

**LIETUVOS RESPUBLIKOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KODEKSO
PATVIRTINIMO, ĮSIGALIOJIMO IR TAIKymo ĮSTATYMO NR. IX-2152
4 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO, LIETUVOS RESPUBLIKOS
GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 1, 3, 7¹, 9, 10¹, 15, 19, 22, 23, 23¹, 24, 24¹, 25,
25², 29⁸, 30¹, 30², 30³, 30⁴, 33, 34 STRAIPSNŲ, KETVIRTOJO SKIRSNIO PAVADINIMO,
PRIEDO PAKEITIMO, KODEKSO PAPILDYMO 25⁴, 30⁵ STRAIPSNIAIS,
AŠTUNTUOJU SKIRSNIU IR PENKTOJO SKIRSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU
GALIOS ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ
NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 383, 589 STRAIPSNŲ IR PRIEDO PAKEITIMO, 384
STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymo Nr. IX-2152 4 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – GTK patvirtinimo įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 1, 3, 7¹, 9, 10¹, 15, 19, 22, 23, 23¹, 24, 24¹, 25, 25², 29⁸, 30¹, 30², 30³, 30⁴, 33, 34 straipsnių, ketvirtojo skirsnio pavadinimo, priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25⁴, 30⁵ straipsniais, aštuntuoju skirsniu ir penktojo skirsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektas (toliau – GTK pakeitimo įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 383, 589 straipsnių ir priedo pakeitimo, 384 straipsnio pripažinimo netekusius galios įstatymo projektas (toliau – ANK pakeitimo įstatymo projektas) (toliau kartu – Įstatymų projektai) parengti siekiant:

- 1) užtikrinti Reglamento (ES) 2021/782¹ įgyvendinimą;
- 2) išspręsti praktikoje identifikuotas viešosios geležinkelių infrastruktūros (toliau – VGI) turto ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių geležinkelių paslaugų įrenginių (toliau – GPI) ir šiems objektams eksploatuoti ar kitoms VGI valdytojo (toliau – Infrastruktūros valdytojas) funkcijoms vykdyti reikalingo valstybės turto (toliau – su VGI susijęs valstybės turtas) valdymo problemas;
- 3) užtikrinti pakankamą geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo veiklos finansavimą;
- 4) detalizuoti sprendimų dėl VGI ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI uždarymo ir naujų VGI ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausysiančių GPI objektų statybos priėmimo tvarką;
- 5) didinti Infrastruktūros valdytojo savarankiškumą priimant sprendimus dėl naudojimosi VGI apmokestinimo, įskaitant konkrečių nuolaidų už naudojimąsi VGI taikymo galimybę;
- 6) užtikrinti geležinkelio įmonių (vežėjų) savarankiškumą nustatant keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų tarifus;
- 7) detalizuoti traukos srovės iš kontaktinio geležinkelių tinklo į geležinkelių riedmenis tiekimo ypatumus;
- 8) išspręsti praktikoje identifikuotas teisinio reguliavimo, susijusio su Infrastruktūros valdytojo finansavimo skaidrumo reikalavimais, valstybės nuosavybei priklausysiančio turto sukūrimo sąlygomis, Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų balansavimo tvarka, neapibrėžtumo problemas, kitus teisinio reguliavimo trūkumus.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

¹ 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų.

Įstatymų projektų iniciatorė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija).

GTK pakeitimo įstatymo projektu siūlomi pakeitimai dėl didžiausių leistinų keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais, įskaitant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais maršrutais (toliau – keleivių vežimas vietiniais maršrutais) užmokesčių tarifų derinimo funkcijos atsisakymo parengti atsižvelgiant į Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos (toliau – VERT) ir rinkos reguliuotojo funkcijas vykdančios Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos (toliau – RRT) pasiūlymus.

Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės vyriausioji patarėja Jurgita Norkienė (tel. +370 607 97788, el. p. jurgita.norkiene@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai

3.1. Dėl keleivių teisių užtikrinimo priemonių

Įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES² 22 straipsnio nuostatas Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) 10¹ straipsnyje nustatyta pareiga geležinkelio įmonėms (vežėjams) ir GTK 28 straipsnio 3 dalyje nurodytoms įmonėms drausti savo civilinę atsakomybę privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, nustatyta minimali privalomojo civilinės atsakomybės draudimo suma, taip pat apibrėžta, kas laikoma draudžiamuoju įvykiu, kada draudikas yra atleidžiamas nuo išmokos mokėjimo ir kita. Be to, GTK 10¹ straipsnyje nustatyta, kad draudimo objektas yra draudėjo turtiniai interesai, susiję su draudėjo civiline atsakomybe trečiajam asmeniui už žalą dėl draudėjo vykdomos veiklos, t. y. žala gali būti suprantama labai plačiai.

Pažymėtina, kad Direktyvos 2012/34/ES 2 straipsnio 1–3 dalyse numatyta galimybė Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybei narei netaikyti geležinkelių transporto reguliavimo, susijusio su geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyvių nepriklausomumo užtikrinimu, geležinkelio įmonių (vežėjų) licencijavimu, geležinkelių infrastruktūros pajėgumų suteikimu ir kita, *vietiniams ir regioniniams autonominiams tinklams teikiant keleivių vežimo geležinkelių infrastruktūra paslaugas*. Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymo 4 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad GTK, kuris, be kita ko, reglamentuoja geležinkelių transporto veiklos sąlygas ir santykius, atsirandančius iš keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu, netaikomas siauriesiems geležinkeliams (600 mm ir 750 mm pločio vėžės). Nacionaliniuose teisės aktuose nėra nustatyta reikalavimo drausti savo civilinę atsakomybę privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu asmenims, vykdančioms keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklą.

Įgyvendinant Reglamento (EB) Nr. 1371/2007³ 30 straipsnio 1 dalies nuostatas, GTK 33 straipsnio 4 dalimi Valstybinei vartotojų teisių apsaugos tarnybai (toliau – VVTAT) pavesta užtikrinti keleivių teisių, nurodytų Reglamente (EB) Nr. 1371/2007, apsaugą nagrinėjant keleivių skundus dėl jų teisių, nurodytų Reglamente (EB) Nr. 1371/2007, pažeidimo, o įgyvendinant Reglamento (ES) 2021/782 31 straipsnio 1 dalies nuostatas nacionalinei geležinkelių transporto eismo saugos institucijai – Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – LTSA) pavesta⁴ vykdyti Reglamento (ES) 2021/782 31 straipsnyje nurodytos nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos funkcijas, išskyrus keleivių skundų dėl įtariamų šio reglamento pažeidimų nagrinėjimą.

Be to, įgyvendinant Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 32 straipsnio nuostatas dėl sankcijų už minėto reglamento pažeidimus sistemos nustatymo Lietuvos Respublikos

² 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė.

³ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų.

⁴ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2024 m. vasario 7 d. įsakymas Nr. 3-50 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymo Nr. 3-574 „Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“.

administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 383 ir 384 straipsniuose įtvirtinta atsakomybė už Reglamente (EB) Nr. 1371/2007 nurodytų geležinkelių transporto keleivių teisių pažeidimą traukinių vėlavimo, praleistų persėdimų, reisų atšaukimo atvejais ir teikiant informaciją, išskyrus GTK nustatytas išimtis dėl šių teisių įgyvendinimo, bei už Reglamente (EB) Nr. 1371/2007 nurodytų su naudojimosi geležinkelių transporto paslaugomis susijusių neįgaliųjų arba ribotos judėsenos asmenų teisių pažeidimą, išskyrus GTK nustatytas išimtis dėl šių teisių įgyvendinimo. Pažymėtina, kad vadovaujantis ANK 589 straipsniu administracinių nusižengimų teiseną dėl ANK 383 ir 384 straipsniuose nurodytų pažeidimų pradeda, administracinių nusižengimų tyrimą atlieka ir administracinių nusižengimų protokolus dėl šių administracinių nusižengimų surašo LTSA pareigūnai.

3.2. Dėl VGI ir Lietuvos Respublikai nuosavybės teise priklausančių GPI ir šiems objektams eksploatuoti reikalingo kito valstybei nuosavybės teise priklausančio turto valdymo

GTK 23 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad VGI turtą patikėjimo teise valdo, naudoja, juo disponuoja Infrastruktūros valdytojas – akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijoms vykdyti įsteigta dukterinė bendrovė. VGI turtas ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančios GPI yra valdomi pagal Susisiekimo ministerijos ir Infrastruktūros valdytojo sudarytą šio turto patikėjimo sutartį. GTK 23 straipsnio 4 dalyje įtvirtintas reikalavimas Infrastruktūros valdytojui parengti ir tvarkyti atskirus Infrastruktūros valdytojo funkcijoms vykdyti naudojamo turto ir patikėjimo teise valdomo VGI turto sąrašus.

GTK 23 straipsnio 5 dalyje nustatyti įgaliojimai Infrastruktūros valdytojui priimti sprendimus dėl tam tikros vertės VGI objektų pripažinimo nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti, taip pat nurodyti subjektai, priimančys sprendimus dėl nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti pripažinto VGI objekto nurašymo, GTK 30² straipsnio 10 dalyje nustatyta, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka priimant sprendimus dėl nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti pripažintų Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI perdavimo ar juos nurašant, nuomojant Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančius GPI, *mutatis mutandis* taikomos GTK 23 straipsnio 5–10 dalių nuostatos, reglamentuojančios atitinkamų sprendimų dėl VGI turto priėmimo tvarką.

GTK nėra aptartas medžiagų, kurios, planuojama, liks įgyvendinus sprendimus dėl nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti pripažinto VGI turto ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI nurašymo (toliau – liekamosios medžiagos), valdymo klausimas.

GTK 23¹ straipsnio 1 dalyje yra nustatyta VGI objektų ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI užimamos valstybinės žemės perdavimo Infrastruktūros valdytojui valdyti ir naudoti patikėjimo teise tvarka, tačiau GTK nėra reglamentuota valstybinės žemės grąžinimo, nelikus minėtų objektų, tvarka.

Įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES II priedo 2 punkto nuostatas GTK 30¹ straipsnyje įtvirtintas GPI sąrašas.

3.3. Dėl papildomų geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo finansavimo šaltinių nustatymo

Įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnio 5 dalies nuostatas GTK 7¹ straipsnio 10 dalyje įtvirtinta RRT vykdomų geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijų finansavimo tvarka, t. y. RRT vykdomos geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijos finansuojamos iš geležinkelio įmonių (vežėjų) mokamų įmokų.

Geležinkelio įmonė (vežėjas) iki kiekvienų metų kovo 10 dienos apskaičiuoja ir pateikia RRT duomenis apie praėjusių metų faktinę darbo Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle apimtį bruto tonkilometrais. RRT, remdamasi geležinkelio įmonės (vežėjo) pateiktais duomenimis, apskaičiuoja mokėtiną įmokos dydį ir iki kiekvienų metų kovo 31 dienos informuoja geležinkelio įmonę (vežėją) apie jos kiekvieną ketvirtį mokėtiną įmokų sumą. Geležinkelio įmonė (vežėjas) privalo pervesti po ketvirtadalį RRT apskaičiuotos einamųjų metų mokėtinios įmokos sumos į RRT sąskaitą kiekvieną einamųjų metų ketvirtį, bet ne vėliau kaip iki kito ketvirčio pirmojo mėnesio paskutinės dienos. Jeigu informavus geležinkelio įmonę (vežėją) apie jos kiekvieną ketvirtį mokėtinas įmokų sumas duomenys

apie faktinę darbo Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle apimtį bruto tonkilometrais pasikeičia, įmokų dydžiai perskaičiuojami ir apie perskaičiuotų įmokų dydžius, susidariusias įmokų permokas ar nepriemokas geležinkelio įmonė (vežėjas) informuojama ne vėliau kaip per 15 darbo dienų nuo patikslintų duomenų apie faktinę darbo Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle apimtį bruto tonkilometrais gavimo dienos. Perskaičiavus įmokas, įmokų permokos ir nepriemokos įskaičiuojamos į kitą ketvirtį mokėtinas įmokas. Už laiku nesumokėtą įmoką skaičiuojami 0,05 proc. dydžio delspinigiai už kiekvieną mokėjimo termino praleidimo dieną. Delspinigių sumokėjimas neatleidžia geležinkelio įmonės (vežėjo) nuo pareigos sumokėti visą laiku nesumokėtą įmokų sumą.

