

DERINIMO PAŽYMA

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS 2004 M. GEGUŽĖS 19 D. NUTARIMO NR. 610 „DĖL UŽMOKESČIO UŽ MINIMALŲJŲ PRIEIGOS PRIE VIEŠOSIOS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PAKETĄ IR UŽMOKESČIO UŽ SKIRTUS, BET NEPANAUDOTUS VIEŠOSIOS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PAJĖGUMUS APSKAIČIAVIMO IR MOKĖJIMO TAISYKLIŲ PATVIRTINIMO“ PAKAITIMO“ PROJEKTO (TOLIAU – NUTARIMO PROJEKTAS)

Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta ar atsižvelgta iš dalies į pastabas ir pasiūlymus
Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos (toliau – Tarnyba) 2022 m. gegužės 5 d. raštas Nr. (67.3Mr)1B-1230 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projekto“	1. Tarnyba, nekartodama 2022 m. kovo 24 d. rašto Nr. (67.3Mr)1B-816 (toliau – raštas Nr. (67.3Mr)1B-816) 1 ir 5 punktuose išsakytų argumentų, lieka prie nuomonės, kad Taisyklių projekto 3.3 ir 3.4 papunkčiuose išskirtos keleivių, bagažo, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis (toliau – segmentas), ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos turėtų būti apskaičiuojamos pagal vieną bendrą formulę. Papildomai pažymėtina, kad Taisyklių projekto 3.4 papunktyje siūloma įtvirtinti, kad viena iš užmokesčio už minimalųjų prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – UMPP) įmokų yra krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmoka, kas <i>a priori</i> suponuoja, kad atitinkamų krovinių vežimo paslaugų segmentų išskyrimas galimas tik pagal krovinio rūšis. Tarnybos vertinimu, tai neatitinka tiek Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 25 ¹ straipsnio 3 dalies, tiek Direktyvos 2012/34/ES ¹ 32 straipsnio 1 dalies, VI priedo 1 dalies nuostatų ir neatspindi tarptautinės segmentų išskyrimo praktikos, kuri parodo, kad, išskiriant segmentus, turėtų būti vertinamos krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugos, t. y. segmentai gali būti išskirti ne vien tik atsižvelgiant į vežamo krovinio rūšį, bet ir pagal tokius kriterijus kaip vežimo kryptis (tarptautiniai ar vietiniai), vežimo reguliarumas ir kt. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, bei į tai, kad būtinybė krovinių, priskirtų segmentui, darbo apimtį išreikšti tkm neto yra visiškai nepagrįsta ir neatitinkanti tarptautinės praktikos, siūlome Taisyklių projekto	Atsižvelgta iš dalies. Dėl Tarnybos pasiūlymo naudoti vieną keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, formulę, apmokestinimo vienetu numatant Eur / tkm bruto. Pažymėtina, kad keleivių, bagažo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo dydžiai yra nustatomi atsižvelgiant į viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo (toliau – Valdytojas) atlikto geležinkelio įmonių (vežėjų), veikiančių atitinkamuose segmentuose, galimybės mokėti antkainius vertinimo (toliau – segmentų vertinimas) rezultatus. Segmentų vertinimo metu Valdytojas analizuoja ir vertina, ar konkrečiuose Valdytojo išskirtuose vežimų geležinkelių transportu rinkos segmentuose (toliau – segmentai) veiklą vykdančios geležinkelio įmonės (vežėjai), atsižvelgiant į jų veiklos specifiką, gali mokėti antkainius. Akcentuotina, kad dėl keleivių, bagažo vežimo specifikos (keleivių svoris sudaro tik nedidelę keleivinio vagono svorio dalį) informacija apie keleivių svorį nėra renkama ir keleivinio traukinio svoris nustatomas naudojant standartinius keleiviams vežti naudojamų geležinkelių riedmenų koeficientus. Todėl konkretus keleivių svoris atskirai nėra apmokestinamas ir atitinkamai geležinkelio įmonių (vežėjų), teikiančių keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugas, galimybė mokėti antkainius nepriklauso nuo keleiviniais traukiniais vežamų keleivių svorio. Tuo tarpu krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, apmokestinimas yra neatsiejamas nuo vežamo krovinio svorio, nes šiuo atveju būtent krovinio svoris sudaro didžiąją dalį geležinkelių riedmenų svorio ir todėl daro reikšmingą įtaką

¹ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė, su visais pakeitimais.

3.3 ir 3.4 papunkčiuose nurodytas UMPP įmokas sujungti į vieną, apmokestinimo vienetu numatant Eur / tkm bruto.

segmentų vertinimui, t. y. ar geležinkelio įmonės (vežėjai) ir kiti geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyviai, besinaudojantys krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugomis, gali už šias paslaugas mokėti antkainius.

Akcentuotina, kad apmokestinant krovinius, priskirtus segmentui, antkainiu, išreikštu tkm bruto, antkainiu būtų apmokestinamas ne tik kroviny, bet ir geležinkelių riedmenys, kuriais vežami kroviniai. Taigi, krovinių vežimo geležinkelių transportu kaina būtų nepalyginama su krovinių vežimo kitų rūšių transporto priemonėmis kaina.

