



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,  
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2022-06- Nr.

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) parengė ir teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projektu, siekiant sukurti Lietuvos geležinkelių tinkle galimų teikti geležinkelių transporto paslaugų pobūdį atspindinčią ir į geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyvių lūkesčius orientuotą naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo sistemą, be kita ko, užtikrinančią nuosaikius užmokesčių už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra įmokų tarifų pokyčius, taip pat įgyvendinant Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4<sup>1</sup>, 7<sup>1</sup>, 10<sup>1</sup>, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 23, 24<sup>1</sup>, 25, 25<sup>2</sup>, 26, 28, 29, 29<sup>1</sup>, 29<sup>2</sup>, 29<sup>3</sup>, 29<sup>5</sup>, 29<sup>6</sup>, 29<sup>7</sup>, 29<sup>8</sup>, 30<sup>1</sup>, 30<sup>2</sup>, 33 straipsnių ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25<sup>3</sup>, 29<sup>9</sup> ir 29<sup>10</sup> straipsniais ir 25<sup>1</sup> straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymu Nr. XIV-772 (toliau – GTK pakeitimo įstatymas Nr. XIV-772) nustatytą teisinį reguliavimą, siūloma:

- nustatyti naujo užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti (toliau – tranzito užmokestis) struktūrą, detalizuoti tranzito užmokestį sudarančių įmokų tarifų apskaičiavimo ir tranzito užmokesčio mokėjimo tvarką;

- nustatyti naują užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – užmokestis už MPP) sudarančią įmoką, t. y. krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ar į jas, teikimo įmoką (toliau – krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmoka), detalizuoti šios įmokos tarifo apskaičiavimo tvarką;

- pakeisti užmokestį už MPP sudarančių įmokų, t. y. keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, vežimo įmokos ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos apskaičiavimo tvarką;

- nustatyti teises priemones, užtikrinsiančias nuosaikų užmokesčio už MPP įmokų tarifų ir tranzito užmokesčio įmokų tarifų kitimą;

- patikslinti užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus (toliau – pajėgumai) apskaičiavimo tvarką.

#### **I) Dėl tranzito užmokesčio struktūros, tranzito užmokestį sudarančių įmokų tarifų apskaičiavimo ir tranzito užmokesčio mokėjimo**

Siekiant užtikrinti aiškesnę ir kitų Europos Sąjungos valstybių narių praktiką labiau atitinkančią naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo sistemą,

pasinaudojant Direktyvos 2012/34/ES<sup>1</sup> 2 straipsnio 10 dalyje įtvirtinta išimtimi, GTK pakeitimo įstatymu Nr. XIV-772 buvo pakeisti tam tikri Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) 25 straipsnyje nustatytos naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo sistemos elementai ir sudarytos teisinės sąlygos atsisakyti tranzito geležinkelių transportu paslaugų apmokestinimo kaip sudėtinės užmokesčio už MPP dalies, t. y. nustatyta, kad geležinkelio įmonės (vežėjai), kurioms pajėgumai skirti tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui (toliau – Valdytojas) turi sumokėti ne tik užmokesį už MPP, bet ir tranzito užmokesį.

Atsižvelgiant į tai, Nutarimo projektu siūloma pakeisti Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių (toliau – Užmokesčio taisyklės) 3 punkte nustatytą užmokesčio už MPP struktūrą ir dviejų šio užmokesčio įmokų, t. y. keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmokos ir krovinių vežimo tranzitu įmokos pagrindu nustatyti naują užmokesį – tranzito užmokesį, kurį sudarytų dvi sudedamosios dalys (įmokos) – keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmoka ir krovinių vežimo tranzitu įmoka.

Be to, Nutarimo projektu siūloma nustatyti, kad apskaičiuojant tranzito užmokesčio įmokų tarifus būtų vertinamos valstybės biudžeto ir Europos Sąjungos fondų, savivaldybių lėšos (toliau – valstybės lėšos), vidutiniškai per 5 kalendorinius metus skiriamos Valdytojo išlaidoms, patirtoms vykdant viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo darbus ir įgyvendinant viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus ir programas, dengti, taip pat faktinė vidutinė 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų visų traukinių, atitinkamai keleivinių arba prekių traukinių ir atitinkamai keleivinių traukinių, vykstančių tranzitu, darbo apimtis arba krovinių, vežtų tranzitu geležinkelių transportu, vežimo apimtis.

