



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

2022-10-

Nr.

DĖL PATIKSLINTO LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), įvertinusi 2022 m. spalio 4 d. vykusiam tarpinstituciniame pasitarime (toliau – tarpinstitucinis pasitarimas) (8 klausimas) išsakytas Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos (toliau – Ryšių reguliavimo tarnyba) pateiktas pastabas ir pasiūlymus, teikia patikslintą 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).

Informuojame, kad atsižvelgiant į tarpinstituciniame pasitarime išsakytas Ryšių reguliavimo tarnybos pastabas ir pasiūlymus Nutarimo projektu siūlomose pakeisti Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklėse (toliau – Taisyklės) siūloma nustatyti, kad mokėtinam užmokesčiui už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiuoti naudojamų apmokestinimo koeficientų nustatymo kriterijus Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatuose (toliau – Tinklo nuostatai) apibrėžia viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas (toliau – Valdytojas). Atitinkamai kartu su Nutarimo projektu teikiamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės posėdžio protokolinio įrašo, kuriuo siūloma įpareigoti Susisiekimo ministeriją iki 2022 m. gruodžio 9 d. pateikti Lietuvos Respublikos Vyriausybei ir geležinkelių transporto rinkos reguliuotojui informaciją apie Valdytojo apibrėžtus kriterijus, kuriais vadovaujantis nustatomi Taisyklėse nurodyti ir mokėtinam užmokesčiui už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiuoti naudojami apmokestinimo koeficientai, projektą. Minėtu Lietuvos Respublikos Vyriausybės posėdžio protokolinio įrašu taip pat siūloma įpareigoti Susisiekimo ministeriją iki 2023 m. sausio 15 d. pateikti Lietuvos Respublikos Vyriausybei Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) pakeitimo įstatymo projektą, kuriuo būtų siūloma patikslinti užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūrą (toliau – užmokestis už MPP) apskaičiavimo principą – susieti jį su Valdytojo sąnaudomis, o ne išlaidomis, taip pat įvertinti teises galimybes pakeisti užmokesčių už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra apskaičiavimo metodiką tvirtinantį subjektą ir apie šio vertinimo rezultatus iki 2022 m. gruodžio 15 d. informuoti Lietuvos Respublikos Vyriausybę.

Nutarimo projekto tikslas ir siūlomos reguliavimo priemonės

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, 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, siūloma:

- nustatyti naujo užmokesčio už naudojamą viešąją geležinkelių infrastruktūrą tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti (toliau – tranzito užmokestis) struktūrą, detalizuoti tranzito užmokesčių sudarančių įmokų tarifų apskaičiavimo ir tranzito užmokesčio mokėjimo tvarką;

- nustatyti naują užmokesčių 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 užmokesčių 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 apskaičiavimo tvarką.

I) Dėl tranzito užmokesčio struktūros, tranzito užmokesčių 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/ES¹ 2 straipsnio 10 dalyje įtvirtinta išimtimi, GTK pakeitimo įstatymu Nr. XIV-772 buvo pakeisti tam tikri 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, Valdytojui turi sumokėti ne tik užmokesčių už MPP, bet ir tranzito užmokesčių.

Atsižvelgiant į tai, Nutarimo projektu siūloma pakeisti Taisyklių 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 užmokesčių – tranzito užmokesčių, kurių sudarytą 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 pasibaigusį kalendorinių metų visų traukinių, atitinkamai keleivinių arba prekinį 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 atskaitinį 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

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

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 viešąją geležinkelių infrastruktūrą 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 atlikti 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus ir įgyvendinti 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus (į šias išlaidas neįtraukiamos Valdytojo išlaidos, patirtos atliekant 1 520 mm pločio vėžės viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo darbus, jeigu šios išlaidos buvo įtrauktos skaičiuojant Valdytojo sąnaudas, tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo).

Siekiant užtikrinti, kad analogiškų krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas nebūtų gerokai mažesnis nei to paties tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui apskaičiuotas analogiškų krovinių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų, 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 svertinis vidurkis, prilyginamas apskaičiuotam krovinių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifų svertiniam vidurkiui.