Be to, dėl krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimo specifikos, t. y. traukinių performavimo atkabinant ar prikabinant papildomus prekinis vagonus geležinkelio stotyse, gali pasikeisti krovinio tkm bruto, todėl nebūtų galimybės aiškiai identifikuoti krovinio kainos tkm bruto visame maršrute.

Be to, sprendimas krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, darbo apimtį išreikšti tkm bruto padidintų administracinę naštą geležinkelio įmonėms (vežėjams) apskaičiuojant mokėtiną užmokestį už MPP, nes duomenys apie vežtą krovinį ir jo svorį yra gaunami iš geležinkelio įmonių (vežėjų). Pažymėtina, kad Lietuvoje taikoma krovinių vežimo geležinkelių transporto organizavimo praktika, kuomet šiuose vežimuose dominuoja rinktinių traukinių eismas, kurio metu tuo pačiu traukiniu vežami skirtingiems segmentams priskirti kroviniai, prikabinanti ar iškabinti skirtingose geležinkelio stotyse, esančiose atitinkamame maršrute. Toks krovinių vežimo geležinkelių transportu organizavimas, vykdymas yra sąlygotas siekio kuo optimaliau išnaudoti traukos riedmenų galingumą, didinti traukinio brigadų darbo našumą ir siekio kuo lanksčiau atsižvelgti į vietinių klientų poreikius. Būtent nurodytų vežimų metu, kuomet traukiniai atskirose maršruto geležinkelio stotyse yra performuojami, geležinkelio įmonės (vežėjai) nerenka duomenų apie krovinių, kurie pradėdami vežti po traukinio performavimo, svorį tkm bruto. Atitinkamai, pakeitus segmentų matavimo vienetą iš tkm neto į tkm bruto, geležinkelio įmonės (vežėjai) privalės pateikti Valdytojui duomenis apie krovinių svorį (tkm bruto kiekvienam segmentui), o tai ženkliai padidins geležinkelio įmonių (vežėjų) administracinę naštą arba skatins atsisakyti rinktinių traukinių formavimo. Pažymėtina, kad rinktinių traukinių eismas dėl minėtų priežasčių yra naudingas ne tik

geležinkelio įmonės (vežėjams), bet ir Valdytojui, kadangi toks traukinių eismas leidžia maksimaliai išnaudoti viešąją geležinkelio infrastruktūrą, geležinkelio stočių darbo užimtumą, bet ir Lietuvos regionuose veikiančių įmonių, nuo kurių poreikių priklauso paraiškų skirti viešosios geležinkelio infrastruktūros pajėgumus (toliau – pajėgumai) kiekis ir apimtis, poreikių. Be to, toks traukinių eismo organizavimas skatina kuo ilgesnių ir sunkesnių (dažnu atveju ir brangesnių) traukinių eismą, mažina viešosios geležinkelio infrastruktūros perpildymo tikimybę bei yra suderinamas su Lietuvos geležinkelio transporto specifika, kurią lemia jungtis su 1520 mm vėžės pločio geležinkelio tinklais, kuriuose rinktiniai traukiniai yra dominuojantys, o tose geležinkelio tinkluose vežančių geležinkelio įmonių (vežėjų) klientai dažnu atveju turi poreikį Lietuvos geležinkelio tinklu pervežti krovinius, telpančius viename vagone, bet neturi poreikio formuoti viso traukinio;

Papildomai pažymėtina, kad bendras geležinkelio riedmenų, įskaitant vežamus krovinius, daromas poveikis viešajai geležinkelio infrastruktūrai yra įvertinamas ir apmokestinamas traukinių eismo įmoka Eur/tkm bruto.

Siekiant įvertinti tikslingumą keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifo apskaičiavimui naudoti vieną formulę, apmokestinimo vienetu numatant Eur/tkm bruto, kartu su Valdytoju atlikti skaičiavimai, siekiant išsiaiškinti, kaip pasikeistų geležinkelio įmonės (vežėjo) faktinis mokėtinas užmokestis už minimalųjį prieigos paketą (toliau – užmokestis už MPP), jeigu skaičiavimams būtų naudojami skirtingi vienetai, t. y. tkm neto arba tkm bruto. Nustatyta, kad skaičiavimams naudojant tkm bruto tam tikrais atvejais didėja geležinkelio įmonių (vežėjų) ir (ar) jų klientų mokamas užmokestis už MPP.

