

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
el. p. sumin@sumin.lt
marius.marciulaitis@sumin.lt
jurgita.norkiene@sumin.lt

2020 m. sausio Nr. 2-
į 2020 m. sausio 13 d. Nr. 2- 184

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

UAB „LG Keleiviams“ (toliau – **Bendrovė**) įvertino Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – **Susisiekimo ministerija**) 2020 m. sausio 13 d. raštu išvados gauti pateiktą 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“ projektą (toliau – **Nutarimo projektas**), kuriuo siekiama nauja redakcija išdėstyti Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašą (toliau – **Aprašas**). Bendrovė, nepraleisdama 10 darbo dienų termino nuo Nutarimo projekto paskelbimo Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje bei Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje dienos, teikia pastabas ir pasiūlymus dėl Aprašo tobulinimo.

I. Dėl bendrųjų Aprašo nuostatų

1. Aprašo 2 punkte nurodyta, kad „Nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensuojami iš <...>“. Siūlome pakeisti cituojamame punkte vartojamo žodžio „įsipareigojimą“ linksnį iš vienasakaitos į daugiskaitą, t. y. „įsipareigojimus“.

2. Siūlome patikslinti Aprašo 3 punktą ir jį išdėstyti taip: „Susisiekimo ministerija priima sprendimą dėl viešųjų paslaugų ~~sutarties~~ **sutarčių** sudarymo ir geležinkelio įmonių (vežėjų) viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti parinkimo, vadovaudamasi 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiame ~~panaikinančio~~ **panaikinančio** Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL 2007 L 315, p. 1) (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007) nuostatomis.“

3. Įvertinus Aprašo nuostatas pažymėtina, kad minėtame dokumente iš esmės nepateikiama informacija apie tai, kada įsigalioja Aprašas ir nuo kada jo nuostatos tampa privalomos geležinkelio įmonėms (vežėjams). Atsižvelgiant į tai, siūlome papildyti Aprašą nauju punktu, numatančiu, kad Aprašas įsigalioja ir jo nuostatos turėtų būti taikomos nuo viešųjų paslaugų sutarties, sudarytos tarp Susisiekimo ministerijos ir geležinkelio įmonės (vežėjo), įsigaliojimo dienos.

II. Dėl vietinio susisiekimo maršruto sąvokos ir subjekto, turinčio teisę rodyti iniciatyvą dėl tokio maršruto atsiradimo

4. Aprašo 4 punkte nurodyta, kad minėtame Apraše vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse ir 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiame Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (toliau – **Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007**). Aprašo 5 punkte pažymėta, kad „Vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, Susisiekimo ministerija nustato pagal formulę <...>“.

Atkreiptinas dėmesys, kad vietinio susisiekimo maršrutų sąvokos apibrėžimas Apraše nėra pateiktas. Minėtas apibrėžimas nėra pateiktas ir Geležinkelių transporto kodekse bei Reglamente (EB) Nr.

1370/2007). Atsižvelgiant į tai, nėra aišku, kas patenka į minėtos sąvokos taikymo apimtį, pvz., nėra aišku, ar minėta sąvoka apima ir naujus, potencialiai galinčius atsirasti maršrutus, ar į minėtos sąvokos taikymo apimtį patenka ir tarptautinio susisiekimo maršrutai, kuomet keleivio kelionės pradinė ir galinė stotys yra Lietuvos Respublikos teritorijoje ir kt. Bendrovės vertinimu, minėto Aprašo taikymo sritis turėtų būti praplečiama į ją įtraukiant ir tarptautinio susisiekimo maršrutus, kuomet keleivio kelionė prasideda ir baigiasi Lietuvos Respublikos teritorijoje dėl žemiau išvardintų priežasčių:

1) Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „Važiavimo keleiviniu transportu lengvatos, numatytos šiame įstatyme, pagal šio įstatymo nuostatas teikiamos važiuojantiems <...> keleiviniaisiais traukiniais (2 ir 3 klasės sėdimuose vagonuose, kai keleivio kelionės pradinė ir galinė stotys yra Lietuvos Respublikos teritorijoje), <...>“.

2) Transporto lengvatų įstatymo 2 straipsnio 2 dalyje pateikta keleivinių traukinių sąvoka ir nurodyta, kad „Keleiviniai traukiniai – Lietuvos vietinio ir tarptautinio susisiekimo traukiniai: 1) vietinio susisiekimo traukiniai – paprastieji ir greitieji keleiviniai traukiniai, kursuojantys Lietuvos Respublikos teritorijoje; 2) tarptautinio susisiekimo traukiniai – keleiviniai traukiniai, vežantys keleivius į kitas valstybes.

