeme) ir savo nuožiūra paslaugų vartotojams nustatyti atsiskaitymo už suteiktas paslaugas kainą bei tvarką.

Šio viešo konkurso modelio teisinis pagrindimas ir taikymo žingsniai (teisinis mechanizmas) detaliam aprašyti analizės 3.4 skirsnyje.

## **II. PASIRUOŠIMO ETAPAS**

246. Ruošiantis viešo konkurso paskelbimui, savivaldybėms rekomenduotina koordinuoti su kitomis įmonėmis ar institucijomis (pvz., ESO, APVA / CPVA, Susisiekimo ministerija ar kt.), taip pat gretimomis savivaldybėmis. Bendradarbiavimas su kitomis savivaldybėmis gali būti naudingas dalijantis patirtimi ir mažinant išlaidas, pvz., bendrai organizuojant viešuosius pirkimus.

247. Nepaisant pasirinkto viešojo konkurso modelio, savivaldybėms rekomenduotina atlikti rinkos konsultaciją prieš paskelbiant viešą konkursą. Rinkos konsultacijos turinį gali sudaryti jau pilnai parengti arba preliminarūs viešo konkurso dokumentai, taip pat ir jų santrauka.
248. Rinkos konsultacijos turinį gali sudaryti šios būsimo viešo konkurso sąlygos:
- pasirinktas viešo konkurso modelis ir jo aprašymas, teisinis pagrindas (leidimas, nuoma ar viešasis pirkimas).
  - įkrovimo prieigų vietos ir, jei įmanoma, preliminari informacija apie elektros tinklo pajėgumus (pvz., prijungimo sąlygos).
  - gali būti pateikiama informacija ir apie ateities plėtros perspektyvas konkrečioje vietoje / teritorijoje (privatus sektorius labiau suinteresuotas vietomis, kuriose gali vykti tolimesnė plėtra).
  - viešo konkurso objekto dalys ir įkrovimo stotelei (prieigai) keliami galios bei kiti techniniai reikalavimai.
  - įrengimo (arba eksploatavimo pradžios) ir eksploatavimo terminas.
  - operatorių galimybės gauti valstybės ar ES paramą (pvz., nuorodos į APVA kvietimus).
  - pasiūlymų vertinimo kriterijai.
  - techniniai ir teisiniai reikalavimai taikomi įkrovimo stotelėms, jų įrengimui ir eksploatavimui.
249. Savivaldybės rengdamos viešo konkurso rinkos konsultaciją taip pat gali vadovautis Tarnybos parengtomis Rinkos konsultacijos gairėmis, kurios prieinamos viešai: [rinkos konsultacijų gaires.pdf](#).

### III. VIEŠO KONKURSO DOKUMENTŲ RENGIMAS

250. Toliau teikiami pasiūlymai ir rekomendacijos dėl leidimo įrengti ir eksploatuoti įkrovimo prieigas viešo konkurso dokumentų turinio.

#### Įkrovimo stotelių vietų sąrašas ir, jei taikytina, leistinas nuokrypis

251. Rekomenduojama į konkurso sąlygas įtraukti alternatyvios įkrovimo stotelės vietos nustatymo mechanizmą, kuris suteiktų galimybę pasiūlymą laimėjusiam operatoriui kreiptis į savivaldybę su prašymu nustatyti alternatyvią įkrovimo stotelės vietą, tačiau neviršijant konkurso sąlygose nurodyto leistino nuokrypio (atsižvelgiant į galimybes, pvz., nuo 50 iki 300 m).
252. Rekomenduojama nustatyti algoritmą suteikiantį galimybę iš anksto derinti įkrovimo stotelės vietą ne tik su savivaldybe, bet ir su ESO, kuri gali geriausiai įvertinti konkrečios vietos prijungimo prie elektros tinklo sąnaudas. Informacija viešai: [ESO padeda savivaldybėms įvertinti elektromobilių įkrovimo stotelių vietas | ESO - Energijos skirstymo operatorius](#).
253. **Algoritmo pavyzdys:** (i) neviršijant leistino nuokrypio, operatorius pasirenka įkrovimo stotelės vietą; (ii) teikia ją derinti savivaldybei; (iii) savivaldybė nusprendžia, ar operatoriaus vieta savivaldybei priimtina; (iv) patvirtinus vietą, savivaldybė gali, jei operatorius pageidauja, kreiptis į ESO su prašymu nustatyti alternatyvią įkrovimo stotelės vietą, kurioje prijungimo prie