Praktinis atliktų skaičiavimų pavyzdys:

- Geležinkelio įmonė (vežėjas) maršrutu Radviliškis–Draugystė veža krovinį, priskirtą benzino ir kitų degalų segmentui, kurio svoris 299 062 tkm neto, o bendras šiam pajėgumui skirtas svoris 490 000 tkm bruto. Geležinkelio įmonė (vežėjas) panaudojo visus jai skirtus pajėgumus.
- 2021–2022 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – tvarkaraštis) galiojimo laikotarpiu aktualūs užmokesčio už MPP

		<p>įmokų tarifai: traukinių eismo įmoka 0,0012 Eur/tkm bruto, benzino ir kitų degalų segmento vietiniu maršrutu antkainis 0,0140 Eur/tkm bruto arba 0,0166 Eur/tkm neto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geležinkelio įmonei (vežėjui) apskaičiuojamas užmokestis už MPP: <ul style="list-style-type: none"> ➤ segmento antkainį apskaičiuojant tkm bruto: $490\,000 \times 0,0012 + 490\,000 \times 0,0140 = 7\,419,35$ Eur; ➤ segmento antkainį apskaičiuojant tkm neto: $490\,000 \times 0,0012 + 299\,062 \times 0,0166 = 5\,511,40$ Eur. <p>Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, naudoti vieną keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, formulę, apmokestinimo vienetu numatant Eur/tkm bruto, netikslinga.</p> <p>Atsižvelgiant į Tarnybos pastabą, kad segmentų, kuriuose gali būti taikomi antkainiai, išskyrimas turėtų būti siejamas su vežimo geležinkelių transportu paslaugomis, nepaneigiant Kodekso 25¹ straipsnio 4 dalyje numatytos galimybės segmentus, kuriuose gali būti taikomi antkainiai, išskirti pagal vežamus krovinius ar keleivius, buvo patikslinti keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų segmentui, įmokų pavadinimai siūlant nustatyti, kad užmokestį už MPP, be kita ko, sudaro keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugų, priskirtų segmentui, įmoka ir krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų, priskirtų segmentui, įmoka.</p>
	<p>4. Taisyklių projekto 6 punkte nustatyta krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas tarifo apskaičiavimo formulė, kurioje vienu iš kintamųjų yra valdytojo lėšos, skirtos infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbams atlikti bei infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti, neįtraukiant valdytojo lėšų, skirtų 1435 mm pločio vėžės infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbams atlikti bei šios infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti. Tarnybos vertinimu, atsižvelgiant į tai, kad Direktyvos 2012/34/ES 32straipsnio 2 dalyje numatyta, kad apmokestinimo išimtį galima taikyti „<i>už prekių pervežimą iš trečiųjų šalių ir į jas, kuris vykdomas tinkle, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, infrastruktūros valdytojai gali nustatyti didesnius mokesčius, kad padengtų visas</i></p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Dėl Tarnybos pasiūlymo atskirti, kurias konkrečias skirtingas Valdytojo išlaidas atskiros užmokesčio už MPP įmokos dengia ar kuriomis į kitų įmokų tarifų skaičiavimus įtrauktomis išlaidomis mažinamos atitinkamu įmokos tarifu dengiamos Valdytojo išlaidos, pažymėtina, kad įgyvendinant Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalies nuostatas Kodekso 25 straipsnio 3 dalyje nustatytas principas, kad užmokestis už MPP turi būti lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, išskyrus Kodekso 25 straipsnio 4 dalyje nustatytas išimtis. Atitinkamai Taisyklių projekte siūloma dviejų užmokesčio už MPP įmokų, t. y. traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos, tarifams apskaičiuoti naudoti kintamuosius, užtikrinančius minėto principo įgyvendinimą, t. y. vertinti atitinkamai Valdytojo išlaidas, tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo, ir</p>

patirtas išlaidas“, visų pirma, kintamuoju turi būti ne valdytojo lėšos, o išlaidos. Antra, labai svarbu užtikrinti, kad tos pačios išlaidos nebūtų traukiamos skaičiuojant skirtingų UMPP įmokų tarifus. Pažymėtina, kad Lietuvoje pagrindinė vėžė yra 1520 mm, todėl, pagal Taisyklių projekto 6 punkte nurodytą kintamojo $V_{invest.}$ apibrėžtį, praktiškai visas valdytojo patirtas išlaidas turėtų padengti Taisyklių projekto 3.2 papunktyje numatytos krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos mokėtojai. Atkreiptinas dėmesys, kad dalį techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidų yra leidžiama įtraukti skaičiuojant tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamas išlaidas, taip pat valdytojo išlaidas, patirtas vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas valdytojo funkcijas, siekiama padengti nustatant segmentų įmokas. Tarnybos vertinimu, Taisyklių projektu neužtikrinama, kad tos pačios išlaidos nebūtų traukiamos skaičiuojant skirtingus įmokų tarifus, todėl būtina aiškiai atskirti, kurias konkrečias skirtingas išlaidas atskiros UMPP įmokos dengia ar kuriomis į kitų įmokų tarifų skaičiavimus įtrauktomis išlaidomis mažinamos atitinkamu įmokos tarifu dengiamos išlaidos.

