



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01103 Vilnius, tel. +370 631 13112, el. p. sumin@sumin.lt.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Nr.

**DĖL PAKARTOTINIO LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO TEIKIMO**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) parengė ir pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projektu siekiama įgyvendinti Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 1, 3, 7<sup>1</sup>, 9, 10<sup>1</sup>, 12, 15, 19, 22, 23, 23<sup>1</sup>, 24, 24<sup>1</sup>, 25, 25<sup>2</sup>, 29<sup>8</sup>, 30<sup>1</sup>, 30<sup>2</sup>, 30<sup>3</sup>, 30<sup>4</sup>, 33, 34 straipsnių, ketvirtąjo skirsnio pavadinimo, priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25<sup>4</sup>, 30<sup>5</sup> straipsniais, aštuntuoju skirsniu ir penktojo skirsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo Nr. XV-390 (toliau – Įstatymas Nr. XV-390) nuostatą, įtvirtinusią savivaldybės teisę iš dalies finansuoti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolius, patirtus teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas (toliau – viešosios paslaugos) jos teritorijoje naujuose ir jau vykdomuose maršrutuose nepriklausomai nuo to, ar maršrutas atitinka Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytus viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus, taip pat sudaryti finansines sąlygas skatinti keleivių vežimo tarptautinio susisiekimo maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje, atlikti kitus techninio pobūdžio pakeitimus.

Nutarimo projektu siūloma pakeisti Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašą (toliau – Aprašas) ir nustatyti savivaldybių, kurios nusprendė iš dalies finansuoti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolius, finansinio indėlio apskaičiavimo tvarką, taip pat patikslinti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolių, patirtų teikiant viešąsias paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo tvarką (į skaičiavimus neįtraukiant kilometrų, susidarančių dėl traukinio paruošimo iki reiso pradžios, t. y. kai traukinys prieš pradėdamas maršrutą ar jį baigdamas vyksta į maršruto pradžios geležinkelio stotį iš geležinkelių riedmenų saugojimo vietos arba išvyksta iš galinės maršruto geležinkelio stoties į geležinkelių riedmenų saugojimo vietą), reglamentuoti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolių, patirtų teikiant keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje, kompensavimo sąlygas ir tvarką.

**Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Ekonomikos politikos grupės pastabos dėl formulės savivaldybės kompensuotinų nuostolių dydžiui apskaičiuoti.** Pažymėtina, kad Nutarimo projekto 1.2.2 papunkčiu siūlomas teisinis reguliavimas yra suderintas su galiojančia Aprašo redakcija. Pagal Aprašo 3 punktą, maršruto tinkamumas kompensuoti vertinamas pagal maršruto balų sumą, kuri apskaičiuojama pagal formulę  $A + B + C + D$ , ir ši suma turi būti didesnė nei 40 balų. Pažymėtina, kad D dedamoji, susijusi su planuojamų sąnaudų ir pajamų santykiu maršrute, gali būti

koreguojama savivaldybės (-ių) sprendimu, numatant dalinį maršruto nuostolių kompensavimą. Tokiu būdu savivaldybėms paliekama galimybė, esant poreikiui ir suinteresuotumui, prisidėti prie maršruto gyvybingumo ir užtikrinti, kad būtų pasiekta Apraše nustatyta ribinė maršruto balų suma.

Atkreiptinas dėmesys, kad D dedamosios vertinimas yra detalizuotas Aprašo priede, kuriame numatyti 26 galimi vertinimo variantai, atsižvelgiant į skirtingus sąnaudų ir pajamų santykio intervalus. Atsižvelgiant į tai, kad kiekvieno maršruto finansiniai, socialiniai ir eksploataciniai duomenys yra individualūs ir reikšmingai skiriasi, objektyviai nėra galimybės nustatyti vienos apibendrintos formulės, kuri visais atvejais leistų tiksliai apskaičiuoti savivaldybės (-ių) kompensuotinų nuostolių dydį.

Atsižvelgiant į išdėstytas aplinkybes, Apraše įtvirtintas vertinimo modelis, grindžiamas balų sistema ir diferencijuotais D dedamosios vertinimo variantais, laikytinas pakankamai lanksčiu ir tinkamu taikyti praktikoje, todėl papildomos bendros formulės nustatymas Apraše nebūtų tikslingas.

**Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Ekonomikos politikos grupės pastabos dėl Nutarimo projekto 1.2.6 ir 1.2.7 papunkčiuose nurodytų formulių tikslinimo.** Pažymėtina, kad kintamieji  $P_{OKT}$  ir  $P_{FKT}$  apibrėžia geležinkelio įmonių (vežėjų) pelną, gautą iš veiklos, netiesiogiai susijusios su viešųjų paslaugų teikimu, t. y. iš veiklos, kuri nėra priskiriama viešosioms keleivių vežimo paslaugoms ir vykdoma komerciniais pagrindais, vežėjo iniciatyva ir rizika. Siūloma nustatyti, kad tais atvejais, kai faktinis geležinkelio įmonių (vežėjų) pelnas iš netiesiogiai su viešųjų paslaugų teikimu susijusios veiklos yra neigiamas (mažesnis nei 0), skaičiavimuose būtų naudojama 0 reikšmė. Toks sprendimas grindžiamas tuo, kad minėta veikla nėra viešoji paslauga, todėl su ja susiję nuostoliai negali būti dengiami viešųjų paslaugų kompensacijos lėšomis ir turi būti prisiimami pačių vežėjų kaip jų vykdomos komercinės veiklos rizika.

**Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Teisės grupės pastabos dėl termino „sąnaudos“ keitimo į terminą „nuostoliai“.** Atsižvelgiant į pastabą Nutarimo projekto 1.2.3 ir 1.2.4 papunkčiais buvo patikslinti, aiškiai vartojant sąvoką „nuostoliai“. Kartu pažymėtina, kad Nutarimo projekto 1.2.9 ir 1.2.10 papunkčiai nebuvo tikslinami, kadangi pagal jų turinį ir reguliavimo kontekstą juose pagrįstai vartojama sąvoka „sąnaudos“. Minėti papunkčiai yra susiję su atskirų sąnaudų elementų identifikavimu ir vertinimu, tai atitinka galiojančio Aprašo 18 punkto, kuriame nustatoma, kokios sąnaudos laikytinos tinkamomis vertinant viešųjų paslaugų teikimo nuostolius, nuostatus.

Atsižvelgiant į tai, Nutarimo projekto 1.2.9 ir 1.2.10 papunkčių formuluotės laikytinos pagrįstomis ir suderintomis su Apraše nustatyta nuostolių apskaičiavimo metodika, todėl papildomai jos nebuvo tikslinamos.

**Dėl savivaldybių finansinio indėlio kompensuojant geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas.** Priėmus Įstatymą Nr. XV-390 atsirado poreikis koreguoti Apraše nustatytą tvarką, reglamentuojančią savivaldybių dalyvavimą kompensuojant geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas. Šiuo metu galiojančiame Apraše numatyta galimybė savivaldybėms iš dalies kompensuoti nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas, tik tais atvejais, kai maršrutas neatitinka Apraše nustatytų viešųjų paslaugų poreikio kriterijų, tačiau yra būtinas savivaldybei ar jų grupei ir vykdomas jų iniciatyva.

Teikiamu Nutarimo projektu numatomi keli atvejai, kai savivaldybių prašymu gali būti inicijuotas viešųjų paslaugų teikimas arba jau teikiamų viešųjų paslaugų pakeitimai, ir nuo konkrečios situacijos priklauso savivaldybių kompensacijos dalies dydis. Tuo atveju, kai savivaldybės prašymu pradedama teikti viešoji paslauga maršrute, kuriame iki šiol keleivių vežimas geležinkeliu nebuvo vykdomas ir kuris, vadovaujantis Aprašo 3 punkte nustatyta metodika, nesurenka reikiamos balų sumos, savivaldybei nustatoma pareiga kompensuoti dalį geležinkelio įmonės (vežėjo) patirtų sąnaudų. Ši kompensacija apskaičiuojama taip, kad geležinkelio įmonės (vežėjo) planuojamų sąnaudų ir pajamų santykio koeficientas maršrute pasiektų tokį dydį, kuris leistų maršruto balų sumai atitikti Aprašo 3 punkte nustatytą ribinę normą, t. y. savivaldybė padengia tik tą sąnaudų dalį, kuri būtina tam, kad maršrutas taptų ekonomiškai pagrįstas ir galėtų būti įtrauktas į viešųjų paslaugų schemą.

