



## LIETUVOS RESPUBLIKOS RYŠIŲ REGULIAVIMO TARNYBA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Nr.

Į 2021-03-17 Nr. 2-1076

### DĖL IŠVADOS ĮSTATYMO PROJEKTUI

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (toliau – Tarnyba), pagal kompetenciją įvertinusi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – Susisiekimo ministerija) 2021 m. kovo 17 d. raštu Nr. 2-1076 išvadoms gauti pateiktą Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4<sup>1</sup>, 7<sup>1</sup>, 9, 10<sup>1</sup>, 12, 14, 17, 20, 21, 23, 23<sup>1</sup>, 24<sup>1</sup>, 25<sup>1</sup>, 25<sup>2</sup>, 26, 28, 29, 29<sup>1</sup>, 29<sup>2</sup>, 29<sup>3</sup>, 29<sup>5</sup>, 29<sup>6</sup>, 29<sup>7</sup>, 29<sup>8</sup>, 30<sup>1</sup> ir 30<sup>2</sup> straipsnių pakeitimo, Kodekso papildymo 25<sup>3</sup>, 29<sup>9</sup> ir 29<sup>10</sup> straipsniais ir 25<sup>1</sup> straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Įstatymo projektu siūloma papildyti Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) 3 straipsnį 40<sup>1</sup> dalimi, joje įtvirtinant techninio gedimo sąvoką. Ši sąvoka vartojama GTK 29<sup>8</sup> straipsnyje, kuriame nurodyti naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra (toliau – infrastruktūra) apribojimai, įvykus nenumatytiems įvykiams. Pagal siūlomą įtvirtinti sąvokos „techninis gedimas“ apibrėžtį, techniniu gedimu siūloma laikyti bet kokią infrastruktūros, geležinkelių riedmenų gedimą bei fizinių asmenų, kuriems draudžiama būti pavoje zonoje, daiktų buvimą geležinkelio kelyje, kurie lėmė geležinkelių transporto eismo sutrikimą. Pažymėtina, kad GTK 29<sup>8</sup> straipsnio 1 dalyje apibrėžta, kad infrastruktūros valdytojas (toliau – valdytojas) turi imtis visų būtinų priemonių įprastai padėčiai atkurti jei dėl geležinkelių transporto katastrofų, geležinkelių transporto eismo įvykio, geležinkelių transporto rikto ir (ar) techninio gedimo sutrinka geležinkelių transporto eismas. Įvertinus Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo (toliau – Eismo saugos įstatymas) 2 straipsnio 25 ir 30 dalyse įtvirtintas geležinkelių transporto eismo įvykio (toliau – eismo įvykis) ir geležinkelių transporto rikto (toliau – riktas) sąvokas, kyla pagrįstų abejonių, ar sąvokos „techninis gedimas“ apibrėžtis iš esmės nepatenka į eismo įvykio ar rikto sąvokas. Pvz., Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir rikto klasifikavimo, pranešimų ir informacijos apie juos teikimo tvarkos aprašo<sup>1</sup> 6.2, 6.4, 6.5, 7.2, 7.4, 7.5 papunkčiuose nurodyti eismo įvykiai ar riktai iš esmės atitinka ir siūlomą įtvirtinti sąvokos „techninis gedimas“ apibrėžtį. Be to, Tarnybos vertinimu, yra iš esmės ydinga *techniniu gedimu* laikyti fizinių asmenų ar daiktų buvimą geležinkelio kelyje. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, siūlytina sąvokos „techninis gedimas“ apibrėžtį tikslinti taip, kad ją būtų galima aiškiai atriboti nuo eismo įvykio ar rikto sąvokų.

2. Iš esmės liko aktuali Tarnybos išvados<sup>2</sup> pirminiam Įstatymo projektui (toliau – išvada) 31 pastaba, kurioje buvo siūloma įvertinti galimybę numatyti, kad paskutinės minutės

<sup>1</sup> Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. vasario 20 d. įsakymu Nr. 3-79 „Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir rikto klasifikavimo, pranešimų ir informacijos apie juos teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

<sup>2</sup> Tarnybos 2020 m. liepos 17 d. raštas Nr. (67.1E) 1B-2157 „Dėl išvados įstatymo projektui“ (<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/5dea19c0c80b11eab2168935922ac3ab?jfwid=-a3k5cq9oo>).

paraiškos skirti infrastruktūros pajėgumus (toliau – paskutinės minutės paraiška) galėtų būti pateikiamos po galutinio tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – TTT) parengimo ir paskelbimo, paskelbus apie likusius laisvus infrastruktūros pajėgumus (toliau – pajėgumai). Įstatymo projektu keičiamoje GTK 3 straipsnio 34<sup>2</sup> dalyje siūloma numatyti, kad paskutinės minutės paraiška teikiama tik įsigaliojus TTT. Derinimo pažymoje<sup>3</sup> nurodoma, kad iki TTT parengimo dienos prioritetas skiriamas pavėluotai pateiktų paraiškų vertinimui ir laisvi pajėgumai dar nebūna paskelbti, todėl į Tarnybos siūlymą neatsižvelgta. Tarnyba papildomai pažymi, kad siūlymas buvo suteikti galimybę pareiškėjams pateikti paskutinės minutės paraiškas **po TTT parengimo ir paskelbimo**, t. y. jau įvertinus pavėluotai pateiktas paraiškas, kaip numato Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 10 dalis, likus ne mažiau kaip 35 dienoms iki TTT įsigaliojimo. Atkreiptinas dėmesys, kad Įstatymo projektu siūlomo keisti GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 1 dalyje numatyta, kad paskutinės minutės paraiška teikiama likus ne mažiau kaip 6 darbo dienoms iki pageidaujamų pajėgumų panaudojimo dienos, todėl susidarys tokia situacija, kad pareiškėjui pageidaujant laisvais pajėgumais pasinaudoti nuo TTT įsigaliojimo pradžios, jis to padaryti negalės, o anksčiausiai pajėgumais pagal paskutinės minutės paraišką bus galima pasinaudoti 6 darbo dienas po TTT įsigaliojimo.

Atitinkamai Tarnyba siūlo numatyti, kad paskutinės minutės paraiškos galėtų būti pateikiamos po galutinio TTT parengimo ir paskelbus apie likusius laisvus pajėgumus.

3. Įstatymo projektu, atsižvelgus į Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) pastabas pirminiam Įstatymo projektui, siūloma pakeisti GTK 3 straipsnio 42 dalyje įtvirtintą sąvokos „tranzitas“ apibrėžtį, numatant, kad tranzitu būtų laikomas *„Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijos kirtimas traukiniu <...>“*. Kaip Tarnyba pažymėjo išvadoje, tokiu atveju tranzitu būtų laikomi ir toks *teritorijos kirtimas traukiniu*, kai traukinys apskritai nevažiuoja per Lietuvos Respublikos teritoriją. Atsižvelgiant į tai, kad GTK nuostatos reglamentuoja krovinių ir keleivių vežimo geležinkelių transportu veiklos vykdymą tik Lietuvos Respublikos teritorijoje, GTK 3 straipsnio 42 dalyje siūloma įtvirtinti tranzito sąvoka visais atvejais turėtų būti siejama su važiavimu per Lietuvos Respublikos teritoriją. Atsižvelgiant į išdėstytą ir LTSA pastabą, sąvokos „tranzitas“ apibrėžtį siūlytina išdėstyti taip:

~~„42. Tranzitas – Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijos kirtimas traukiniu –~~ **traukinio, kertančio išorinę Europos Sąjungos sieną, vykimas per Lietuvos Respublikos teritoriją**, – kai kroviniai neiškraunami ir nepakraunami Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje, ar ~~keleivių – keleiviai, kurie~~ neišlaipinami ir neišlaipinami Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje, ~~vežimas per Lietuvos Respublikos ar Lietuvos Respublikos ir kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritoriją.~~“

4. Kartu su Įstatymo projektu pateiktoje derinimo pažymoje, atsakant į Tarnybos išvados 7 pastabą dėl GTK 14 straipsnio 6 punkto pakeitimo, nurodoma, kad geležinkelio stoties ir stotelės techninės charakteristikos skirtingos, o sąvoka „stotelė“ plačiai vartojama geležinkelių transporto veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose, todėl siūloma GTK 17 straipsnyje apibrėžti sąvoką „stotelė“, nustatant, kad ja yra laikoma tarpstotyje įrengta vieta keleiviams išlipti iš traukinio ir įlipti į jį, patikslinti, kad techninius geležinkelio stoties ir stotelės įrengimo reikalavimus nustato Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras (toliau – Susisiekimo ministras). Pažymėtina, kad GTK teisiškai atskyrus stotelę nuo geležinkelio stoties, lieka neaišku, kam, t. y. infrastruktūrai ar geležinkelių paslaugų įrenginiams, stotelė turėtų būti priskirta. Siekiant teisinio reguliavimo aiškumo ir pagal analogiją su geležinkelio stoties, kaip geležinkelių paslaugų įrenginio, statusu, siūlytina stotelę taip pat priskirti prie geležinkelių paslaugų įrenginių, atitinkamai papildant GTK 30<sup>1</sup> straipsnį. Papildomai pastebėtina, kad pagal šiuo metu galiojančių Geležinkelio stočių projektavimo taisyklių<sup>4</sup> 162 punktą, keleivių peronai turi būti įrengti visose stotyse ir stotelėse,

<sup>3</sup> Derinimo pažyma dėl Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4<sup>1</sup>, 7<sup>1</sup>, 9, 10<sup>1</sup>, 12, 14, 17, 20, 21, 23, 23<sup>1</sup>, 24<sup>1</sup>, 25<sup>1</sup>, 25<sup>2</sup>, 26, 28, 29, 29<sup>1</sup>, 29<sup>2</sup>, 29<sup>3</sup>, 29<sup>5</sup>, 29<sup>6</sup>, 29<sup>7</sup>, 29<sup>8</sup>, 30<sup>1</sup> ir 30<sup>2</sup> straipsnių pakeitimo, Kodekso papildymo 25<sup>3</sup>, 29<sup>9</sup> ir 29<sup>10</sup> straipsniais ir 25<sup>1</sup> straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekto (toliau – Projektas).

<sup>4</sup> Patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. gegužės 5 d. įsakymu Nr. 3-25/D1-249 „Dėl Geležinkelio stočių projektavimo taisyklių patvirtinimo“.

kuriose įlipa ir išlipa keleiviai. Atsižvelgiant į tai, stotelę priskyrus geležinkelių paslaugų įrenginiui, reikėtų papildyti ir GTK 14 straipsnio 2 punktą, numatant, kad stotelėje esantis peronas priskirtinas geležinkelių infrastruktūros objektams.

5. Įstatymo projektu GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 1 dalį siūloma papildyti reikalavimu, kad valdytojas privalo atskirai apskaityti infrastruktūros valdymo, teikiant minimaliojo prieigos prie infrastruktūros paketo (toliau – MPP) paslaugas, veiklą ir sudaryti atskirą šios veiklos pelno (nuostolių) ataskaitą ir balansą, kartu šio straipsnio 9 dalyje numatant, kad „<...> atskiros minimaliojo prieigos paketo paslaugų teikimo apskaitos reikalavimų įgyvendinimo, 7 ir 8 dalyse nurodytų pajamų, sąnaudų ir rezultato apskaičiavimo ir jų panaudojimo tvarkos aprašą tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, susiderinęs su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija“. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad „būtina pakeisti GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 7 dalį ir ją susieti tik su Direktyvos 2012/34/ES<sup>5</sup> 7d straipsnio 1 dalies reglamentavimu, t. y. tik su infrastruktūros valdymo veiklos, teikiant MPP paslaugas, rezultato (grynojo ataskaitinių finansinių metų pelno (nuostolių) paskirstymu), valdytojo dividendų, susidariusių vykdant infrastruktūros valdymo veiklą, teikiant MPP paslaugas, paskirstymu ir šių dividendų mokėjimo į valstybės biudžetą prievole, o siekiant užtikrinti nurodyto reglamentavimo įgyvendinimą, būtina, kad valdytojas atskirai apskaitytų MPP paslaugų teikimą ir sudarytų atskirą šių paslaugų teikimo pelno (nuostolių) ataskaitą ir balansą, taip pat patvirtintų nurodytai apskaitai įgyvendinti, pajamoms, gautoms iš infrastruktūros objektų nuomos, užmokesčio už MPP, infrastruktūros valdymo veiklos, teikiant MPP paslaugas, rezultatui (grynajam ataskaitinių finansinių metų pelnui (nuostoliams)) apskaičiuoti ir tinkamam panaudojimui užtikrinti būtiną tvarkos aprašą, suderintą su Susisiekimo ministerija.