Valdytojo išlaidas, tiesiogiai patirtas teikiant naudojimosi kontaktiniu geležinkelių tinklu paslaugą. Direktyvoje 2012/34/ES ir Kodekse nustatytas teisinis reguliavimas nenumato įpareigojimo Valdytojui atskirti kitas išlaidas, išskyrus tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo ar teikiant naudojimosi kontaktiniu geležinkelių tinklu paslaugą, ir nurodyti, kurias konkrečias skirtingas Valdytojo išlaidas turi dengti kitos užmokesčio už MPP įmokos, t. y. krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas ir keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos (-a). Akcentuotina, kad siekiant užtikrinti Kodekso 25 straipsnio 4 dalyje nustatyto principo, kad visos pajamos iš užmokesčio už MPP negali viršyti Valdytojo išlaidų, patirtų vykdant šio Kodekso 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas, įgyvendinimą Taisyklių projekto 9.2 papunktyje siūloma nustatyti, kad pajamomis iš krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifų siekiama dengti Valdytojo išlaidas, patirtas vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas, kurios lieka nepadengtos šias išlaidas sumažinus planuojamu skirti valstybės biudžeto finansavimu pagal Viešosios geležinkelių infrastruktūros ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių geležinkelių paslaugų įrenginių kokybės ir finansavimo užtikrinimo sutartį (toliau – Sutartis) ir sumažinus prognozuojamomis pajamomis iš krovinių tranzito įmokų, traukinių eismo įmokų, teikiant krovinių, nepriskirtų segmentams, vežimo paslaugas, ir iš krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokų. Atitinkamai tokia krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo apskaičiavimo tvarka užtikrina, kad Valdytojo pajamos, surinktos iš užmokesčio už MPP, niekada nebūtų didesnės nei Valdytojo išlaidos, patirtos vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas. Tuo atveju, kai krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas būtų nustatytas pagal Taisyklių projekto 8 punkte numatytą tvarką, tai reikštų, kad mažėja Valdytojo išlaidų, kurią siekiama padengti krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentams, įmokos tarifų pajamomis, dalis, todėl atitinkamai galima būtų prognozuoti, kad krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentams, įmokos tarifai bus apskaičiuoti mažesni nei segmentų vertinimo metu nustatytos geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybės mokėti antkainius ribos.

		<p>Atsižvelgiant į Tarnybos pastabą, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas tarifo apskaičiavimo formulėje kintamuoju turi būti ne valdytojo lėšos, o išlaidos, patikslintas minėtos formulės kintamųjų aprašymas, taip patikslinta, kad apskaičiuojant faktines vidutinės 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų Valdytojo išlaidas, patirtas atliekant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus ir įgyvendinant viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus, neįtraukiamos Valdytojo išlaidos, patirtos atliekant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus, jeigu šios išlaidos buvo įtrauktos skaičiuojant Valdytojo išlaidas, tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo.</p>
	<p>5. Taisyklių projekto 8 punktu siekiama apriboti, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas nebūtų daugiau nei 20 procentų mažesnis nei krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokų tarifas, kuris buvo apskaičiuotas tvarkaraščio laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam skaičiuojamas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas. Kaip jau buvo minėta aukščiau, krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmoka gali būti dengiamos tik valdytojo patiriamos išlaidos, todėl nėra aišku, kodėl, jei išlaidos yra mažesnės, ir įmokos tarifas neturėtų būti mažesnis. Be to, Tarnybos vertinimu, Taisyklių projekto 8 punkto nuostata prieštarauja Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 2 dalies nuostatai ta apimtimi, kad pagal Taisyklių projekto 8 punktą nustatytas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas būtų dirbtinai padidintas ir būtų didesnis nei realios faktinės valdytojo patirtos išlaidos. Atsižvelgiant į išdėstytą, Taisyklių projekto 8 punkto atsisakytina.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Dėl Tarnybos pasiūlymo atsisakyti Taisyklių projekte siūlomo krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifo pokyčio apribojimo, jeigu šios įmokos tarifas mažėja daugiau nei 20 procentų.</p> <p>Pažymėtina, kad vienas pagrindinių geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyvių lūkesčių – prognozuojami užmokesčių už naudojamą viešąją geležinkelių infrastruktūrą tarifai, leidžiantys planuoti veiklą ilguoju periodu. Siekiant užtikrinti, kad naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo sistema būtų orientuota į geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyvių lūkesčius, Nutarimo projektu siūloma nustatyti teisinės priemonės, užtikrinsiančias nuosaikius užmokesčių už naudojamą viešąją geležinkelių infrastruktūrą įmokų tarifų pokyčius. Kadangi krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifo apskaičiavimo formulėje naudojami kintamieji (krovinių vežimo geležinkelių transportu 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ar į jas, apimtis, Valdytojo išlaidos, patirtos atliekant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo darbus bei įgyvendinant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus) gali pakisti dėl geopolitinės situacijos, Taisyklių projekte siūloma priemonė krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į ją įmokos tarifo nuosaikiam pokyčiui užtikrinti, t. y. 5 kalendorinių metų atitinkamų duomenų imties vidurkis, gali būti nepakankama, todėl Taisyklių projekte siūloma nustatyti papildomą saugiklį, užtikrinantį, kad minėtos įmokos tarifai kistų tik tam tikrame diapazone, t. y. ne</p>

