

NUMATOMO TEISINIO REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMO PAŽYMA

Projekto pavadinimas	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“ projektas (toliau – Nutarimo projektas)
Projekto rengėjas	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.
Projekto tikslas	<p>Projekto tikslas – 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, 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 ir 29¹⁰ straipsniais ir 25¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymu Nr. XIV-772 (toliau – GTK pakeitimo įstatymas Nr. XIV-772) nustatytą teisinį reguliavimą.</p> <p>Projektu siūlomi esminiai teisinio reguliavimo pakeitimai:</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 užmokestį 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 vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, 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.

Siūlomo projekto poveikio įvertinimas (teigiamos ir (ar) neigiamos pasekmės)

Poveikis atitinkamai sričiai	<p>Dėl traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokos tarifo apskaičiavimo pakeitimo</p> <p>Nutarimo projektu siūlomose pakeisti Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros</p>
-------------------------------------	--

pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklėse (toliau – Užmokesčio taisyklės) siūloma pakeisti traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelio tinklo įmokos apskaičiavimui naudojamų duomenų imtį – palaipsniui pereinama nuo vienerių iki penkerių metų vidutinių faktinių duomenų vertinimo. Ilgesnio laikotarpio vidutinių faktinių duomenų naudojimas leistų užtikrinti nuosaikesnį traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelio tinklo naudojimo įmokų tarifų pokytį, tai leistų geležinkelio įmonėms (vežėjams) lengviau įsivertinti ilgesnio laikotarpio išlaidas, kurios bus patirtos naudojantis viešąja geležinkelio infrastruktūra.

Sumažėjus traukinių darbo apimčiai viešosios geležinkelio infrastruktūros tinkle (2021 m. traukinių darbo apimtis siekė apie 29 mlrd. tkm bruto, o 2022 m. traukinių darbo apimtis viešojoje geležinkelio infrastruktūroje, planuojama, sieks 16 mlrd. tkm bruto) traukinių eismo įmoka pagal galiojančias Užmokesčio taisykles didėtų apie 43 proc., tuo tarpu taikant penkerių metų vidutinius faktinius duomenis pagal Nutarimo projektu inicijuojamus Užmokesčio taisyklių pakeitimus, traukinių eismo įmokos tarifas didėtų apie 9 proc. Toks atitinkamos duomenų imties išplėtimas leidžia eliminuoti ženklų tarifų dydžio svyravimą esant besikeičiančiai rinkos situacijai, o rinkos dalyviams planotis savo išlaidas ateičiai. Jeigu traukinių darbo apimtis atsistatytų į 2021 m. darbo apimtį lygį, pagal Užmokesčio taisyklių projektą traukinių eismo įmokos tarifas sumažėtų 9 proc.

Kadangi kontaktinio geležinkelio tinklo naudojimo įmoka apskaičiuojama analogiškai kaip ir traukinių eismo įmoka, t. y. vertinamos viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo išlaidos, tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eismo organizavimo ir traukinių darbo apimtį, kontaktinio geležinkelio tinklo naudojimo įmokos tarifo pokytis yra analogiškas kaip traukinių eismo įmokos tarifo pokytis.

Dėl krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifo apskaičiavimo.

Užmokesčio taisyklių projekte siūloma nustatyti naują įmoką, kurios tarifo dydis apskaičiuojamas įvertinant faktines vidutines 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų krovinių vežimo geležinkelio transportu 1 520 mm pločio vėžės geležinkelio tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ar į jas, apimtis ir faktines vidutines 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo (toliau – Valdytojas) lėšas, skirtas viešosios geležinkelio infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbams atlikti bei viešosios geležinkelio infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti, neįtraukiant Valdytojo lėšų, skirtų 1 435 mm pločio vėžės viešosios geležinkelio infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbams atlikti bei viešosios geležinkelio infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti. Pagal galiojančias Užmokesčio taisykles krovinių vežimas iš trečiųjų šalių ir į jas buvo apmokestinamas kaip krovinių vežimo geležinkelio transportu paslaugos, priskirtos vežimo geležinkelio transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis (toliau – segmentų antkainis).

Šiuo metu galiojančiose Užmokesčio taisyklėse krovinių iš trečiųjų šalių ir į jas vežimo segmentų antkainis yra išskirtas pagal segmentą, o

Užmokesčio taisyklių projekte krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas nėra diferencijuojamas pagal rinkos segmentą. Pažymėtina, kad krovinių iš trečiųjų šalių ir į jas vežimo apimtis labai sumažėjo (2021 m. vežimas iš ne ES siekė apie 10,6 mlrd. tkm neto, kai visų krovinių vežimo apimtis visomis kryptimis siekė 14,5 mlrd. tkm neto, 2022 m. planuojama, kad ne ES vežimo apimtis pasieks tik 3,6 mlrd. tkm neto, o bendra krovinių vežimo apimtis, planuojama, sudarys apie 7 mlrd. tkm neto). Preliminariais skaičiavimais, pagal Užmokesčio taisyklių projektą krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifo tarifas padidėtų 20 proc. palyginti su 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu apskaičiuotu vidutiniu svertiniu krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifu. Atkreiptinas dėmesys, kad krovinių vežimo apimtis iš trečiųjų šalių ir į jas 2022 m. labai pasikeitė, t. y. sumažėjo palyginti su 2021 m. metų duomenimis. Atsižvelgiant į prognozes tikėtina, kad rinka ne ES kryptimi neatsigaus ir 2024 m., o traukinių darbo apimtis viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle ir toliau mažės ir sieks apie 2,3 mlrd. tkm neto, todėl pajamų, reikalingų Valdytojo sąnaudoms padengti, iš krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokų bus surenkama mažiau nei 2021 m.