Nutarimo projektu siūloma, kad geležinkelio įmonės (vežėjo) ar pareiškėjo, sudariusio sutartį dėl pajėgumų skyrimo, mokėtinas tranzito užmokestis būtų apskaičiuojamas už ataskaitinį mėnesį pagal keleivinių traukinių, vykstančių tranzitu, darbo apimtį ir faktinę krovinių, vežtų tranzitu geležinkelių transportu, vežimo apimtį ir mokamas ta pačia tvarka, kaip ir mokėtinas užmokestis už MPP.

## **II) Dėl naujos užmokesčio už MPP įmokos – krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos – tarifo apskaičiavimo**

Pagal GTK 25 straipsnio 4 dalies 1 punktą vienas iš atvejų, kai užmokestis už MPP gali būti didesnis negu Valdytojo išlaidos, tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, yra naudojimas viešąja geležinkelių infrastruktūra teikiant krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ar į jas. Nutarimo projektu siūloma pasinaudoti šia galimybe ir nustatyti naują užmokesčio už MPP įmoką, kuri būtų skirta apmokestinti išskirtinai naudojamą viešąja geležinkelių infrastruktūra teikiant krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ar į jas.

Nutarimo projektu siūloma apskaičiuojant šios užmokesčio už MPP įmokos tarifo dydį vertinti faktinę vidutinę 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų krovinių vežimo geležinkelių transportu 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ar į jas, apimtį ir faktines vidutines 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų Valdytojo lėšas, skirtas viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo darbams atlikti bei viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti, neįtraukiant Valdytojo lėšų, skirtų 1 435 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo darbams atlikti bei viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti.

Siekiant užtikrinti, kad analogiškų krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas nebūtų mažesnis nei to paties tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – tvarkaraštis) galiojimo laikotarpiui apskaičiuotas analogiškų krovinių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų,

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

priskirtų segmentams, įmokos tarifas, Nutarimo projektu siūloma nustatyti, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas, jeigu jis apskaičiuotas mažesnis nei krovinių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų, priskirtų segmentams, įmokų tarifų svartinis vidurkis, prilyginamas apskaičiuotam krovinių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifų svartiniam vidurkiui.

### **III) Dėl užmokesčio už MPP įmokų – keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, įmokos ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos – apskaičiavimo tvarkos pakeitimo**

Pagal Užmokesčio taisyklių 7 punktą keleivių, bagažo, priskirto segmentui, ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos tarifai apskaičiuojami įvertinus faktinius duomenis apie paskutiniuosius pasibaigusius kalendoriniais metais geležinkelio įmonės (vežėjo) gautas pajamas ir patirtas sąnaudas, vežant keleivius, bagažą arba krovinius, priskirtus segmentui, bei faktinę paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo apimtį. Taigi, šiuo metu keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos apskaičiuojamos vertinant tik geležinkelio įmonės (vežėjo), vykdančios atitinkamų krovinių vežimą geležinkelių transportu, pelningumą ir veiklos apimtį.

Nutarimo projektu siūloma pakeisti keleivių, bagažo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifų apskaičiavimo tvarką ir:

- siekiant užtikrinti, kad pajamos, gautos iš užmokesčio už MPP įmokų, nevirsytų Valdytojo išlaidų, planuojamų patirti vykdant GTK 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas, siūloma, kad naudojant Nutarimo projekte nurodytą optimizavimo funkciją optimaliai mokėtinais keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, kainai nustatyti, būtų vertinami duomenys apie Valdytojo išlaidas, kurias planuojama patirti atliekant GTK 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas. Apskaičiuojant minėtas Valdytojo išlaidas, būtų neįtraukiamos Valdytojo išlaidos, planuojamos tiesiogiai patirti teikiant naudojimosi kontaktiniu geležinkelių tinklu paslaugą, be to, Valdytojo išlaidos būtų mažinamos valstybės biudžeto lėšomis, planuojamomis skirti kalendoriniais metais, kuriais yra atliekamas segmentų vertinimas, pagal Viešosios geležinkelių infrastruktūros ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių geležinkelių paslaugų įrenginių kokybės ir finansavimo užtikrinimo sutartį (toliau – Sutartis), ir pajamomis, kurias Valdytojas planuoja gauti kalendoriniais metais, kuriais yra atliekamas segmentų vertinimas, iš krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokų, tranzito užmokesčio ir traukinių eismo įmokų už atitinkamai keleivių, bagažo vežimo paslaugas ir krovinių vežimo paslaugas, nepriskirtas segmentams. Papildomai pažymėtina, kad naudojant Nutarimo projekte nurodytą optimizavimo funkciją didžiausia planuojama keleivių ir krovinių vežimo apimtis bei keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, optimali kaina nustatoma įvertinant Valdytojo pajamas, planuojamas gauti iš traukinių eismo įmokos metais, kuriais atliekamas segmentų vertinimas, ir šiomis pajamomis automatiškai mažinamos Valdytojo išlaidos;