elektros tinklo sąnaudos gali būti mažesnės; (v) savivaldybė informuoja operatorių apie ESO nustatytą alternatyvią vietą; (vi) operatorius sprendžia pasirinkti savo pasirinktą vietą ar priimti ESO pateiktą alternatyvą.

254. Rekomenduojama pateikti informaciją apie įkrovimo stotelių tolimesnės plėtros sąlygas ir galimybes. Tokios informacijos pateikimas gali paskatinti operatorių pasiūlymų teikimą dėl mažiau patrauklių įkrovimo stotelių įrengimo ir eksploataavimo.

### **Įkrovimo stotelių grupavimas**

255. Rekomenduojama viešo konkurso objektą skaidyti į mažesnes dalis, kurias sudarytų 1 – 2 įkrovimo stotelės. Konkurso objektą taip pat galima skaidyti į dalis, kurias sudaro 2 – 4 įkrovimo stotelės (pvz., 1 – 2 patraukliose vietos ir 1 – 2 mažiau patraukliose vietos). Visos išskaidytos viešojo konkurso objekto dalys gali būti konkursuojamos tuo pačiu viešuoju konkursu.
256. Taip pat, organizuojant viešąjį konkursą, kurio objektas bus skaidomas į mažesnes dalis, rekomenduojama įsivertinti konkurso objektų skaičiaus ribojimo (maksimalaus skaičiaus) galimybę, t. y. esant poreikiui numatyti sąlygą, jog konkurso dalyvis gali laimėti nustatytą kiekį konkurso objekto dalių skaičių. Tokia sąlyga sudarytų galimybę lokaliuose rinkose veikti keliems operatoriams.

### **Įkrovimo stotelių galios reikalavimai**

257. Rekomenduojama nustatyti tik minimalią įkrovimo prieigų atiduodamąją galią nenurodant maksimalios ribos, pvz., ne mažesnė nei 22 kW. Tokia sąlyga operatoriui suteiks galimybę pasirinkti, kokios galios stotelę įrengti, tačiau ne mažesnės nei nurodyta konkurso sąlygose. Operatorius geriausiai žino savo investicijų atsiperkamumą.
258. Tokiu būdu operatorius, atsižvelgdamas į savo investicijų atsipirkimo modelį, turės lankstumo pasirinkti, kokios galios stotelę įrengti. Tuo tarpu savivaldybės vaidmuo yra užtikrinti viešąjį interesą – įrengti pakankamai viešai prieinamų įkrovimo prieigų. Šį interesą garantuos ne tik savivaldybės nustatyta minimali galia, bet ir didesnės galios stotelės, jei operatorius nuspręs tokias įrengti.

### **Techniniai ir teisiniai viešai prieinamų įkrovimo prieigų, jų įrengimo ir eksploataavimo reikalavimai**

259. Įrengiamos viešai prieinamos įkrovimo prieigos turi atitikti Reglamento Nr. 2023/1804 ir ADĮ keliamus reikalavimus. Siekiant nepažeisti VPI / KĮ taikymo, rekomenduotina įvertinti, ar nustatomi techninės specifikacijos reikalavimai neviršija įprastų, standartinių reikalavimų įkrovimo prieigoms ir (ar) jų operatoriams keliamų reikalavimų. Savivaldybės turi gebėti pagrįsti, kad kiekvienas reikalavimas yra susijęs su teisės aktų nuostatų išpildymu.