Pažymėtina, kad GTK 7<sup>1</sup> straipsnio 1 dalies 2 punkte numatyta, kad geležinkelių transporto rinkos reguliuotojas (toliau – rinkos reguliuotojas) atlieka infrastruktūros valdytojo, prireikus geležinkelio įmonių (vežėjų) ir geležinkelių paslaugų įrenginių operatorių, apskaitos atskyrimo priežiūrą, nustato apskaitos atskyrimo tvarką. Tarnyba, įgyvendindama GTK 7<sup>1</sup> straipsnio 1 dalies 2 punkto nuostatą, yra patvirtinusi Geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos aprašą<sup>6</sup> (toliau – Apskaitos aprašas), kuris įsigaliojo 2020 m. rugpjūčio 1 d. ir taikomas nuo 2021 m. sausio 1 d. Pažymėtina, kad būtent Apskaitos aprašas ir įtvirtina išsamius, be kita ko, ir MPP paslaugų apskaitos atskyrimo reikalavimus, apimančius ir reikalavimus pajamų, išlaidų apskaitai bei numatančius pareigą rengti atskirą pelno (nuostolių) ataskaitą ir balansą. Taigi Apskaitos apraše, Tarnybos vertinimu, jau yra reglamentuota tai, kas nurodoma aiškinamajame rašte ir siūloma įtvirtinti Įstatymo projektu keičiamo GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 1 ir 9 dalyse. Atitinkamai neaišku, koks būtų santykis tarp Tarnybos patvirtinto Apskaitos aprašo ir Įstatymo projekto 24<sup>1</sup> straipsnio 9 dalyje numatomo valdytojo patvirtinamo ir su Susisiekimo ministerija suderinamo atskiros MPP paslaugų teikimo apskaitos reikalavimų įgyvendinimo, pajamų, sąnaudų ir rezultato apskaičiavimo ir panaudojimo tvarkos aprašo, bei ką reglamentuotų šis tvarkos aprašas ko nėra reglamentuojama Tarnybos patvirtintame Apskaitos apraše. Tarnybos vertinimu, įgaliojimai nustatyti valdytojo apskaitos atskyrimo tvarką GTK 7<sup>1</sup> straipsnio 1 dalies 2 punktu yra suteikti išimtinai rinkos reguliuotojui, todėl GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 1 ir 9 dalyse siūlomo įtvirtinti naujo teisinio reglamentavimo atsisakytina kaip nepagrįsto ir perteklinio.

Papildomai atkreipiame dėmesį, kad keičiamo GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 7 ir 8 dalyse nėra kalbama apie sąnaudas, todėl šio straipsnio 9 dalyje vartojamas žodis „sąnaudos“ brauktinas. Pastebėtina, kad perkeltant Direktyvos 2012/34/ES nuostatas, sąvoką „sąnaudos“ (angl. *cost*) atitinka GTK vartojama sąvoka „išlaidos“, todėl, siekiant teisinio reguliavimo aiškumo, sąnaudų sąvoka GTK neturėtų būti vartojama arba turėtų būti aiškiai apibrėžti šių sąvokų skirtumai.

<sup>5</sup> 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370.

<sup>6</sup> Patvirtintas Tarnybos direktoriaus 2020 m. sausio 29 d. įsakymu Nr. 1V-139 „Dėl Geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo aprašo patvirtinimo“.

6. Įstatymo projektu keičiamo GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 11 ir 12 dalyse yra numatomos išimtys dėl valdytojo dividendų, susidariusių vykdant infrastruktūros valdymo, teikiant MPP paslaugas, veiklą, paskirstymo ir sumokėjimo. Pagal kartu su Įstatymo projektu pateiktą 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė, kai kurių straipsnių ir Lietuvos Respublikos nacionalinių teisės aktų projektų atitikties lentelę (toliau – Atitikties lentelė) nurodytomis Įstatymo projekto nuostatomis perkeliama Direktyvos 2012/34/ES 7d straipsnio 1 dalies nuostatos, numatančios, kad iš *infrastruktūros tinklo valdymo veiklos gautas pajamas, įskaitant viešąsias lėšas*, valdytojas gali naudoti dividendams bendrovės savininkams, kurie gali būti bet kokie privatūs akcininkai, bet negali būti įmonės, kurios sudaro vertikaliai integruotą įmonę ir kontroliuoja geležinkelio įmonę (vežėją) ir valdytoją. Įstatymo projektu dividendai, kurie negali būti paskirti ir išmokėti valdytojo akcininkams, jeigu akcininkai yra juridiniai asmenys, sudarantys vertikaliosios integracijos įmonių grupę ir kontroliuojantys valdytoją, yra susiaurinami iki dividendų, susidariusių tik vykdant infrastruktūros valdymo, teikiant MPP paslaugas, veiklą. Pastebėtina, kad pagal GTK 24 straipsnio 1 dalį, valdytojo veikla neapsiriboja tik MPP paslaugų teikimu, o apima ir infrastruktūros atnaujinimą, jos techninę priežiūrą, geležinkelių transporto eismo organizavimą, plėtros programų ir projektų įgyvendinimą, infrastruktūros eksploatavimą ir kitą veiklą. Atitinkamai valstybės biudžeto lėšos gali būti skirtos ne tik veiklai, apimančiai išimtinai MPP paslaugų teikimą. Pvz., GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 7 dalyje numatyta, kad valdytojas gali gauti pajamų iš infrastruktūros objektų nuomos, o vadovaujantis GTK 23 straipsnio 4 dalimi valdytojas parengia ir tvarko patikėjimo teise valdomo infrastruktūros turto ir turto, valdomo kitais teisėtais pagrindais, sąrašą, atsižvelgiant į kurį nustatoma, kokio finansavimo reikia šiam turtui atnaujinti ir modernizuoti, atitinkamai viešosios lėšos gali būti skirtos ir infrastruktūros objektų atnaujinimui ir modernizavimui, kuriuos atlikus valdytojas gaus pajamų iš minėto turto nuomos. Keičiamo GTK 24<sup>1</sup> straipsnio 7 dalyje taip pat kalbama apie valstybės biudžeto lėšas, skirtas valdytojo veiklai finansuoti, neapsiribojant tik veikla, apimančia MPP paslaugų teikimą. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, dividendų, kurie negali būti paskirti ir išmokėti valdytojo akcininkams, jeigu akcininkai yra juridiniai asmenys, sudarantys vertikaliosios integracijos įmonių grupę ir kontroliuojantys valdytoją, susiaurinimas iki dividendų, susidariusių tik vykdant infrastruktūros valdymo, teikiant MPP paslaugas, veiklą, yra nepagrįstas ir neatitinka Direktyvos 2012/34/ES nuostatų. Siūlytina GTK 24<sup>1</sup> straipsnyje įtvirtinamas dividendų skirstymo ir mokėjimo išimtis susieti su visa valdytojo veikla, kuriai gali būti skiriamos viešosios lėšos.

7. Įsakymo projekte neatsižvelgta į Tarybos išvados 8 pastabą dėl GTK 25 straipsnio 4 dalies papildymo nuostata, kad didesnis užmokestis už MPP negu užmokestis, lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, negali viršyti infrastruktūros išlaidų, patirtų teikiant MPP paslaugas. Derinimo pažymoje motyvuojama, kad į minėtą Tarybos pastabą neatsižvelgta, nes Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnyje nustatyta apmokestinimo išimtis numato visų valdytojo patirtų išlaidų kompensavimo galimybę, o ne tik tų, kurios patirtos teikiant MPP paslaugas. Papildomai pažymėta, kad Tarybos siūlymas nesuderinamas su Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnyje nustatyto valdytojo pajamų ir išlaidų subalansavimo principo taikymu.

Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio paskutinėje pastraipoje numatyta, kad siekiant, jog visų transporto rūšių išlaidas padengtų jos naudotojai, valstybės narės gali pareikalauti, kad valdytojas pajamas ir išlaidas subalansuotų be valstybės lėšų, laikydamasis Direktyvos 2012/34/ES 31 ir 32 straipsnyje numatytų apmokestinimo principų. Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnyje, be antkainių taikymo, numatyta ir prekių pervežimui iš trečiųjų šalių, vykdomam tinkle, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Europos Sąjungos (toliau – ES) geležinkelių tinklo vėžės pločio, ir konkrečių investicinių projektų apmokestinimo išimtys, tačiau visais atvejais yra numatyta, kad išimtys yra taikomos tam, kad padengtų infrastruktūros išlaidas. Tad tiek derinimo pažymoje nurodytas balansavimo mechanizmas, tiek Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnyje numatytos infrastruktūros apmokestinimo išimtys yra tam, kad būtų padengtos infrastruktūros išlaidos. Atitinkamai GTK 25 straipsnio 4 dalyje tik numatant, kad gali būti taikomi didesni užmokesčiai, negu užmokestis, lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo,

neužtikrinama, kad visi minėtoje dalyje išvardinti užmokesčiai gali būti taikomi, siekiant kompensuoti valdytojo išlaidas, patirtas vykdant būtent valdytojo funkcijas, o ne kartu ir kitų, kaip ūkio subjektui AB „LTG Infra“, leistinių vykdyti veiklų išlaidų kompensavimui.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, Tarnyba siūlo GTK 25 straipsnio 4 dalies pirmąją pastraipą išdėstyti taip:

„4. Didesnis užmokestis už minimalųjį prieigos paketą negu užmokestis, lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, **kuris negali viršyti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidų, patirtų vykdant viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, nurodytas šio Kodekso 24 straipsnio 1 dalyje**, gali būti nustatomas šiais atvejais:“.

8. Įstatymo projekte atsisakyta naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo sistemos pakeitimų, kuriais buvo siūloma keleivių, krovinių vežimo tranzitu įmoką atskirti nuo užmokesčio už MPP. Aiškinamajame rašte nurodoma, kad tai buvo padaryta atsižvelgiant į AB „LTG Infra“ pastabas, kurioms Tarnyba nepritaria dėl šių priežasčių:

AB „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“ pastabos	Tarnybos vertinimas
(1) Geležinkelio įmonei (vežėjui), teikiančiai tranzito geležinkelių transportu paslaugas (toliau – tranzito paslaugos), Valdytojas teikia lygiai tokias pačias MPP paslaugas, kaip ir geležinkelio įmonei, neteikiančiai šių paslaugų. Direktyva 2012/34/ES geležinkelių infrastruktūros apmokestinimą sieja su Valdytojo teikiamomis MPP paslaugomis, todėl, atskyrus tranzito įmoką nuo užmokesčio už MPP, ir nustačius ją kaip atskirą užmokestį už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti, šio užmokesčio pagrindumas būtų kvestionuojamas, todėl kiltų rizika, kad jis negalės būti taikomas.	Tarnybos vertinimu, tranzito įmokos, kaip sudėtinės užmokesčio už MPP dalies, pagrindumas kaip tik ir yra kvestionuotinas Direktyvos 2012/34/ES nuostatų, reglamentuojančių geležinkelių infrastruktūros apmokestinimą, kontekste, nes Lietuva pasinaudojo Direktyvos 2012/34/ES 2 straipsnio 10 dalyje įtvirtinta išimtimi, pagal kurią valstybės narės gali netaikyti, be kita ko, Direktyvos 2012/34/ES IV skyriaus, reglamentuojančio geležinkelių infrastruktūros apmokestinimą, nuostatų bet kokiai per ES teritoriją teikiamai tranzito geležinkelių transportu paslaugai (toliau – tranzito paslauga). Būtent tai, kad Lietuva pasinaudojo Direktyvos 2012/34/ES 2 straipsnio 10 dalyje įtvirtinta išimtimi, ir sąlygoja, kad infrastruktūros apmokestinimas, kiek jis susijęs su tranzito paslaugų teikimu, neturi patekti po nacionaliniu reguliavimu, perkeliančiu Direktyvos 2012/34/ES IV skyriaus, reglamentuojančio geležinkelių infrastruktūros apmokestinimą, įskaitant ir užmokestį už MPP, nuostatas, kurios tranzito paslaugoms netaikomos.
(2) Vertinant Direktyvoje 2012/34/ES (31 ir 32 straipsniuose) nustatytą geležinkelių infrastruktūros apmokestinimą, akivaizdu, kad tranzito įmoka laikoma šio apmokestinimo išimtimi, o ne atskiru mokesčiu. Tai patvirtina ir Direktyvos 2012/34/ES 2 straipsnio 10 dalyje nurodyta išimtis: „Valstybės narės gali netaikyti II skyriaus, išskyrus 14 straipsnį, ir IV skyriaus bet kokiai tranzito per Sąjungos teritoriją geležinkelių paslaugai“. Ši išimtis yra susieta ne su tiesioginių išlaidų taisykle, o su visu Direktyvos 2012/34/ES IV skyriumi, kuriame reglamentuojama ne tik minėta taisyklė, bet visos viešosios geležinkelių infrastruktūros apmokestinimas.	Dar kartą pažymėtina, kad Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalis įtvirtina pagrindinį geležinkelių infrastruktūros apmokestinimo principą, t. y. užmokestis MPP turi būti lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo. Tuo pačiu Direktyvoje 2012/34/ES yra įtvirtintas išsamus atvejų, kuomet leidžiama nukrypti nuo Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalyje įtvirtinto pagrindinio apmokestinimo principo, sąrašas. GTK 25 straipsnio 4 dalies 1, 3–5 punktuose ir 5 dalyje įtvirtinti atvejai, kuomet užmokestis už MPP gali būti didesnis nei išlaidos, tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, iš esmės atitinka Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 4 ir 5 dalių ir 32 straipsnio 1, 2 ir 3 dalių nuostatas. Tuo tarpu <i>GTK 25 straipsnio 4 dalies 2 punkte įtvirtintas atvejis, kuomet užmokestis už MPP gali</i>

	<i>būti didesnis nei išlaidos, tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, t. y. teikiant tranzito geležinkelių transportu paslaugas, Direktyvoje 2012/34/ES nėra numatytas.</i>
(3) Argumentas, kad tranzito įmoka negali būti laikoma užmokesčio už MPP dalimi, nes šios įmokos apskaičiavimas nėra siejamas su išlaidomis, tiesiogiai patiriamomis dėl traukinių eismo eksploatavimo, yra nepagrįstas, kadangi tokiu atveju užmokesčio už MPP sudėtinėmis dalimis (įmokomis) negalėtų būti laikomos ir visos kitos įmokos, sudarančios užmokestį už MPP, kurios nustatomos ne pagal minėtąją taisyklę ir kurių nustatymo galimybė yra numatyta GTK 25 straipsnio 4 dalyje, kas būtų nepagrįsta atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnyje nustatytą reglamentavimą.	Pagal Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklės <sup>7</sup> (toliau – Užmokesčio už MPP taisyklės), tik viena iš užmokestį už MPP sudarančių įmokų, t. y. traukinių eismo įmoka, yra sietina su išlaidomis, tiesiogiai patiriamomis dėl traukinių eismo eksploatavimo ir neturi viršyti išlaidų, tiesiogiai patirtų dėl traukinių eismo eksploatavimo. Atitinkamai kitos užmokestį už MPP sudarančios įmokos ir kiti užmokesčiai už naudojimąsi infrastruktūra, pvz., užmokestis už naudojimąsi infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti, nėra sietini su išlaidomis, tiesiogiai patiriamomis dėl traukinių eismo eksploatavimo.
(4) Traukinių eismo įmoka turi būti apskaičiuojama ir teikiant tranzito paslaugą. Atskyrus tranzito paslaugos ir MPP sudarančių paslaugų apmokestinimą, turėtų būti atskirta ir traukinių eismo įmokos dalis tranzito paslaugai. Valdytojas neturėtų galimybių to padaryti, nes traukinių eismo įmoka apskaičiuojama pagal tiesiogines su eismu susijusias išlaidas, o iš visų išlaidų atskirti dalį išlaidų, susijusių su tranzito paslaugų teikimu, yra neįmanoma.	Kaip ir buvo nurodyta pirminiu Įstatymo projektu (reg. TAIS Nr. 20-9368 <sup>8</sup> ) keičiamoje GTK 25 straipsnio 1 dalyje, geležinkelio įmonės (vežėjai), kurioms infrastruktūros pajėgumai skirti tranzito paslaugoms teikti, valdytojui turi sumokėti <i>užmokestį už MPP ir užmokestį už naudojimąsi infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti</i> (toliau – užmokestis už tranzitą). Taigi, atskyrus užmokestį už tranzitą nuo užmokesčio už MPP, užmokestį už MPP sudarančias traukinių eismo, keleivių, bagažo ir (ar) krovinių, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis (toliau – rinkos segmentas), vežimo ar kitas įmokas vis tiek turėtų mokėti visos geležinkelio įmonės (vežėjai) nepriklausomai nuo to, ar jos teikia tranzito paslaugas ar ne.
(5) Atskyrus tranzitą nuo MPP paslaugų, nebus galimybės atskirti išlaidas, susijusias su tranzito paslaugų teikimu, kad būtų galima nustatyti tranzito įmoką. Tranzitas negalės būti laikomas vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentu, todėl, nustatant tranzito įmokos tarifus, nebus galima taikyti Direktyvos 2012/34/ES nuostatų, pagal kurias valstybė narė gali taikyti antkainius, <i>jei rinka pajėgi tai pakelti</i> (31 straipsnis), nes ši paslauga nėra geležinkelių paslaugų įrenginiuose teikiama paslauga, negalės būti nustatomas ir pagrįstas pelnas. Atitinkamai, Valdytojas, tikėtina, susidurs su geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo kritika dėl to, kad toks mokestis taikomas ir dėl tokios paslaugos tarifo apskaičiavimo, todėl	Visų pirma, pabrėžtina, kad šiuo metu Užmokesčio už MPP taisyklėse tranzito įmokos ir keleivių, bagažo ir (ar) krovinių, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, vežimo įmokos yra atskirtos. Šių dviejų užmokesčio už MPP įmokų išskyrimas atitinkamai remiasi skirtingais GTK 25 straipsnio 4 dalyje įtvirtintais pagrindais, t. y. 2 ir 3 punktais. Taigi šiuo metu tranzitas nėra ir negali būti laikomas rinkos segmentu, kurio apmokestinimas nustatomas būtent GTK 25 straipsnio 4 dalies 3 punkto pagrindu. Tarnybos vertinimu, tranzito paslaugos apskritai neturėtų būti priskirtos prie tam tikro rinkos segmento jau vien dėl to, kad, vadovaujantis GTK 28 straipsnio 2 dalimi, išimtinė teisė gauti MPP ir

<sup>7</sup> Patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“.

<sup>8</sup> <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/cee441d1b21e11ea9a12d0dada3ca61b?jfwid=-a3k5cq9oo>

ilgainiui šio mokesčio neliktų.	<p>teisė naudotis infrastruktūra teikiant tranzito paslaugas suteikiama geležinkelio įmonėms (vežėjams), kurių visos akcijos nuosavybės teise tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso Lietuvos valstybei. Taigi šiuo metu išimtinė teisė teikti tranzito paslaugas yra suteikta vienai geležinkelio įmonei (vežėjui), todėl apskritai negalime kalbėti apie atitinkamą tranzito paslaugų rinkos, kurioje veiktų ar galėtų veikti keli rinkos dalyviai, segmentą.</p> <p>Pažymėtina, kad užmokestį už tranzitą atskyrus nuo užmokesčio už MPP, jo apskaičiavimui (nustatymui), neprivalėtų būti taikomos Direktyvos 2012/34/ES ir atitinkamai ją perkeliančios GTK nuostatos, nustatančios pagrindinius užmokesčio už MPP apskaičiavimo principus ir atitikties minėtiems principams patikrinimą.</p>
(6) Atskyrus tranzitą kaip atskirą paslaugą, atsiranda tokios paslaugos apskaitos atskyrimo administracinė našta. Be to, apskaitos atskyrimas, Valdytojo vertinimu, būtų neįmanomas.	<p>Pažymėtina, kad pirminiame Įstatymo projekte, valdytojui nebuvo siūloma nustatyti jokių papildomų su apskaitos atskyrimu susijusių įpareigojimų. Tarnybos, kuriai suteikti įgaliojimai vykdyti valdytojo apskaitos atskyrimo priežiūrą ir nustatyti tokios apskaitos atskyrimo tvarką, vertinimu, atskyrus užmokestį už MPP ir užmokestį už tranzitą, poreikio, nustatyti papildomus apskaitos atskyrimo reikalavimus nei yra nustatyti šiuo metu galiojančiame Apskaitos apraše, nebūtų.</p>
(8) Priėmus siūlomą teisinį reguliavimą, Valdytojas negalėtų mažinti MPP tarifų, ir neįgyvendintų GTK 23 straipsnio 13 dalies nuostatų, kuriomis skatinama mažinti Valdytojo išlaidas ir užmokesčio už MPP įmokų dydžius, nes, sumažinus kitų sudedamųjų dalių įmokas, surinkto užmokesčio už MPP nepakaktų Valdytojo patiriamų išlaidų padengimui, kai tuo tarpu pajamos, gaunamos iš užmokesčio už naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti (toliau – tranzito užmokestis), padengia minėtas Valdytojo išlaidas.	<p>Visų pirma pastebėtina, kad valdytojo išlaidos būtų dengiamos ne tik iš užmokesčio už MPP, bet ir iš užmokesčio už tranzitą.</p> <p>Antra, GTK 23 straipsnio 13 dalyje įtvirtintas skatinimas yra sietinas su valdytojo išlaidų mažinimu, kuris atitinkamai sąlygotų ir užmokesčio už MPP mažėjimą, nes, kaip ne kartą Tarnyba yra akcentavusi, užmokesčio už MPP dydis turi neatsiejamai sietis su valdytojo išlaidomis ir jų neviršyti. Atitinkamai sumažinus valdytojo išlaidas, galėtų mažėti ir užmokestis už MPP.</p>

9. Įstatymo projektu siūloma pakeisti GTK 25<sup>2</sup> straipsnio 1 dalį, be kita ko numatant, kad užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus „<...> yra nustatomas vadovaudamasis viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytais ir Tinklo nuostatuose nurodytais kriterijais, kuriais remiantis yra nustatoma, kad skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai ar jų dalis laikomi nepanaudotais.“ Iš siūlomos formulotės nėra aišku, ką valdytojas visgi turės nustatyti, t. y. ar kriterijus, kuriais remiantis nustatomas užmokestis už nepanaudotus pajėgumus, ar kriterijus, pagal kuriuos būtų nustatoma, ar pajėgumai ar jų dalis laikomi nepanaudotais. Pažymėtina, kad Įstatymo projektu naujai pildomo GTK 29<sup>10</sup> straipsnio 2 dalyje siūloma numatyti, kad valdytojas nustato skirtų pajėgumų panaudojimo vertinimo ir apskaitos reikalavimus. Atitinkamai, jei keičiamoje GTK 25<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje visgi siekiama numatyti, kad valdytojas nustato kriterijus, kurių pagrindu būtų vertinama, ar skirti pajėgumai ar jų dalis buvo nepanaudoti, tuomet, Tarnybos vertinimu, tai patenka į naujai pildomo GTK 29<sup>10</sup> straipsnio 2 dalyje numatytus skirtų pajėgumų panaudojimo vertinimo ir apskaitos reikalavimus, nes vertinimas, ar pajėgumai ar jų dalis buvo panaudoti, iš esmės ir reiškia atitikties kriterijams įvertinimą. Siekiant

teisinio reguliavimo aiškumo ir nuoseklumo, siūlytina naujai pildomo GTK 29<sup>10</sup> straipsnio 2 dalies nuostatos atsisakyti, o keičiamą GKT 25<sup>2</sup> straipsnio 1 dalį išdėstyti taip:

„1. Siekdamas užtikrinti efektyvų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimą, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas gali ~~nustatyti~~ **taikyti** užmokestį už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, išskyrus atvejį, kai ši užmokestį privaloma ~~nustatyti~~ **taikyti** pagal šio straipsnio 2 dalį. ~~Šioje straipsnio dalyje nurodytas užmokestis yra nustatomas vadovaudamasis viešosios~~ **Viešosios** geležinkelių infrastruktūros **valdytojas nustato** ~~valdytojo nustatytais~~ ir Tinklo nuostatuose ~~nurodytais kriterijais~~ **nurodo kriterijus**, kuriais remiantis yra nustatoma, kad skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai ar jų dalis laikomi nepanaudotais, **taip pat viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimo vertinimo ir apskaitos tvarką.**“

10. Įstatymo projektu GTK papildomas 25<sup>3</sup> straipsniu, jame numatant naujas nuostatas dėl geležinkelių tinklo veiklos rezultatų gerinimo sistemos (toliau – tinklo gerinimo sistema). Nurodyto straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatoma, kad tinklo gerinimo sistema bus parengta valdytojo, vadovaujantis Susisiekimo ministro nustatytais tinklo gerinimo sistemos veikimo principais bei pagrindiniais elementais. Aiškinamajame rašte nenurodytos tinklo gerinimo sistemos keitimo priežastys ir tikslai, kartu nėra visiškai aiškus pagal šio straipsnio 2 dalį Susisiekimo ministro turimo nustatyti teisinio reguliavimo turinys.

Pažymėtina, kad šiuo metu GTK 25<sup>1</sup> straipsnyje įtvirtinta tinklo gerinimo sistema iš esmės realizuota taikant Baudų už traukinių eismo sutrikdymus ir kompensacijų dėl tokių sutrikdymų nukentėjusioms įmonėms nustatymo ir skyrimo tvarkos aprašą<sup>9</sup> (toliau – Baudų aprašas), kuriame numatytos baudos ir kompensacijos už traukinių vėlavimą ir atšaukimą dėl kitos geležinkelio įmonės (vežėjo) kaltės, valdytojo ar kito geležinkelių infrastruktūros valdytojo kaltės. Įstatymo projektu siūlomo papildyti 25<sup>3</sup> straipsnio 3 dalyje numatyta, kad tinklo gerinimo sistemą „<...> gali sudaryti baudos už traukinių vėlavimą, kompensacijos dėl traukinių vėlavimo nukentėjusioms geležinkelio įmonėms (vežėjams) ir premijos geležinkelio įmonėms (vežėjams) už geresnius, negu buvo planuota, jų veiklos geležinkelių tinkle rezultatus“. Pagal siūlomą formuluotę, yra neaišku, ar numatomas priemonių sąrašas yra baigtinis ar ne. Jei sąrašas yra baigtinis, siūlytina apsvarstyti jį papildyti kompensacijomis geležinkelio įmonėms (vežėjams) už ne dėl jų kaltės atšauktus traukinius.

Papildomai Tarnyba norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad Direktyvos 2012/34/ES VI priedo 2 punkto a papunktyje yra nurodoma, kad tam, „kad būtų pasiektas *sutartas* darbo našumo lygis ir nekeliamas pavojus paslaugos ekonominiam perspektyvumui, infrastruktūros *valdytojas susitaria su pareiškėjais* dėl pagrindinių veiklos rezultatų gerinimo sistemos kriterijų, ypač dėl vėlavimų vertės, pagal veiklos rezultatų gerinimo sistemą mokėtinų mokėjimų ribinių verčių, kurios priklauso nuo geležinkelio įmonės atskirų traukinių ir visų jos traukinių ridos per tam tikrą laikotarpį“. Taigi, iš esmės, tinklo gerinimo sistema turi remtis valdytojo ir pareiškėjų susitarimu, todėl siūlytina įvertinti, ar šis Direktyvoje 2012/34/ES įtvirtintas tinklo gerinimo sistemos veikimo principas neturėtų būti įtvirtintas GTK.

11. Įstatymo projektu keičiamoje GTK 28 straipsnio 1 dalyje siūloma numatyti, kad teisę naudotis infrastruktūra turi tos geležinkelio įmonės (vežėjai), kurios, be kita ko, yra sudariusios su valdytoju *naudojimosi infrastruktūra sutartį ar sutartį dėl pajėgumų skyrimo*. Pagal Įstatymo projektu keičiamą GTK 29 straipsnio 5 dalį, sutartis dėl pajėgumų skyrimo sudaroma tarp pareiškėjo, kuris nėra geležinkelio įmonė (vežėjas), valdytojo ir pareiškėjo interesais veikiančios geležinkelio įmonės (vežėjo). Tuo tarpu pagal GTK 29 straipsnio 6 dalį, tarp valdytojo ir geležinkelio įmonės (vežėjo) sudaroma naudojimosi infrastruktūra sutartis. Taigi, pagal keičiamas GTK 29 straipsnio 5 ir 6 dalis, su geležinkelio įmone (vežėju) turės būti sudaroma arba viena naudojimosi infrastruktūra sutartis, jei pajėgumai bus skirti tiesiogiai geležinkelio įmonei (vežėjui),

<sup>9</sup> Patvirtintas Susisiekimo ministro 2012 m. sausio 24 d. įsakymu Nr. 3-53 „Dėl Baudų už traukinių eismo sutrikdymus ir kompensacijų dėl tokių sutrikdymų nukentėjusioms įmonėms nustatymo ir skyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.



arba ir naudojimosi infrastruktūra sutartis, ir sutartis dėl pajėgumų skyrimo, jei geležinkelio įmonė (vežėjas) pajėgumais naudosis, kaip pareiškėjo interesais veikianti geležinkelio įmonė (vežėjas). Atsižvelgiant į tai, keičiama GTK 28 straipsnio 1 dalis suderintina su keičiamomis GTK 29 straipsnio 5 ir 6 dalimis, numatant, kad teisę naudotis infrastruktūra turi tos geležinkelio įmonės (vežėjai), kurios, be kita ko, yra sudariusios su valdytoju naudojimosi infrastruktūra sutartį arba sutartį dėl pajėgumų skyrimo ir naudojimosi infrastruktūra sutartį.

Visgi, Tarnyba siūlytų pakartotinai įvertinti, ar pagrįstai, tuo atveju, kai geležinkelio įmonė (vežėjas) pajėgumais naudosis, kaip pareiškėjo, kuris nėra geležinkelio įmonė (vežėjas), interesais veikianti geležinkelio įmonė (vežėjas), reikalaujama, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) sudarytų dvi sutartis, t. y. naudojimosi infrastruktūra sutartį ir sutartį dėl pajėgumų skyrimo. Neaišku, kokius išipareigojimus, kurie nebūtų numatyti naudojimosi infrastruktūra sutartyje, sutartimi dėl pajėgumų skyrimo prisiimtų būtent geležinkelio įmonė (vežėjas), kai toks reikalavimas, sudaryti sutartį dėl pajėgumų skyrimo su valdytoju šiuo metu yra numatytas tik pareiškėjui, kuris nėra geležinkelio įmonė (vežėjas).

12. Atkreiptinas dėmesys, kad GTK 3 straipsnio 47 dalyje sąvoka „viešoji geležinkelių infrastruktūra“ apibrėžiama, kaip geležinkelių infrastruktūra, skirta, be kita ko, ir manevruoti. Atitinkamai GTK turi būti įtvirtintos manevravimo paslaugas teikiančių įmonių naudojimosi infrastruktūra sąlygos bei pajėgumų skyrimo tokioms įmonėms tvarka. Prie Įstatymo projektu keičiamo GTK 28 straipsnio 3 dalyje nurodytų įmonių, atsisakius priskirti manevravimo paslaugas teikiančias įmones, jos nebepriskiriamos ir GTK 30<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje nurodytiems subjektams, kuriems suteikiama teisė naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais, kadangi manevravimo įmonės nepatenka po pareiškėjo apibrėžtimi. Siūlytina minėtu aspektu peržiūrėti GTK 28 straipsnio 3 dalies ir viso 30<sup>2</sup> straipsnio reglamentavimą.

13. Atsižvelgiant į tai, kad GTK 28 straipsnyje siekiama reglamentuoti naudojimosi infrastruktūra sąlygas, siekiant teisinio reguliavimo aiškumo ir nuoseklumo, Įstatymo projektu keičiamoje GTK 28 straipsnio 3 dalyje, pagal analogiją su šio straipsnio 1 dalimi, siūlytina reglamentuoti tik įmonių, kurios važiuoja į geležinkelių infrastruktūros objektų statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbų atlikimo vietą ir iš jos (toliau – remonto įmonės), naudojimosi infrastruktūra sąlygas, kaip pvz., būti apsidraudusioms civilinės atsakomybės draudimu, įgijusioms bendrąjį saugos sertifikatą, GTK nustatyta tvarka gavusioms pajėgumus ir sudariusioms su valdytoju naudojimosi infrastruktūra sutartį. Tuo tarpu kokia tvarka remonto įmonėms skiriami pajėgumai turėtų būti reglamentuota kituose GTK straipsniuose, reglamentuojančiuose būtent pajėgumų skyrimą, pvz., Įstatymo projektu keičiamoje GTK 29 straipsnio 16 dalyje.

14. Įstatymo projekte neatsižvelgta į Tarnybos išvados 11 pastabos dalį dėl sutarties dėl pajėgumų skyrimo įsigaliojimo termino, o Derinimo pažymoje ši pastaba taip pat nenurodyta. Papildomai Tarnyba atkreipia dėmesį į šiuos naudojimosi infrastruktūra sutarties ir sutarties dėl pajėgumų skyrimo reglamentavimo aspektus:

1) Pildomoje GTK 29 straipsnio 5<sup>1</sup> dalyje yra siūloma nustatyti, kad šio straipsnio 5 dalyje nustatyti sutarties dėl pajėgumų skyrimo sudarymo ir įsigaliojimo reikalavimai netaikomi, kuomet pareiškėjas pateikia paskutinės minutės ar pavėluotą paraišką, tačiau joje yra nustatomas tik sutarties dėl pajėgumų skyrimo sudarymo terminas – iki skirtų pajėgumų naudojimo pradžios, tačiau nenunodomas jos įsigaliojimo terminas.

2) Keičiamoje GTK 29 straipsnio 6 dalyje nurodoma, kad naudojimosi infrastruktūra sutartis turi būti sudaryta likus ne mažiau kaip 1 mėnesiui iki TTT įsigaliojimo. Pažymėtina, kad šio straipsnio 8 dalyje nurodoma, kad naudojimosi infrastruktūra sutartis įsigalioja nuo sprendimo skirti pajėgumus priėmimo dienos. Vadinasi, atsižvelgiant į tai, kad pagal GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 1 dalį sprendimas dėl pajėgumų skyrimo priimamas likus ne mažiau kaip 2 mėnesiams iki TTT įsigaliojimo dienos, naudojimosi infrastruktūra sutarties įsigaliojimo terminas yra ankstesnis nei šios sutarties sudarymo terminas.

3) Siūlytina tikslinti keičiamo GTK 29 straipsnio 6 dalies paskutinįjį sakinį ir jį išdėstyti taip:

„Pareiškėjui, **kuris yra geležinkelio įmonė (vežėjas)**, pateikus paskutinės minutės paraišką ar pavėluotą paraišką ~~sutartis dėl~~ viešosios geležinkelių infrastruktūros **naudojimo sutartis pajėgumų skyrimo** turi būti sudaryta <...>“.