		<p>daugiau ir ne mažiau kaip 20 procentų palyginti su ankstesnio tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu taikytu minėtos įmokos tarifu.</p> <p>Akcentuotina, kad Kodekso 25 straipsnio 4 dalyje nustatytas principas, kad visos pajamos iš užmokesčio už MPP negali viršyti Valdytojo išlaidų, patirtų vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas. Vis dėlto, nei Direktyvoje 2012/34/ES, nei Kodekse nėra nustatyta, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmoka turėtų padengti tik konkrečias Valdytojo išlaidas, pavyzdžiui, Valdytojo išlaidas, patirtas vykdant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus ir įgyvendinant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus, <u>priešingai – šios įmokos nustatymo galimybė numatyta tam, kad būtų padengtos visos Valdytojo išlaidos.</u></p> <p>Atkreiptinas dėmesys į tai, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmoka yra tik viena iš užmokesčio už MPP įmokų, todėl net jeigu susidarytų situacija, kad dėl didesnio krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokų Valdytojas gautų daugiau pajamų, nei Valdytojas patyrė išlaidų atitinkamais metais atlikdamas 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus ir vykdydamas plėtros projektus, svarbiausia užtikrinti, kad pajamos iš visų užmokesčio už MPP įmokų neviršytų Valdytojo išlaidų, patiriamų vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas.</p>
	<p>6. Taisyklių projekto 9 punktu siekiama užtikrinti, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas nebūtų mažesnis už didžiausią krovinių, priskirtų segmentui, vežimo vietiniais maršrutais įmoką. Visų pirma, atsižvelgiant į šio rašto 4 ir 5 punktuose išdėstytas pastabas, nepritartina dirbtiniam, t. y. realiomis faktinėmis valdytojo išlaidomis nepagrįstam, įmokos tarifo didinimui. Antra, pagal Kodekso 25¹ straipsnio nuostatas, segmentai nustatomi tik valdytojui atlikus vežimo geležinkelių transporto rinkos vertinimą, kurio metu vežimo <i>vietiniais</i> maršrutais segmentas apskritai gali būti neišskirtas. Tuo tarpu Taisyklių projekto 9 punkto nuostatos <i>a priori</i> suponuoja, kad vietinių vežimų segmentas bus išskirtas. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Taisyklių projekto 9 punkto atsisakytina.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Kaip buvo pažymėta Nutarimo projekto lydimajame medžiagoje, Nutarimo projektu yra siekiama išvengti ženklaus krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifo ir to paties tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui apskaičiuoto krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentams, vietiniuose maršrutuose įmokos tarifo skirtumo, t. y. kad nesusidarytų situacija, kai už analogiškų krovinių vežimą vietiniais maršrutais būtų taikomi ženkliai didesni tarifai, nei vežant tuos pačius krovinius iš trečiųjų šalių ar į jas.</p> <p>Vertinant Tarnybos 4 ir 5 pastabas, pažymėtina, kad nustatant užmokesčio už MPP įmokų tarifų apskaičiavimo tvarką turi būti užtikrinama, kad pajamos iš visų užmokesčio už MPP įmokų neviršytų Valdytojo išlaidų, patiriamų vykdant Valdytojo funkcijas, tačiau tai nereiškia, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas turi</p>