- siekiant užtikrinti, kad apskaičiuojant keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentams, įmokų tarifus būtų atsižvelgiama į geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybę mokėti antkainius Valdytojo nustatytuose segmentuose, siūloma naudoti Nutarimo projekte nurodytą optimizavimo funkciją keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, optimaliai mokėtinais kainai apskaičiuoti. Akcentuotina, kad nors Valdytojo parengtoje Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų išskyrimo ir šiuose segmentuose veiklą vykdančių geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybės mokėti antkainius vertinimo ir nustatymo metodikoje (toliau – Metodika) yra numatytas vienas principas (formulė), kaip turėtų būti nustatomi keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifai, įvertinus tai, kad dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų specifikos skiriasi keleivių, bagažo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, vežimo paslaugų įmokos tarifų apskaičiavimo mato vienetai (atitinkamai Eur/tkm bruto ir Eur/tkm neto), Nutarimo projektu siūloma nustatyti atskiras keleivių, bagažo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo apskaičiavimo formules;

- siekiant sudaryti sąlygas valstybei mažinti keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifus ir taip didinti vežimo geležinkelių transportu paslaugų konkurencingumą, nustatyti, kad apskaičiuojant keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifus būtų atsižvelgiama į valstybės planuojamas skirti lėšas Valdytojo veiklos pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti pagal Sutartį ir šia suma būtų mažinamos Valdytojo išlaidos, planuojamos patirti atliekant GTK 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas, kurioms padengti yra mokamos keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos;

- nustatyti, kad keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifai būtų apskaičiuojami pagal prognozuojamus duomenis (rodiklius), t. y. prognozes Valdytojo išlaidas, vežimo geležinkelių transportu apimtį, prognozes Valdytojo pajamas, planuojamas gauti iš atitinkamų Užmokesčio taisyklėse nustatytų užmokesčių, ir planuojamą finansavimą pagal Sutartį. Pažymėtina, kad prognozių, 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 taisyklėse nurodytų įmokų ir turėtų įtaką keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifus dydžiams.

#### **IV) Dėl teisinių priemonių, užtikrinsiančių nuosaikų užmokesčio už MPP įmokų tarifų ir tranzito užmokesčio įmokų tarifų kitimą**

Pagal Užmokesčio taisyklių 4 ir 11 punktus užmokestį už MPP sudarančių traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifai apskaičiuojami įvertinus atitinkamus faktinius duomenis apie viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo veiklos išlaidas ir traukinių darbo apimtį paskutiniaisiais pasibaigusiais kalendoriniais metais.

Susisiekimo ministerijos vertinimu, kadangi dėl susidariusios geopolitinės situacijos su Baltarusija Respublika, lėmusios kalio trąšų vežimo viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle nutraukimą ir atsakomųjų Baltarusijos Respublikos sankcijų taikymą geležinkelio įmonėms (vežėjams), taip pat dėl Rusijos Federacijos karo prieš Ukrainos Respubliką traukinių darbo apimtis viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle 2022 m. galimai mažės apie 50 procentų, pagal Užmokesčio taisyklių 4 ir 11 punktus apskaičiuojant traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifus 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui būtų vertinama traukinių darbo apimtis 2022 m., todėl šio tvarkaraščio traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifai 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui gerokai padidėtų.