15. Tarnybos išvados 16 pastabos paskutinėje pastraipoje buvo pateikta pastaba, kad pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010<sup>10</sup> nustatomos tik preliminarios tarptautinės traukinių linijos **krovinių vežimui** siūlytina tikslinti keičiamą GTK 29<sup>1</sup> straipsnio 2 dalį ją išdėstant taip:

„<...> šio Kodekso 29<sup>7</sup> straipsnio 6 dalyje nustatyta tvarka nustatant preliminaras tarptautines traukinio linijas ~~keleivių, bagažo ir (ar)~~ krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugoms teikti.“

16. Tarnyba išvadoje nepritarė siūlymui atsisakyti GTK 29<sup>1</sup> straipsnio 7 dalies nuostatos, numatančios, kada valdytojas Lietuvos Respublikos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo (toliau – NSĮ) nustatytais atvejais ir tvarka turi kreiptis dėl naudojimosi infrastruktūra sutarties atitikties nacionalinio saugumo interesams patikros (17 pastaba). Į šią Tarnybos pastabą nebuvo atsižvelgta motyvuojant tuo, kad „NSĮ nustato pareigą kreiptis į Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos koordinavimo komisiją (toliau – NSK) ir šio kreipimosi atvejus, o Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos koordinavimo komisijos darbo tvarkos aprašas – kreipimosi į NSK tvarką“, ir „manytina, kad šis reglamentavimas yra pakankamas tam, kad <...> valdytojas, kaip nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbi įmonė, įvykdytų jam priskirtą pareigą kreiptis NSK“, o „kreipimosi į NSK terminų nustatymas Projekte nesukurtų jokios pridėtinės vertės, priešingai, apribotų <...> valdytojo galimybes, priklausomai nuo susiklosčiusių aplinkybių, šį terminą diferencijuoti“. Tarnyba norėtų dar kartą pabrėžti, kad nei NSĮ, nei Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos koordinavimo komisijos darbo tvarkos aprašas<sup>11</sup> nenumato kada, t. y. kokiais terminais, turi būti kreipiamasi dėl sandorio atitikties nacionalinio saugumo interesams patikros, todėl GTK 29<sup>1</sup> straipsnio 7 dalyje siūlomas įtvirtinti teisinis reguliavimas nelaikytinas pakankamu, atsižvelgiant į tai, kad GTK įtvirtintas pajėgumų skyrimo procesas yra griežtai apribotas laike, o naudojimosi infrastruktūra sutarties nesudarymas nustatytais terminais užkerta kelią geležinkelio įmonei (vežėjui) naudotis paskirtais pajėgumais. Be to, argumentas, kad kreipimosi į NSK terminų nustatymas apribotų valdytojo galimybes, priklausomai nuo susiklosčiusių aplinkybių, šį terminą diferencijuoti, suponuoja tai, kad siūlomu įtvirtinti reguliavimu būtų sudaromos prielaidos valdytojui skirtingas geležinkelio įmones (vežėjus) traktuoti skirtingai, tokiu būdu neužtikrinant lygiateisiškumo ir nediskriminavimo principų laikymosi. Be to, pavėluotas valdytojo kreipimasis į NSK gali sąlygoti tai, kad naudojimosi infrastruktūra sutartis nebus sudaryta GTK nustatytais terminais dėl ko geležinkelio įmonė (vežėjas) negalės naudotis infrastruktūra, nors geležinkelio įmonės (vežėjo) kaltės dėl to nebus.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, Tarnyba pakartotinai siūlo įvertinti šiuo metu galiojančios GTK 29<sup>1</sup> straipsnio 7 dalies nuostatos atsisakymo pagrįstumą.

17. Įstatymo projektu siūloma pakeisti GTK 29<sup>2</sup> straipsnį, kurio 1 dalyje siūloma įtvirtinti, kokia seka pagal pateiktas paraiškas skirti pajėgumus (toliau – paraiškos) pirminiame TTT numatomos traukinio linijos. Pagal šios dalies 2 punktą turėtų būti numatomos traukinio linijos, būtinos **nuvykti į infrastruktūros statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbų atlikimą ir iš jos**, ir (ar) laiko intervalai šiems darbams atlikti, o pagal 7 punktą - traukinio linijos šio Kodekso 28 straipsnio 3 dalyje nurodytų įmonių geležinkelių riedmenims **važiuoti į geležinkelių infrastruktūros objektų statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbų atlikimo vietą ir iš jos**. Tarnybos vertinimu, nėra aiškus skirtumas tarp šiais punktais numatomų linijų paskirties.

<sup>10</sup> 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1316/2013.

<sup>11</sup> Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos koordinavimo komisijos darbo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. lapkričio 25 d. nutarimu Nr. 1540 „Dėl Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos koordinavimo komisijos darbo tvarkos aprašo patvirtinimo“

Siūlytina pakartotinai įvertinti minėtuose punktuose numatomas linijas ir atitinkamai tikslinti GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 1 dalies 2 ir (ar) 7 punktus.

Be to, Tarnyba pažymi, kad nei iš Įstatymo projektu keičiamų GTK 29<sup>2</sup> straipsnio, nei kitų Įstatymo projekto nuostatų negalima suprasti, kaip būtų nustatomas (išreiškiamas) poreikis GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 1 dalies 2 punkte nurodytoms traukinio linijoms, kurio pagrindu TTT būtų numatomos atitinkamos traukinio linijos ar laiko intervalai. Atitinkamai siūlytina numatyti, kad tai turi būti nurodyta Tinklo nuostatuose.

18. Įstatymo projekte neatsižvelgta į Tarnybos išvados 22 pastabą dėl Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 3 dalies, kurioje siūloma numatyti, kad valdytojas įvertina poreikį numatyti traukinio linijas paskutinės minutės paraiškoms tenkinti ir, jeigu toks poreikis yra, informaciją apie šių linijų kiekį ir *geležinkelių transporto paslaugų rūšį, kuriai galės būti jos naudojamos*, paskelbia savo interneto svetainėje. Tarnybos vertinimu ši pastaba išliko aktuali, todėl pakartotinai siūlytina ją įvertinti.

Papildomai Įstatymo projektu siūloma keisti GTK 29<sup>5</sup> straipsnį, jį papildant 9 dalimi, kuri numato, kad gavus kelias paskutinės minutės paraiškas skirti tuos pačius pajėgumus, apie kuriuos informacija Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatuose (toliau – Tinklo nuostatai) buvo nurodyta GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka, ir vienas iš šių paraišką pateikusių pareiškėjų yra GTK 28 straipsnio 3 dalyje nurodyta įmonė (t. y. remonto įmonė), šie pajėgumai skiriami tai įmonei. Kaip jau buvo nurodyta Tarnybos išvados 22 pastaboje, Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnio 2 dalyje, kurios nuostatos perkeliama GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 3 dalimi, numatyta, kad „Infrastruktūros valdytojai prireikus įvertina poreikį turėti rezervinių pajėgumų, kuriuos jie turi numatyti galutiniame sudarytame tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje, kad galėtų greitai reaguoti į galimus *ad hoc* prašymus skirti pajėgumų. Ši nuostata taip pat taikoma perpildytos infrastruktūros atveju“. Taigi, Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnio 2 dalyje nurodytų linijų rezervavimas *ad hoc* paraiškoms nesietinas su pajėgumų rezervavimu remonto įmonėms, o tokios rezervuotos linijos turėtų būti skiriamos visiems pareiškėjams lygiais pagrindais. Atitinkamai prioritetą teikti GTK 28 straipsnio 3 dalyje nurodytoms, t. y. remonto įmonėms, jei pateikiamos kelios paskutinės minutės paraiškos, yra nepagrįsta. Nustatyta tvarka paskutinės minutės paraiškoms teikti rezervuotose linijose gavus kelias paskutinės minutės paraiškas skirti tuos pačius pajėgumus, turėtų būti taikoma keičiamo GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 8 dalyje numatyta tvarka, t. y. pajėgumai skiriami paskutinės minutės paraišką anksčiau pateikusiam pareiškėjui.

Atsižvelgiant į išdėstytą, siūlytina atsisakyti keičiamo GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 9 dalies, kaip išimties iš šio straipsnio 8 dalies.

19. Yra neatsižvelgta į Tarnybos išvados 23.2 pastabą, kuria buvo siūloma pajėgumų derinimą pradėti dar iki pirminio TTT projekto parengimo, derinimo pažymoje motyvuojant, kad Tarnybos siūlymas būtų esminis pajėgumų skyrimo procedūros pakeitimas, be kita ko, konstatuojant, kad konfliktų sprendimas, kai TTT projektas yra rengiamas rankiniu būdu, yra neįmanomas. Pastarasis derinimo pažymoje nurodytas motyvas dar kartą patvirtina tai, kad nesvarbu kuriame pajėgumų skyrimo etape derinimo procedūra bus vykdoma, tol, kol nebus informacinės sistemos, kuri leistų rengti TTT ne rankiniu būdu, konfliktuojančių pajėgumų derinimas bus tik formalumas, nes realūs skirtingų situacijų modeliavimai, siekiant rasti optimalų sprendimą, leidžiantį patenkinti kiek įmanoma daugiau paraiškų, praktikoje negali būti įgyvendinti. Atsižvelgiant į tai, kad perpildytos infrastruktūros dalys yra viena iš pagrindinių geležinkelių transporto rinkos konkurenciją ribojančių veiksnių, o paraiškų derinimo etapas vienas iš esminių konfliktų sprendžiančių procedūrų, prašome Susisiekimo ministerijos, kaip valdytojo akcininko, užtikrinti kuo greitesnį informacinių sistemų, leisiančių TTT sudaryti ne rankiniu būdu, įdiegimą.

20. Iš esmės išliko aktuali Tarnybos išvados 27 pastaba dėl pareigos suinteresuotiems asmenims, kurie nėra pareiškėjai, įrodyti savo ketinimus įsigyti geležinkelių paslaugų. Patikslintoje Įstatymo projektu keičiamoje GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 5 dalyje siūloma numatyti, kad TTT projekto išrašas kitiems suinteresuotiesiems asmenims, kurie nėra pareiškėjai, yra, be kita ko, teikiamas tik tuo atveju, jei šie suinteresuotieji asmenys Tinklo nuostatuose nustatyta tvarka yra *įrodę, kad jų noras pareikšti savo nuomonę apie tai, kokią įtaką TTT gali turėti jų galimybei įsigyti keleivių,*

*bagažo ir (ar) krovinių vežimo geležinkelių transportu tarptautiniais ir (ar) vietiniais maršrutais vežimo paslaugų, yra suderinamas su jų vykdoma veikla.* Tarnyba laikosi išvadoje išdėstytos pozicijos, kad toks reikalavimas yra ne tik kad neaiškus, nes neaišku, kaip tokį neapibrėžtą dalyką galima įrodyti, bet taip pat ir neproporcingas ir nepagrįstai ribojantis suinteresuotųjų asmenų teisę susipažinti su TTT projektu ir pareikšti dėl jo savo pastabas. Atsižvelgiant į išdėstytą, nurodyto reikalavimo atsisakyti.

21. Siūlytina patikslinti Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 6 dalies antrąjį sakinį, jį išdėstant taip:

„<...> kurių pirminio traukinių tvarkaraščio projekte nurodytus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ~~šis vertinimas~~ **šios pastabos ir (ar) pasiūlymai** liečia.“

22. Įstatymo projektu neviseiškai atsižvelgta į Tarnybos išvados 24.2 ir 24.4 pastabas dėl pareiškėjų, kurie turėtų dalyvauti derybose, ir dėl jiems derinimo metu pateikiamos informacijos. Papildomai Tarnyba siūlytų aiškiai GTK 29<sup>3</sup> straipsnyje apibrėžti, kad tais pačiais pajėgumais, t. y. konfliktuojančiais pajėgumais, laikytini visi tam tikroje infrastruktūros dalyje prašomi skirti pajėgumai, jei į TTT nėra galimybės įtraukti visų toje infrastruktūros dalyje prašomų skirti pajėgumų.