Tais atvejais, kai savivaldybės neprašo sukurti naujos viešosios paslaugos, o tik prašo koreguoti esamą viešąją paslaugą, pavyzdžiui, papildomo traukinio sustojimo geležinkelio stotyje ar

stotelėje, didesnio traukinių reisų dažnio ar kitų pakeitimų, savivaldybės kompensacijos dydis apsiribotų tik papildomais kaštais, atsirandančiais dėl šių konkrečių viešosios paslaugos pakeitimų. Savivaldybė neturi pareigos kompensuoti visų viešosios paslaugos teikimo sąnaudų, nes pati paslauga jau yra finansuojama valstybės biudžeto lėšomis, o savivaldybės pageidaujami viešosios paslaugos teikimo pakeitimai sudaro tik aiškiai apibrėžtą papildomų viešosios paslaugos teikimo sąnaudų dalį. Toks modelis atitinka Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) nuostatas, pagal kurias savivaldybių inicijuoti viešosios paslaugos teikimo pakeitimai finansuojami jų lėšomis tiek, kiek jie viršija esamos viešosios paslaugos apimtį.

Pažymėtina, kad GTK 12 straipsnio 11 dalyje taip pat numatyta galimybė savivaldybei savo lėšomis prisidėti prie viešosios paslaugos teikimo net ir tais atvejais, kai maršrutas visiškai atitinka viešųjų paslaugų poreikio kriterijus ir Aprašo nustatyta tvarka yra teisėtas bei pagrįstas finansuoti valstybės biudžeto lėšomis. Ši nuostata nėra dubliuojama Aprašo punktuose, nes pastarieji skirti tik tiems atvejams, kai maršrutas neatitinka viešųjų paslaugų poreikio kriterijų ir savivaldybės prisidėjimas yra būtinas tam, kad maršrutas apskritai galėtų būti pradėtas teikti. Situacijos, kai savivaldybė išreiškia norą savanoriškai kompensuoti dalį viešosios paslaugos, kuri visa apimtimi finansuojama valstybės biudžeto lėšomis, sąnaudų, Apraše nėra detalizuotos dėl to, kad šios situacijos esmė – ne valstybės nustatyta privaloma tvarka, o savivaldybės ir Susisiekimo ministerijos tarpusavio susitarimu grindžiama finansinio prisidėjimo forma. Tokiais atvejais savivaldybės prisidėjimo mechanizmas būtų nustatomas dvišaliu susitarimu tarp savivaldybės ir Susisiekimo ministerijos, įgyvendinant GTK 12 straipsnio 11 dalyje įtvirtintą galimybę. Tai reiškia, kad savivaldybių teisė iš dalies kompensuoti viešosios paslaugos teikimo nuostolius nepriklausomai nuo maršruto atitikties viešųjų paslaugų poreikio kriterijams nėra susiaurinama, o įgyvendinama per individualius susitarimus, kuriuose apibrėžiama prisidėjimo apimtis, forma ir laikotarpis, atsižvelgiant į savivaldybės poreikius ir viešojo transporto sistemos organizavimo ypatumus. Atsižvelgdami į tai, laikome, kad siūloma teisinio reguliavimo struktūra visiškai užtikrina GTK 12 straipsnio 11 dalies įgyvendinimą, o savivaldybių teisė savo iniciatyva ir savo lėšomis prisidėti prie viešųjų paslaugų nėra nei ribojama, nei siaurinama.

