



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

Nr.

I

Nr.

DĖL NUTARIMO PROJEKTO PAKARTOTINIO TEIKIMO

Susisiekimo ministerija pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimo Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ pakeitimo“ pakeitimo projektą (toliau – Nutarimo projektas), patikslintą pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2020 m. gegužės 5 d. išvadoje Nr. NV-1229 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimo Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ pakeitimo“ pakeitimo“ projekto (TAP NR. 20-577) (TAIS NR. 20-5124) pateiktas pastabas ir pasiūlymus.

Nutarimo projektu įgyvendinama Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo plano I prioriteto „Darni, atsakinga ir sveika visuomenė“ 1.5.7.2 darbo „Ekologiško ir daugiarašio viešojo transporto sistemos sukūrimas ir tam būtinos infrastruktūros įdiegimas“ 2 dalį „Kombinuoto maršruto ir kombinuoto bilieta sistemos įdiegimas“, parengė ir pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimo Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ pakeitimo“ pakeitimo projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projekto tikslas – pakeisti Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašą, išdėstant jį nauja redakcija.

Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašu (toliau – Aprašas) siekiama reglamentuoti geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos (toliau – nuostolių kompensacija) apskaičiavimo tvarką, viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus, ir nuostolių kompensacijos planavimo bei mokėjimo tvarką.

Dėl viešųjų paslaugų poreikio nustatymo formulės ribinės normos ir viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijų papildymo maršrutų dažniu ir sustojimo laiku. Vietiniai susisiekimo maršrutai, kuriuose šiuo metu teikiama keleivių vežimo paslauga, labai skiriasi savo socialine svarba, geografija, keleivių srautais, įtaka aplinkai, finansiniais rodikliais ir kt. Pavyzdžiui, maršrutas „Vilniaus–Kaunas–Vilnius“ jungia gyvenamąsias vietas, kurių suminis gyventojų skaičius yra didesnis nei 850 tūkst., o maršrutas „Vilnius–Marcinkonys–Vilnius“ jungia

gyvenamąsias vietas, kurių suminis gyventojų skaičius nesiekia 600 tūkst. ir praktiškai yra lygus Vilniaus miesto gyventojų skaičiui. Akivaizdu, kad pirmasis maršrutas turės kur kas didesnę kelionės potencialą nei antrasis. Dar didesnius skirtumus galima pastebėti analizuojant maršrutų nuostolingumą, kur rezultatai skiriasi dešimtimis kartų. Todėl, įvertinus šiuos kontrastus ir siekiant susisteminti potencialių vietinių susisiekimo maršrutų identifikavimą, Nutarimo projektu tvirtinamame Apraše yra siūloma formulė, leidžianti įvertinti socialinę maršruto svarbą, keleivių srautus ir maršruto finansinius rezultatus.

Rengiant Aprašą, buvo atlikti bandomieji skaičiavimai, kaip minima formulė atrodytų praktikoje. Bandomieji skaičiavimai parodė, kad didžioji dalis vietinio susisiekimo maršrutų surenka 40–60 proc. maksimalaus galimo balo, esant keliems nukrypimams tiek į aukštesnę, tiek ir į žemesnę intervalo pusę. Įvertinus gautus rezultatus, nuspręsta, kad vietinio susisiekimo maršrutas yra tinkamas viešosioms paslaugoms teikti, jei surenka bent 40 proc. maksimalaus galimo balo. Atkreiptinas dėmesys, kad nustatytas aukštesnė viešųjų paslaugų poreikio nustatymo ribinę vertę būtų prarasta didelė dalis šiuo metu esamų vietinio susisiekimo maršrutų, o tai reikštų, kad kai kurios žmonių grupės galbūt prarastų vienintelę susisiekimo priemonę. Kita vertus, nustatytas žemesnė viešųjų paslaugų poreikio nustatymo ribinę vertę, toliau funkcionuotų vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose nėra nei stipriai išreikšto socialinio poreikio, nei jų finansiniai rezultatai atrodo patenkinamai. Todėl nebūtų užtikrintas optimalus biudžeto lėšų panaudojimas. Atsižvelgdami į tai, manome, kad pasirinkta viešųjų paslaugų poreikio nustatymo formulės ribinė norma yra optimali.

