

**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“ PAKEITIMO“ 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 jūrų krovos kompanijų asociacijos 2022 m. liepos 22 d. darbo tvarka pateiktas pasiūlymas	<p>Atsižvelgiant į ženkliai pasikeitusią krovinių vežimo geležinkeliais situaciją, labai keistas sprendimas skaičiuoti įmokas remiantis praeities duomenis, kai tikrai žinome, jog artimiausia ateitis bus kitokia. Traukinių eismo įmoka apskaičiuojama pagal praėjusių 3 metų vidutinės išlaidas ir pervežtą krovinio kiekį. Akivaizdu, kad LTG išlaidos mažės lėčiau, nei pervežamas krovinių kiekis, atitinkamai iš anksto užprogramuojamas įmokos kilimas artimiausius 3 metus, kol į vidurkį nebebus įskaičiuojami ženkliai didesni krovinių kiekiai, buvę iki 2022 metų. Nepaisant to, nenumatyti jokie saugikliai dėl nepagrįstai didelių tarifų svyravimų, nėra numatyta jokių eismo įmokos pokyčių ribų.</p> <p>Tuo tarpu iš/į trečiųjų šalių vežamiems kroviniams įmoka apskaičiuojama remiantis 5 metų infrastruktūros atnaujinimo sąnaudų vidurkiu ir pervežtu krovinio kiekiu, todėl įmokos dalis už iš trečiųjų šalių vežamus krovinius didės lėčiau, nes ilgiau į vidurkį bus įskaičiuojami didelių vežimo apimčių metai, taip pat numatytas ir didžiausias galimas pokytis +20%. Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, būtų tikslinga traukinių eismo įmoką skaičiuoti taip pat, kaip ir įmoką iš trečiųjų šalių vežamiems kroviniams: 5 metų vidurkis + maksimalus galimas kitimas.</p>	<p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b></p> <p>Informuojame, kad Direktyvos 2012/34/ES<sup>1</sup> 31 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad <i>už minimalų prieigos paketą nustatomi mokesčiai turi būti lygūs išlaidoms, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo</i>, o to paties straipsnio 6 dalyje numatyta, kad <i>siekiant išvengti nepageidaujamų neproporcingų svyravimų, 3, 4 ir 5 dalyse nurodyti mokesčiai gali būti išreikšti kaip aritmetinis vidurkis, apskaičiuotas remiantis pagrįstu traukinių reisų ir laikotarpių skaičiumi. Tačiau santykinis infrastruktūros mokesčio dydis turi būti siejamas su teikiamoms paslaugoms priskirtinomis išlaidomis</i>. Taigi, pagal Direktyvos 2012/34/ES nuostatas, užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą įmokos, kurios priklauso nuo tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamų išlaidų, turi būti ne didesnės ar mažesnės, o <u>lygios toms išlaidoms</u>, o <u>jų svyravimų korekcijos galimos tik taikant tam tikro laikotarpio darbo apimties ir išlaidų vidurkius</u>. Atsižvelgiant į tai, Nutarimo projektu keičiamose Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklėse negali būti nustatytas saugiklis, užtikrinsiantis, kad traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifas nedidėtų daugiau kaip 20 proc. palyginti su praėjusių metų traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifu.</p>

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

Atsižvelgiant į tai, įvertinus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo (toliau – Valdytojas) disponuojamų duomenų apie jo patirtas išlaidas dėl traukinių eksploatavimo apimtį (pagal nuo 2019 m. taikomą naują Valdytojo išlaidų apskaičiavimo metodiką), Nutarimo projektu siūloma, kad apskaičiuojant traukinių eismo įmokos tarifus 2023–2024 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – tvarkaraštis) galiojimo laikotarpiu bus vertinami 3 metų duomenys apie Valdytojo išlaidas ir traukinių darbo apimtį, apskaičiuojant traukinių eismo įmokos tarifus 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui – 4 metų duomenys, o apskaičiuojant traukinių eismo įmokos tarifus 2025–2026 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu – 5 metų duomenys.

Susisiekimo ministerijos skaičiavimais, ši teisinio reguliavimo priemonė yra pakankama, kad būtų išvengta ženklaus traukinių eismo įmokos tarifų svyravimo (pridedamas grafikas su preliminariais traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifų dydžiais iki 2028–2029 m. tvarkaraščio).