**Dėl Aprašo ir Nutarimo projekto punktų, apibrėžiančių savivaldybių teisę iš dalies kompensuoti nuostolius, patirtus geležinkelio įmonių (vežėjų) teikiant viešąsias paslaugas.** Aprašo 9–9<sup>2</sup> punktuose reglamentuota savivaldybių teisės iš dalies kompensuoti nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas, įgyvendinimo tvarka. Nutarimo projektu siūloma detalčiau reglamentuoti minėtos savivaldybės teisės įgyvendinimo tvarką sukuriant aiškią ir nuoseklią savivaldybių finansinio prisidėjimo prie nuostolių, patirtų teikiant viešąsias paslaugas, kompensavimo schemą:

- Nutarimo projektu koreguojamu Aprašo 9 punkte įtvirtinama bendroji teisė savivaldybei iš dalies kompensuoti nuostolius maršrute, kuris neatitinka Aprašo 3 punkte nustatytos ribinės normos, o Aprašo 9<sup>1</sup> punkte nustatoma informavimo apie Susisiekimo ministerijos atliktą viešųjų paslaugų poreikio maršrute vertinimą ir neigiamus tokio vertinimo rezultatus tvarka, kartu informuojant apie galimybę savivaldybėms iš dalies kompensuoti nuostolius, kurie būtų patiriami maršrute, jei viešosios paslaugos būtų teikiamos, taip sudarant sąlygas naują maršrutą įtraukti į viešųjų paslaugų apimtį.

- Tuo atveju, jei savivaldybės nusprendžia iš dalies kompensuoti nuostolius, patiriamus teikiant viešąsias paslaugas naujame maršrute, kuris neatitinka Aprašo 3 punkte nustatytos ribinės normos, Nutarimo projektu koreguojamo Aprašo 9<sup>2</sup> punkte detalizuojamas šis procesas per privalomą susitarimą, kuriame nustatomas konkretus kompensacijos dydis, kad maršruto balų suma pasiektų ribinę normą, o Aprašo 9<sup>3</sup> punkte įvedamas individualios apskaitos principas, pagal kurį savivaldybių kompensacijos dalis maršrutuose, kurie buvo įtraukti į viešųjų paslaugų apimtį savivaldybių iniciatyva (iš dalies kompensuojant juose patiriamus nuostolius) ar koreguojant esamus maršrutus (pakeitimai, paprastai reiškia didėjančias sąnaudas), apskaičiuojama atskirai.

Galiausiai Nutarimo projektu koreguojamo Aprašo 9<sup>4</sup> punkte nustatomas specifinis kelių savivaldybių bendradarbiavimo atvejis, kai nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas maršrute, iš dalies kompensuoja kelios savivaldybės, numatydamas nuostolių paskirstymą tarpusavio susitarimu arba, kilus ginčui, Lietuvos transporto saugos administracijos sprendimu proporcingai pagal geležinkelio stotelių skaičių kiekvienos savivaldybės teritorijoje.

**Dėl geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolių, patirtų teikiant keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas tarptautinio susisiekimo maršrutų dalyje Lietuvos Respublikos teritorijoje**

Dabartinėje Aprašo redakcijoje nenumatyta galimybė Susisiekimo ministerijai kompensuoti geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolius, patirtus teikiant viešąsias keleivių, bagažo vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugas nuo paskutinės šio maršruto stotelės Lietuvos Respublikos teritorijoje iki valstybės sienos. Siekiant gerinti tarptautinį susisiekimą geležinkelių transportu Nutarimo projektu siūloma numatyti galimybę Susisiekimo ministerijai kompensuoti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolius šioje maršruto dalyje, jeigu yra sudarytas Susisiekimo ministerijos ir vienos ar daugiau valstybių kompetentingų institucijų susitarimas dėl tarptautinių viešųjų paslaugų konkrečiame maršrute teikimo užtikrinimo ir nuostolių kiekvienos iš susitariančių kompetentingų institucijų jurisdikcijos teritorijoje pasidalinimo.

**Dėl geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolių, patirtų teikiant viešąsias ~~keleivių vežimo~~ paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos patikslinimo (į skaičiavimus neįtraukiant kilometrų, susidarančių dėl traukinio paruošimo iki reiso pradžios ir grąžinimo į depą po reiso pabaigos).** Pažymėtina, kad praktikoje ne visose geležinkelio stotyse yra galimybė laikyti traukinius nakties metu. Dėl šios priežasties traukiniai yra varomi į artimiausias tam pritaikytas geležinkelio stotis (depus).