Atsižvelgiant į tai, siekiant sumažinti galimus traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokos tarifų pokyčius dėl traukinių darbo apimtį sumažėjimo, Nutarimo projektu siūloma pakeisti duomenų, kurie naudojami traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifų dydžiams apskaičiuoti, imtį ir vietoj atitinkamų faktinių paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenų palaipsniui vertinti vis ilgesnio laikotarpio duomenis, t. y. apskaičiuojant 2023–2024 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokų tarifus vertinti atitinkamus vidutinius 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenis, apskaičiuojant 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokų tarifus vertinti atitinkamus vidutinius 4 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenis, o apskaičiuojant 2025–2026 m. ir vėlesnių tvarkaraščių galiojimo laikotarpio traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokų tarifus vertinti atitinkamus vidutinius 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenis.

Siekiant užtikrinti nuosaikų kitų užmokesčio už MPP įmokų tarifų ir tranzito užmokesčio įmokų tarifų kitimą, Nutarimo projektu siūloma įtvirtinti papildomus saugiklius, leisiančius išvengti minėtų tarifų ženkliaus svyravimo, ir nustatyti, kad:

1) apskaičiuotas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas negalėtų būti daugiau kaip 20 procentų didesnis arba mažesnis nei krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas

įmokos tarifas, kuris buvo apskaičiuotas tvarkaraščio laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam skaičiuojamas šis tarifas, įsigaliojimo;

2) nepažeidžiant Metodikos pagrindu atlikto geležinkelio įmonės (vežėjo) galimybės mokėti antkainius vertinimo, apskaičiuoti keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifai negalėtų būti daugiau kaip 20 procentų didesni nei keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifai, kurie buvo apskaičiuoti tvarkaraščio laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam skaičiuojami šie tarifai, įsigaliojimo;

3) apskaičiuoti tranzito užmokesčio įmokų tarifai negalėtų būti daugiau kaip 20 procentų mažesni nei tranzito užmokesčio įmokų tarifai, kurie buvo apskaičiuoti tvarkaraščio laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam skaičiuojami šie tarifai, įsigaliojimo.

Įvertinus tai, kad GTK pakeitimo įstatymu Nr. XIV-772 nustatyti naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo sistemos pakeitimai yra taikomi 2023–2024 m. ir vėlesniais tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, siūloma, kad Nutarimo projektas įsigaliotų 2022 m. gruodžio 9 d., ir Nutarimo projektu keičiamų Užmokesčio taisyklių II ir III skyrių nuostatos, reglamentuojančios užmokesčių už MPP sudarančių įmokų ir tranzito užmokesčio įmokų apskaičiavimą, būtų taikomos apskaičiuojant užmokesčio už MPP įmokų ir tranzito užmokesčio tarifus 2023–2024 m. ir vėlesniais tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, išskyrus Nutarimo projektu siūlomas nustatyti pereinamąsias nuostatas dėl traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokų tarifų apskaičiavimo 2024–2025 m. ir 2025–2026 m. tvarkaraščių galiojimo laikotarpiais, o Užmokesčio taisyklių IV–VII skyrių nuostatos, reglamentuojančios užmokesčio už MPP, tranzito užmokesčio ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus mokėjimą, būtų taikomos mokant Užmokesčio taisyklėse nurodytus užmokesčius 2023–2024 m. ir vėlesniais tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais.

#### **V) Dėl užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo tvarkos pakeitimo**

Pagal Užmokesčio taisyklių 35 punktą užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus tiek GTK 25<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje nurodytu atveju Valdytojui nustačius užmokesčių už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, tiek tuo atveju, kai Valdytojas nustato, kad pajėgumai ar jų dalis buvo nenaudojami reguliariai, apskaičiuojamas atsižvelgiant į planuotą ir faktinę geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtį pasibaigusio tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu pagal tą pačią formulę, t. y. vertinant, ar pajėgumai, kurie pareiškėjui buvo skirti pasibaigusio tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, buvo panaudoti iki GTK 25<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje nurodytos pajėgumų panaudojimo ribinės normos.