3.4. Dėl sprendimų uždaryti (likviduoti), užkonservuoti VGI objektą ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančią GPI, statyti naujus objektus priėmimo tvarkos

GTK 9 straipsnyje yra nustatyta, kad sprendimą dėl VGI objektų, Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI uždarymo (likvidavimo), jų užkonservavimo ir naujų objektų statybos priima Lietuvos Respublikos Vyriausybė (toliau – Vyriausybė). Pasiūlymus Vyriausybei dėl VGI objektų, Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI uždarymo (likvidavimo), jų užkonservavimo ir naujų objektų statybos teikia susisiekimo ministras, atsižvelgdamas į Infrastruktūros valdytojo, jeigu tokių pasiūlymų buvo pateikta, ar (ir) savivaldybės, kurios teritorijoje yra atitinkamas VGI objektas ar Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančią GPI, pasiūlymus.

GTK 9 straipsnio 2 dalyje yra nurodyta, kad teikiamoje informacijoje (teikime) turi būti nurodytos objektų statybos ar (ir) uždarymo (likvidavimo), jų užkonservavimo priežastys, teikiamų pasiūlymų ekonominis, socialinis bei aplinkosauginis pagrindimas, tačiau nacionaliniuose teisės aktuose nėra nustatytos Vyriausybės sprendimo uždaryti (likviduoti), užkonservuoti VGI objektą ar Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančią GPI sąlygos.

3.5. Dėl naudojimosi VGI apmokestinimo sistemos

Igyvendinant Direktyvos 2012/34/ES 29 straipsnio 1 dalies nuostatas GTK 25 straipsnyje ir Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą, užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklėse (toliau – Užmokesčio taisyklės)⁵ nustatyta naudojimosi VGI apmokestinimo tvarka.

GTK 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad užmokesčio už minimalųjį prieigos prie VGI paketą (toliau – užmokestis už MPP) ir užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti (toliau – tranzito užmokestis) (toliau kartu – užmokesčiai) įmokų tarifus apskaičiuoja Infrastruktūros valdytojas.

GTK 25² straipsnyje nustatyta užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus taikymo pareiškėjams sąlygos. Užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo tvarka taip pat nustatyta Užmokesčio taisyklėse.

GTK 7¹ straipsnio 1 dalies 1 punkte, apibrėžiant geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijas, RRT, kaip geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui, pavesta, be kita ko, savo iniciatyva ar pagal pareiškėjų skundus privaloma išankstine ne teismo tvarka nagrinėti Infrastruktūros valdytojo veiksmus ir (ar) neveikimą, įskaitant pagal kompetenciją priimtus sprendimus dėl mokėtino užmokesčio už MPP sudedamųjų dalių ar dydžio, užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.

Nacionaliniuose teisės aktuose galimybė Infrastruktūros valdytojui taikyti užmokesčio už MPP nuolaidas nenumatyta.

⁵ Patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą, užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“.

3.6. Dėl didžiausių leistinų keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais, įskaitant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais maršrutais, (toliau – keleivių vežimas vietiniais maršrutais) užmokesčių tarifų derinimo funkcijos

GTK 34 straipsnio 1 dalimi didžiausių leistinų keleivinių vežimo vietiniais maršrutais užmokesčių tarifų derinimo funkciją pavesta vykdyti Valstybinei energetikos reguliavimo tarybai (toliau – VERT).

3.7. Dėl traukos srovės iš kontaktinio geležinkelių tinklo į geležinkelių riedmenis tiekimo ypatumų detalizavimo

GTK 30³ straipsnio 2 dalyje nustatytas su geležinkelių transportu susijusių papildomų paslaugų sąrašas, viena jų – traukos srovės, už kurią sąskaitose faktūrose užmokestis nurodomas atskirai nuo užmokesčio už MPP, apskaičiuoto už naudojamąsi elektros energijos tiekimo įrenginiais, traukos srovei užtikrinti, tiekimas.

Šios papildomos paslaugos teikimo sąlygos reglamentuotos GTK 30² straipsnyje, o apmokestinimo sąlygos – GTK 30⁴ straipsnio 2 ir 4¹ dalyse. GTK taip pat įtvirtintos nuostatos, susijusios su geležinkelio įmonės (vežėjo) galimybe traukos srovės tiekimo paslaugai teikti pasirinkti nepriklausomą elektros energijos tiekėją, t. y. GTK 30³ straipsnio 6 dalis detalizuoja minėtą galimybę ir nustato Infrastruktūros valdytojo informavimo apie nepriklausomo elektros energijos tiekėjo pasirinkimą prievolę.

Traukos srovės paslaugos teikimui taip pat aktualus GTK 30⁴ straipsnio 4¹ dalyje nustatytas reglamentavimas, kuris taikomas tuo atveju, kai geležinkelio įmonė (vežėjas) nepasirenka nepriklausomo elektros energijos tiekėjo.

3.8. Dėl kitų GTK nustatyto teisinio reguliavimo pakeitimų:

3.8.1. Dėl Infrastruktūros valdytojo finansavimo skaidrumo reikalavimų, valstybei nuosavybei priklausysiančio turto sukūrimo sąlygų, Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų balansavimo tvarkos detalizavimo

Įgyvendinant Direktyvos (ES) 2016/2370⁶ 7 d straipsnio nuostatas GTK 24¹ straipsnyje įtvirtinti Infrastruktūros valdytojo finansinio skaidrumo reikalavimai, vienas jų – akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupę sudarančių juridinių asmenų tarpusavio skolinimosi sąlyga, t. y. kad vertikaliosios integracijos grupės juridiniai asmenys vieni kitiems paskolas teikia, išmoka, grąžina ir moka palūkanas pagal Lietuvos banko skelbiamą suteikiamų paskolų vidutinę paskolų palūkanų normą, tokių paskolų teikimo sąlygas nustatant įvertinus įmonės, kuriai ketinama suteikti paskolą, rizikingumą.

Įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio nuostatas GTK 23 straipsnio 16 dalyje yra nustatyta Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų subalansavimo tvarka ir sąlygos. Nacionaliniuose teisės aktuose nėra numatyta Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų balansavimo ne valstybės biudžeto lėšomis galimybė.

Be to, GTK yra nustatyti reikalavimai dėl tikslinio konkrečioms veikloms finansuoti skirtų valstybės biudžeto lėšų ir konkrečių veiklos pajamų panaudojimo, t. y. GTK 12 straipsnio 10 dalyje nustatyta, kad valstybės biudžeto lėšos ir (ar) savivaldybių, kurios nusprendė iš dalies finansuoti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas jų teritorijoje, lėšos, skirtos geležinkelio įmonei (vežėjui) nuostoliams, patirtiems teikiant viešąsias paslaugas, kompensuoti, turi būti apskaitomos atskirai ir negali būti naudojamos kitai veiklai, GTK 24 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad pajamas, gautas vykdant Infrastruktūros valdytojo veiklą, ir valstybės biudžeto lėšas, skirtas Infrastruktūros valdytojo veiklai finansuoti, Infrastruktūros valdytojas turi naudoti tik Infrastruktūros valdytojo veiklai, įskaitant jo veiklai vykdyti paimtų paskolų grąžinimą ir palūkanų mokėjimą.

3.8.2. Dėl GTK nuostatų suderinimo su Lietuvos Respublikos darbo kodekso, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo (toliau – GTESI) ir Lietuvos Respublikos saugos tyrimų įstatymo (toliau – Saugos tyrimų įstatymas) nuostatomis

⁶ 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu.

GTK 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad GTK, be kita ko, nustato reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams, GTK penktajame skirsnyje nurodyti specialiuosius profesijų ir pareigybių kvalifikacinius reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams nustatantys geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyviai ir tai, kad darbuotojams, kurių darbas susijęs su traukinių eismu, nustato GTESĮ. Be to, GTK penktajame skirsnyje nustatyti geležinkelių transporto darbuotojų nušalinimo nuo darbo pagrindai.

GTK 3 straipsnio 41 dalyje, 19 straipsnio 2 dalyje, 23 straipsnio 13 dalies 8 punkte ir 29⁸ straipsnio 1 dalyje reglamentuojant atitinkamus geležinkelių transporto veiklos santykius yra vartojamos sąvokos „geležinkelių transporto katastrofa“, „geležinkelių transporto eismo įvykis“ ir „geležinkelių transporto riktas“.

3.8.3. Dėl sankcijų už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų nevykdymą

GTK 7¹ straipsnio 2 dalyje yra įtvirtinta teisė geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui skirti sankcijas už jo sprendimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą.

GTK 7¹ straipsnio 3 dalyje yra nustatyti minėtų sankcijų skyrimo ūkio subjektams principai:

1) rinkos reguliuotojas ūkio subjektui turi teisę skirti iki 15 000 eurų baudą, o jeigu toks pažeidimas yra trunkamasis arba tęstinis, – iki 1 500 eurų baudą už kiekvieną pažeidimo vykdymo arba tęsimo dieną;

2) jeigu šio straipsnio 3 dalies 1 punkte nurodytas pažeidimas yra mažareikšmis, rinkos reguliuotojas turi teisę ūkio subjektui skirti įspėjimą;

3) skiriant ūkio subjektui sankciją, atsižvelgiama į pažeidimu padarytos žalos dydį, pažeidimo trukmę, ūkio subjekto atsakomybę lengvinančias ir (ar) sunkinančias aplinkybes;

4) atsakomybę lengvinančiomis aplinkybėmis laikoma tai, kad ūkio subjektas, padaręs pažeidimą, savo noru užkirto kelią žalingoms pažeidimo pasekmėms arba padėjo rinkos reguliuotojui tyrimo metu, arba atlygino nuostolius, arba pašalino padarytą žalą;

5) atsakomybę sunkinančiomis aplinkybėmis laikoma tai, kad ūkio subjektas trukdė rinkos reguliuotojo įgaliotiems pareigūnams atlikti pareigas arba slėpė padarytą pažeidimą, arba tęsė pažeidimą nepaisydamas rinkos reguliuotojo įpareigojimo nutraukti neteisėtus veiksmus, arba pakartotinai per septynerius metus padarė pažeidimą, už kurį ūkio subjektui jau buvo paskirtos šiame Kodekse numatytos sankcijos;

6) už tą patį pažeidimą gali būti skiriama tik viena sankcija; sankcijos skyrimas neatleidžia ūkio subjekto, kuriam paskirta sankcija, nuo rinkos reguliuotojo sprendimo, už kurio nevykdymą paskirta sankcija, vykdymo;

7) už pažeidimą, nuo kurio padarymo dienos praėjo daugiau kaip penkeri metai, sankcija negali būti skiriama;

Detali sankcijų dydžio nustatymo ir skyrimo tvarka yra įtvirtinta Sankcijų už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų nevykdymą skyrimo ir šių sankcijų dydžio nustatymo tvarkos apraše⁷.

Be to, GTK 7¹ straipsnio 4 dalyje yra nustatyta ūkio subjektui paskirtos sankcijos vykdymo tvarka.

3.8.4. Dėl geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos ir informacijos teikimo geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui taisyklių įsigaliojimo ir taikymo terminų atsisakymo

GTK yra pavesta geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui vykdyti Infrastruktūros valdytojo, prireikus geležinkelio įmonių (vežėjų) ir GPI operatorių apskaitos atskyrimo, Infrastruktūros valdytojo finansinio skaidrumo reikalavimų laikymosi priežiūrą, taip pat pavesta viešai pasikonsultavus su geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyviais, nustatyti geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarką. GTK 7¹ straipsnio 1 dalies 2 punkte yra nustatyti apribojimai dėl minėtos tvarkos keitimo, t. y. minėta tvarka ar jo pakeitimas turi įsigalioti ne

⁷ Patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. lapkričio 9 d. nutarimu Nr. 1114 „Dėl Sankcijų už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų nevykdymą skyrimo ir šių sankcijų dydžio nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

anksčiau kaip po 6 mėnesių nuo apskaitos atskyrimo tvarkos nustatymo ar jos pakeitimo patvirtinimo dienos ir pradedami taikyti ne anksčiau kaip kitais kalendoriniais metais.