Pažymėtina ir tai, kad didžiausias indėlis (idealiu atveju – 40 proc.) į maršruto surenkamą balų skaičių tenka socialiniam kriterijui, o remiantis 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiu Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70, su pakeitimais, padarytais 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/2338 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007), būtent socialinio poreikio užtikrinimas yra svarbiausias argumentas sudarant viešųjų paslaugų sutartis. Todėl manome, kad jeigu vietinio susisiekimo maršrutas surenka 40 proc. maksimalaus viso galimo balo vien tik iš socialinio kriterijaus, laikoma, kad maršrutas turi stipriai išreikštą socialinį poreikį ir tai buvo antra priežastis, kodėl pasirinkta būtent tokia formulės ribinė norma.

Atkreipiamame dėmesį, kad Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 palieka laisvę kompetentingajai institucijai, šiuo atveju Susisiekimo ministerijai, pačiai nuspręsti kokie maršrutai gali būti įtraukti į viešųjų paslaugų sutartis, t. y. nenustato jokios procedūros, skirtos viešųjų paslaugų sutartims tinkamiems maršrutams atrinkti, o juo labiau nenustato ir nerekomenduoja jokių parinkimo kriterijų ar ribinių normų.

Akcentuojame, kad Nutarimo projektu tvirtinamu Aprašu nustatoma tik viešųjų paslaugų poreikio nustatymo tvarka, o ne konkretūs vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose bus teikiamos viešosios paslaugos. Todėl Apraše negalima išskirti kaip dažnai ar koku paros laiku traukinys kursuos konkrečiu maršrutu. Taip pat, kaip jau minėta anksčiau, dėl skirtingos vietinių susisiekimo maršrutų aplinkos, tai turėtų būti išskirta kiekvieno maršruto lygiu ir tas turėtų būti aprašyta viešųjų paslaugų teikimo sutartyse ar konkursų sąlygose, jei geležinkelio įmonė (vežėjas) parenkama konkurso būdu, prieš tai identifikavus viešųjų paslaugų poreikį konkrečiame maršrute.

Be to, kiek Susisiekimo ministerijai pavyko susipažinti su viešųjų paslaugų teikimo praktika geležinkelio transporto sektoriuje kitose Europos Sąjungos šalyse, maršruto dažnumas ir konkretūs sustojimo laikai yra apibrėžiami būtent viešųjų paslaugų sutartyse.

Dėl koeficientų dydžių viešųjų paslaugų poreikio nustatymo formulėje. Kaip jau minėta anksčiau tekste, šiuo metu rinkoje esantys vietinio susisiekimo maršrutai skiriasi savo socialine svarba, keleivių srautais ir pan. Įvertinus tai, kiekvienas iš viešųjų paslaugų poreikio nustatymo formulėje esančių koeficientų (socialinis, aplinkosauginis, sąnaudų ir pajamų santykio, maršruto traukinių užimtumo) sudarytas taip, kad būtų galima atskirti populiariausius maršrutus nuo mažiau populiarių.

Dėl galimybės persvarstyti viešųjų paslaugų poreikį. Nutarimo projektu teikiamo Aprašo 3 punktas numato, kad „viešųjų paslaugų poreikis nustatomas prieš pasirašant viešųjų paslaugų teikimo sutartį“, tačiau nėra numatyta galimybės persvarstyti viešųjų paslaugų poreikį po tam tikro laiko ar periodiškai, išskyrus atvejus, kai vietinio susisiekimo maršrutas tampa komerciškai

patrauklus (Aprašo 21 punktą). Susisiekimo ministerijos manymu tokia formuluo­­tė yra pagrįsta dėl šių priežasčių:

- ✓ vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 viešųjų paslaugų sutartys gali būti pasirašytos ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui, o toks laiko tarpas yra santykinai trumpas, kad kriterijai, įvertinti viešųjų paslaugų poreikio nustatymo formulėje dramatiškai pasikeistų;
- ✓ natūralu, kad šalys, prieš pasirašydamos viešųjų paslaugų sutartis, turi tiksliai žinoti sutarties objektą, kad įvykdytų joms keliamus sutarties reikalavimus ir atitinkamai planuotų savo resursus, o tokiu atveju, jei būtų numatytas maršrutų poreikio persvarstymas, atsirastų neapibrėžtumas, apsunkinantis resursų planavimą sutarties šalims;
- ✓ dėl intensyvaus krovinių geležinkelių transporto eis­mo ir techninių apribojimų, apie planuojamus naujus (arba jų atsisakymą) vietinius maršrutus reikia informuoti geležinkelių transporto infrastruktūros valdytoją likus bent metams iki pokyčio datos.

Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, manome, kad viešųjų paslaugų poreikis praktiškai būtų persvarstomas tik formaliai.

Dėl kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų poreikio nustatymo. Visų pirma, Apraše nurodyta viešųjų paslaugų poreikio vietiniame susisiekimo maršrute nustatymo formulė yra skirta tik tokiems vietinio susisiekimo maršrutams, kuriuose visa keleivių vežimo paslauga teikiama tik geležinkelių transportu. Todėl visi formulėje minimi koeficientai yra skirti geležinkelio transporto poreikiui nustatyti, pavyzdžiui, vertinamas tik bendras gyventojų skaičius gyvenamosiose vietovėse, kuriose traukinys turėtų sustoti. Taigi, kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų poreikis nėra nustatomas vadovaujantis šia formule. Kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų poreikis nustatomas vadovaujantis Aprašo 11 punkte numatytais kriterijais:

- ✓ vietinio susisiekimo maršruto dalyje dėl techninių ar ekonominių priežasčių nebegalima teikti viešosios keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugos;
- ✓ vietinio susisiekimo maršruto dalyje dėl techninių kliūčių yra laikinai apribotas viešosios keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugos teikimas;
- ✓ dėl prognozuojamo keleivių srauto maršruto dalyje teikiant viešąją kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugą būtų patiriamos bent per pusę mažesnės sąnaudos visame maršrute, nei teikiant viešąją keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugą;
- ✓ maršruto dalyje (kurioje nevežama geležinkelių transportu) nėra alternatyvių susisiekimo keleivinių kelių transportu maršrutų.

Jei vietinio susisiekimo maršrutas atitinka bent vieną iš anksčiau nurodytų kriterijų, laikoma, kad maršrutas yra tinkamas kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugai teikti.

Dėl kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais dalies, kurioje vežama kelių transporto priemone, ilgio. Pirma, vadovaujantis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksu, kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga vadinama tokia paslauga, „kai keleiviai didesnę vietinio maršruto dalį vežami geležinkelių transportu, o likusią šio maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis“.

Antra, siekiant išvengti galimų piktnaudžiavimo atvejų ir apsaugoti keleivinio kelių transporto vežėjus nuo nelygių konkurencinių sąlygų, taip pat įvertinant faktą, kad kombinuotoji keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga savo esme atitinka vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršruto apibrėžimą taip, kaip apibrėžta Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18 straipsnio 7 dalyje, kuri nustato, kad vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršruto „trasa negali būti ilgesnė kaip 50 km“, nustatoma, kad kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais dalies, kurioje vežama kelių transporto priemone, ilgis negali būti didesnis nei 50 km.

Dėl pagal Aprašą nustatyto viešųjų paslaugų poreikio atitinkamuose vietinio susisiekimo maršrutuose ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. gruodžio 19 d. įsakymu Nr. 3-865 „Dėl reguliariojo vietinio susisiekimo maršrutų, kuriuose teikiamos keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugos, nustatymo“ (toliau – Įsakymas Nr. 3-865) nustatytų reguliariojo vietinio susisiekimo maršrutų, kuriuose teikiamos keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugos, santykio. Įsakymas Nr. 3-865 įgyvendina Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymo nuostatą, teigiančią, kad lengvatinis – 9 proc. pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM) tarifas yra taikomas keleivių vežimo reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugoms

ir taip pat keleivių bagažo vežimo paslaugoms, t. y. minimas įsakymas nustato vietinio susisiekimo maršrutus, už kuriuose suteiktas keleivių (ir jų bagažo) vežimo paslaugas geležinkelio įmonės (vežėjai) mokės mažesnę nei minimame įstatyme numatytas PVM. Tačiau Įsakymas Nr. 3-865 nenustato jokios su geležinkelio įmonių (vežėjų) patirtų nuostolių kompensavimu susijusios tvarkos. Pažymėtina, kad Įsakymas Nr. 3-865 nėra imperatyvinio pobūdžio ir neįpareigoja geležinkelio įmonių (vežėjų) teikti keleivių vežimo paslaugas jame nurodytuose maršrutuose, todėl praktikoje yra vietinių susisiekimo maršrutų, už kuriuose suteiktas keleivių (ir jų bagažo) vežimo paslaugas geležinkelio įmonėms (vežėjams) būtų taikomas lengvatinis 9 proc. PVM, tačiau juose minimos paslaugos šiuo metu nėra teikiamos. Pažymėtina ir tai, kad minimame įsakyme nurodytuose vietinio susisiekimo maršrutuose geležinkelio įmonės (vežėjai) keleivių (ir jų bagažo) vežimo paslaugą galėtų teikti komerciniais pagrindais ir jai vis tiek būtų taikomas lengvatinis PVM. Atsižvelgiant į tai, Nutarimo projektu teikiamas Aprašas ir Įsakymas Nr. 3-865 nėra dubliuojantys vienas kitą dokumentai.

Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos vaidmens nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, kompensavimo procese. Nutarimo projektu teikiamame Apraše siūlomi esminiai pakeitimai, tokie kaip nauja nuostolių planavimo ir kompensavimo tvarka, nuo rezultatų (tiek veiklos efektyvumo, tiek kokybinių reikalavimų) priklausantis kompensacijos dydis, sąnaudų, netinkamų kompensavimui, nurodymas, kurių šiuo metu galiojančios redakcijos Apraše nėra. Tokie pokyčiai reikalauja ir aukštesnio kontrolės lygio, kas suponuoja didesnę žmogiškųjų resursų poreikį. Pavyzdžiui, Nutarimo projektu teikiamo Aprašo 25 punktas numato, kad geležinkelio įmonės (vežėjai) gali gauti premiją už Aprašo 2 priede nurodytų kokybinių rodiklių įvykdymą. Taip pat Aprašo 33 punktas nurodo, kad kokybinių rodiklių įvykdymas įvertinamas atliekant bent 100 tikrinimų tiesiogiai traukinyje per metus. Akivaizdu, kad tokius patikrinimus turėtų atlikti ne Susisiekimo ministerijos, bet Lietuvos transporto saugos administracijos darbuotojai, kurie turi ilgametę panašių patikrinimų patirtį. Be to, dėl išaugusio tikrinamų duomenų (pvz., ataskaitų, prognozių, automatiškai sugeneruotų traukinių punktualumo duomenų) kiekio prireiks darbuotojo, kuris reguliariai tikrins patiekiamų duomenų teisingumą ir atliks nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas, skaičiavimus.

Atsižvelgdami į tai, kad Lietuvos transporto saugos administracija panašius veiksmus atlieka kelių transporto sektoriuje, ir įvertindami faktą, kad šios organizacijos darbuotojai jau turi ilgametę tokių patikrinimų patirtį, manome, kad aukščiau esančioje pastraipoje aprašytas funkcijas yra tikslinga pavesti būtent jai.

Dėl pagrįstojo pelno skaičiavimo. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 6 punkte nurodoma, kad „pagrįstuoju pelnu turi būti laikoma tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo grąžos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą“, tačiau nenurodoma, koku būdu tai turi būti apskaičiuojama. Kitaip sakant, minimame punkte nurodomas pagrįstojo pelno dydis, bet ne apskaičiavimo būdas. Pažymėtina, kad Lietuvoje nesant galimybės palyginti ir suprasti, kas yra „įprasta kapitalo grąžos norma“ keleivinio geležinkelių transporto sektoriuje, buvo analizuojami kitų Europos Sąjungos šalių pavyzdžiai.