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

Pagal Taisyklių 7 punktą keleivių, bagažo, priskirto segmentui, ir krovinių, priskirtų segmentui, 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, 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, Valdytojo gautos iš užmokesčio už MPP įmokų, nevirsytų Valdytojo sąnaudų, planuojamų patirti vykdant GTK 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas, siūloma, kad optimaliai kainai nustatyti būtų vertinami duomenys apie Valdytojo sąnaudas, planuojamas patirti atliekant GTK 24 straipsnyje nurodytas Valdytojo funkcijas. Apskaičiuojant minėtas planuojamas Valdytojo sąnaudas, būtų neįtraukiamos Valdytojo sąnaudos, planuojamos tiesiogiai patirti teikiant naudojimosi kontaktiniu geležinkelių tinklu paslaugą, ir planuojamomis pajamomis. 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 sąnaudos;

- 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, kad šių įmokų tarifai būtų apskaičiuojami atsižvelgiant į apskaičiuotą optimalią kainą. Akcentuotina, kad nors Valdytojo parengtoje ir Nutarimo projektu keičiamose Taisyklėse nurodytoje 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,

bagazo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų specifikos skiriasi keleivių, bagazo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifų apskaičiavimo mato vienetai (atitinkamai Eur/tkm bruto ir Eur/tkm neto), Nutarimo projektu siūloma nustatyti atskiras keleivių, bagazo vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokos tarifo apskaičiavimo formules;

- nustatyti, kad keleivių, bagazo vežimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, priskirtų segmentui, įmokų tarifai būtų apskaičiuojami pagal prognozuojamus duomenis (rodiklius), t. y. prognozinės Valdytojo sąnaudas, vežimo geležinkelių transportu apimtį, prognozinės Valdytojo pajamas, planuojamas gauti iš atitinkamų Taisyklėse nustatytų užmokesčių. Pažymėtina, kad prognozinį, o ne faktinių duomenų (rodiklių) vertinimas leistų greičiau reaguoti į pasikeitusias rinkos sąlygas (vežimo geležinkelių transportu apimtį mažėjimą ar didėjimą), Valdytojo planuojamas gauti pajamas iš kitų Taisyklėse nurodytų įmokų ir turėtų įtaką keleivių, bagazo 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 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 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 pasibaigusį 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 pasibaigusį kalendorinių metų duomenis, apskaičiuojant 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokų tarifus vertinti atitinkamus vidutinius 4 paskutinių pasibaigusį kalendorinių metų duomenis, o apskaičiuojant 2025–2026 m. ir vėlesnių tvarkaraščių galiojimo laikotarpių traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo įmokų tarifus vertinti atitinkamus vidutinius 5 paskutinių pasibaigusį kalendorinių metų duomenis.

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 nustatyti, kad Nutarimo projektas įsigalioja 2022 m. gruodžio 10 d., ir Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių II ir III skyrių nuostatos, reglamentuojančios užmokestį 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 Taisyklių IV–V skyrių nuostatos, reglamentuojančios užmokesčio už MPP, tranzito užmokesčio ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus mokėjimą, būtų taikomos mokant Taisyklėse nurodytus užmokesčius 2023–2024 m. ir vėlesniais tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais.

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 ar 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.

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

Pagal Taisyklių 35 punktą užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus tiek GTK 25² straipsnio 1 dalyje nurodytu atveju Valdytojui nustačius užmokestį 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 25² 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 užmokestį už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį, išskyrus atvejį, kai šį užmokestį GTK nustatytais atvejais privaloma taikyti, Nutarimo projektu siūloma:

- nustatyti, kad apskaičiuojant užmokestį už skirtus, bet reguliariai nepanaudotus pajėgumus būtų vertinamas skirtų pajėgumų nepanaudojimo reguliarumas taikant Valdytojo nustatytą reguliariai nenaudojamų pajėgumų apmokestinimo koeficientą;

- nustatyti, kad mokėtinas užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje būtų apskaičiuojamas pagal geležinkelio įmonei (vežėjui) perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skirtų pajėgumų ar jų dalies, kurie pripažinti nepanaudotais pagal GTK 29¹⁰ straipsnio 4 dalyje nurodytą tvarką ir kriterijus, traukinių darbo apimtį per ataskaitinį mėnesį taikant perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skirtų pajėgumų ar jų dalies, kurie pripažinti nepanaudotais, apmokestinimo koeficientą;

- nustatyti užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo tvarką kitais nei GTK 25² straipsnio 1 dalyje nustatytais atvejais.