Analogiškas apribojimas yra nustatytas ir GTK 7¹ straipsnio 6 dalies 1 punkte dėl informacijos teikimo geležinkelių transporto rinkos taisyklių įsigaliojimo ir taikymo terminų, t. y. geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo tvirtinamos informacijos teikimo rinkos reguliuotojui taisyklės ar jų pakeitimas turi įsigalioti ne anksčiau kaip po 6 mėnesių nuo šių taisyklių nustatymo ar jų pakeitimo dienos ir pradedami taikyti ne anksčiau kaip kitais kalendoriniais metais.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

4.1. Dėl keleivių teisių užtikrinimo priemonių:

1) Reglamento (ES) 2021/782 taikymo srities išplėtimas istorinėms ar turistinėms reikmėms teikiamų geležinkelių paslaugų atžvilgiu

Reglamentu (EB) Nr. 1371/2007 buvo padaryta didelė vartotojų teisių apsaugos ES pažanga ir ES sukurta bendra keleivių teisių užtikrinimo sistema. Vis dėlto, siekiant didinti geležinkelių transporto dalį kitų transporto rūšių atžvilgiu, palaipsniui buvo identifikuota būtinybė dar labiau sustiprinti keleivių apsaugą ir taip paskatinti dažniau keliauti geležinkeliais. Atitinkamai Reglamente (ES) 2021/782 nustatytos papildomos keleivių teisių užtikrinimo priemonės.

Viena jų – Reglamento (ES) 2021/782 13 ir 14 straipsnių nuostatų taikymo išplėtimas. Nepaisant to, kad vien tik istorinėms ir turistinėms reikmėms skirtos keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugos paprastai yra atsietos (izoliuotos) nuo likusios ES geležinkelių sistemos, Reglamente (ES) 2021/782 buvo patikslinta šio reglamento taikymo sritis ir nustatyta, kad Reglamento (ES) 2021/782 13 ir 14 straipsnių nuostatos turi būti taikomos visoms keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugoms visoje ES ir ES valstybės narės negali nustatyti šių nuostatų taikymo išimčių vien tik istorinėms ar turistinėms reikmėms teikiamų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų atžvilgiu.

Atsižvelgiant į tai, siekiant užtikrinti tinkamą Reglamento (ES) 2021/782 2 straipsnio 2 dalies nuostatų įgyvendinimą GTK patvirtinimo įstatymo projektu siūloma patikslinti GTK taikymo sritį ir nustatyti, kad vadovaujantis Reglamento (ES) 2021/782 2 straipsnio 2 dalimi GTK, išskyrus 10¹, 19 straipsnius ir 33 straipsnio 2 dalį, netaikomas siauriesiems geležinkeliams (750 mm pločio vėžė). Be to, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma papildyti GTK 10¹ straipsnyje nustatytas privalomojo civilinės atsakomybės draudimo sąlygas ir nustatyti, kad asmens, vykdančio keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklą, civilinė atsakomybė privalo būti draudžiama privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, kurio objektas yra draudėjo turtiniai interesai, susiję su draudėjo civiline atsakomybe trečiajam asmeniui už žalą, atsiradusią dėl draudėjo vykdomos keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklos; minimali asmens, vykdančio keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklą, privalomojo civilinės atsakomybės draudimo suma turi būti 250 000 eurų vienam draudžiamajam įvykiui ir 700 000 eurų visiems draudžiamiesiems įvykiams per metus. Šis draudimo sumos dydis pasirinktas atsižvelgiant į tai, kad siaurojo geležinkelio riedmenys siauraisiais geležinkeliais paprastai rieda tik 15–30 km/h greičiu, t. y. gerokai lėčiau nei geležinkelių riedmenys viešojoje geležinkelių infrastruktūroje, taip pat į tai, kad siaurajame geležinkelyje nėra įvykusių eismo įvykių, kurių metu žuvo ar buvo sužalotas asmuo, ar padaryta didelė žala turtui. Taip pat atsižvelgiant į keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklos specifiką siūloma aktualizuoti GTK 10¹ straipsnyje nustatytą atvejų, kai žala nėra atlyginama, sąrašą, detalizuoti, kokia žala yra laikoma civilinės atsakomybės draudimo objektu, tai – draudėjo turtiniai interesai, susiję su draudėjo civiline atsakomybe trečiajam asmeniui už žalą trečiojo asmens turtui, sveikatai (kūno sužalojimas ar kita fizinė, ar psichinė žala – dvasiniai išgyvenimai, nepatogumai, dvasinis sukrėtimas, emocinė depresija, pažeminimas, bendravimo galimybių sumažėjimas ir kita), gyvybei.

GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma papildyti GTK 3 straipsnį nauja sąvoka „keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veikla“ ir nustatyti, kad tai – fizinio ar juridinio asmens istorinėms ar turistinėms reikmėms vykdomas keleivių vežimas geležinkelio, kurio vėžės

plotis yra 750 mm pločio, riedmenimis. Akcentuotina, kad Reglamento (ES) 2021/782 2 straipsnio 2 dalyje apibrėžiant šio reglamento taikymo sritį valstybei narei suteikta teisė netaikyti šio reglamento, išskyrus 13 ir 14 straipsnius, paslaugoms, kurios teikiamos vien tik istorinėms ar turistinėms reikmėms. Kadangi Reglamento (ES) 2021/782 taikymo išimtis galima tik istorinėms ar turistinėms reikmėms teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma sąvokos „keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veikla“ apibrėžtyje vartoti ir šį specialų veiklą apibūdinantį požymį. Šios naujos sąvokos apibrėžimas užtikrins sklandų GTK taikymą, nes bus aiškiai apibrėžta, kas laikoma keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veikla. Be to, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma papildyti GTK 33 straipsnį nuostata, kad asmens, vykdančio keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklą, atsakomybė nustatyta Reglamento (ES) 2021/782 13 straipsnyje. Ši nuostata siūloma siekiant užtikrinti teisinio reguliavimo aiškumą, nes Reglamento (ES) 2021/782 13 straipsnyje įvardijama tik geležinkelio įmonių (vežėjų) atsakomybė už keleivius ir bagažą.

2) Reglamento (ES) 2021/782 taikymo priežiūros stiprinimas

Reglamente (ES) 2021/782 buvo nustatytos papildomos priemonės siekiant užtikrinti aukštą geležinkelių transporto paslaugų naudotojų (keleivių) apsaugos lygį. Viena jų – Reglamento (ES) 2021/782 taikymo priežiūros stiprinimas, be kita ko, įpareigojant ES valstybes nares paskirti įstaigą ar įstaigas, kurios būtų atsakingos už tinkamą šio reglamento taikymą ir prireikus imtųsi būtinų priemonių tam, kad būtų gerbiamos keleivių teisės, nustatytos Reglamente (ES) 2021/782.

Įvertinus tai, kad vadovaujantis Reglamentu (ES) 2021/782 gali būti paskirtos skirtingos institucijos, atsakingos už Reglamento (ES) 2021/782 vykdymo užtikrinimą ir keleivių skundų dėl galimo Reglamento (ES) 2021/782 pažeidimo nagrinėjimą, siūloma GTK įtvirtinti aiškią valstybės institucijų, vykdančių Reglamente (ES) 2021/782 nurodytas funkcijas, sistemą, t. y. VVTAT pavesti nagrinėti keleivių skundus dėl galimo jų teisių, nurodytų Reglamente (ES) 2021/782, pažeidimo, o geležinkelių transporto eismo saugos institucijai pavesti vykdyti Reglamento (ES) 2021/782 31 straipsnyje nurodytos nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos funkcijas, išskyrus keleivių skundų dėl jų teisių, nurodytų minėtame reglamente, pažeidimų nagrinėjimą.

Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Reglamento (ES) 2021/782 32 straipsnio 1 dalį nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga turi stebėti, kaip laikomasi Reglamento (ES) Nr. 454/2011⁸ ir Reglamento (ES) Nr. 1300/2014⁹, tiek, kiek nurodyta Reglamente (ES) 2021/782. Pažymėtina, kad geležinkelių transporto eismo saugos institucijos funkcijas vykdanči LTSA šiuo metu atlieka Nacionalinės ryšių palaikymo institucijos, atsakingos už 2013 m. gruodžio 6 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1273/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos, nuostatų įgyvendinimo pažangos stebėseną, funkcijas, taip pat tai, kad įgyvendinant Direktyvos (ES) 2019/882¹⁰ nuostatas Lietuvos Respublikos paslaugų ir gaminių prieinamumo įstatymu LTSA yra pavesta vykdyti gaminių, kurie yra geležinkelių sistemos sąveikaujančios dalys, atitikties prieinamumo reikalavimams priežiūros funkcijas ir tam tikrų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų elementų rinkos priežiūros funkcijas.

Taigi, pavedus geležinkelių transporto eismo saugos institucijos funkcijas vykdančiai LTSA vykdyti nacionalinės Reglamento (ES) 2021/782 vykdymo užtikrinimo įstaigos funkcijas, yra užtikrinamas ir tinkamas Reglamento (ES) 2021/782 32 straipsnio 1 dalies įgyvendinimas.

3) Reglamento (ES) 2021/782 taikymo užtikrinimo sankcijų sistemos tobulinimas

⁸ 2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos.

⁹ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1300/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų.

¹⁰ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų.

Reglamento (ES) 2021/782 35 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga ES valstybei narei *nustatyti sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos*. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad ANK 383 ir 384 straipsniuose yra nustatyta administracinė atsakomybė už konkrečių Reglamente (EB) Nr. 1371/2007 nurodytų keleivių teisių pažeidimą, t. y. traukinių vėlavimo, praleistų persėdimų, reisų atšaukimo atvejais ir teikiant informaciją, taip pat už Reglamente (EB) Nr. 1371/2007 nurodytų su naudojimosi geležinkelių transporto paslaugomis susijusių asmenų su negalia arba ribotos judėsenos asmenų teisių pažeidimą, išskyrus GTK nustatytas išimtis dėl šių teisių įgyvendinimo.

Pažymėtina, kad Reglamente (ES) 2021/782 nurodytos ne tik keleivių, įskaitant asmenis su negalia ar riboto judumo asmenis, teisės, tačiau ir geležinkelio įmonių (vežėjų), keleivių geležinkelio stočių, geležinkelių infrastruktūros valdytojų, bilietų pardavėjų ir kelionės operatorių pareigos įgyvendinant Reglamentą (ES) 2021/782, pavyzdžiui Reglamento (ES) 2021/782 6 straipsnyje nustatyti įpareigojimai geležinkelio įmonėms (vežėjams) inicijuojant naujų geležinkelių riedmenų pirkimo procedūras arba iš esmės modernizuojant esamus geležinkelių riedmenis užtikrinti, kad traukiniuose, kurių sudėtyse naudojami tie riedmenys, būtų įrengtas pakankamas dviračiams skirtų vietų skaičius; Reglamento (ES) 2021/782 26 straipsnyje nustatyti įpareigojimai geležinkelio įmonei (vežėjui) ir keleivių geležinkelio stočių valdytojams užtikrinti, kad visiems darbuotojams, įskaitant naujai įdarbintus darbuotojus, kurie vykdydami savo įprastines pareigas tiesiogiai padeda asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, būtų rengiamas mokymas negalios klausimais, kad jie žinotų, kaip aptarnauti asmenis su negalia ir riboto judumo asmenis, taip pat rengti visų geležinkelio stotyse arba traukiniuose tiesiogiai su keleiviais dirbančių darbuotojų mokymus ir reguliarius žinių atnaujinimo kursus, skirtus informuotumui apie asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų poreikius didinti.