*Apie techninių ir teisinių reikalavimų turinį plačiau žr. standartiniuose dokumentuose.*

### **Įrengimo (arba eksploataavimo pradžios) ir eksploataavimo terminas**

260. Rekomenduojama įrengimo (arba eksploataavimo pradžios) ir eksploataavimo terminą nustatyti atsižvelgiant į atliktos rinkos konsultacijos rezultatus.
261. Operatoriai apklausos metu nurodė, kad minimalus įkrovimo stotelės eksploataavimo terminas turėtų būti 15 metų su galimybe pratęsti dar 5 ar 10 metų. Savivaldybių apklausos rezultatai atskleidė, kad dažniausiai nustatomas terminas yra 10 metų su galimybe pratęsti dar 5 metams,

tačiau yra ir atvejų, kuomet savivaldybių konkursuose nustatomas 15 metų terminas su galimybe pratęsti dar 10 metų.

262. Įrengimo (arba eksploatavimo pradžios) terminas priklauso nuo viešo konkurso objekto dalį sudarančių (įrengiamų) įkrovimo prieigų skaičiaus. Taip pat rekomenduojama atsižvelgti į rinkos konsultacijos metu gautus duomenis.

*Detaliau žr. standartiniuose dokumentuose.*

### **APVA skelbiamų kvietimų ES finansavimui gauti reikalavimai (jei kvietimas taikomas savivaldybės teritorijai)**

263. Rekomenduojama suderinti skelbiamų viešųjų konkursų sąlygas ir technines specifikacijas su APVA kvietimų aprašuose numatytais techniniais ir teisiniais išipareigojimais. Jei savivaldybės atveju taikomas APVA kvietimas, skelbiant viešąjį konkursą rekomenduojama informuoti potencialius dalyvius apie galimybę gauti paramą<sup>93</sup>.

### **Viešo konkurso sutartis**

264. Rekomenduotina užtikrinti konkurso skatinamąjį poveikį, t. y. su konkursą laimėjusiu operatoriumi sudaromoje sutartyje numatyti sąlygą, kuri operatoriui suteiktų galimybę nutraukti sutartį tuo atveju, jeigu operatoriaus paraiška paramai gauti būtų nepatvirtinta.

### **Pasiūlymų vertinimo kriterijai**

Rekomenduojami vertinimo kriterijai:

265. Siūlomas mokėti mėnesinis elektromobilių įkrovimo prieigų operavimo mokestis (EUR/mėn.);
266. Planuojamų įrengti įkrovimo prieigų skaičiaus „ne visai patraukliose“ vietose;
267. Įkrovimo stotelės (prieigų) įrengimo terminas (mėn.).

*Apie pasiūlymų vertinimo kriterijų turinį plačiau žr. standartiniuose dokumentuose.*

### **ESO prijungimo sąlygos**

268. Rekomenduojama kartu su viešo konkurso sąlygomis pateikti aktualias ESO prijungimo sąlygas. Tai leis operatoriams iš anksto įsivertinti technines elektros tinklo galimybes. Savivaldybės ESO prijungimo sąlygų išdavimo sąnaudos gali būti padengtos per įkrovimo prieigų operavimo mokestį.

### **Viešo konkurso sklaidos užtikrinimas**

269. Rekomenduojama užtikrinti kuo platesnę sklaidą. Rekomenduojama informaciją apie viešąjį konkursą skelbti savivaldybės svetainėje, vietiniuose laikraščiuose, portaluose, socialiniuose tinkluose, taip pat galima kreiptis į Susisiekimo ministeriją dėl skelbimo viešinimo jos

---

<sup>93</sup> Pažymėtina, kad Aprašo III skyriuje „Plėtros programos pažangos priemonės veiklų suvestinė“ 5.1. punkte nustatyta, jog finansavimas veiksiai: *Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra privačia iniciatyva (darnaus judumo miestuose planų nerengusiose savivaldybėse, šalia magistralinių, krašto kelių, taip pat degalinėse, geležinkelių ir autobusų stotyse, oro uostuose, vidaus vandenių ir jūrų uostuose)* numatytas tik iki 2026 m. II ketv.

svetainėje: [Savivaldybėse iki 2030 m. numatomos įrengti viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros planai - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.](#)