Nagrinėtose šalyse pagrįstasis pelnas skaičiuojamas įvairiais būdais, pavyzdžiui, turto grąža nuo operacijoms naudojamo turto vertės, turto grąža nuo kapitalo ar padalijant grynąjį pelną iš apyvartos. Visgi visiems nagrinėtiems pavyzdžiams būdinga tai, kad geležinkelio įmonių (vežėjų) pelningumas, teikiant viešąsias paslaugas, svyruoja nuo 1 iki 8 proc. Jei būtų priimtas Nutarimo projektu teikiamas Aprašas, geležinkelio įmonių (vežėjų) pelningumas, teikiant viešąsias paslaugas, svyruotų nuo 3 iki 6 proc.

Atsižvelgdami į nagrinėtus pavyzdžius, manome, kad pasirinktas pagrįstojo pelno skaičiavimo būdas atitinka tiek Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 keliamus reikalavimus, tiek kitose valstybėse taikomą pagrįstojo pelno skaičiavimo praktiką.

Dėl premijų ir nuobaudų dydžių bei minimalių ir maksimalių siektinų rodiklių verčių. Aprašo 26 punktas nustato, kad geležinkelio įmonės (vežėjai) už veiklos efektyvinimo rodiklius, taip pat už viršytus kokybės rodiklius gali gauti premiją, o už nepasiektus – nuobaudą. Tas pats punktas numato, kad bendras tokios premijos ar nuobaudos dydis negali viršyti 8 proc. nuo

maršrute sugeneruojamų pajamų. Pirmiausia, siekiant efektyvinti geležinkelio įmonių (vežėjų) veiklą, buvo pasirinkta premijų ir nuobaudų sistemą tiesiogiai susieti su geležinkelio įmonių (vežėjų) veiklos rezultatu – pajamomis. Antra, įvertinus istorinius pajamų dydžius maršrutuose, buvo siekiama nustatyti tokį premijos (nuobaudos) dydį, kuris suteiktų geležinkelio įmonei (vežėjui) motyvaciją efektyvinti veiklą ir gerinti paslaugų kokybę, bet kartu nebūtų neproporcingai išpūstas. Atkreipiame dėmesį, kad idealiu atveju (kai geležinkelio įmonei (vežėjui) būtų paskiriama tik premija ar pritaikoma tik nuobauda, premijos ar nuobaudos dydis sudarytų iki 5 proc. viso nuostolių kompensacijos dydžio.

Galiausiai, kokybinių rodiklių minimalių ir maksimalių siektinų verčių dydžiai kelia aukštus, tačiau įgyvendinamus tikslus ir atspindi kaimyninių Europos Sąjungos šalių patirtį.

Nutarimo projektu įgyvendinamos Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 nuostatos.

Nutarimo projektas buvo pateiktas derinti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijai, Lietuvos savivaldybių asociacijai, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, Lietuvos Respublikos finansų ministerijai, Lietuvos transporto saugos administracijai, UAB „LG Keleiviams“, Lietuvos pramonininkų konfederacijai, Lietuvos keleivių vežimo asociacijai, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybai. Nesuderintos pastabos ir pasiūlymai nurodyti pridedamoje derinimo pažymoje.

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 projektu Septynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2016 m. gruodžio 13 d. nutarimu Nr. XIII-82 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, nuostatos neįgyvendinamos.

Nutarimo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų 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 projekto numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas atliktas, vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 6 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, nuostatomis. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma pridedama.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (l. e. p. vadovas – Vidmantas Tamulis, (tel. (8 5) 239 3941, el. p. vidmantas.tamulis@sumin.lt) vyriausiasis specialistas Marius Marčiulaitis (tel. 239 3868, el. p. marius.marciulaitis@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Aprašas, 11 lapų.
3. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma, 5 lapai.
4. Teisės akto projekto antikorporcinio vertinimo pažyma, 5 lapai.
5. Derinimo pažyma, 8 lapai.
6. Suinteresuotų institucijų pastabos, 30 lapų.

Marius Marčiulaitis, tel. (8 5) 239 3868, el. p. marius.marciulaitis@sumin.lt