Įvertinus tai, kad galimi net tik keleivių, įskaitant asmenis su negalia ir riboto judumo asmenis, teisių, nurodytų Reglamente (ES) 2021/782, pažeidimai, tačiau ir kitų Reglamente (ES) 2021/782 nustatytų įpareigojimų vykdymo pažeidimai, ANK pakeitimo įstatymo projektu siūloma patikslinti šiuo metu galiojantį ANK 383 straipsnį dėl administracinės atsakomybės už atitinkamus Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 nuostatų pažeidimus – numatyti administracinę atsakomybę už Reglamente (ES) 2021/782 nurodytų keleivių teisių ir kitų Reglamente (ES) 2021/782 nustatytų įpareigojimų geležinkelio įmonėms (vežėjams), geležinkelio stočių valdytojams, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui, bilietų pardavėjams ir kelionių operatoriams vykdymo pažeidimą, neišskiriant konkrečių atvejų (traukinių vėlavimo, praleistų persėdimų, reisų atšaukimo atvejais ir teikiant informaciją), kai šios teisės turi būti užtikrinamos. Be to siekiant užtikrinti aiškumą dėl administracinės atsakomybės taikymo, t. y. kad už visus Reglamente (EB) 2021/782 nurodytus pažeidimus būtų taikoma vienoda atsakomybė, ANK pakeitimo įstatymo projektu siūloma pripažinti netekusiu galios ANK 384 straipsnį.

Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2021/782 40 straipsnyje nustatyta, kad *nuorodos į panaikintą reglamentą*, t. y. Reglamentą (EB) Nr. 1371/2007, *laikomos nuorodomis į šį reglamentą*. Vis dėlto, siekiant teisinio reguliavimo nuoseklumo, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma aktualizuoti kituose GTK straipsniuose pateiktas nuorodas į Reglamentą (EB) Nr. 1371/2007.

4.2. Dėl VGI objektų ir Lietuvos Respublikai nuosavybės teise priklausančių GPĮ ir šiems objektams eksploatuoti reikalingo kito valstybei nuosavybės teise priklausančio turto valdymo

Istoriškai susiklostę, kad kartu su VGI ir GPĮ objektais statomi bei įrengiami kiti funkcinė paskirtimi su VGI ar GPĮ susiję objektai, kurie dažnu atveju yra reikalingi VGI ir GPĮ eksploatuoti, pavyzdžiui, inžineriniai nuotekų, vandens tiekimo, lietaus vandens surinkimo, drenažo tinklai, nuotekų valymų talpos, priešgaisriniai rezervuarai, naftos gaudyklės ir kiti panašūs įrenginiai, kurie nepriskirtini GTK 14 straipsnyje nurodytam geležinkelių infrastruktūros objektų ar GTK 30¹ straipsnyje nustatytam GPĮ sąrašui. Be to, tam tikroms Infrastruktūros valdytojo funkcijoms vykdyti gali būti reikalingas ne tik VGI turtas, pavyzdžiui, VGI techninei priežiūrai atlikti naudojami pastatai (cechai, priežiūros depai, sandėliai), geležinkelių transporto eismui organizuoti ir valdyti gali būti įrengiami centralizacijos postai (statiniai, kuriuose sumontuojami geležinkelio stoties dalies ar visų iešmų ir šviesoforų signalų valdymo įrenginiai), iešmų postai (statiniai,

kuriuose dirba iešmus perjungiantys Infrastruktūros valdytojo darbuotojai) ir panašūs statiniai ir įrenginiai.

Įvertinus tai, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma:

- nustatyti, kad Infrastruktūros valdytojas patikėjimo teise valdo ne tik VGI turtą ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančius GPI, tačiau ir kitą valstybei nuosavybės teise priklausančią turtą, kuris funkcinė paskirtimi susijęs su VGI ar GPI ir (arba) VGI ar GPI eksploatuoti reikalingą valstybės turtą (inžineriniai nuotekų, vandens tiekimo, lietaus vandens surinkimo, drenažo tinklai, nuotekų valymų talpos ir kiti panašūs įrenginiai) ar kitoms Infrastruktūros valdytojo funkcijoms vykdyti reikalingą valstybės turtą (toliau – kitas valstybės turtas) ir kitą valstybei nuosavybės teise priklausančią turtą, kuris reikalingas šiems įrenginiams eksploatuoti;

- suteikti įgaliojimus Infrastruktūros valdytojui priimti sprendimus ne tik dėl VGI objektų pripažinimo nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti ir dėl tam tikros vertės nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti pripažinto VGI objekto nurašymo, bet ir sprendimus dėl kito valstybės turto pripažinimo nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti ir atitinkamos vertės nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti pripažinto kito valstybės turto nurašymo;

- nustatyti, kad tais atvejais, kai Vyriausybė ar Infrastruktūros valdytojas priima sprendimus dėl nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti pripažinto VGI turto ir kito valstybės turto, taip pat dėl Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI ir šiems įrenginiams eksploatuoti reikalingo kito valstybei nuosavybės teise priklausančio turto nurašymo, turi būti priimti sprendimai ir dėl liekamųjų medžiagų valdymo;

- nustatyti kito valstybės turto ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančiams GPI eksploatuoti reikalingo kito valstybės turto užimamos valstybinės žemės perdavimo Infrastruktūros valdytojui valdyti ir naudoti patikėjimo teise tvarką, taip pat valstybinės žemės grąžinimo, nelikus minėtų objektų, tvarką.

Be to, įvertinus VGI ir GPI objektų pobūdį, siekiant sumažinti Vyriausybei administracinę naštą dėl priimamų sprendimų dėl nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti pripažinto VGI objektų ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI nurašymo, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma padidinti valstybės turto vertės, nuo kurios sprendimą dėl nurašymo priimtų Vyriausybė, ribą.

Įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 11 dalies nuostatas GTK 3 straipsnio 13 dalyje pateikta sąvokos „geležinkelių paslaugų įrenginys“ apibrėžtis ir nustatyta, kad juo laikomas *įrenginys, įskaitant žemės sklypą, įrangą ir statinį, kuris visas arba iš dalies buvo specialiai paruoštas, kad būtų galima teikti vieną ar daugiau su geležinkelių transportu susijusių pagrindinių, papildomų ir (ar) pagalbinių paslaugų*, be to, įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES II priedo 2 dalies nuostatas GTK 30¹ straipsnyje nustatytas GPI sąrašas.

Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2017/2177¹¹ 4 straipsnio 2 dalyje nustatant GPI apraše reikalingos pateikti informacijos sąrašą detalizuota, kad jame, be kita ko, turi būti nurodomas *GPI techninių savybių aprašas, pvz., privažiuojamieji keliai, manevravimo ir rūšiavimo keliai, techninė pakrovimo ir iškrovimo, plovimo ir techninės priežiūros įranga, turimas laikymo pajėgumas <..>*. Kadangi sąvoka „geležinkelių paslaugų įrenginys“ turėtų būti suprantama plačiau nei tik inžinerinis įrenginys, t. y. kad juo gali būti atskirų elementų kompleksas, apimantis įrangą, statinius ir žemės sklypą, siekiant teisinio reguliavimo aiškumo, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma patikslinti sąvokos „geležinkelių paslaugų įrenginys“ apibrėžtį ir nustatyti, kad juo laikytinas objektas, įskaitant statinius ar jų dalis, įrenginius, įrangą, statinių ar jų dalių, įrenginių užimamą žemės sklypą, kuris visas arba iš dalies buvo specialiai paruoštas, kad būtų galima teikti vieną ar daugiau su geležinkelių transportu susijusių pagrindinių, papildomų ir (ar) pagalbinių paslaugų. Be to, atsižvelgiant į Lietuvoje veikiančių GPI technines savybes, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma patikslinti tam tikrų GPI, įtrauktų į GTK 30¹ straipsnyje nustatytą GPI sąrašą, apibūdinimą.

¹¹ 2017 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2177 dėl galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais ir su geležinkeliais susijusiomis paslaugomis.

4.3. Dėl papildomų geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo finansavimo šaltinių nustatymo

Iki 2017 m. geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijas vykdė Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, kurios funkcijos buvo finansuojamos iš valstybės biudžeto lėšų. Finansavimo modelis, t. y. kad geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo veikla finansuojama geležinkelio įmonių (vežėjų) įmokomis, nustatytas 2016 m. perduodant šias funkcijas vykdyti RRT. Nustatyta 5 eurų už vieną milijoną bruto tonkilometrų įmoka buvo pagrįsta RRT atliktais skaičiavimais, t. y. išlaidomis būtinoms 4 pareigybėms geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijoms vykdyti (darbo užmokesčiui ir socialiniam draudimui) ir kitoms su šių funkcijų vykdymu susijusioms veikloms (komandiruočių, kvalifikacijos kėlimo, ekspertų ir konsultantų (audito) paslaugų įsigijimo ir kitoms (komunalinių paslaugų įsigijimo, reprezentacijos, informacinių technologijų prekių ir paslaugų įsigijimo, kitų prekių ir paslaugų įsigijimo išlaidoms) finansuoti. Pažymėtina, kad 2021 m. gruodžio 14 d. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4¹, 7¹, 10¹, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 23, 24¹, 25, 25², 26, 28, 29, 29¹, 29², 29³, 29⁵, 29⁶, 29⁷, 29⁸, 30¹, 30², 33 straipsnių ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25³, 29⁹, 29¹⁰ straipsniais ir 25¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymu Nr. XIV-772, atsižvelgiant į RRT siūlymus, geležinkelio įmonių (vežėjų) mokamos įmokos dydis buvo padidintas nuo 5 iki 10 eurų, tikintis, kad padidintas finansavimas užtikrins geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijoms vykdyti būtinų papildomų 2 pareigybių išlaikymą ir kitų su šių funkcijų vykdymu susijusių veiklų finansavimą.

Pažymėtina, kad dėl ekonominių ir kitų sankcijų Baltarusijos Respublikai ir Rusijos Federacijai taikymo nuo 2021 m. pabaigos pradėjus mažėti pervežamų krovinių geležinkelių transportu srautui ėmė mažėti ir geležinkelio įmonių (vežėjų) faktinė darbo Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle apimtis, atitinkamai mažėja geležinkelio įmonių (vežėjų) RRT sumokamų įmokų suma net padidinus šių įmokų dydį iki 10 eurų už vieną milijoną bruto tonkilometrų. Įvertinus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonių (vežėjų) veiklos prognozes, ši suma 2025 m. ir vėlesniais metais gali dar labiau sumažėti (detali informacija apie geležinkelio įmonių (vežėjų) sumokėtų įmokų sumą pateikta lentelėje.

Metai	Vežėjų faktinė darbo apimtis (mln. bruto tkm) atitinkamais kalendoriniais metais	Bendra įmokų suma reguliuotojo funkcijoms finansuoti, Eur
2017	25 829,00	129 145,00
2018	28 685,10	143 425,50
2019	31 233,00	156 165,00
2020	32 543,60	162 718,00
2021	31 215,20	156 076,00
2022 ¹²	28 948,45	289 484,50
2023	15 814,42	158 144,20
2024	13 812,12	138 121,20
2025	13 640,77	136 407,71

Atsižvelgiant į faktinę RRT, kaip geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo, funkcijoms 2023 m. tenkančią sąnaudų sumą (532,7 tūkst. eurų) ir 2023 m. gautą pajamų šioms funkcijoms vykdyti sumą (158,1 tūkst. Eur), akivaizdu, kad vien tik geležinkelio įmonių (vežėjų) įmokų padidinimas nebus pakankamas geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo veiklos funkcijų vykdymo sąnaudoms padengti.

Esant dabartiniam teisiniam reguliavimui, t. y. GTK 7¹ straipsnio 10 dalies 1 punkte nustatytam geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo finansavimui tik iš geležinkelio įmonių (vežėjų) įmokų, apskaičiuotų pagal faktinę darbo apimtį Lietuvos geležinkelių tinkle, kyla neapibrėžtumas užtikrinanti efektyvų geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijų vykdymą visa apimtimi.

Siekiant užtikrinti, kad sumažėjus geležinkelio įmonių (vežėjų) mokamoms įmokoms geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui skiriamo finansavimo pakaktų ir būtų užtikrintas tvarus ir pakankamas geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo veiklos finansavimas būtinoms 6

¹² Įmokos dydis padidėjo nuo 5 iki 10 eurų už vieną milijoną bruto tonkilometrų.

pareigybėms geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijoms vykdyti, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma numatyti finansavimą iš valstybės biudžeto, taip pat padidinti geležinkelio įmonių (vežėjų) mokamų įmokų dydį 4 eurai už vieną milijoną bruto tonkilometrų, taip pat numatyti šio įmokos dydžio indeksavimo kiekvienais metais tvarką taikant indeksavimo koeficientą, kuris nustatomas Valstybės duomenų agentūros apskaičiuotą ir Oficialiosios statistikos portale paskelbtą mokestinių metų vartotojų kainų indeksą dalijant iš šimto.

