

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA
EKONOMIKOS POLITIKOS GRUPĖ**

PAŽYMA

DĖL 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“ PAKEITIMO (TAP-22-1218) (TAIS NR. 22-6037(2))

2022-07-13 Nr. NV-2038

Vilnius

1. Projekto rengėjas: Susisiekimo ministerija.

2. Projekto tikslai: siekama 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 įgyvendinti Geležinkelių transporto kodekso pakeitimo ir papildymo įstatyme Nr. XIV-772 (toliau – GTK) nustatytą teisinį reguliavimą.

3. Dabartinė situacija:

- Geležinkelių transporto kodekso nuostatos dėl naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo, užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, kurias įgyvendinant parengtas Projektas, įsigalioja 2022 m. gruodžio 10 d.
- 2021 m. gruodžio 3 d. Vyriausybės posėdžio protokole buvo įrašytas pavedimas Susisiekimo ministerijai iki 2022 m. liepos 1 d. pateikti Vyriausybei šiuo Projektu teikiamų Taisyklių pakeitimo projektą, kuriuo būtų siūloma pakeisti keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis, įmokų tarifų apskaičiavimo metodiką ir susieti ją su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patiriamomis išlaidomis ir įvertinti geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybę mokėti rinkos segmentų įmokas.

4. Projekto esmė:

- pakeisti Taisyklėse nustatytą užmokesčio už minimalųjų prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – užmokestis už MPP) struktūrą ir dviejų šio užmokesčio įmokų, t. y. keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmokos ir krovinių vežimo tranzitu įmokos, pagrindu nustatyti naują užmokestį – tranzito užmokestį, kurį sudarytų dvi sudedamosios dalys (įmokos) – keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmoka ir krovinių vežimo tranzitu įmoka (GTK nustatyta, kad geležinkelio įmonės (vežėjai), kurioms pajėgumai skirti tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui (toliau – Valdytojas) turi sumokėti ne tik užmokestį už MPP, bet ir tranzito užmokestį);
- nustatyti naują užmokesčio 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 (pagal GTK 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);
- pakeisti užmokestį už MPP sudarančių įmokų, t. y. keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, vežimo įmokos ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos apskaičiavimo tvarką. Šiuo metu šios įmokos apskaičiuojamos vertinant tik geležinkelio įmonės (vežėjo), vykdančios atitinkamų krovinių vežimą

geležinkelių transportu, pelningumą ir veiklos apimtį. Siekiant užtikrinti, kad pajamos, gautos iš užmokesčio už MPP įmokų, nevirsytų Valdytojo išlaidų, planuojamų patirti vykdant GTK nurodytas Valdytojo funkcijas, siūloma, kad optimaliai mokėtinai keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, kainai nustatyti, būtų vertinami duomenys apie Valdytojo išlaidas, kurias planuojama patirti atliekant GTK nurodytas Valdytojo funkcijas. Apskaičiuojant įmokų tarifus būtų atsižvelgiama į valstybės planuojamas skirti lėšas Valdytojo veiklos pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti pagal Sutartį ir šia suma būtų mažinamos Valdytojo išlaidos; Projektu siūlomas įmokų tarifų apskaičiavimas (formulės) susietų konkrečių tarifų apskaičiavimą su Valdytojo išlaidomis, įvertinant geležinkelio įmonės (vežėjo) galimybę mokėti atitinkamo dydžio tarifus (antkainius);

- nustatyti teisinės priemonės, užtikrinsiančias nuosaikų užmokesčio už MPP įmokų tarifų ir tranzito užmokesčio įmokų tarifų kitimą. Siekiant sumažinti galimus traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokos tarifų pokyčius dėl traukinių darbo apimties sumažėjimo, siūloma pakeisti duomenų, kurie naudojami šių įmokų 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 tarifus - vertinti vidutinius 4 metų duomenis, o apskaičiuojant 2025–2026 m. ir vėlesnių tvarkaraščių galiojimo laikotarpio tarifus - vertinti vidutinius 5 metų duomenis;

- patikslinti užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo tvarką. Kadangi GTK Valdytojui suteikta diskrecijos teisė spręsti dėl tikslingumo taikyti užmokesčių už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį, Projekte 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.