23. Siekiant teisinio reglamentavimo aiškumo, siūlytina patikslinti Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 2 dalies nuostatas jas išdėstant taip:

„2. Derinimo metu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas **visiems** derinime dalyvaujantiems pareiškėjams raštu ar elektroninių ryšių priemonėmis pateikia informaciją apie:

1) **tuos pačius** viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, kurių paprašė **visi** kiti pareiškėjai, ~~siekiantys vykdyti keleivių, bagažo ar krovinių vežimo geležinkelių transportu veiklą tuo pačiu maršrutu~~ **tam tikroje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje;**

2) pareiškėjams **tam tikroje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje** preliminariai planuojamus skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus taikant prioriteto taisyklę;

3) ~~bendrą informaciją apie infrastruktūros pajėgumus alternatyvias~~ **traukinio linijas, kuriose galima skirti alternatyvų maršrutą, kurie yra siūlomi pareiškėjui vietoj jo paraiškoje nurodytų pajėgumų;**

4) viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo derinant paraiškas skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus tvarką, prioriteto ~~taisyklę~~ taisykles ir jų taikymą.“

24. Siūlytina patikslinti Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 5 dalies pirmojo sakinio nuostatą ir ją perkelti į to paties straipsnio 1 dalį arba papildyti šį straipsnį nauja dalimi ją išdėstant taip:

„Nustatydamas derinimo tvarką, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi įvertinti šio Kodekso 29<sup>7</sup> straipsnyje įtvirtinto geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo daugiau kaip vienos ES valstybės narės geležinkelių tinkle ypatumus ir derinimo rezultatų poveikį susitarimams su kitų Europos Sąjungos valstybių narių geležinkelių infrastruktūros valdytojais ar viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus skirsiančiomis įstaigomis dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, kurie turi būti įtraukti į tarnybinį traukinių tvarkaraštį“.

25. Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 7 dalį siūloma papildyti nuostata, kad Susisiekimo ministras nustatydamas prioriteto taisykles turi atsižvelgti, be kita ko, ir į ekonominio poveikio vertinimo, jeigu jis buvo atliekamas GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 4 dalyje nustatyta tvarka, rezultatų įtaką nustatomų prioriteto taisyklių taikymui. Šios nuostatos turinys ir jos taikymas yra visiškai neaiškūs. Iš keičiamos GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 4 dalies nuostatų, įtvirtinančių ekonominio poveikio vertinimą, nėra aišku, kokie apskritai yra tokio vertinimo rezultatai ir kokia jų įtaka ne tik prioriteto taisyklių taikymui, kaip siūloma naujai nustatyti, bet ir apskritai paraiškų skirti tuos pačius pajėgumus derinimui ir pajėgumų skyrimui.

Papildomai pažymėtina, kad šiuo metu galiojančios GTK 29<sup>1</sup> straipsnio 9 dalies nuostatos, kad, „jeigu yra galimybių, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų vykdomai keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo geležinkelių transportu veiklai, jeigu prašomi viešosios

geležinkelių infrastruktūros pajėgumai nebūtų paskirti“ įgyvendinimas buvo detalizuotas 2020–2021 m., 2021–2022 m. Tinklo nuostatuose. Tarnybos, vykdančios rinkos reguliuotojo funkcijas, ne kartą atlikta šių Tinklo nuostatų analizė dar kartą patvirtina Tarnybos išvados 24.11 pastaboje išdėstytą poziciją, kad šiuo metu GTK įtvirtintas ir Tinklo nuostatuose detalizuotas ekonominio poveikio vertinimas iš esmės yra savitiksliis, neturintis jokios įtakos nei derinimo procesui, nei pajėgumų skyrimui.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ir į tai, kad Įstatymo projektu siūlomais pakeitimais ekonominio poveikio vertinimui iš esmės nėra suteikiama kokybiškai nauja reikšmė derinimo ar pajėgumų skyrimo procese, Tarnyba siūlytų apsvairstyti galimybę apskritai atsisakyti atskiros ekonominio poveikio vertinimo procedūros. Pažymėtina, kad Direktyvos 2012/34/ES 45 straipsnio, nustatančio pagrindinius TTT sudarymo principus, 1 dalies nuostata, kad infrastruktūros valdytojas turi, jei įmanoma, atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominę poveikį jų veiklai, plačiau Direktyvoje 2012/34/ES nėra detalizuota, todėl nėra visiškai aiškus jos tikslas ir įgyvendinimo būdas. Pvz., Direktyvos 2012/34/ES preambulės 54 punkto, numatančio, kad „pajėgumų paskirstymas turėtų užkirsti kelią taikyti nepagrįstus suvaržymus kitoms įmonėms, turinčioms ar ketinančioms turėti teisę naudotis infrastruktūra ir norinčioms plėtoti savo veiklą“, kontekste, Direktyvos 2012/34/ES 45 straipsnio nuostatą galima laikyti kaip vieną iš TTT sudarymo principų, kuris įgyvendinamas įtvirtinant aiškią pajėgumų skyrimo sistemą, nenumatančią nepagrįstų apribojimų geležinkelio įmonei (vežėjui) gauti jos veiklai vykdyti reikalingus pajėgumus, užtikrinant konsultavimąsi su pareiškėjais ir geležinkelių paslaugų įrenginių operatoriais dėl pajėgumų apribojimų, kaip to reikalauja Direktyvos 2012/34/ES VII priedas, atsižvelgiant į poveikį, kurį pareiškėjams turės infrastruktūros pajėgumų rezervavimas planinės kelių techninės priežiūros darbui, kaip tai numato Direktyvos 2012/34/ES 53 straipsnio 2 dalis, ir pan.

26. Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 7 dalyje siūloma atsisakyti pajėgumų panaudojimo lygio kaip vieno iš prioriteto taisyklių, kuriomis vadovaujantis pajėgumai skiriami perpildytoje infrastruktūros dalyje, kriterijaus. Tarnybos vertinimu, šiuo kriterijumi pagrįsta prioriteto taisyklė yra vienas iš esminių elementų, siekiant skatinti ir užtikrinti efektyvų pajėgumų panaudojimą perpildytoje infrastruktūroje, nepaisant to, kad šiuo kriterijumi paremta prioriteto taisyklė pagal Susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymą Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ (toliau – Įsakymas Nr. 3-197) būtų taikoma kaip paskutinė. Papildomai pažymėtina, kad pajėgumų panaudojimo lygis, skirtingai nuo daugelio kitų šiuo metu Įsakymu Nr. 3-197 įtvirtintų prioriteto taisyklių kriterijų, yra vienas iš objektyviausių ir nepriklausančių nuo atitinkamos geležinkelio įmonės (vežėjo) užimamos geležinkelių transporto rinkos dalies prioriteto kriterijų. Be to, Direktyvos 2012/34/ES 52 straipsnio 1 dalyje vienareikšmiškai nurodoma, kad „Infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose nurodo reikalavimus, pagal kuriuos pajėgumų paskirstymo tikslais nustatinėdamas pirmumo teises **jis atsižvelgia į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį**“. Ši Direktyvos 2012/34/ES nuostata ir yra perkelta<sup>12</sup> būtent šiuo metu galiojančio GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 7 dalimi, kurioje numatyta, kad prioriteto taisyklė nustatoma, be kita ko, atsižvelgiant ir į pareiškėjų ankstesnio laikotarpio pajėgumų panaudojimo lygį.

Atsižvelgiant į išdėstytą, siūlytina GTK 29<sup>3</sup> straipsnio 7 dalyje neatsisakyti pajėgumų panaudojimo lygio, kaip vieno iš prioriteto taisyklių, kuriomis vadovaujantis pajėgumai skiriami perpildytoje infrastruktūros dalyje, kriterijaus.

<sup>12</sup> 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/EB, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė, kai kurių straipsnių ir Lietuvos Respublikos nacionalinių teisės aktų projektų atitikties lentelė, pateikta Lietuvos Respublikos Seimui kartu su Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4<sup>1</sup>, 5, 6<sup>1</sup>, 7, 7<sup>1</sup>, 9, 10, 14, 23, 23<sup>1</sup>, 24, 25, 26, 28, 29, 30<sup>1</sup>, 30<sup>2</sup>, 30<sup>3</sup>, 30<sup>4</sup>, 33 straipsnių ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 24<sup>1</sup>, 24<sup>2</sup>, 24<sup>3</sup>, 24<sup>4</sup>, 25<sup>1</sup>, 25<sup>2</sup>, 29<sup>1</sup>, 29<sup>2</sup>, 29<sup>3</sup>, 29<sup>4</sup>, 29<sup>5</sup>, 29<sup>6</sup>, 29<sup>7</sup> ir 29<sup>8</sup> straipsniais įstatymo projektu (XIIP-2205) (<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/571d34405f0f11e896f6c1bcca8cd3a8?jfwid=-vvheyp6h>).

27. Siūlytina atsisakyti Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 2 dalies nuostatos „kurios pateikimas yra galimas pagal Sprendimo (ES) 2017/2075 3 punktą“ kaip perteklinės ir nesukuriančios pridėtinės vertės, taip pat suponuojančios pareiškėjo teisę pateikti pavėluotą paraišką. Nors pagal Sprendimo (ES) 2017/2075 3 punktą valdytojas turi pareigą įvertinti ir pavėluotas paraiškas, tačiau tokių paraiškų pateikimas turėtų būti laikomas išimtimi.

28. Siūlytina patikslinti Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 3 dalį ir ją išdėstyti taip:

„3. <...> teikdamas pavėluotą paraišką – kartu su šia paraiška, ~~bet~~ **arba** likus ne mažiau kaip 3 mėnesiams iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio <...>“.

29. Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 4 dalyje siūloma įtvirtinti apribojimą nustatytais atvejais pareiškėjui, kuriam skirti pajėgumai buvo panaikinti, teikti paskutinės minutės paraišką.

Visų pirma, Tarnyba siūlytų šią nuostatą perkelti į GTK 29<sup>6</sup> straipsnį ir įtvirtinti ją naujoje 5 dalyje. Taip pat šis apribojimas privalo būti taikomas ir GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 5 punkte numatytu atveju, kadangi apribojimas vėl pretenduoti į pajėgumus, kurie pareiškėjui buvo panaikinti dėl to, kad jis perpildytoje infrastruktūros dalyje skirtus pajėgumus naudojo neefektyviai, t. y. mažiau nustatytos ribinės normos, yra viena esminių efektyvaus infrastruktūros naudojimo skatinimo priemonių ir garantų. Be to, Tarnybos vertinimu, apribojimo taikymo terminas turi būti siejamas su atitinkamo TTT galiojimo laikotarpiu.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 5 dalis išdėstyta taip:

„5. Pareiškėjas, kuriam skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai buvo panaikinti **vienu iš** šio ~~Kodekso~~ 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 1, 2, 3 ~~ar 4–5~~ punktuose ~~nustatytais atvejais~~ **nustatytų atvejų, neturi teisės teikti** paskutinės minutės paraiškų dėl šiais atvejais panaikintų ir ~~laisvais paskelbtų~~ viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, **kurie paskelbti laisvais**, skyrimo gali teikti ne anksčiau kaip po 1 metų nuo sprendimo panaikinti skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus nurodytais atvejais priėmimo dienos **iki atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo pabaigos**.“

30. Atsižvelgiant į tai, kad pavėluotų paraiškų vertinimas vyksta po visų paraiškų įvertinimo, Įstatymo projektu keičiamo GTK 29<sup>5</sup> straipsnio 10 dalį siūloma dėstyti taip:

„10. Pavėluotų paraiškų vertinimas turi būti pradėtas ne vėliau kaip per 10 darbo dienų nuo ~~sprendimo~~ **visų sprendimų** skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ar atsisakyti juos skirti **pagal paraiškas, pateiktas šio Kodekso 29<sup>1</sup> straipsnio 1 dalyje nustatytais terminais**, priėmimo dienos, o ~~sprendimas~~ **sprendimai** skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ar atsisakyti juos skirti pagal pavėluotas paraiškas priimamasi ne vėliau kaip iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio parengimo termino, nurodyto Kodekso 29<sup>2</sup> straipsnio 10 dalyje, pabaigos. Pavėluotų paraiškų vertinimas atliekamas laikantis Sprendimo (ES) 2017/2075 6 punkto reikalavimų ir Tinklo nuostatuose nurodytos šių paraiškų vertinimo tvarkos.“

31. Tarnyba papildomai siūlytų patikslinti GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalį arba papildyti šį straipsnį nauja dalimi, aiškiai numatant, kokie (kokios apimties) pajėgumai turėtų būti naikinami kiekvienu GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalyje nurodytu atveju. Šiuo metu galiojanti GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies pirmosios pastraipos nuostata, kad „valdytojas priima sprendimą panaikinti skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus“ nėra pakankamai aiški, nes neaišku, kokie pajėgumai turėtų būti naikinami kiekvienu iš numatytų atvejų, t. y. ar visi atitinkamam pareiškėjui skirti pajėgumai, ar, pvz., šio straipsnio 4 dalies 5 punkte nurodytu atveju – tik visi atitinkamoje perpildytos infrastruktūros dalyje paskirti pajėgumai. Pastebėtina, kad Tarnyba jau praktikoje susidūrė su skirtingu aptariamų nuostatų aiškinimu ir taikymu, todėl būtina ją tikslinti įstatyme aiškiai įtvirtinant taikomos poveikio priemonės – skirtų pajėgumų panaikinimo, turinį (apimtį).