Geležinkelio įmonių (vežėjų) įmokų didinimas grindžiamas tuo, kad geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui skirtos funkcijos tiesiogiai nekoreliuoja su geležinkelio įmonių (vežėjų) darbo apimtimi Lietuvos geležinkelių tinkle. Tai, kad mažėja faktinė geležinkelio įmonių (vežėjų) darbo apimtis, nereiškia, kad GTK 7¹ straipsnyje įtvirtintų geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijų mažėja. Priešingai, menkstant geležinkelių transporto rinkos darbo apimtims, didėja poreikis vertinti vis daugiau Infrastruktūros valdytojo sprendimų, galinčių turėti net menkiausią įtaką konkurencijai ir vežimo geležinkelių transportu apimtims. Nepaisant to, kad geležinkelio įmonių (vežėjų) mokamų įmokų didinimas 4 eurai už vieną milijoną bruto tonkilometrų šiuo metu nepadengtų visų fiksuotų RRT reguliavimo sąnaudų (pagal 2024 m. faktinę darbo apimtį RRT vietoje 136 407 eurų, 2025 m. surinktų 190 970 euru, t. y. geležinkelio įmonės (vežėjai) sumokėtų 54 563 eurai daugiau), jis yra būtinas, siekiant užtikrinti kiek įmanoma tvaresnį RRT finansavimą. Siūlomo didinimo įtaka geležinkelių įmonėms (vežėjams) yra įvertinta. Mokėtini geležinkelio įmonių (vežėjų) 190 970 eurai sudarytų 0,05 proc. nuo geležinkelio įmonių (vežėjų) pajamų, gautų iš vežimo geležinkelių transportu veiklos.

Pažymėtina, kad net ir padidinus įmoką siūlomu dydžiu, nebus pasiekta dar 2022 metais surinkta RRT pajamų, reikalingų geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijoms vykdyti, dalis.

Del atsakomybės už geležinkelių transporto veiklą reglamentuojančių teisės aktų pažeidimą nustatymo

Šiuo metu GTK nenumato geležinkelių transporto rinkos dalyvių atsakomybės už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo prašymų pateikti informaciją nevykdymą ar netinkamą vykdymą. Taip pat GTK įtvirtintas reglamentavimas suteikia teisę geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui skirti sankcijas tik už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų nevykdymą, o tai neskatina geležinkelių transporto rinkos dalyvių vykdyti teisės aktų reikalavimų dar prieš geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui nustatant pažeidimus ir taikant atitinkamas poveikio priemones ar įpareigojimus.

Įvertinus tai, kad išsamios ir savalaikės informacijos turėjimas yra viena esminių prielaidų efektyviam geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo funkcijų vykdymui bei skaidrių, pagrįstų ir savalaikių sprendimų priėmimui, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma numatyti geležinkelių transporto rinkos dalyvių atsakomybę ne tik už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų, priimtų išnagrinėjus skundą arba atlikus tyrimą savo iniciatyva, nevykdymą ar netinkamą vykdymą, bet ir už GTK, jo įgyvendinamųjų teisės aktų ar tiesiogiai taikomų Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių geležinkelių transporto veiklą, reikalavimų, už kurių priežiūrą yra atsakingas rinkos reguliuotojas, nesilaikymą, taip pat už informacijos geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui GTK, jo įgyvendinamuosiuose teisės aktuose ar tiesiogiai taikomuose Europos Sąjungos teisės aktuose nustatyta tvarka nepateikimą ar pateikimą ne laiku, taip pat netikslios, klaidinančios ar ne visos informacijos pateikimą geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui. GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma diferencijuoti baudos už atitinkamų reikalavimų nevykdymą dydį ir nustatyti, kad už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą, už GTK, jo įgyvendinamųjų teisės aktų ar tiesiogiai taikomų Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių geležinkelių transporto veiklą, reikalavimų, už kurių priežiūrą yra atsakingas rinkos reguliuotojas, nesilaikymą geležinkelių transporto rinkos reguliuotojas ūkio subjektui turi teisę skirti iki 15 000 eurų baudą, o jeigu toks pažeidimas yra trunkamasis arba tęstinis, – iki 1 500 eurų baudą už kiekvieną pažeidimo vykdymo arba tęsimo dieną, o už informacijos geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui GTK, jo įgyvendinamuosiuose teisės aktuose ar tiesiogiai taikomuose Europos Sąjungos teisės aktuose

nustatyta tvarka nepateikimą ar pateikimą ne laiku, taip pat netikslios, klaidinančios ar ne visos informacijos pateikimą rinkos reguliuotojui – iki 2 000 eurų baudą. GTK pakeitimo įstatymo projektu siūlomas nustatyti baudos už netikslios, klaidinančios ar ne visos informacijos pateikimą geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui dydis siūlomas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatyme nustatytą baudos dydį už panašaus pobūdžio pažeidimą.

Be to, siekiant sumažinti Vyriausybės priimamų teisės aktų skaičių, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma įstatymo lygiu įtvirtinti visą atsakomybę už geležinkelių transporto veiklos pažeidimus taikymo mechanizmą (nustatyti geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo galimas taikyti poveikio priemonės, jų taikymo procedūras, pasekmes ir pan.).

4.4. Dėl sprendimų uždaryti VGI objektą ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI, statyti naujus objektus priėmimo tvarkos

Siekiant mažinti Vyriausybei tenkančią administracinę naštą ir užtikrinti, kad sprendimai dėl VGI objektų ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI uždarymo būtų priimami efektyviausiu instituciniu būdu, GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma pavesti dalį sprendimų dėl VGI objektų ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI uždarymo, kuriuos šiuo metu įgaliota priimti Vyriausybė, pavesti priimti susisiekimo ministrui arba Infrastruktūros valdytojui. Įvertinus strateginę sprendimų dėl tam tikrų VGI objektų statybos ar uždarymo reikšmę vežimo geležinkelių transportu veiklos vykdymui GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma suteikti Vyriausybei teisę priimti sprendimus, susijusius su naujų valstybinės reikšmės magistralinių geležinkelių linijų, regioninės reikšmės geležinkelių linijų ar šių linijų atkarpų, geležinkelio stočių statyba ir šių objektų uždarymu, o susisiekimo ministrui pavesti priimti sprendimus dėl VGI objektų, Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI, išskyrus magistralinių geležinkelių linijas, regioninės reikšmės geležinkelių linijas ar šių linijų atkarpas, geležinkelio stotis, kurių vieneto likutinė vertė, neatsižvelgiant į Infrastruktūros valdytojo buhalterinėje apskaitoje pripažintą nuvertėjimą, yra 100 tūkstančių eurų ir didesnė, uždarymo pavesti priimti susisiekimo ministrui, o Infrastruktūros valdytojui pavesti priimti sprendimus dėl objektų, kurių vieneto likutinė vertė, neatsižvelgiant į Infrastruktūros valdytojo buhalterinėje apskaitoje pripažintą nuvertėjimą, yra mažesnė kaip 100 tūkstančių eurų, uždarymo, gavus rašytinį Susisiekimo ministerijos sutikimą.

Be to, siekiant užtikrinti sprendimų uždaryti VGI objektus ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančius GPI pagrįstumą, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti šių sprendimų priėmimo sąlygas.

Reglamento (ES) 2017/2177 15 straipsnyje yra nustatyta nenaudojamų GPI perleidimo (pardavimo, nuomos) suinteresuotiesiems asmenims tvarka, taip pat GPI paskirties keitimo į kitą nei su geležinkelių transporto paslaugų teikimu susijusią paskirtį tvarka. Atsižvelgiant į tai, kad Reglamento (ES) 2017/2177 15 straipsnio nuostatos turi būti taikomos sprendžiant ir dėl Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių GPI uždarymo, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad viena iš privalomų sąlygų priimant sprendimą uždaryti geležinkelio stotį ar kitą Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančią GPI yra tai, kad po Reglamento (ES) 2017/2177 15 straipsnyje įtvirtintų procedūrų įgyvendinimo neatsiranda norinčių eksploatuoti tam tikrą GPI.

4.5. Dėl naudojimosi VGI apmokestinimo sistemos

1) Užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustatančio subjekto pakeitimas

Direktyvos 2012/34/ES 29 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad *valstybės narės, laikydamosi 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo, nustato apmokestinimo sistemą. Taikydamos tą sąlygą, valstybės narės taip pat nustato konkrečias apmokestinimo taisykles arba suteikia tokius įgaliojimus infrastruktūros valdytojui. Mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra nustato ir juos surenka infrastruktūros valdytojas, laikydamasis nustatytos apmokestinimo sistemos ir apmokestinimo taisyklių.*

Įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES 29 straipsnio 1 dalies nuostatas ir atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle galimų teikti vežimo geležinkelių transportu paslaugų pobūdį, GTK 25 straipsnyje nustatyta naudojimosi VGI apmokestinimo sistema, t. y. nustatyta, kad geležinkelio įmonės (vežėjai) Infrastruktūros valdytojui turi sumokėti užmokesį už MPP, o tuo

atveju, kai VGI pajėgumai skirti tranzito geležinkelių transporto paslaugoms teikti, – ir tranzito užmokesį, taip pat GTK nustatytos užmokesčio už MPP apskaičiavimo sąlygos ir tvarka. Užmokesčio taisyklėse yra nustatytos užmokesčių sudedamosios dalys, detali užmokesčių įmokų tarifų apskaičiavimo ir mokėjimo tvarka. Taigi, šiuo metu Lietuva, pasinaudodama Direktyvos 2012/34/ES 29 straipsnio 1 dalyje numatyta ES valstybės narės teise, yra nustačiusi apmokestinimo VGI sistemą ir konkrečias naudojimosi VGI apmokestinimo taisykles, o Infrastruktūros valdytojai suteikusi laisvę spręsti dėl antkainių nustatymo naudojimosi VGI apmokestinimo srityje (Infrastruktūros valdytojas, vadovaudamasis GTK 25¹ straipsniu, nustato segmentus, kuriuose gali būti taikomi antkainiai, tvirtina geležinkelio įmonių (vežėjų) galėjimo mokėti antkainius nustatymo metodiką).

Pažymėtina, kad Lietuvoje naudojimasis VGI apmokestinamas ne tik užmokesčiu už MPP pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 ir 32 straipsnių reikalavimus, bet ir tranzito užmokesčiu, kuriam, vadovaujantis Direktyvos 2012/34/ES 2 straipsnio 10 dalimi, netaikomos Direktyvos 2012/34/ES IV skyriaus nuostatos. Atitinkamai naudojimosi VGI tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti apmokestinimas yra paliktas kiekvienos ES valstybės narės, kuri pasinaudojo Direktyvos 2012/34/ES 2 straipsnio 10 dalies išimtimi, diskrecijai.

Siekiant suteikti Infrastruktūros valdytojai didesnę laisvę priimti kainodaros sprendimus dėl naudojimosi VGI apmokestinimo, taip pat įvertinus tai, kad tranzito užmokestis yra integrali Lietuvoje nustatytos naudojimosi VGI apmokestinimo sistemos dalis, galintis daryti įtaką ir atitinkamų užmokesčio už MPP tarifų apskaičiavimui, ir siekiant išlaikyti vieną naudojimosi VGI apmokestinimo sistemą, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma susisiekimui ministrui pavesti nustatyti užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo principus, o Infrastruktūros valdytojai pavesti, vadovaujantis GTK 25 straipsnyje nustatytomis užmokesčio už MPP apskaičiavimo sąlygomis ir tvarka bei susisiekimui ministro nustatytais užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo principais nustatyti konkrečias užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo taisykles.