Tokie techniniai kilometrai per metus gali sudaryti apie 120 tūkst. km, t. y. apie 2 proc. visos viešųjų paslaugų teikimo sutarties apimties. Šis dydis prilygsta, pavyzdžiui, maršruto Kaunas–Šiauliai–Kaunas metinei ridai. Atsižvelgiant į tai, laikytina racionalių sprendimu šių kilometrų neįtraukti į viešųjų paslaugų teikimo apimtį (metinę ridą), o turimus ridos resursus nukreipti regioninių maršrutų plėtrai, gerinant susisiekimą su miestais ir regionais, kuriuose šiuo metu viešųjų paslaugų apimtis yra nepakankama.

Kartu pažymėtina, kad nepaisant to, jog kilometrai, susidarantys traukiniui vykstant iš nakvynės vietos (depo) į maršruto pradžios geležinkelio stotį prieš reisą ir grįžtant po reiso, nėra įtraukiami į metinę ridą, su šiais važdavimais susijusios sąnaudos faktiškai yra patiriamos ir niekur nedingsta. Tokios sąnaudos (energijos, darbuotojų darbo laiko, riedmenų nusidėvėjimo ir kt.) yra neišvengiamos siekiant užtikrinti viešųjų paslaugų teikimą konkrečiuose maršrutuose.

Vadovaujantis galiojančia Aprašo redakcija, šios sąnaudos laikytinos tinkamomis kompensuoti, kadangi jos yra tiesiogiai susijusios su viešųjų paslaugų teikimu ir būtinos paslaugų vykdymui užtikrinti. Dėl šios priežasties jos yra įtraukiamos tiek į planuojamų ateinančių kalendorinių metų, tiek į faktinių praėjusių kalendorinių metų nuostolių kompensacijos skaičiavimus, nors atitinkami techniniai kilometrai nėra įtraukiami į viešųjų paslaugų metinę ridą.

**Dėl terminų, susijusių su informacijos pateikimu, pakeitimo.** Pagal galiojančią Aprašo redakciją geležinkelio įmonė (vežėjas) turi iki einamųjų metų kovo 1 d. pateikti informaciją apie kitų kalendorinių metų prognozuojamas kompensuojamas sąnaudas. Tačiau geležinkelio įmonės (vežėjai) dažnai užtrunka derindamos (-i) konkrečius maršrutus ateinantiems metams ir dėl to derindamos (-i) sąnaudų prognozes, todėl, siekiant gauti kuo tikslesnius duomenis, Nutarimo projektu siūloma informacijos pateikimo terminą pratęsti iki kovo 15 d., atitinkamai koreguoti ir kitus Apraše nustatytus susijusius terminus.

**Dėl siūlymo Aprašo 17 punkte nurodytos formulės dėmenyje  $I_F$  į subsidijas įtraukti gautas kompensacijas dėl traukinių vėlavimo ar atšaukimo.** Geležinkelio įmonė (vežėjas) moka viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui užmokestį už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra. Praktikoje, jeigu traukinio reisas vėluoja arba yra atšaukiamas dėl nuo viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo priklausančių veiksmų ar neveikimo priežasčių, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas sumoka kompensaciją už traukinio reisą, kuris buvo sutrikdytas. Įtraukus šias kompensacijas į  $I_F$  kintamąjį dėmenį, formulė atspindėtų tikrąsias geležinkelio įmonės (vežėjo) finansines pajamas ir sąnaudų balansą, užtikrinant teisingą subsidijų apskaičiavimą, ir neleistų neteisingai pervertinti nuostolių ir kompensacijų poreikio.

**Dėl finansinio poveikio vertinimo valstybės biudžetui.** Priėmus Nutarimo projektą, atsiras poreikis kompensuoti nuostolius, patiriamus teikiant viešąsias paslaugas, atkarpose nuo paskutinės maršruto stotelės Lietuvos Respublikos teritorijoje iki valstybės sienos. 2024 metų duomenimis, kompensacijos dydis gali siekti iki 362 tūkst. Eur. Pažymėtina, kad toks kompensacijos dydžio pokytis bendrame viešųjų paslaugų teikimo kontekste sudarytų mažiau nei vieną procentą nuo visos kompensacijos sumos. Kiti Nutarimo projekte numatyti pakeitimai valstybės biudžetui įtakos neturės.