Dėl tranzito užmokesčių sudarančių įmokų (toliau – tranzito įmoka) tarifų apskaičiavimo.

Užmokesčio taisyklių projektu keičiama tranzito įmokai apskaičiuoti naudojamų duomenų imtis, pereinant nuo vienerių iki penkerių metų vidutinės metinės faktinės darbo apimtys, tačiau tranzito įmokos tarifui apskaičiuoti naudojamos tos pačios dedamosios kaip ir galiojančiose Užmokesčio taisyklėse. Sumažėjus traukinių darbo apimčiai viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle (2021 m. traukinių darbo apimtis siekė apie 29 mlrd. tkm bruto, o 2022 m. traukinių darbo apimtis viešojoje geležinkelių infrastruktūroje, planuojama, sieks 16 mlrd. tkm bruto), tranzito įmokos tarifas skaičiuojant pagal galiojančias Užmokesčio taisykles gerokai pasikeistų, t. y. keleivių tranzito įmokos tarifas padidėtų 1,2 karto, krovinių – 1,7 karto, o Užmokesčio taisyklių projekte siūloma tranzito įmokos tarifo apskaičiavimo formulė leistų užtikrinti nuosaikesnį tranzito įmokų tarifų pokytį: keleivių tranzito įmokos tarifas didėtų 46 proc., o krovinių tranzito įmokos tarifas didėtų apie 55 proc.

Dėl keleivių, bagažo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo apskaičiavimo

Užmokesčio taisyklių projekte siūloma šios įmokos tarifo apskaičiavimą sieti ne su geležinkelio įmonių (vežėjų), vykdančių veiklą atitinkamame segmente, pelningumu, bet su pagal Valdytojo parengtą Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų išskyrimo ir šiuose segmentuose veiklą vykdančių geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybės mokėti atkainius vertinimo ir nustatymo metodiką apskaičiuota atitinkamų vežimų geležinkelių transportu optimalia kaina. Preliminariais skaičiavimais, metalų vežimo geležinkelių transportu (pagal galiojančias Užmokesčio taisykles apmokestinama kaip mažos vertės krovinyse), apskaičiuoto pagal Užmokesčio taisyklių projektą, įvertinus siūlomą saugiklį dėl maksimalaus šios įmokos tarifo didėjimo, t. y. ne daugiau kaip 20 proc. palyginti su ankstesnių metų analogiškų krovinių vežimo

įmokos tarifu, įmokos tarifas didėtų 20 proc. palyginti su apskaičiuotu 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui segmentų (mažos vertės vežimui) įmokos tarifu.

Naftos produktų vežimo geležinkelių transportu (pagal galiojančias Užmokesčio taisykles apmokestinami kaip pavojingieji kroviniai) įmokos tarifas pagal Užmokesčio taisyklių projektą mažėtų 21 proc. palyginti su apskaičiuotu 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu krovinių (pavojingųjų krovinių) vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifu.

**Poveikis
valstybės
finansams**

Kadangi traukinių darbo apimtis viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle mažėja (2021 m. traukinių darbo apimtis siekė apie 29 mlrd. tkm bruto, o 2022 m. traukinių darbo apimtis viešojoje geležinkelių infrastruktūroje, planuojama, sieks 16 mlrd. tkm bruto) ir galimai 2024–2025 m. nepasieks 2021 m. lygio, pajamos iš užmokesčio už MPP ir tranzito užmokesčio nepadengs Valdytojo sąnaudų, kurias Valdytojas patirs 2024–2025 m. vykdydamas GTK 24 straipsnyje nustatytas Valdytojo funkcijas. Atsižvelgiant į tai, taip pat įvertinus tai, kad Nutarimo projektu inicijuojamos priemonės nuosaikiam užmokesčio už MPP įmokų tarifų kitimui užtikrinti galimai sumažins Valdytojo pajamas iš tam tikrų užmokesčio už MPP įmokų, įgyvendinant GTK 23 straipsnio nuostatas, bus valstybės biudžeto lėšų poreikis Valdytojo pajamoms ir sąnaudoms 2023–2025 m. subalansuoti.

**Poveikis
administracinei
naštai**

Informaciniai įpareigojimai ūkio subjektams nekeičiami, todėl poveikis administracinei naštai nenumatomas.

Informacija apie asmenį ir instituciją, atsakingą už poveikio vertinimą

Vardas ir pavardė	Jurgita Norkienė
Pareigos	Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės vyresnioji patarėja
Institucija (padalinys)	Susisiekimo ministerija
Telefono numeris ir elektroninio pašto adresas	Tel. 239 3964, el. paštas jurgita.norkiene@sumin