Pažymėtina, kad Infrastruktūros valdytojai VGI yra perduota valdyti, naudoti ir disponuoti patikėjimo teise. Taigi, Infrastruktūros valdytojas nustatydamas konkrečias užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo taisykles, taip pat užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklės dalyvaus jam patikėjimo teise perduoto valdyti, naudoti ir disponuoti juo valstybės turto (VGI) naudojimo santykiuose su geležinkelio įmonėmis (vežėjais) ar kitais subjektais ir ši Infrastruktūros valdytojo veikla nustatant minėtų užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nėra laikytina viešuoju administravimu, kaip jis apibrėžiamas Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatyme.

Be to, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma pavesti geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui savo iniciatyva ar pagal gautus skundus nagrinėti Infrastruktūros valdytojo sprendimus dėl jo nustatytos užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo tvarkos.

2) Užmokesčio už MPP nuolaidų taikymo galimybės įtvirtinimas

Direktyvos 2012/34/ES 33 straipsnyje numatyta galimybė geležinkelių infrastruktūros valdytojai taikyti *užmokesčių, kuriuos geležinkelių infrastruktūros valdytojas taiko geležinkelio įmonei už kiekvieną paslaugą, nuolaidas*, taip pat nustatytos tokių nuolaidų taikymo sąlygos.

Siekiant paskatinti naujų vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle, taip pat padidinti naudojamąsi geležinkelių linijomis, kuriose geležinkelių transporto eismas yra mažo intensyvumo, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti galimybę Infrastruktūros valdytojai taikyti fiksuoto dydžio užmokesį už minimalųjį prieigos paketą sudarančių įmokų tarifų nuolaidas (toliau – nuolaidos) geležinkelio įmonėms (vežėjams), įtvirtinant, be kita ko, nediskriminavimo principą, t. y. jeigu Infrastruktūros valdytojas nusprendžia taikyti nuolaidas, vienodo dydžio nuolaidos turi taikyti be diskriminacijos visoms geležinkelio įmonėms (vežėjams), teikiančioms tokias pat vežimo geležinkelių transportu paslaugas.

Pažymėtina, kad nuolaidos, kurių taikymo galimybę siūloma įtvirtinti GTK pakeitimo įstatymo projektu, nėra laikytinos valstybės pagalba, kadangi neatitinka vieno iš Sutarties dėl

Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje apibrėžtų valstybės pagalbos kriterijų – neiškraipo arba negali iškraipyti konkurencijos. Įvertinus tai, kad GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad jeigu Infrastruktūros valdytojas nusprendžia taikyti nuolaidas, vienodo dydžio nuolaidos turi būti taikomos be diskriminacijos visoms geležinkelio įmonėms (vežėjams), teikiančioms tokias pat vežimo geležinkelių transportu paslaugas. Atitinkamai, konkurencijos tarp geležinkelio įmonių (vežėjų) iškraipymo teikiant tokias pačias geležinkelių transporto paslaugas taikant nuolaidas nebus.

Siekiant užtikrinti, kad nuolaidos visų pirma būtų taikomos Direktyvos 2012/34/ES 33 straipsnyje nurodytais atvejais ir sąlygomis, GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma apibrėžti, kad naujomis vežimo geležinkelių transportu paslaugomis laikomos vežimo geležinkelių transportu paslaugos Infrastruktūros valdytojo nurodytuose geležinkelių transporto rinkos segmentuose, kuriuose geležinkelio įmonės (vežėjai) iš viso nevykdė vežimo geležinkelių transportu veiklos arba ją vykdė daugiau kaip prieš tris tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpius, arba ją vykdė ne ilgiau kaip tris tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpius iš eilės. Siekiant užtikrinti aiškumą dėl Infrastruktūros valdytojo ketinamos taikyti nuolaidų sistemos ir išankstinį šios informacijos pateikimą suinteresuotiesiems asmenims, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma pavesti Infrastruktūros valdytojui nuolaidų dydžius ir jų taikymo tvarką paskelbti Tinklo nuostatuose ne vėliau kaip prieš 12 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, kurio metu būtų taikomos nuolaidos, įsigaliojimo dienos.

GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma nuolaidų taikymo ar netaikymo kontrolę pavesti vykdyti rinkos reguliuotojui ir suteikti jam įgaliojimus savo iniciatyva ar pagal pareiškėjų skundus nagrinėti Infrastruktūros valdytojo sprendimus dėl nuolaidų taikymo ar jų netaikymo, Infrastruktūros valdytojo apskaičiuoto užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą nuolaidos dydžio.

Pažymėtina, kad šiuo metu jau yra apskaičiuoti ir paskelbti 2025–2026 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu mokėtini užmokesčių už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra įmokų tarifai, o 2026–2027 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu mokėtini užmokesčių už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra įmokų tarifai vadovaujantis GTK 25 straipsnio 7 dalimi turės būti paskelbti ne vėliau kaip prieš 12 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, kurio galiojimo laikotarpiu šie tarifai būtų taikomi, įsigaliojimo dienos. Įvertinus tai, kad vadovaujantis GTK 29² straipsnio 10 dalį naujas tarnybinis traukinių tvarkaraštis įsigalioja kiekvienų metų gruodžio mėnesio antrojo šeštadienio 24 val. 00 min., 2026–2027 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpius mokėtini užmokesčių tarifai turėtų būti paskelbti iki 2025 m. gruodžio 13 d. Siekiant nustatyti pakankamą terminą Infrastruktūros valdytojui pasiruošti šiam pokyčiui, siūloma, kad GTK pakeitimo įstatymo projektu keičiamos GTK nuostatos, numatančios naują užmokesčių ir užmokesčių už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių pajėgumus, apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustatantį subjektą, be kita, galinčios lemti ir atitinkamus minėtų užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo pokyčius, įsigaliojant 2026 m. gruodžio 12 d ir būtų taikomos taikomi apskaičiuojant ir mokant užmokesčius ir užmokesčių už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, 2027–2028 m. ir vėlesniais tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais.

4.6. Dėl didžiausių leistinų keleivių vežimo vietiniais maršrutais užmokesčių tarifų derinimo funkcijos

Didžiausių leistinų keleivių vežimo vietiniais maršrutais užmokesčių tarifų derinimo funkcija VERT buvo pavesta įgyvendinant 1998 m. lapkričio 17 d. Lietuvos Respublikos kainų įstatymo 1 straipsnio papildymo įstatymo Nr. VIII-927 1 straipsnio nuostatas. Šiuo metu Lietuvos Respublikos kainų įstatymas negalioja.

Pažymėtina, kad Direktyvos 2012/34/ES 5 straipsnio 1 dalyje nustatytas įpareigojimas valstybėms narėms užtikrinti, kad *geležinkelio įmonėms būtų suteikta galimybė savo veiklą reguliuoti pagal rinkos poreikius ir kad už šios veiklos tvarkymą būtų atsakingi tų geležinkelio įmonių valdymo organai tam, kad būtų teikiamos veiksmingos ir atitinkamos reikiamos kokybės paslaugos kuo mažesne kaina*. Direktyvos 2012/34/ES 5 straipsnio 3 dalyje, be kita ko, nustatyta,

kad geležinkelio įmonėms (vežėjams) turi būti suteikiama teisė, visų pirma, *kontroliuoti paslaugų teikimą bei jų pardavimą ir nustatyti šių paslaugų kainas*.

Šiuo metu viena geležinkelio įmonė (vežėjas), teikia viešąsias keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle. Tačiau *de jure* bet kokia geležinkelio įmonė (vežėjas) gali teikti keleivių vežimo vietiniais ir tarptautiniais maršrutais paslaugas komerciniais pagrindais. Taigi, šiuo metu didžiausius leistinus keleivių vežimo vietiniais maršrutais tarifus turėtų suderinti ne tik viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas teikianti geležinkelio įmonė (vežėjas), tačiau ir bet kuri kita geležinkelio įmonė (vežėjas). Atitinkamai, apribodama geležinkelio įmonės (vežėjo) teisę savarankiškai spręsti dėl teikiamų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų komerciniais pagrindais tarifų ir juos didinti siekiant padengti keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimo sąnaudas, iš esmės ribojama keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų, teikiamų komerciniais pagrindais, plėtra Lietuvos geležinkelių tinkle.

Atsižvelgiant į tai, siekiant užtikrinti tinkamą GTK 4 straipsnio 3 punkte nustatyto geležinkelių transporto veiklos principo įgyvendinimą ir didinti geležinkelio įmonių (vežėjų) savarankiškumą nustatant keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų tarifus ir taip užtikrinti laisvos ir konkurencingos keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų rinkos plėtros sąlygas, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma atsisakyti didžiausių leistinių keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų tarifų derinimo.

4.7. Dėl traukos srovės iš kontaktinio geležinkelių tinklo į geležinkelių riedmenis tiekimo ypatumų detalizavimo

Įvertinus tai, kad kitose ES valstybės narėse traukos srovės tiekimo modeliai yra įvairūs, bei vadovaujantis Lietuvos Respublikos elektros energetikos sektoriuje aktualių santykių (elektros tinklų operatorių, nepriklausomų tiekėjų ir elektros energijos vartotojų) egzistavimu ir šių santykių reglamentavimo pavyzdžiu, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūlomos šios naujo reglamentavimo nuostatos:

- Dėl traukos srovės kaip paslaugos sampratos patikslinimo

GTK 30³ straipsnio 2 dalies 1 punkte ir į šį punktą perkeltame Direktyvos 2012/34/ES II priedo 3 dalies a punkte nustatytas reglamentavimas GPI paslaugą sieja su traukos srovės tiekimu, tačiau šis reglamentavimas nenustato aiškios traukos srovės sampratos ir jos apimties. Be to, IRG-Rail¹³ 2022 m. lapkričio mėnesį išleistoje ES geležinkelių infrastruktūros valdytojų apklausos rezultatų apžvalgoje „Overview Paper on Charges for Traction Current“¹⁴ konstatavo, kad *traukos srovė gali reikšti tiek pačią tiekiamą elektros energiją, kaip prekę, tiek apimtį ir kitas paslaugas, susijusias su elektros energijos tiekimu*, – taigi, nėra vienodo traukos srovės paslaugos traktavimo. Siekiant išsiaiškinti traukos srovės sampratą buvo įvertinta kitų ES valstybių narių geležinkelių infrastruktūros valdytojų traukos srovės tiekimo praktika. Ši analizė parodė, kad vyrauja praktika, nepaisant traukos srovės pavadinimo, skaidyti traukos srovės tiekimo sampratą į dvi dalis: traukos srovės užtikrinimą ir elektros energijos tiekimą. Traukos srovės užtikrinimas dažniausiai susideda iš kelių dedamųjų, tarp kurių pagrindą sudaro elektros energijos perdavimo ir skirstymo iki kontaktinio geležinkelių tinklo dedamoji (perdavimo sistemos operatoriaus ir skirstomųjų tinklų operatoriaus dalys), taip pat elektros energijos praradimai kontaktiniame geležinkelių tinkle, administracinis paslaugos valdymo mokestis. Atitinkamai, kaip nurodyta minėtoje IRG-Rail apklausos rezultatų apžvalgoje, traukos srovės tiekimui taikomas elektros energetikos arba geležinkelių sektoriaus reguliavimas, priklausomai nuo konkrečioje šalyje pasirinkto modelio. Iš šio tyrimo dalyvavusių ES valstybių narių 15 valstybių traukos srovės tiekimą vykdo geležinkelių infrastruktūros valdytojas arba su juo susijusi įmonė dėl techninių, ekonominių ar reguliavimo aplinkybių. Tarp vertintų valstybių nurodomos 7 valstybės, kuriose geležinkelio įmonės (vežėjai) gali tiesiogiai sudaryti sutartis su nepriklausomais tiekėjais traukos srovei kontaktiniame geležinkelių tinkle tiekti (Austrija, Bulgarija, Suomija, Vokietija, Belgija, Prancūzija ir Didžioji Britanija).

¹³ „Independent Regulators’ Group – Rail“.