Tarnyba siūlytų apsvastyti tokias pajėgumų naikinimo GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 1–5 punktuose numatytais atvejais apimtis:

1) 1–3 punktuose numatytais atvejais – visi pareiškėjui atitinkamo TTT galiojimo laikotarpiu skirti pajėgumai;

2) 4 punkte nurodytu atveju – pajėgumai, už kuriuos nebuvo sumokėta išankstinė (avansinė) įmoka.

3) 5 punkte nurodytu atveju – visi atitinkamoje perpildytos infrastruktūros dalyje skirti pajėgumai.

Pažymėtina, kad dėl aukščiau pasiūlytų pajėgumų naikinimo apimčių ir termino, kuriems jie naikinami, gali būti diskutuojama, siekiant užtikrinti poveikio priemonės proporcingumą padarytam pažeidimui ir tuo pačiu skatinti efektyvų infrastruktūros panaudojimą.

32. Atsižvelgiant į Įstatymo projektu keičiamo GTK 29 straipsnio 5 dalį, pagal kurią užmokestį už MPP turėtų mokėti pareiškėjas, kuris nėra geležinkelio įmonė (vežėjas), o ne šio pareiškėjo interesais veikianti geležinkelio įmonė (vežėjas), GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 punkte brauktini žodžiai „pareiškėjo interesais veikianti geležinkelio įmonė (vežėjas)“.

33. Įsakymo projektu keičiamoje GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 3 dalyje siūloma numatyti, kad sprendimas atsisakyti skirti pajėgumus pagal paskutinės minutės paraišką priimamas GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 2 dalies 1–3 ir 5–9 punktuose nurodytais atvejais. Atsižvelgiant į tai, kad GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 2 dalies 9 punkte numatyta, kad sprendimas atsisakyti skirti pajėgumus pagal paraiškas priimamas, kai valdytojas GTK 29<sup>2</sup> straipsnio 2 dalyje numatytu atveju neturi kitų pajėgumų, šis punktas nėra taikytinas paskutinės minutės paraiškų atžvilgiu, nes paskutinės minutės paraiškos teikiamos tik dėl laisvų pajėgumų. Atitinkamai Įstatymo projektu keičiamoje GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 3 dalyje nuorodos į šio straipsnio 2 dalies 9 punktą atsisakytina.

34. Įstatymo projektu naujai pildomas GTK 29<sup>9</sup> straipsnis, kuris, įvertinus atliktus naujus, palyginti su pirminiu Įstatymo projektu, pakeitimus, taisytinas šiais aspektais:

34.1. Šio straipsnio 1 dalyje vartojama formuluotė „prašymą *pakeisti sprendimą skirti <...> pajėgumus*“ taisytina į „prašymą *pakeisti skirtus <...> pajėgumus*“. Sisteminė šio straipsnio 1, 3–5 ir 9 dalių analizė leidžia manyti, kad sprendimo skirti pajėgumus pakeitimas galėtų apimti tik sprendime skirti pajėgumus tiesiogiai įvardintų pajėgumus apibūdinančių parametrų pakeitimą, tačiau galėtų neapimti kitų, sprendime neįvardintų, charakteristikų, kurios buvo nurodytos paraiškoje ir kurios buvo vertinamos priimant sprendimą dėl pajėgumų skyrimo, kaip pvz., traukos riedmenų tipas ir (ar) kiekis, pakeitimo. Pažymėtina, kad nėra įtvirtintos standartinės sprendimo skirti pajėgumus formos, todėl šio sprendimo turinys kaip ir jame pateikiamos informacijos apie skiriamus pajėgumus apimtis, formatas bei pobūdis, gali keistis, todėl šio straipsnio 1 dalyje nurodomu prašymu pakeisti būtent sprendimą dėl pajėgumų skyrimo galėtų būti prašoma pakeisti tik pačiame sprendime, pvz., įsakyme, nurodytus tam tikrus pajėgumų parametrus. Visgi, to paties straipsnio 9 dalyje nurodoma, kad „jeigu šio straipsnio 1 dalyje nurodyto prašymo nagrinėjimo metu <...> *paaiškėja, kad nereikia keisti sprendimo skirti <...> pajėgumus, <...> valdytojo sprendimas dėl sutikimo su šiais pakeitimais* priimamas ir įsigalioja Tinklo nuostatuose nurodyta tvarka“. Atitinkamai neaišku, kokie „šie pakeitimai“ turimi galvoje, jei pagal to paties straipsnio 1 dalį gali būti teikiamas prašymas tik pakeisti sprendimą dėl pajėgumų skyrimo. Tarnybos nuomone, pareiškėjai turėtų turėti teisę prašyti keisti ne tik tiesiogiai sprendime skirti pajėgumus nurodytus pajėgumus apibūdinančius parametrus, bet ir kitas neatsiejamai su skirtais pajėgumais susijusias charakteristikas, kurios buvo nurodytos paraiškoje ir kurios buvo vertinamos priimant sprendimą dėl pajėgumų skyrimo. Atsižvelgiant į tai, GTK 29<sup>9</sup> straipsnio 1 ir kitose dalyse siūlytume vartoti bendresnę „skirtų pajėgumų pakeitimo“ formuluotę bei apibrėžti, kas yra laikytina skirtų pajėgumų pakeitimu.

34.2. Siūlytina šio straipsnio 1 dalies antrojo sakinio ir 7 dalies nuostatas apjungti ir išdėstyti taip:

„Šio straipsnio 1 dalyje nurodyti prašymai pateikiami, nagrinėjami ir sprendimai dėl pajėgumų pakeitimo priimami Tinklo nuostatuose nurodyta tvarka“.

34.3. Siūlytina patikslinti šio straipsnio 2 dalį, ją išdėstant taip:

„2. ~~Sprendimas skirti~~ **Skirti** viešosios geležinkelių infrastruktūros ~~pajėgumus~~ **pajėgumai** negali būti keičiamas **keičiami**, kai šis ~~sprendimas buvo priimtas visų~~ **jei jie buvo skirti** perpildyta ~~paskelbtos~~ **paskelbtoje** viešosios geležinkelių infrastruktūros ~~dalis dalyje atžvilgiu~~.“

34.4. Atsižvelgiant, į tai, kad pagal šio straipsnio 4 dalį valdytojas teikia pareiškėjui, kuriam skirti pajėgumai, siūlymą keisti pajėgumus ir prašo pareiškėjo sutikimo su siūlomais pakeitimais, bei šio rašto 34.1 papunktyje išdėstytą pastabą, šio straipsnio 3 dalies pirmąją pastraipą ir 4 dalį siūlytina išdėstyti taip:

„ 3. Jeigu yra laisvų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi teisę **siūlyti** pakeisti ~~traukinio ilgį, svorį, traukos riedmenų tipą ir (ar) kiekį, maršrutą, traukinio išvykimo, atvykimo ir važiavimo laikus, kurių techninių charakteristikų atitiktis viešosios geležinkelių infrastruktūros charakteristikoms vertinimo pagrindu buvo priimtas sprendimas pareiškėjui skirti~~ **skirtus** viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, jeigu:“.

„4. Paaikšėjus šio straipsnio 3 dalyje nurodytoms aplinkybėms, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas; inicijuoja ~~traukinio ilgio, svorio, traukos riedmenų tipo ir (ar) kiekio, maršruto, traukinio išvykimo, atvykimo ir važiavimo laiku, kurių techninių charakteristikų atitiktis viešosios geležinkelių infrastruktūros charakteristikoms vertinimo pagrindu buvo priimtas sprendimas skirti~~ **skirtų** viešosios geležinkelių infrastruktūros ~~pajėgumų~~ **pajėgumų** pakeitimą ir raštu siūlo pareiškėjui, kuriam skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, ~~važiuoti kitokio ilgio ir (ar) svorio traukiniais, pakeisti traukos riedmenų tipą (ar) kiekį, kitus maršrutus, traukinio išvykimo, atvykimo ir važiavimo laikus~~ **pakeisti skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus**, taip pat nustato terminą informuoti apie savo sutikimą ar nesutikimą su pateiktu pasiūlymu.

34.5. Tarnyba iš esmės neprieštarauja siūlymui suteikti valdytojui teisę, kai yra laisvų pajėgumų, inicijuoti skirtų pajėgumų pakeitimą ir skirtų pajėgumų pakeitimui nurodytais atvejais, jei pareiškėjas, kuriam skirti pajėgumai, su siūlomais pakeitimais sutinka. Tačiau Tarnyba nepritaria šio straipsnio 6 dalyje siūlomai įtvirtinti nuostatai, kad, jeigu pareiškėjas nesutinka su valdytojo siūlymu pakeisti skirtus pajėgumus ar per nustatytą terminą nepateikia sutikimo, valdytojas priima sprendimą panaikinti pareiškėjui skirtus pajėgumus. Tarnybos vertinimu, valdytojo teisė bet kada pakeisti, o, esant poreikiui, ir panaikinti, skirtus pajėgumus net ir nesant pareiškėjo, kuriam skirti pajėgumai, sutikimo galima tik šio straipsnio 3 dalies 3 punkte nurodytu pagrindu, t. y. kai geležinkelių transporto eismas sutriko dėl GTK 29<sup>8</sup> straipsnyje nurodytų priežasčių. Šiuo atveju, atsižvelgiant į jau galiojančias GTK 29<sup>8</sup> straipsnio ir 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 6 punkto nuostatas, apskritai kvestionuotinas papildomo teisinio reglamentavimo poreikis skirtų pajėgumų pakeitimo, t. y. GTK 29<sup>9</sup> straipsnio, kontekste.

Šio straipsnio 3 dalies 1 punkte nurodytu atveju, skirti pajėgumai, nesant pareiškėjo sutikimo, Tarnybos nuomone, negali būti naikinami. Tarnyba iš esmės laikosi ne kartą išsakytos pozicijos, kad infrastruktūros statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbai ir dėl jų būtini pajėgumų apribojimai yra planuojami iš anksto iki TTT rengimo (Direktyvos 2012/34/ES 53 straipsnis, Sprendimas (ES) 2017/2075), tuo tarpu įvykus nenumatytiems atvejams, kaip tai numatyta Direktyvos 2012/34/ES 54 straipsnio 2 dalyje ir atitinkamai GTK 29<sup>8</sup> straipsnyje, pareiškėjams skirtus pajėgumus valdytojas gali apriboti ir be pareiškėjo sutikimo. Pajėgumų poreikis infrastruktūros statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbams atlikti, kurie dėl nuo valdytojo nepriklausančių aplinkybių, tačiau nepakliūvančių po GTK 29<sup>8</sup> straipsniu, nebuvo įtraukti į TTT, neturėtų būti pagrindu naikinti pajėgumus.