**Dėl finansinio poveikio vertinimo savivaldybių biudžetams.** Savivaldybės sprendimas iš dalies kompensuoti geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolius, patiriamus teikiant viešąsias paslaugas jų teritorijoje, sąlygos papildomą finansavimą iš savivaldybės biudžeto. Kadangi konkretūs savivaldybių poreikiai dėl viešųjų paslaugų teikimo jų savivaldybėje nėra žinomi, tikslus poveikis savivaldybių biudžetams nėra aiškus. Vis dėlto, Susisiekimo ministerijos preliminariniu vertinimu, poveikis kai kurių savivaldybių biudžetui galėtų būti nuo kelių tūkstančių eurų per metus tais atvejais, kai nustatomas papildomas sustojimas geležinkelio stotyje ar stotelėje, iki kelių šimtų tūkstančių eurų per metus tais atvejais, jei būtų inicijuojama nauja viešoji paslauga.

**Dėl poveikio regioninei plėtrai vertinimo.** Siūlomi pakeitimai suteikia aiškų ir nuoseklų reguliavimo pagrindą, kuris turėtų teigiamą poveikį regioninei plėtrai. Tais atvejais, kai savivaldybių iniciatyva būtų pradedama teikti viešoji paslauga maršrute, kuris iki tol neatitiko Aprašo 3 punkto balų normos, dalinė geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostolių, patirtų teikiant naują viešąją paslaugą, kompensacija leistų maršrutui pasiekti reikiamą balų sumą ir būtų užtikrinta, kad nauji maršrutai būtų prasmingi ir tvarūs. Tais atvejais, kai savivaldybės prašo įterpti naują stotelę ar padidinti traukinių reisų dažnį, jos kompensuotų tik dėl šių pakeitimų patirtas sąnaudas, o viešosios paslaugos plėtra vyktų tik tiek, kiek faktiškai pagerinamas viešosios paslaugos prieinamumas. Atkreiptinas dėmesys, kad įvedamas ribojimas sąnaudoms, patiriamoms traukiniams vykstant iš depo į pirmąją maršruto geležinkelio stotį ar iš paskutinės maršruto geležinkelio stoties į depą, neturėtų įtakos regioninei plėtrai, kadangi Lietuvoje yra tik keletas depų ir pakeisti jų geografines vietas yra techniškai ir finansiškai sudėtinga. Minimu apribojimu siekiama optimaliau planuoti maršrutus ir geležinkelio įmonės (vežėjo) turimus resursus, kad būtų sumažintos techninio pobūdžio išlaidos. Tad minimi pakeitimai leis savivaldybėms aktyviau dalyvauti maršrutų planavimo procese, inicijuoti viešąsias paslaugas ar keisti jau esamus maršrutus, geriau pritaikyti viešąsias paslaugas prie vietos gyventojų poreikių, todėl, vertinant bendrai, tai turės teigiamą poveikį regioninei plėtrai.

Priėmus Nutarimo projektą, administracinė našta nepasikeis.

Nutarimo projektas įtakos darbo rinkai ir užimtumui neturės. Nutarimo projektas nereglamentuoja lygių galimybių užtikrinimo. Nutarimo projektas nereglamentuoja darbo santykių ir darbo sąlygų. Nutarimo projektas nepaveiks socialinės partnerystės, gyventojų pajamų ir išlaidų, skurdo lygio ar socialinės paramos sistemos. Nutarimo projektas neturės įtakos socialinei atskirčiai ir socialinei diferenciacijai.

Nutarimo projektu siekiama sudaryti aiškias ir vienodas konkurencines sąlygas visiems rinkos dalyviams, todėl Nutarimo projektu keičiamame Apraše yra įvardijami aiškūs kriterijai, kuriais remiantis bus nustatomas viešųjų paslaugų poreikis maršrutuose, taip pat pateikiama formulė, kuria vadovaujantis bus apskaičiuojamos kompensacijos už nuostolius, patirtus teikiant viešąsias paslaugas. Susisiekimo ministerijos vertinimu, Nutarimo projektu keičiamame Apraše nėra nuostatų, ribojančių konkurencines sąlygas.

Priėmus Nutarimo projektą, nebus neigiamo poveikio aplinkai.