		<p>būti tiesiogiai pagrįstas konkrečiomis Valdytojo išlaidomis (jų grupe). Papildomai informuojame, kad atsižvelgiant į Tarnybos pastabą, kad Taisyklių projekto 9 punkto nuostatos <i>a priori</i> suponuoja, kad krovinių vežimo vietiniais maršrutais segmentas bus išskirtas, patikslinta minėto punkto redakcija ir siūloma nustatyti sąlygą, kuriai esant suvienodinami krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentams, vietiniais maršrutais įmokos tarifai, t. y. tarifai suvienodinami, jeigu segmentų vertinimo metu išskiriamas krovinių vežimo paslaugų vietiniuose maršrutuose segmentas.</p>
	<p>7. Tarnyba laikosi rašto Nr. (67.3Mr)1B-816 3 punkte išdėstytos pozicijos, kad nėra aišku, kaip apskaičiuojami Taisyklių projekto 10.1 ir 10.2 papunkčiuose nurodytose keleivių, bagažo ir (ar) krovinių, priskirtų segmentui, įmokų tarifų formulėse naudojami kintamieji $Er_{kel,i}$ ir $Er_{krov,i}$, t. y. atitinkamo segmento optimali kaina, ir kokiame modelyje (skaičiuoklėje) taikoma optimizavimo funkcija. Taip pat, Tarnybos vertinimu, Taisyklių projekte būtina tikslinti, kokio (kieno) vertinimo metu taikoma optimizavimo funkcija, kokie parametrai naudojami optimizavimui. Taisyklių projekto 10.1 papunktyje nurodytas kintamasis $A_{nkel,i}$, tačiau nenurodyta šio kintamojo reikšmė (ką jis parodo) ir kaip jis apskaičiuojamas / nustatomas. Tarnyba, susipažinusi su Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų išskyrimo ir šiuose segmentuose veiklą vykdančių geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybės mokėti antkainius vertinimo ir nustatymo metodika (toliau – Metodika), kurios pagrindu pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybei 2021 m. gruodžio 14 d. raštu Nr. 2-5306 „Dėl veiksmų plano pateikimo“ pateiktą veiksmų planą, turėtų būti nustatomi išskirtų segmentų įmokų tarifai, pažymi, kad optimali kaina nėra nustatoma pagal optimizavimo funkciją, išreikštą lygybe. Atsižvelgiant į rinkos galėjimą mokėti, gali būti ir taip, kad visos valdytojo išlaidos negalės būti padengiamos segmentų įmokų tarifais. Nurodytos optimizavimo funkcijos lygybė gali būti tik siektinas rezultatas, tačiau Taisyklių projektu negali būti įtvirtinta, kad optimizavimo funkcijoje visais atvejais yra lygybė tarp valdytojo patirtų išlaidų, kurios nepadengiamos pajamomis, gautomis iš kitų UMPP įmokų tarifų, ir už segmentų įmokų tarifus</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Atsižvelgiant į Tarnybos pastabą, kad nėra aišku, <i>kokio (kieno) vertinimo metu</i> taikoma optimizavimo funkcija, kokie parametrai naudojami optimizavimui, siūloma nustatyti, kad minėta optimizavimo funkcija taikoma Valdytojo atlikto segmentų vertinimo metu.</p> <p>Atsižvelgiant į Tarnybos pastabą, kad <i>nenurodyta kintamojo $A_{nkel,i}$ reikšmė (ką jis parodo) ir kaip jis apskaičiuojamas / nustatomas</i>, siūloma nustatyti, kad $A_{nkel,i}$ – segmentų vertinimo metu, taikant optimizavimo funkciją, nustatyta didžiausia prognozuojama keleivių, bagažo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, apimtis, išreikšta tkm bruto, kalendoriniais metais, kuriais atliekamas segmentų vertinimas.</p> <p>Dėl Tarnybos pastabos, kad optimali kaina nėra nustatoma pagal optimizavimo funkciją, išreikšta lygybe, o išreiškiant funkciją lygybe nebūtina atsižvelgti į rinkos galimybę mokėti, pažymėtina, kad pagal Tarnybos minimoje Metodikoje nustatytus principus vienas iš optimalios kainos dydžio nustatymą ribojančių veiksnių optimizavimo funkcijoje yra rinkos galimybės mokėti įvertinimas, kuris Metodikos kontekste apibrėžiamas kaip keleivių, bagažo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, elastingumo rėžiai (Metodikos 6 skyrius). Papildomai pažymėtina, kad, kaip ir nurodyta Tarnybos pastaboje, gali būti atvejų, kai optimizavimo funkcija negalės pasiekti lygybės tarp Valdytojo patirtų išlaidų, t. y. atvejų, kai keleivių, bagažo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifus nustačius ties maksimalia riba, kur rinka dar gali mokėti antkainius, ir įvertinus iš kitų užmokesčio už MPP įmokų gaunamas pajamas, šių pajamų nepakaks padengti Valdytojo išlaidoms ir atitinkamai tokia situacija sąlygos poreikį didinti valstybės biudžeto finansavimą, planuojamą skirti</p>

gautų pajamų. Taisyklių projekte optimizavimo funkciją išreiškiant lygybe, daroma prielaida, kad nebūtina atsižvelgti į rinkos galėjimą mokėti, o valdytojui privalu nustatyti tokius išskirtų rinkos segmentų įmokų tarifus, kurie visais atvejais padengtų jo patiriamas išlaidas.

Atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34/ES 31 ir 32 straipsnių nuostatas, UMPP tarifai turi būti nustatyti tokie, kuriais siekiama padengti valdytojo patiriamas išlaidas. Tarnybos vertinimu, segmentų įmokų tarifų skaičiavimams siūlomos naudoti valdytojo planuojamos patirti išlaidos, nėra suderinamos su kitų UMPP sudarančių įmokų tarifų skaičiavimuose naudojamomis faktiškai valdytojo patirtomis atitinkamo laikotarpio išlaidomis. Skirtingo pobūdžio valdytojo išlaidų, t. y. planuojamų arba faktinių, naudojimas to pačio laikotarpio skirtingų įmokų tarifų nustatymui neleidžia objektyviai įvertinti, kokia visa atitinkamo laikotarpio išlaidų suma turi būti padengta pajamomis, gautinomis iš UMPP įmokų. Taip pat pažymėtina, kad Taisyklių projekte nėra nustatoma, kaip turėtų būti apskaičiuojamas I_v , t. y. valdytojo planuojamos išlaidos ir prognozuojamos pajamos, kurios mažina segmentų skaičiavimui naudojamą siekiamų padengti išlaidų sumą. Pastebėtina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. balandžio 8 d. nutarimu Nr. 356 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimo ir skelbimo, konkrečios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – 2020 m. Nutarimas) nauja redakcija patvirtintų taisyklių vienas iš tikslų buvo, skaičiuojant UMPP įmokų tarifus, pereiti nuo planinių prie faktinių duomenų⁶, tarp jų ir faktiškai patirtų atitinkamo laikotarpio išlaidų, naudojimo. 2020 m. Nutarimu pakeistų taisyklių tikslas buvo siekti stabilesnio, aiškesnio ir faktiniais duomenimis pagrįsto UMPP įmokų tarifų apskaičiavimo. Tarnybos nuomone, grįžimas prie planinių, o ne faktinių duomenų naudojimo apskaičiuojant UMPP įmokų tarifus, lemtų tai, kad šių duomenų pagrindu apskaičiuoti tarifai būtų mažiau skaidrūs ir