¹⁴ IRG-Rail__2022__9_-_Overview_Paper_on_Charges_for_Traction_Current.pdf

GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma patikslinti traukos srovės kaip paslaugos sampratą, nustatytą GTK 30³ straipsnio 2 dalies 1 punkte, taip kad ji apimtų traukos srovės, išskyrus elektros energiją, iš kontaktinio geležinkelių tinklo į geležinkelių riedmenis, tiekimo užtikrinimą. Įtvirtinus siūlomą GTK patikslinimą, traukos srovės tiekimas būtų galimas pagal du modelius, kuriuos taip pat siūloma detalizuoti GTK: (i) geležinkelio įmonei (vežėjui) pasirenkant nepriklausomą tiekėją ir (ii) geležinkelio įmonei (vežėjui) nepasirinkus nepriklausomo tiekėjo. Abiem atvejais traukos srovės iš kontaktinio geležinkelių tinklo į geležinkelių riedmenis užtikrinimą, kaip paslaugą, priskirtiną GPI teikiamai papildomai paslaugai, teiktą Infrastruktūros valdytojas kaip GPI operatorius, kuris yra Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančio kontaktinio geležinkelių tinklo valdytojas ir vienintelis gali suteikti prieigą prie šio tinklo. Elektros energijos tiekimas geležinkelio įmonei (vežėjui) pagal (i) modelį būtų užtikrinamas geležinkelio įmonės (vežėjo) ir jo pasirinkto nepriklausomo tiekėjo, o pagal (ii) modelį – Infrastruktūros valdytojo ir jo pasirinkto nepriklausomo tiekėjo elektros energijos pirkimo–pardavimo santykių pagrindu. Papildomai, siekiant aiškumo dėl minėtų santykių, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma įtvirtinti nuostatą, kad elektros energijos tiekimui, kuris yra būtinas traukos srovei gauti, taikomas Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatymas, išskyrus tuos atvejus, kai šį elektros tiekimą užtikrina Infrastruktūros valdytojas, perparduodamas iš jo pasirinkto nepriklausomo tiekėjo nupirktą elektros energiją.

- *Dėl traukos srovės tiekimo, kuomet geležinkelio įmonė (vežėjas) pasirenka nepriklausomą tiekėją, reglamentavimo patikslinimo*

Atsižvelgus į tai, kad elektros energijos tiekimo, kaip GPI paslaugos, tvarka GTK yra reglamentuota, tikslinga detalizuoti reglamentavimą tuo atveju, kai geležinkelio įmonė (vežėjas) traukos srovei gauti pasirenka nepriklausomą tiekėją. Atitinkamai GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma reglamentuoti Infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės (vežėjo) pasirinkto nepriklausomo tiekėjo bendradarbiavimo santykius apskaitant geležinkelio įmonės (vežėjo) suvartotą elektros energijos energiją, t. y.:

- prievolę Infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonės (vežėjo) pasirinktam nepriklausomam tiekėjui sudaryti bendradarbiavimo sutartį, kurioje nustatomi šios sutarties šalių tarpusavio santykiai bei bendradarbiavimo principai apskaitant ir tarpusavyje perduodant geležinkelio įmonių (vežėjų) naudojantis Infrastruktūros valdytojo valdomu kontaktiniu geležinkelių tinklu suvartotos elektros energijos duomenis, papildomai nustatant, kad nurodytos sutarties tipinę formą Infrastruktūros valdytojas skelbia savo interneto svetainėje;

- patikslinti Infrastruktūros valdytojo informavimo apie pasirinktą nepriklausomą tiekėją terminus, atitinkančius tokių terminų reglamentavimo praktiką, įtvirtintą Lietuvos Respublikos elektros energetikos sektorių reglamentuojančiuose teisės aktuose.

Be to, įvertinus minėto reglamentavimo praktiką, skirtą garantiniam elektros energijos tiekimui užtikrinti, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma įtvirtinti nuostatą, kad tais atvejais, kai geležinkelio įmonės (vežėjo) pasirinktas nepriklausomas tiekėjas dėl elektros energijos pirkimo–pardavimo sutartyje numatytų priežasčių nutraukia elektros energijos tiekimą ir geležinkelio įmonė (vežėjas) nepasirenka kito nepriklausomo elektros energijos tiekėjo, su geležinkelių transportu susijusiai papildomai paslaugai gauti būtiną elektros energijos tiekimą užtikrina Infrastruktūros valdytojas, o dėl tokio elektros energijos tiekimo patirtas Infrastruktūros valdytojo išlaidas padengia geležinkelio įmonė (vežėjas), kuriai elektros energiją tiekiamą, būtiną su geležinkelių transportu susijusiai papildomai paslaugai gauti, užtikrina Infrastruktūros valdytojas.

- *Dėl išlaidų, kurios patiriamos dėl elektros energijos praradimo tiekiant traukos srovę*

Įvertinus Lietuvos Respublikos energetikos sektoriaus praktiką, pagal kurią fiziniai elektros energijos nuostoliai, atsirandantys tarp tiekimo į tinklus ir vartojimo taškų, yra reguliuotojo (VERT) įskaičiuoti į perdavimo ir skirstymo tarifus, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad Infrastruktūros valdytojo išlaidos, kurios patirtos dėl elektros energijos praradimo teikiant su geležinkelių transportu susijusią papildomą paslaugą, priskiriamos šios paslaugos teikimo išlaidoms Infrastruktūros valdytojo nustatyta ir jo interneto svetainėje paskelbta tvarka.

Įvertinus tai, kad elektra varomus riedmenis savo veiklai vykdyti gali naudoti ne tik geležinkelio įmonės (vežėjai), bet ir įmonės, kurios naudojamosi VGI važiuoja į geležinkelių infrastruktūros statybos, remonto ir techninės priežiūros darbų atlikimo vietą ir iš jos, ir atitinkamai šiems subjektams yra aktuali traukos srovės iš kontaktinio geležinkelių tinklo į jų naudojamus geležinkelių riedmenis gavimo tvarka, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad teikiant traukos srovės iš kontaktinio geležinkelių tinklo į geležinkelių riedmenis tiekimo paslaugą GTK nuostatos *mutandis mutandis* taikomos GTK 28 straipsnio 3 dalyje nurodytoms įmonėms, kurios važiuoja į geležinkelių infrastruktūros, įskaitant VGI, objektų statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbų atlikimo vietą ir iš jos.

4.8. Dėl kitų GTK nustatyto teisinio reguliavimo pakeitimų:

4.8.1. *Dėl Infrastruktūros valdytojo finansavimo skaidrumo reikalavimų, valstybei nuosavybei priklausysiančio turto sukūrimo sąlygų, Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų balansavimo tvarkos detalizavimo*

Direktyvos (ES) 2016/2370 17 konstatuojamojoje dalyje pažymėta, kad <...> turėtų būti užkirstas kelias finansiniams pervedimams tarp infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonių, o vertikaliai integruotų įmonių atveju – tarp infrastruktūros valdytojo ir bet kurio kito integracijos įmonę sudarančio juridinio asmens, kai dėl tokių pervedimų galėtų būti iškraipoma konkurencija rinkoje, ypač dėl kryžminio subsidijavimo.

Atsižvelgiant į tai, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma sukonkretinti GTK 24¹ straipsnyje įtvirtintas vertikaliosios integracijos įmonių grupę sudarančių juridinių asmenų tarpusavio skolinimosi sąlygas ir papildomai nustatyti, kad vertikaliosios integracijos įmonių grupės juridiniams asmenims teikiant vieni kitiems paskolas turi būti užtikrinama, kad nebus pažeisti atitinkami GTK nustatyti reikalavimai dėl tikslinio lėšų ir pajamų, gautų vykdant konkrečią geležinkelių transporto veiklą, panaudojimo.

Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnyje yra nustatytos Infrastruktūros valdytojo veiklos finansavimo sąlygos, be kita ko, numatant galimybę ES valstybei narei pareikalauti, kad Infrastruktūros valdytojas pajamas ir išlaidas subalansuotų be valstybės lėšų.

Atsižvelgiant į tai, taip pat į tai, kad GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siekiama suteikti Infrastruktūros valdytojui daugiau savarankiškumo priimant kainodaros sprendimus dėl naudojimosi VGI apmokestinimo, GTK pakeitimo įstatymo projektu, pasinaudojant Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 4 dalyje numatyta ES valstybės narės teise, siūloma nustatyti, kad valstybės biudžeto finansavimas Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamoms ir sąnaudoms per ne ilgesnį kaip 5 metų laikotarpį subalansuoti skiriamas, nebent Vyriausybė ar jos įgaliota institucija įpareigoja Infrastruktūros valdytoją jo veiklos pajamas ir sąnaudas subalansuoti be valstybės biudžeto lėšų, GTK pakeitimo įstatymo projekte siūloma įtvirtinti sąlygą, kuriai esant Infrastruktūros valdytojas gali būti įpareigotas jo veiklos pajamas ir sąnaudas subalansuoti be valstybės biudžeto lėšų, t. y. jeigu nustatoma, kad vežimas geležinkelių transportu gali konkuruoti su vežimu kitų rūšių transportu.

Be to, siekiant užtikrinti valstybės biudžeto lėšų panaudojimo pagrįstumą ir ekonomiškumą, GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma suteikti įgaliojimus susisiekti ministrui nustatyti Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų balansavimo tvarką, kurioje, be kita ko, būtų detalizuotos sąnaudos, kurios nevertinamos apskaičiuojant valstybės biudžeto lėšų Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti poreikį, ir detalizuota skirtų valstybės biudžeto lėšų naudojimo ir atsiskaitymo už jų panaudojimą tvarka.

4.8.2. *Dėl GTK nuostatų suderinimo su Lietuvos Respublikos darbo kodekso, GTESĮ ir Saugos tyrimų įstatymo nuostatomis*

Pažymėtina, kad GTESĮ 19¹ straipsnyje yra nustatyti reikalavimai geležinkelių transporto eismo saugai svarbias užduotis atliekantiems darbuotojams, t. y. kad šie darbuotojai privalo atitikti atitinkamai geležinkelių infrastruktūros valdytojų arba geležinkelio įmonės (vežėjo) geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemose nurodytus kvalifikacijos reikalavimus;

Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/773¹⁵ nustatytais atvejais šie darbuotojai turi atitikti Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/773 nurodytus ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų bei geležinkelio įmonių (vežėjų) detalizuotus kalbos mokėjimo reikalavimus ir pan.

Įvertinus tai, taip pat atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos darbo kodekse reglamentuojami individualieji ir visuomeniniai santykiai, kurie susiję su individualiaisiais darbo santykiais, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma atsisakyti aktualumą praradusių nuostatų dėl papildomo Lietuvos geležinkelių transporto darbuotojų darbo santykių reguliavimo.

2024 m. lapkričio 7 d. priimti ir 2025 m. sausio 1 d. įsigaliojo Saugos tyrimų įstatymas ir GTESĮ 2, 3, 5, 6 straipsnių ir VI skyriaus pakeitimo įstatymas Nr. XIV-3075, kuriais, be kita ko, atsisakyta sąvokų „geležinkelių transporto katastrofa“, „geležinkelių transporto eismo įvykis“ ir „geležinkelių transporto riktas“ vartojimo ir nustatyta nauja geležinkelių transporto eismo įvykių klasifikavimo sistema, t. y. kad sąvoką „geležinkelių transporto katastrofa“ atitinka sąvoka „sunki geležinkelių avarija“, sąvoką „geležinkelių transporto eismo įvykis“ atitinka sąvoka „geležinkelių avarija“, sąvoką „geležinkelių transporto riktas“ atitinka sąvoka „geležinkelių incidentas“.

Atsižvelgiant į tai, siekiant užtikrinti Saugos tyrimų įstatyme, GTESĮ ir GTK vartojamų sąvokų nuoseklumą, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma pakoreguoti GTK 3 straipsnio 41 dalyje, 19 straipsnio 2 dalyje, 23 straipsnio 13 dalies 8 punkte ir 29⁸ straipsnio 1 dalyje vartojamas sąvokas „geležinkelių transporto katastrofa“, „geležinkelių transporto eismo įvykis“ ir „geležinkelių transporto riktas“, taip pat nustatyti, kad GTK vartojamos sąvokos yra suprantamos, be kita ko, taip, kaip nustatyta Saugos tyrimų įstatyme.