Kadangi 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 suteikta diskrecijos teisė spręsti dėl tikslingumo taikyti užmokesčių už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį, išskyrus atvejį, kai šį užmokesčių GTK nustatytais atvejais privaloma taikyti, Nutarimo projektu siūloma:

- nustatyti, kad apskaičiuojant užmokesčių už skirtus, bet reguliariai nepanaudotus pajėgumus būtų vertinamas skirtų pajėgumų nepanaudojimo reguliarumas taikant Valdytojo nustatytą reguliariai nenaudojamų pajėgumų apmokestinimo koeficientą, kuris nurodomas Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatuose (toliau – Nuostatai);

- nustatyti, kad apskaičiuojant užmokesčių už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje vertinama planuota ir faktinė geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis taikant Valdytojo nustatytą perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje nenaudojamų pajėgumų apmokestinimo koeficientą, kuris nurodomas Nuostatuose;

- nustatyti užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo tvarką kitais nei GTK 25<sup>2</sup> straipsnio 1 dalyje nustatytais atvejais.

Nutarimo projektas buvo derintas su Lietuvos Respublikos finansų ministerija, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (toliau – Ryšių reguliavimo tarnyba), Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, Lietuvos privačių geležinkelio įmonių asociacija, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija, Lietuvos laivybos agentų ir ekspeditorių asociacija, Lietuvos nacionaline ekspeditorių ir logistų asociacija, Lietuvos grūdų perdirbėjų ir prekybininkų asociacija, Privačių geležinkelio įmonių asociacija (toliau kartu – Asociacijos) ir Lietuvos pramonininkų konfederacija, Valdytojo funkcijas vykdančia akcine bendrove „LTG Infra“.

Nutarimo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje, visi suinteresuoti asmenys turėjo galimybę pateikti pastabas ir pasiūlymus. Atskirų konsultacijų su visuomene dėl Nutarimo projekto nebuvo.

Lietuvos Respublikos finansų ministerija ir Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba informavo, kad pastabų dėl Nutarimo projekto neturi. Asociacijos ir Lietuvos pramonininkų konfederacija pastabų dėl Nutarimo projekto per nustatytą terminą nepateikė. Nutarimo projektas patikslintas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos, Ryšių reguliavimo tarnybos ir akcinės bendrovės „LTG Infra“ pastabas ir pasiūlymus. AB „LTG Infra“ pastabos ir pasiūlymai aptarti 2022 m. gegužės 30 d. vykusiam pasitarime. Ryšių reguliavimo tarnybos pastabos ir pasiūlymai buvo aptarti 2022 m. birželio 14 d. vykusiam pasitarime. Ryšių reguliavimo tarnybos pastabos ir pasiūlymai, į kuriuos atsižvelgta iš dalies arba neatsižvelgta, įvertinti derinimo pažymoje.

Informuojame, kad atsižvelgiant į Ryšių reguliavimo tarnybos pastabas atsisakyta siūlyto papildomo saugiklio dėl traukinių eismo įmokos ir kontaktinio tinklo naudojimo įmokos tarifų didėjimo daugiau nei 20 procentų ribojimo, patikslinti užmokesčio už MPP įmokų tarifams apskaičiuoti naudojami kintamųjų aprašymai.

Dėl Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos prašymo įvertinti pinigine išraiška Nutarimo projektu sukeliama administracinės naštos pokytį ūkio subjektams ir pateikti galimų patirti ūkio subjektų prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų apskaičiavimą pažymime, kad nors Nutarimo projektu siūloma panaikinti informacinį įpareigojimą geležinkelio įmonei (vežėjui) pateikti Valdytojų informaciją apie jų veiklos teikiant keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas Lietuvos Respublikos geležinkelių infrastruktūros tinkle rodiklius, Susisiekimo ministerijos vertinimu, šios informacijos surinkimas ir pateikimas geležinkelio įmonei (vežėjui) trunka mažiau nei 2 valandas per metus ir jis taikomas mažiau nei 5 ūkio subjektams, šiam informaciniam įpareigojimui vykdyti geležinkelio įmonėms (vežėjams) nereikia patirti papildomų išlaidų investicijoms. Atitinkamai administracinės naštos pokyčio skaičiavimas neatliekamas, prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų ūkio subjektams pokytis nevertinamas.