34.6. Atsižvelgiant į tai, kad pajėgumų naikinimas, nesant pareiškėjo sutikimo su siūlomais pajėgumų pakeitimais, iš esmės galėtų apimti tik šio straipsnio 3 dalies 2 ir 3 punktuose nurodytus atvejus, Įstatymo projektu siūlomo GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 6 punkto keitimo atsisakytina, kadangi GTK 29<sup>9</sup> straipsnio 3 dalies 2 punkte nurodytas atvejis, Tarnybos vertinimu, neturėtų būti priskirtas GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 6 punkte įtvirtintam naikinimo pagrindui, o GTK 29<sup>9</sup> straipsnio 3 dalies 3 punkte įtvirtintas atvejis ir taip patenka po GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalies 6 punkto turiniu. Pajėgumų naikinimui GTK 29<sup>9</sup> straipsnio 3 dalies 2 punkte nurodytu atveju, GTK 29<sup>6</sup> straipsnio 4 dalis papildytina nauju atskiru naikinimo pagrindu.

34.7. Šio straipsnio 7 dalyje siūloma numatyti, kad šio straipsnio 1 dalyje nurodytas prašymas nagrinėjamas ir sprendimas dėl jo priimamas *ne vėliau kaip iki kiekvienos Tinklo*



*nuostatuose nurodytos galiojančio TTT pakeitimo dienos.* Tarnyba siūlo numatyti ankstesnį sprendimo dėl pajėgumų pakeitimo priėmimo terminą, pvz., likus ne mažiau kaip 10 darbo dienų iki kiekvienos Tinklo nuostatuose nurodytos galiojančio TTT pakeitimo dienos, nes pareiškėjai privalo iš anksto, t. y. dar iki TTT pakeitimo dienos, žinoti, ar jų prašymas yra patenkintas ir atitinkamai pasirengti tinkamam pakeistų pajėgumų naudojimui.

34.8. Atsižvelgiant į šio rašto 33.1 ir 33.2 pastabas ir pasiūlymus, šio straipsnio 9 dalies nuostatos atsisakytina, kaip iš esmės ydingos ir perteklinės. Tarnybos nuomone, visais pajėgumų keitimo atvejais turėtų būti priimamas valdytojo sprendimas dėl pajėgumų keitimo, tuo tarpu kaip jis būtų įforminamas turėtų būti palikta valdytojo diskrecijai, tai nurodant Tinklo nuostatuose.

35. Įstatymo projektu keičiamo GTK 30<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje siūloma numatyti, kad geležinkelio paslaugų įrenginių operatoriai suteikia prieigą prie geležinkelių paslaugų įrenginių geležinkelio įmonėms (vežėjams), GTK 28 straipsnio 3 dalyje nurodytoms įmonėms ir *pareiškėjams, apsidraudusiems ketinamos vykdyti veiklos civilinę atsakomybę.* Pažymėtina, kad, vadovaujantis GTK 3 straipsnio 34 dalimi, pareiškėju gali būti ne tik geležinkelio įmonė (vežėjas), bet ir geležinkelio įmonių (vežėjų) tarptautinė grupė, krovinių siuntėjas (gavėjas), ekspeditorius, kuris, norėdamas teikti viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas arba turėdamas komercinių interesų, pageidauja įsigyti pajėgumų, tuo tarpu nei galiojančiame GTK 10<sup>1</sup> straipsnyje nei Įstatymo projektu atliekamuose šio straipsnio pakeitimuose, įtvirtinančiuose privalomojo civilinės atsakomybės draudimo reikalavimus, pareiga pareiškėjams, kurie nėra geležinkelio įmonės (vežėjai), draustis privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu nėra įtvirtinta. Pastebėtina, kad tokių pareiškėjų interesais geležinkelių paslaugų įrenginiu ir jame teikiamomis paslaugomis naudosis būtent geležinkelio įmonės (vežėjai), privalantys turėti civilinės atsakomybės draudimą. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, siūlytina pakartotinai įvertinti pareigos pareiškėjams, kurie nėra geležinkelio įmonės (vežėjai), apsidrausti ketinamos vykdyti veiklos civilinę atsakomybę įtvirtinimo keičiamo GTK 30<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje pagrįstumą.

36. Tarnybos vertinimu, Įstatymo projekte nebuvo atsižvelgta į Tarnybos išvados 11 pastabos paskutinę pastraipą, 12 ir 13 pastabas, 16 pastabos 1–3 pastraipas, 25 pastabą, 44 pastabos paskutinį sakinį, tačiau jų vertinimas derinimo pažymoje nepateiktas. Atsižvelgiant į tai, kad nurodytos pastabos ir juose išdėstyti argumentai išliko aktualūs, prašome juos pakartotinai įvertinti.

37. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projektu keičiamos nuostatos, kurios vienaip ar kitaip yra susijusios su ūkinės veiklos reguliavimu, taip pat kurių taikymas turėtų būti siejamas tiek su kalendoriniais metais (pvz., apskaitos reikalavimus nustatančios nuostatos), tiek su TTT galiojimo periodu (pvz., paraiškos teikimo, pajėgumų skyrimo ir naudojimo bei geležinkelių transporto eismo organizavimo nuostatos), pirminiu Tarnybos vertinimu, Įstatymo projekto 33 straipsnyje įtvirtintos įsigaliojimo ir taikymo nuostatos koreguotinos taip:

1) Neturėtų likti Įstatymo projektu keičiamų nuostatų, kurios įsigaliojimą iškart po priimto įstatymo paskelbimo Teisės aktų registre (toliau – TAR). Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 30 straipsnio 4 dalimi, siūlytina numatyti bent trijų mėnesių laikotarpį po priimto įstatymo paskelbimo TAR, po kurio, preliminariniu vertinimu, galėtų įsigalioti tik Įstatymo projekto 1–5, 8–13 ir 31 straipsnių nuostatos.

2) Darant prielaidą, kad Įstatymo projektas bus priimtas iki 2021 m. rugsėjo 30 d., Įstatymo projekto 7 ir 14 straipsnių nuostatos, susijusios su apskaitos reikalavimų nustatymu, turėtų įsigalioti nuo 2022 m. sausio 1 d. Įstatymo projekto nepriėmus iki nustatyto termino, nurodytos Įstatymo projekto nuostatos turėtų įsigalioti nuo 2023 m. sausio 1 d.

3) Visos kitos Įstatymo projekto nuostatos, kurios neįvardintos šios pastabos 1 ir 2 punktuose, galėtų įsigalioti nuo 2022 m. gruodžio 11 d. ir turėtų būti taikomos tik 2023–2024 m. ir vėlesniems TTT. Tarnybos vertinimu, tam, kad priimto Įstatymo projekto nuostatos galėtų įsigalioti anksčiau ir atitinkamai galėtų būtų taikomos ankstesniems, pvz., 2022–2023 m. TTT, Įstatymo projektas turėtų būti priimtas iki atitinkamų metų TTT Tinklo nuostatų projekto parengimo ir paskelbimo konsultacijoms. Pvz., 2022–2023 m. Tinklo nuostatų projektas turėtų būti paskelbtas iki š. m. lapkričio 11 d. Atitinkamai tam, kad į 2022–2023 m. Tinklo nuostatų projektą būtų įtraukti

Įstatymo projektu atliekami GTK pakeitimai, iki š. m. lapkričio 11 d. ne tik turi būti priimtas pats Įstatymo projektas, bet ir priimti visi jo įgyvendinamieji teisės aktai. Atitinkamai, nespėjus to padaryti, Įstatymo projekto įsigaliojimas ir taikymas turi būti nukeliamas vėlesniam TTT.

Papildomai Tarnyba norėtų pažymėti, kad GTK nuostatų pakeitimas, t. y. jų įsigaliojimas ir taikymas, jau galiojančio TTT ar to TTT, kuriam paraiškų pateikimo ar pajėgumų skyrimo procesai, jau yra prasidėję, taip pat ir to TTT, kurio Tinklo nuostatai jau yra patvirtinti ir paskelbti, atžvilgiu laikytinas ydingu. Tokiu atveju yra ne tik sulaukiama geležinkelio įmonių (vežėjų) skundų dėl nepagrįsto Tinklo nuostatų keitimo, bet ir sukelia praktinių GTK nuostatų taikymo problemų.

4) Įstatymo projektas papildytinas nuostata, numatančia, kad 2022–2023 m. TTT taikomos iki šio Įstatymo projekto įsigaliojimo galiojusios GTK nuostatos. Numačius, kad Įstatymo projektas įsigalioja, pvz., 2022 m. gruodžio 11 d., tuo metu galiotų 2022–2023 m. TTT ir 2023–2024 m. Tinklo nuostatai, kurie būtų parengti pagal iki tol galiojusias GTK nuostatas, kurios ir turėtų būti toliau taikomos viso 2022–2023 m. TTT ir 2023–2024 m. TTT galiojimo laikotarpiams.

5) Jei būtų atsižvelgta į aukščiau nurodytas pastabas ir pasiūlymus, Įstatymo projekto 33 straipsnio 4 dalies atsisakytina kaip perteklinės.

Atsižvelgdama į Įstatymo projektu numatomo įtvirtinti teisinio reguliavimo svarbą bei siekdama, kad jis būtų visapusiškai efektyvus, tinkamai perkeliantis Direktyvos 2012/34/ES nuostatas ir atitinkantis nacionalinius ypatumus, Tarnyba dar kartą prašo, kuomet bus gautos visos suinteresuotų šalių pastabos ir (ar) pasiūlymai, organizuoti Jūsų ir Tarnybos atstovų pasitarimą Įstatymo projektu siūlomų įtvirtinti nuostatų ir dėl jų pateiktų pastabų aptarimui.

A. Čižienė, tel. (8 6) 742 0151, el. p. [agne.ciziene@rrt.lt](mailto:agne.ciziene@rrt.lt)  
D. Sereičikaitė tel. (8 5) 210 5659, el. p. [dovile.sereickaite@rrt.lt](mailto:dovile.sereickaite@rrt.lt)

# DETALŪS METADUOMENYS

<b>Dokumento sudarytojas (-ai)</b>	Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba 121442211, Mortos g. 14, LT-03219 Vilnius
<b>Dokumento pavadinimas (antraštė)</b>	DĖL IŠVADOS ĮSTATYMO PROJEKTUI
<b>Dokumento registracijos data ir numeris</b>	2021-04-09 Nr. (67.3Mr)1B-1211
<b>Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris</b>	2021-04-09 Nr. 1-3824
<b>Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo</b>	ADOC-V1.0
<b>Parašo paskirtis</b>	Pasirašymas
<b>Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos</b>	Feliksas Dobrovolskis, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos direktorius
<b>Sertifikatas išduotas</b>	FELIKSAS, DOBROVOLSKIS LT
<b>Parašo sukūrimo data ir laikas</b>	2021-04-09 15:25:53 (GMT+03:00)
<b>Parašo formatas</b>	XAdES-T
<b>Laiko žymoje nurodytas laikas</b>	2021-04-09 15:25:42 (GMT+03:00)
<b>Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją</b>	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
<b>Sertifikato galiojimo laikas</b>	2019-04-29 16:41:07 – 2024-04-27 23:59:59
<b>Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti</b>	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba, į.k. 121442211 LT", sertifikatas galioja nuo 2019-10-18 10:48:07 iki 2022-10-17 10:48:07 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k.188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2018-12-27 13:55:24 iki 2021-12-26 13:55:24
<b>Pagrindinio dokumento priedų skaičius</b>	–
<b>Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius</b>	–
<b>Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)</b>	–
<b>Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)</b>	–
<b>Priedamo dokumento registracijos data ir numeris</b>	–
<b>Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas</b>	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.38
<b>Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)</b>	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. META-INF/signatures/signatures1.xml#SignatureElem_0: Laiko žyma „SignatureTimeStamp“ sukurta nepatikimos laiko žymų tarnybos (naudotas nepatikimas sertifikatas (subjektas: RCSC TSA2, galioja nuo: 2020-04-24 16:23:52)). Sertifikatas patvirtintas nepatikimu sertifikavimo centro sertifikatu (subjektas: RCSC IssuingCA).
<b>Paieškos nuoroda</b>	–
<b>Papildomi metaduomenys</b>	Nuorašą suformavo 2021-04-09 15:51:00 Dokumentų valdymo sistema Avilys