4.8.3. Dėl teisės riboti keleivių įlaipinimą ir išlaipinimą įgyvendinimo

Plečiantis keleivių vežimo geležinkelių transportu veiklai, ypač įgyvendinus „Rail Baltica“ projektą, keleivių vežimo paslaugas Lietuvos geležinkelių tinkle gali pradėti teikti kitų šalių geležinkelio įmonės (vežėjai). Tokiu atveju būtina iš anksto nustatyti ir įvertinti, ar kitai geležinkelio įmonei (vežėjui) pradėjus teikti keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas nebus pažeista šiuo metu sudarytos viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų ir (ar) viešųjų kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų teikimo sutarties ekonominė pusiausvyra, kaip tai numatyta Direktyvoje 2012/34/ES.

Atsižvelgiant į tai, GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma pasinaudoti Direktyvos 2012/34/ES 11 straipsnyje nustatyta valstybės narės teise riboti keleivių įlaipinimą ir išlaipinimą ir nustatyti, kad geležinkelio įmonė (vežėjas), veždama keleivius tarptautiniais maršrutais, turi teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius bet kurioje Lietuvos Respublikos teritorijoje esančioje traukinio važiavimo maršruto geležinkelio stotyje, stotelėje, išskyrus atvejį, kai rinkos reguliuotojas Įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/1795 nustatyta tvarka priima sprendimą, kad dėl naudojimosi šia teise iškiltų pavojus sudarytos (-ų) viešųjų paslaugų teikimo sutarties (-čių) ekonominei pusiausvyrai.

GTK pakeitimo įstatymo projektu nėra siūloma absoliučiai apriboti teisę geležinkelio įmonėms (vežėjams) teikti naujas keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas. Šis apribojimas galėtų būti taikomas tik geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimu objektyviai pagrindus, pavyzdžiui, kad naujos keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugos dubliuos maršrutą, kuriame teikiamas viešosios keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugos, ir dėl tokios naujos paslaugos teikimo bus pažeista viešųjų paslaugų teikimo ekonominė pusiausvyra (pavyzdžiui, didės viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu kompensacijos dydis). Pasiūlyta teisinio reguliavimo priemonė yra proporcinga, nes nepanaikina teisės geležinkelio įmonei (vežėjui) teikti keleivių vežimo geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle, tačiau sudaro sąlygas užtikrinti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimo ekonominę pusiausvyrą, jeigu tam pritaria geležinkelių transporto rinkos reguliuotojas, remdamasis objektyvia ekonomine analize.

¹⁵ 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/773 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posisteminio sąveikos techninės specifikacijos, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2012/757/ES.

Pažymėtina, kad prašymo atlikti ekonominės pusiausvyros įvertinimą pateikimo ir nagrinėjimo tvarka yra nustatyta Įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/1795, tačiau papildomai GTK pakeitimo įstatymo projektu yra siūloma suteikti įgaliojimus nustatyti prašymo atlikti ekonominės pusiausvyros įvertinimą pateikimo ir nagrinėjimo tvarką, kiek ji nenustatyta Įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/1795.

4.8.4. *Dėl sąvokos „pagrįstas pelnas“ apibrėžties patikslinimo*

Apskaičiuojant pagrįstą pelną, taikomą pagal GTK 30⁴ straipsnio ir 4 dalyse nustatytus reikalavimus, susiduriama su reglamentavimo aiškumo trūkumu, susijusiu su GTK 3 straipsnio 32 dalyje nustatytos sąvokos „pagrįstas pelnas“ turiniu: (i) GTK ir kituose teisės aktuose sąvokos „pagrįstas pelnas“ apibrėžime naudojama samprata „nuosavas kapitalas“ nėra apibrėžta, todėl šios sąvokos apibrėžtis nėra apribota, (ii) tai, kad yra galimos skirtingos termino „nuosavo kapitalas“ interpretacijos, yra aptarta ir Nepriklausomų geležinkelių rinkos reguliuotojų grupės 2023 m. parengtame dokumente apie Direktyvos 2012/12/ES apmokestinimo principus (toliau – IRG-Rail ataskaita); (iii) vyraujantis racionalus siekiamos investicijų grąžos (nominalia verte) nustatymo metodas yra viso turto, finansuojamo iš akcininkų kapitalo ir skolos, ir vidutinių svertinių kapitalo kaštų sandauga (toliau – WACC), o WACC reprezentuoja akcininkų ir skolintojų lūkesčius (procentinę grąžos normą) dėl to, kiek grąžos turi generuoti visas organizacijos turtas, kurio valdymas yra finansuojamas atitinkamai per akcinį kapitalą arba skolą.

Atsižvelgiant į tai, GTK sąvokos „pagrįstas pelnas“ apibrėžtyje ir atliekamuose pelno skaičiavimuose kapitalo susiaurinimas tik iki nuosavybės interpretacijos (t. y., nuosavo kapitalo) neturi ekonominės prasmės, nes ši interpretacija neleistų racionaliam ekonominės veiklos vykdytojui pilna apimtimi kompensuoti prisiimamos veiklos rizikos. Įvertinus tai, GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma atsižvelgti į IRG-Rail ataskaitoje įvardintą plačiausią interpretaciją ir patikslinti sąvokos „pagrįstas pelnas“ apibrėžtyje naudojamo kapitalo rūšį.

4.8.5. *Dėl geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos ir informacijos teikimo geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui taisyklių įsigaliojimo ir taikymo terminų atsisakymo*

Siekiant suteikti RRT diskreciją savarankiškai nustatyti proporcingus ir geležinkelių transporto rinkos dalyvių teisėtus lūkesčius atitinkančius geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos ir informacijos teikimo geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui taisyklių įsigaliojimo ir taikymo terminus GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma atsisakyti GTK 7¹ straipsnio 1 dalies 2 punkte ir 6 dalies 1 punkte nustatytų RRT tvirtinamų geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos ir informacijos teikimo geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui taisyklių įsigaliojimo ir taikymo terminų.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant Įstatymų projektus toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas. Priėmus Įstatymų projektus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimti įstatymai neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma galimybė Infrastruktūros valdytojui taikyti užmokesčio už MPP nuolaidas turėtų paskatinti naujų vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle, taip pat padidinti naudojamą geležinkelių linijomis, kuriose geležinkelių transporto eismas yra mažo intensyvumo.

Priimti įstatymai neigiamos įtakos keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veiklai neturės, nes šiuo metu vienintelis asmuo, vykdomas keleivių vežimo siaurojo geležinkelio

riedmenimis veiklą, – VŠĮ „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ yra savanoriškai apsidraudęs savo civilinę atsakomybę didesne, nei siūloma GTK pakeitimo įstatymo projekte, minimalia draudimo suma.

Pritarus GTK pakeitimo įstatymo projektu siūlomiems elektros energijos tiekimo traukos srovės tiekimui užtikrinti ypatumams bus sudarytos sąlygos nepriklausomų tiekėjų veiklos plėtrai geležinkelių transporto sektoriuje.

Pritarus GTK pakeitimo įstatymo projektu siūlomiems pakeitimams dėl didžiausių leistinų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų tarifų derinimo atsisakymo ženkliaus keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų tarifų didėjimo nenumatoma dėl šių paslaugų ir keleivių vežimo kitų transporto rūšių transporto priemonėmis konkurencijos.

8. Ar Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Priėmus Įstatymų projektus, kitų įstatymų priimti, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios nereikės.

10. Ar Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o Įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų.

GTK pakeitimo įstatymo projektu siūloma papildyti nauja sąvoka „keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veikla“. Ši sąvoka ir ją įvardijantis terminas vertinamas Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Ar Įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymų projektų nuostatos atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas. Įstatymų projektais užtikrinamas tinkamas Reglamento (ES) 2021/782 nuostatų įgyvendinimas.

12. Jeigu įstatymams įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

GTK pakeitimo įstatymui įgyvendinti Vyriausybė:

- iki 2025 m. birželio 30 d. turės pakeisti:

1. Vyriausybės 2013 m. lapkričio 13 d. nutarimą Nr. 1052 „Dėl Geležinkelio įmonių (vežėjų) ir įmonių, kurios naudoja viešąją geležinkelių infrastruktūrą, privalomojo civilinės atsakomybės draudimo taisyklių patvirtinimo“;

2. Vyriausybės 2014 m. kovo 5 d. nutarimą Nr. 208 „Dėl Valstybinės žemės sklypų perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise viešosios transporto infrastruktūros valdytojui tvarkos aprašo patvirtinimo“;

- iki 2025 m. birželio 30 d. Vyriausybė turės patvirtinti regioninės reikšmės geležinkelio linijų sąrašą;

- iki 2025 m. birželio 30 d. turės pripažinti netekusiu galios Vyriausybės 1995 m. sausio 24 d. nutarimą Nr. 118 „Dėl Lietuvos geležinkelių transporto darbuotojų drausmės statuto patvirtinimo“;

- iki 2025 m. spalio 31 d. turės pripažinti netekusiu galios Vyriausybės 2016 m. lapkričio 9 d. nutarimą Nr. 1114 „Dėl Sankcijų už geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo sprendimų nevykdymą skyrimo ir šių sankcijų dydžio nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

- iki 2025 m. gruodžio 12 d. turės pripažinti netekusiu galios Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimą Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą, užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“.

GTK pakeitimo įstatymui įgyvendinti susisiekimo ministras:

- iki 2025 m. birželio 30 d. turės pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. rugsėjo 8 d. įsakymą Nr. 3-453 „Dėl Regioninės reikšmės geležinkelių linijų sąrašo patvirtinimo“;

- iki 2025 m. birželio 30 d. turės patvirtinti Infrastruktūros valdytojo veiklos pajamų ir sąnaudų balansavimo tvarką;

- iki 2025 m. gruodžio 12 d. turės patvirtinti užmokesčių apskaičiavimo ir mokėjimo principus;

- iki 2025 m. gruodžio 31 d. patvirtinti prašymo atlikti ekonominės pusiausvyros įvertinimą pateikimo ir nagrinėjimo tvarką.

ANK pakeitimo įstatymui ir GTK patvirtinimo įstatymui įgyvendinti įgyvendinamųjų teisės aktų priimti nereikės.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

GTK pakeitimo įstatymo projektu siūlomiems pakeitimams dėl rinkos reguliuotojo finansavimo valstybės biudžeto lėšomis 2026–2028 m. reikės apie 250 tūkst. eurų per metus (tikslus finansavimo valstybės biudžeto lėšomis poreikis paaiškės įvertinus atitinkamais metais geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo planuojamas gauti geležinkelio įmonių (vežėjų) įmokas). Valstybės ar savivaldybių biudžetų lėšų nebus sutaupyta.

Pažymėtina, kad keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais 1 keleivio kilometro tarifo maksimalus dydis 65 ct (lito) paskutinį kartą buvo peržiūrėtas ir suderintas 2009 m. birželio 26 d. Valstybinės kainų ir energetikos kontrolės komisijos nutarimu Nr. 03-91 ir dėl euro Lietuvos Respublikoje įvedimo 2014 m. liepos 28 d. nutarimu Nr. 03-602 buvo pakeistas į 19 euro ct. Kadangi maksimalus leistinas vežimo vietinio susisiekimo maršrutais tarifo dydis tam tikrose maršrutuose jau pasiektas (iki 97 proc.), prognozuojama, kad atsisakius didžiausių keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų tarifų derinimo, šių paslaugų teikimo kaina galutiniam vartotojui gali nežymiai didėti, atitinkamai gali didėti valstybės biudžeto lėšų poreikis geležinkelio įmonės (vežėjo) pritaikytų transporto lengvatų kompensacijoms padengti, o valstybės biudžeto lėšų poreikis viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimo nuostoliui padengti gali mažėti.

Kadangi viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas teikianti geležinkelio įmonė (vežėjas) planuoja taikyti dinaminės kainodaros modelį, t. y. diferencijuoti bilietų kainų dydį atsižvelgiant į tai, kada bilietas buvo įsigytas, šių paslaugų teikimo kaina gali didėti tuo atveju, kai bilietas įsigijamas likus minimaliam terminui iki traukinio reiso.

14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Įstatymų projektų rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis

Įstatymų projektų reikšminiai žodžiai: „keleivių vežimo siaurojo geležinkelio riedmenimis veikla“, „viešojo geležinkelių infrastruktūra“, „geležinkelių paslaugų įrenginiai“, „užmokesčiai už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai
Nėra.