Dėl Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos prašymo pagrįsti Nutarimo projekto 3.2–3.4 papunkčiuose nurodytas šiuo nutarimu keičiamų Taisyklių IV–VII skyrių ir Nutarimo projekto 2.1–2.4 papunkčių įsigaliojimo datas, informuojame, kad atsižvelgiant Ryšių reguliavimo tarnybos pastabas siūloma nustatyti, kad Nutarimo projektu keičiamos Užmokesčio taisyklės įsigalios 2022–2023 m. tvarkaraščio įsigaliojimo dieną, t. y. 2022 m. gruodžio 9 d. Kadangi užmokesčio už MPP įmokų tarifai 2022–2023 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui buvo apskaičiuoti 2021 m. gruodį, Nutarimo projektu siūloma nustatyti, kad Užmokesčio taisyklių II ir III skyrių nuostatos yra taikomos apskaičiuojant užmokesčio už MPP, tranzito užmokesčio įmokų tarifus 2023–2024 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu ir vėlesniais tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, o Užmokesčio taisyklių IV–IV–VII skyrių nuostatos yra taikomos mokant užmokesčius 2023–2024 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu ir vėlesniais tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais. Papildomai informuojame, kad siekiant išvengti situacijos, kai tam tikru laikotarpiu negalios ir (ar) nebus taikomos jokios Užmokesčio taisyklių nuostatos, Nutarimo projekte siūloma nustatyti, kad mokant užmokesį už MPP ir užmokesį už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus 2022–2023 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu taikomos iki šio

nutarimo įsigaliojimo galiojusios Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių III ir IV skyrių nuostatos. Taip pat informuojame, kad Nutarimo projektu yra siekiama palaipsniui išplėsti duomenų, kurie naudojami traukinių eismo įmokos tarifui ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifui apskaičiuoti imtį, t. y. skaičiuojant 2023–2024 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio atitinkamus tarifus vertinti 3 paskutinių pasibaigusių metų faktinius duomenis, 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio atitinkamus tarifus vertinti 4 paskutinių pasibaigusių metų faktinius duomenis, 2025–2026 m. galiojimo laikotarpio atitinkamus tarifus vertinti 5 paskutinių pasibaigusių metų faktinius duomenis, atitinkamai Nutarimo projekte nustatyti nuostatų, reglamentuojančių skirtingą traukinių eismo įmokos tarifo ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifo, apskaičiavimą įsigaliojimą atitinkamo tvarkaraščio įsigaliojimo dieną.

Nutarimo projektu užtikrinamas tinkamas Direktyvos 2012/34/ES tam tikrų straipsnių perkėlimas į nacionalinę teisę ir įgyvendinimas.

Priėmus Nutarimo projektą, papildomų lėšų iš valstybės biudžeto nereikės. Vis dėlto, atkreiptinas dėmesys į tai, kad Nutarimo projektu siūlomoje nustatyti keleivių, bagažo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifų apskaičiavimo formulėje vienu iš kintamųjų, turinčių įtakos minėtų tarifų dydžiui, yra valstybės lėšos, planuojamos atitinkamais metais skirti Valdytojo veiklos pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti pagal Sutartį. Tokiu būdu bus sudaromos sąlygos valstybei mažinti keleivių, bagažo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifus ir taip didinti geležinkelių transporto paslaugų konkurencingumą.

Nutarimo projektas įtakos konkurencijai neturės, kadangi tokias pačias keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo vietiniais ir (ar) tarptautiniais maršrutais paslaugas teikiančioms geležinkelio įmonėms (vežėjams) bus apskaičiuojami vienodi užmokesčio už MPP, tranzito užmokesčio ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus tarifai, visoms geležinkelio įmonėms (vežėjams) ir visiems pareiškėjams, sudariusiems sutartį dėl pajėgumų skyrimo, bus taikoma vienoda šių užmokesčių mokėjimo tvarka.

Vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos<sup>2</sup> 4 punktu, Nutarimo projekto numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas.

Nutarimo projektas nėra notifikuotinas Europos Komisijai pagal Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių<sup>3</sup> reikalavimus, kadangi Nutarimo projektas nepatenka į minėtų taisyklių reguliavimo sritį.

Nutarimo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (vadovas – Vidmantas Tamulis, tel. 239 3941, el. paštas vidmantas.tamulis@sumin.lt) vyresnioji patarėja Jurgita Norkienė (tel. 239 3964, el. paštas jurgita.norkiene@sumin.lt).

#### PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 15 lapų.
2. Direktyvos 2012/34/ES tam tikrų straipsnių ir Nutarimo projekto atitikties lentelė, 14 lapų.
3. Suinteresuotųjų asmenų raštų kopijos, 31 lapas.
4. Derinimo pažyma, 11 lapų.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

<sup>2</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 26 d. nutarimas Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“.

<sup>3</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimas Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“.