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

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, planuojama, sieks 16 mlrd. tkm bruto) ir galimai 2024–2025 m. nepasieks 2021 m. lygio, pajamos iš užmokesčio už MPP ir tranzito užmokesčio galimai 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.

Atkreiptinas dėmesys, kad Valdytojas, siekdamas sušvelninti geopolitinės situacijos įtaką ir sumažinti valstybės biudžeto lėšų poreikį Valdytojo pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti, ėmėsi šių priemonių Valdytojo sąnaudoms sumažinti:

- mažinamos investicijos ir einamųjų geležinkelio kelių remontų apimtis (investicijos 2022 m. buvo sumažintos apie 43 proc., einamųjų geležinkelio kelių remontų apimtis – apie 40–60 proc.);

- skaitmenizuojami ir automatizuojami procesai (skaitmenizuojant geležinkelių infrastruktūros diagnostikos funkciją ir diagnostiką atliekant specialiais geležinkelių riedmenimis, Valdytojo veiklos vykdymo sąnaudos sumažėja apie 500 tūkst. Eur per metus);

- atsisakoma Valdytojo funkcijoms vykdyti nereikalingo turto (per 2022–2023 m. planuojama parduoti 80 vnt. technikos, kurios nusidėvėjimo kaštai sudarytų 3 mln. Eur/metus, o šios technikos pardavimo pajamos sudarys apie 1,5 mln. Eur, per 2021 m. jau atsisakyta (perduota / nugriauta) 172 vnt. nekilnojamojo turto objektų. Šių objektų išlaikymas, įskaitant nusidėvėjimo kaštus, sudarydavo 152 tūkst. Eur metinių sąnaudų. 2022 m. planuojama atsisakyti (perduoti / nugriauti) 179 vnt. nekilnojamojo turto objektų, tai leis Valdytojui sutaupyti 187 tūkst. Eur metinių sąnaudų, įskaitant nusidėvėjimo kaštus);

- sumažintas darbuotojų skaičius (vertindamas jau sumažėjusią ir galimai dar mažėsiančią krovinių vežimo apimtį ir atitinkamai pajamas iš užmokesčio už MPP ir tranzito užmokesčio įmokų per 2022 metus Valdytojas sumažino darbuotojų skaičių 15,8 proc.);

- didinama paslaugų, perkamų iš rinkos, apimtis (pvz., kelio statinių priežiūros paslaugų įsigijimas rinkoje leis sumažinti Valdytojo sąnaudas apie 400 tūkst. Eur per metus).

Įgyvendindamas šias priemones 2022 m. Valdytojas sumažino veiklos sąnaudas 6 proc. Įvertinus žaliavų, reikalingų geležinkelių infrastruktūros techninei priežiūrai ir remontui, kainų, rinkoje įsigyjamų paslaugų ir darbų, kuro bei elektros kainų kitimo tendencijas, tikimasi, kad ir toliau nuosekliai įgyvendinamos priemonės Valdytojo sąnaudoms mažinti leis Valdytojo sąnaudas 2023 m. ir vėlesniais metais išlaikyti panašiai kaip 2022 m. Valdytojo sąnaudų lygyje.

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.

Nutarimo projektas nėra notifikuojamas Europos Komisijai pagal Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių² 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, 16 lapų.
2. Direktyvos 2012/34/ES tam tikrų straipsnių ir Nutarimo projekto atitikties lentelė, 14 lapų.
3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės posėdžio protokolinio sprendimo projektas, 1 lapas.
4. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma, 4 lapai.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimas Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“.

J. Norkienė, tel. (8 5) 239 3964, el. p. jurgita.norkiene@sumin.lt