Nutarimo projektas derintas su Lietuvos Respublikos finansų ministerija, Lietuvos transporto saugos administracija, Lietuvos savivaldybių asociacija, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba, viešąsias paslaugas teikiančia geležinkelio įmone (vežėju) UAB „LTG Link“, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija ir Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija.

Lietuvos Respublikos finansų ministerija ir Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba informavo, kad pastabų dėl Nutarimo projekto neturi. Nutarimo projektas pakoreguotas atsižvelgiant į Lietuvos transporto saugos administracijos, Lietuvos savivaldybių asociacijos, UAB „LTG Link“, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos

pastabas. Siekiant aiškiau apibūdinti Nutarimo projektu inicijuojamus teisinio reguliavimo pokyčius papildytas šis raštas.

**Dėl Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos pateiktos pastabos dėl Aprašo 3 punkte minimo B koeficiento apskaičiavimo.** Atsižvelgdami į pateiktą pastabą dėl Aprašo 3 punkte nustatyto B koeficiento apskaičiavimo, informuojame, kad šiuo metu nėra poreikio keisti galiojančio teisinio reguliavimo. B koeficiento struktūra ir taikymo logika buvo nustatyta rengiant pirminę metodiką, atsižvelgiant į Europos Sąjungos teisės aktuose ir nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose įtvirtintą keleivinio geležinkelių transporto kaip mažesnę aplinkos taršą sukeliančios transporto rūšies prioritetą. Todėl formulėje sąmoningai įtvirtintas santykinis geležinkelių ir kelių transporto taršos palyginimas, kuris leidžia įvertinti maršruto tvarumo rodiklį ir skatinti konkurencingesnes, mažiau taršias paslaugas.

Pažymėtina, kad formuluotė, pagal kurią didesnė traukinio tarša lemia mažesnę B koeficiento balų skaičių, nėra klaidinanti ar netiksli – būtent toks buvo pirminis metodikos tikslas. Didėjant traukinio taršai, jo aplinkosauginis pranašumas prieš autobusą mažėja, todėl ir koeficiento reikšmė proporcingai mažėja. Taigi, esama formulė adekvačiai atspindi metodikos loginę konstrukciją ir nelemia priešingo rezultato, kaip nurodyta pastaboje.

Dėl pastaboje nurodytos rizikos, susijusios su galimu dalybos iš nulio atveju, informuojame, kad tokia situacija nėra tikėtina realiai atliekant skaičiavimus. Šiuo metu rinkoje nėra situacijų, kai tiek geležinkelių, tiek kelių transporte būtų naudojamos transporto priemonės, kurių CO<sub>2</sub> emisijos būtų visiškai nulinės, o metodikoje numatyti duomenys gaunami iš realiai veikiančių transporto priemonių techninių specifikacijų ir statistinių duomenų bazių. Visais atvejais, kai emisijų reikšmė yra lygi nuliui dėl tam tikros technologijos, ši reikšmė žymima kaip artima nuliui, bet ne absoliučiai lygi nuliui, todėl matematinės rizikos, susijusios su dalyba iš nulio, nekyla.

Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, manome, kad galiojantis Aprašo 3 punkto reguliavimas yra pakankamai aiškus, logiškai nuoseklus ir tinkamas praktiniam taikymui, o papildomo teisinio reguliavimo keitimo poreikio šiuo metu nėra.

Nutarimo projektas nėra notifikuotinas Europos Komisijai pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimo Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“ reikalavimus.

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

Nutarimo projekte naujos sąvokos ir jas įvardijantys terminai neapibrėžiami, todėl Nutarimo projektas nevertintas Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Nutarimo projektas buvo paskelbtas Teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Atskirų konsultacijų su visuomene dėl Nutarimo projekto nebuvo vykdyta.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto grupės (vadovas – Vidmantas Tamulis, (tel. +370 680 40669, el. p. vidmantas.tamulis@sumin.lt) vyriausiasis specialistas Marius Marčiulaitis (tel. +370 683 86256, el. p. marius.marciulaitis@sumin.lt).

**PRIDEDAMA:**

1. Nutarimo projektas ir jo lyginamasis variantas, 8 lapai.
2. Suinteresuotųjų asmenų raštų kopijos, 12 lapų.

Susisiekimo ministras

Juras Taminskas