kalendoriniams metams, kuriems atliekamas segmentų vertinimas, pagal Sutartį arba mažinti Valdytojo išlaidas, planuojamas patirti vykdant viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, bet automatiškai nereikš, kad nustatomi tokie išskirtų segmentų įmokų tarifai, kurių rinka negali pakelti.

Kaip buvo nurodyta Nutarimo projekto lydimajame medžiagoje, prognozinį, o ne faktinių duomenų (rodiklių) vertinimas leistų greičiau reaguoti į pasikeitusias rinkos sąlygas (vežimo geležinkelių transportu apimtį mažėjimą ar didėjimą), taip pat į planuojamą finansavimą pagal Sutartį, Valdytojo planuojamas gauti pajamas iš kitų užmokesčio už MPP įmokų ir turėtų įtaką keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų segmentui, įmokų tarifus dydžiams.

Akcentuotina, kad Taisyklių projektu yra siūloma nustatyti visiškai naujas keleivių, bagažo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifų apskaičiavimo formules, įvedant naujus kintamuosius, pvz., Valdytojo išlaidos, planuojamos patirti vykdant Valdytojo funkcijas, valstybės planuojamos skirti lėšos pagal Sutartį Valdytojo veiklos pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti. Planinių atitinkamų kintamųjų reikšmių naudojimas keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų segmentui, įmokos tarifui apskaičiuoti sudarys sąlygas valstybei daryti įtaką minėtų tarifų dydžiams ir taip skatinti vežimų geležinkelių transportu konkurencingumą. Vis dėlto, minėtų tarifų apskaičiavimui naudojant faktinius duomenis apie ankstesniais metais valstybės skirtas lėšas Valdytojo pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti, įvertinus tai, kad ankstesniais metais tokio pobūdžio finansavimas nebuvo skiriamas, valstybė negalėtų daryti tiesioginės įtakos minėtų tarifų dydžiui.