5. Derinimas: Nutarimo projektas buvo derintas su Finansų ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija, Teisingumo ministerija, Ryšių reguliavimo tarnyba, 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), Lietuvos pramonininkų konfederacija ir Valdytojo funkcijas vykdančia akcine bendrove „LTG Infra“.

Finansų ministerija ir Konkurencijos taryba informavo, kad pastabų neturi. Asociacijos ir Lietuvos pramonininkų konfederacija pastabų dėl Nutarimo projekto per nustatytą terminą nepateikė.

Projektas patikslintas atsižvelgiant į Teisingumo ministerijos, Ryšių reguliavimo tarnybos ir AB „LTG Infra“ pastabas. Ryšių reguliavimo tarnybos pastabos ir pasiūlymai buvo aptarti 2022 m. birželio 14 d. vykusiam pasitarime – į kuriuos atsižvelgta iš dalies arba neatsižvelgta (dėl vežimo įmokų apskaičiavimo; krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifų apribojimo ir kt.), įvertinti derinimo pažymoje.

Dėl Ekonomikos ir inovacijų ministerijos siūlymo įvertinti pinigine išraiška Projektu sukeliamą administracinės naštos pokytį ūkio subjektams ir pateikti galimų patirti ūkio subjektų prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų apskaičiavimą ir dėl Teisingumo ministerijos prašymo pagrįsti Nutarimo projekto įsigaliojimo datas Susisiekimo ministerija paaiškino Projekto teikime.

Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje teikiamos tikslinamojo pobūdžio pastabos, taip pat siūloma Susisiekimo ministerijai organizuoti papildomą pasitarimą dėl derinimo pažymoje nurodytų Ryšių reguliavimo tarnybos pastabų suderinimo.

6. Atitiktis Vyriausybės programai: tiesiogiai Vyriausybės programos nuostatos neįgyvendinamos.

7. Dalykinio vertinimo išvada: Atsižvelgiant į tai, kad Susisiekimo ministerijai buvo pavesta iki 2022 m. liepos 1 d. pateikti Vyriausybei Taisyklių pakeitimo projektą, kuriuo būtų siūloma pakeisti keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis, įmokų tarifų apskaičiavimo metodiką ir susieti ją su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patiriamomis išlaidomis ir įvertinti geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybę mokėti rinkos segmentų įmokas, manytina, kad Projekto teikimas turėtų būti papildytas akcentuojant kaip įvykdytas minėtas pavidimas.

Manychiau, kad būtų tikslinga papildomai išsiaiškinti dėl pastabų per nustatytą terminą nepateikusių Lietuvos privačių geležinkelio įmonių asociacijos, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos, Lietuvos laivybos agentų ir ekspeditorių asociacijos, Lietuvos nacionaline ekspeditorių ir logistų asociacijos, Lietuvos grūdų perdirbėjų ir prekybininkų asociacijos, Privačių geležinkelio įmonių asociacijos ir Lietuvos pramonininkų konfederacijos nuomonės (pažymėtina, kad Susisiekimo ministerija kartu su AB „LTG Infra“ buvo parengusi atskirą Taisyklių projekto derinimo su rinkos dalyviais planą).

Siekiant, kad iki svarstymo tarpinstituciniame pasitarime būtų maksimaliai suderintos nuostatos, dėl kurių liko nesutarimų su Ryšių reguliavimo tarnyba, pritarčiau Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės pasiūlymui papildomai su Ryšių reguliavimo tarnyba aptarti derinimo pažymoje nurodytas pastabas ir argumentus dėl neatsižvelgimo į jas.

Siūlytina Projektą teikti svarstyti tarpinstituciniame pasitarime, iki kurio Susisiekimo ministerija turėtų įvertinti Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės ir šioje pažymoje pateiktus pasiūlymus.

Patarėjas

Arvydas Nevas, tel. +37052098787; +37065842723, el. p. arvydas.nevas@lr.lt