	aiškūs, taip pat nepagrįsti objektyviai patikrinamais duomenis.	
	<p>10. Taisyklių projekto 19 ir 23 punktuose numatyta, kad valdytojas sprendimą dėl kas mėnesį mokėtinų traukinių eismo įmokos dalies priima visam tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui. Atsižvelgiant į Kodekso 29⁹ straipsnio nuostatas, numatančias galimybę pakeisti skirtus pajėgumus, svarstyti tikslumus įpareigoti valdytoją priimti sprendimą dėl visą tvarkaraštį kas mėnesį vežėjo ar pareiškėjo, sudariusio sutartį su valdytoju dėl pajėgumų skyrimo, mokėtinų traukinių eismo įmokos dalies. Tarnyba siūlytų tokį sprendimą priimti prieš kiekvieną tvarkaraščio mėnesį, už kurį mokama traukinių eismo įmokos dalis, jau įvertinus atliktus pajėgumų pakeitimus.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Kodekso 29⁹ straipsnio 2 ir 8 dalių nuostatos suponuoja, kad tam tikrais atvejais sprendimas pakeisti skirtus pajėgumus būtų priimtas iki pirmos skirtų pajėgumų panaudojimo dienos. Taigi, tam tikrais atvejais priimti sprendimą dėl atitinkamą mėnesį mokėtinų traukinių eismo įmokos dalies, įvertinant atliktus pajėgumų pakeitimus, ir atlikti mokėjimus nebūtų įmanoma. Vis dėlto, įvertinus tai, kad Valdytojo atlikti pajėgumų pakeitimai gali būti įvertinti teikiant sąskaitą faktūrą dėl traukinių eismo įmokos dalies sumokėjimo, jeigu pajėgumų pakeitimai atlikti prieš protinę terminą, atsižvelgiant į Tarnybos pastabą Taisyklių projektas papildytas nuostatomis, numatančiomis, kad tuo atveju, kai Valdytojas sprendimą pakeisti pareiškėjui skirtus pajėgumus priima likus daugiau kaip 15 darbo dienų iki mėnesio, kurį pagal tvarkaraštį geležinkelio įmonė (vežėjas) galės naudoti pakeistus pajėgumus, pakeičiami atitinkami sprendimai dėl geležinkelio įmonės (vežėjo) ar pareiškėjo, sudariusio sutartį dėl pajėgumų skyrimo, mokėtinų traukinių eismo įmokos dalies ir prireikus pateikiama nauja sąskaita faktūrą sumokėti 50 procentų apskaičiuotos traukinių eismo įmokos už pakeistus pajėgumus.</p>
	<p>14. Taisyklių projekto 42, 43 ir 44 punktuose nurodytose užmokesčio už skirtus bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo formulėse naudojamas apmokestinimo koeficientas k. Pažymėtina, kad visiškai nėra aiški šio koeficiento paskirtis, jo apskaičiavimo metodika ir taikymo tikslas. Pagal Taisyklių projekto 42, 43 ir 44 punktuose pateiktas koeficiento k apibrėžtis, valdytojui suteikiama visiška diskrecijos laivė nustatyti konkrečius apmokestinimo koeficientus, nes Taisyklių projekte neapibrėžiama, ką šie koeficientai turi parodyti ar kaip turi būti apskaičiuoti (nustatyti). Taip pat neaišku, ar šie koeficientai minėtuose Taisyklių projekto punktuose nurodytose formulėse turi būti vienodi ar gali ir skirtis. Atsižvelgiant į tai, kad nuo koeficiento k dydžio tiesiogiai priklauso užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus dydis, o Kodekso 25² straipsnio 4 dalyje¹⁰ numatyta, kad užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Dėl Tarnybos pastabos, kad Taisyklių projekte turėtų būti pateiktas užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo formulėse naudojamo apmokestinimo koeficiento taikymo pagrindimas, šio koeficiento apibrėžtis ir reikšmė, pažymėtina kad GTK pakeitimo įstatymu Nr. XIV-772, siekiant sudaryti Valdytojui galimybę gauti maksimalių pajamų iš geležinkelio įmonių (vežėjų) už vengimą pasinaudoti joms skirtais pajėgumais ir taip užtikrinti efektyvų Valdytojui patikėjimo teise valdyti perduoto valstybės turto panaudojimą, ypač tais atvejais, kai geležinkelio įmonės (vežėjai) nepasinaudoja joms skirtais pajėgumais perpildyta paskelbtoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, Valdytojui buvo suteikta diskrecijos teisė savarankiškai spręsti dėl tikslingumo taikyti užmokesį už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį, išskyrus atvejį, kai šį užmokesį Kodekso nustatytais atvejais privaloma taikyti. Atitinkamai Taisyklių projekto 43, 44 ir 45 punktuose nurodytose užmokesčio už skirtus, bet</p>

Vyriausybė, be to, kad turėtų būti pateiktas tokio koeficiento taikymo pagrindimas, šio koeficiento apibrėžtis ir reikšmė turi būti įtvirtinta pačiame Taisyklių projekte. Papildomai įvertintina, ar tikrai aptariamose formulėse turėtų būti naudojama koeficientų reikšmė, išreikšta procentais.

nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo formulėse naudojami apmokestinimo koeficientai k , $k_{\text{perpildyt}}$, ir $k_{\text{reg.nepan}}$, numatyti siekiant Valdytojui sudaryti galimybę apmokestinti ne visus skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, o jų dalį, priklausomai nuo atitinkamo tvarkaraščio laikotarpio Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatuose (toliau – Tinklo nuostatai) Valdytojo nurodytų aplinkybių, kurioms esant turi būti apmokestinti skirti, bet nepanaudoti pajėgumai. Pažymėtina, kad vienas iš Kodekso 29⁶ straipsnio 5 dalyje nustatytų sprendimo panaikinti skirtus pajėgumus pagrindų – kai pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje naudojami mažiau nei Valdytojo nustatyta ir Tinklo nuostatuose nurodyta pajėgumų panaudojimo ribinė norma. Atitinkamai Taisyklių projekte siūloma užmokesčio Taisyklių projekto 44 punkte nurodytoje užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo formulėje nurodytą koeficientą $k_{\text{perpildyt}}$, susieti su Valdytojo atitinkamo tvarkaraščio laikotarpio Tinklo nuostatuose nurodyta pajėgumų panaudojimo ribine norma.

Atsižvelgiant į Tarnybos pastabą, kad nėra aišku, ar Taisyklių projekto 43, 44 ir 45 punktuose nurodytose užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo formulėse naudojamas apmokestinimo koeficientas k turi būti vienodas ar gali skirtis, patikslintas minėto koeficiento kaip kintamojo ženklėjimas įvedant skirtingus žymėjimus, t. y. $k_{\text{reg.nepan}}$, kuris naudojamas apskaičiuojant užmokestį už skirtus, bet reguliariai nepanaudotus pajėgumus, $k_{\text{perpildyt}}$, kuris naudojamas apskaičiuojant užmokestį už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, ir k , kuris naudojamas apskaičiuojant užmokestį už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus kitais atvejais, nepaneigiant galimybės Valdytojui nustatyti vienodo dydžio koeficientus visais trimis minėtais atvejais.