Įvertinus aplinkybę, kad, vadovaujantis aukščiau išvardintomis Transporto lengvatų įstatymo nuostatomis, teisę važiuoti su lengvata turi minėtame įstatyme nurodytų kategorijų asmenys, važiuojantys keleiviniaisiais traukiniais (2 ir 3 klasės sėdimuose vagonuose, kai keleivio kelionės pradinė ir galinė stotys yra Lietuvos Respublikos teritorijoje), siūlome vietinio susisiekimo maršruto sąvoką aiškinti kaip apimančią ir tuos maršrutus, kuomet keleivio pradinė ir galinė stotys yra Lietuvos Respublikos teritorijoje, nepriklausomai nuo to, jog keleivis vyksta ne vietinio, o tarptautinio susisiekimo maršrutu, tačiau, kaip jau nurodyta aukščiau, kelionė pradeda ir baigia Lietuvos Respublikos teritorijoje.

5. Kaip jau nurodyta aukščiau, Aprašo 5 punkte pažymėta, kad „Vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, Susisiekimo ministerija nustato pagal formulę <...>“, tačiau nei minėtame punkte nei toliau Apraše nėra nurodoma, kas turi/gali rodyti iniciatyvą dėl tokių maršrutų nustatymo – Susisiekimo ministerija, ar tokią teisę turi ir geležinkelio įmonės (vežėjai), be to, minėtoje nuostatoje nepateikta informacija apie tai, kiek laiko likus iki tvarkaraščio sudarymo tokia iniciatyva turėtų ar galėtų būti pareikšta. Atitinkamai siūlome papildyti Aprašo 5 punktą, jame pateikiant išsamesnę informaciją apie tai, kokios tvarkos bei terminų laikantis ir kurio subjekto iniciatyva vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, gali būti nustatomi. Atkreiptinas dėmesys, kad Bendrovės nuomone, minėtoje nuostatoje turėtų būti numatyta, jog iniciatyvą dėl naujų vietinio susisiekimo maršrutų atsiradimo/nustatymo turėtų teisę reikšti ir geležinkelio įmonės (vežėjai), kadangi keleivių vežimo geležinkelių transportu veiklą vykdančios ūkio subjektai, atsižvelgdami į keleivių skaičių, jų pageidavimus ir kitą, su keleivių vežimo veikla susijusią informaciją, gali operatyviai ir objektyviai įvertinti naujų maršrutų atsiradimo poreikį.

III. Dėl vietinio susisiekimo maršrutų parinkimo kriterijų

6. Aprašo 5 punkte pateikta formulė, pagal kurią nustatomi vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, t. y. $A+B+C+D>40\%$.

Pažymėtina, kad siekdama įvertinti Aprašo 5 punkte pateiktos formulės įtaką maršrutams, kuriais šiuo metu geležinkelio transportu vežami keleiviai, Bendrovė atliko 2020 metams sudarytų traukinių tvarkaraščių vertinimą (Priedas Nr. 1). Atlikus minėtą vertinimą nustatyta, kad tuo atveju, jeigu vietinio susisiekimo maršrutų nustatymui būtų taikoma šiuo metu Apraše įtvirtinta formulė (įskaitant visas nurodytas formulės dedamąsias dalis), neliktų 7 maršrutų, t. y. Vilnius – Oro uostas, Vilnius – Jašiūnai, Mažeikiai – Šiauliai, Kaunas – Kėdainiai, Mažeikiai – Radviliškis, Šiauliai – Panevėžys ir Šiauliai – Rokiškis, kadangi jų bendras atrankos balas nesiektų >40% (pažymėtina, kad minėta informacija atspindi kartu su raštu pateikiamoje „Power Point“ prezentacijoje), o regionų, kuriuose kursuoja traukiniai, gyventojai, netektų galbūt vienos iš pagrindinių susisiekimo priemonių.

Kaip jau nurodyta aukščiau, pritaikius Apraše nurodytą formulę neliktų maršruto Vilnius – Oro uostas, turinčio ne tik valstybinę reikšmę, bet ir pritraukiančio daugiau keleivių iš kaimyninių valstybių, pvz., Baltarusijos, kurie naudojami tarptautinio Vilniaus oro uosto teikiamomis paslaugomis ir į minėtą oro uostą keliauja traukiniais. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad nebelikus maršruto Vilnius – Jašiūnai, didelė dalis

keleivių, vykstančių į darbą minėtu maršrutu, netektų labai svarbios susisiekimo priemonės, kuri būtina ir, galbūt, nepakeičiama kita transporto priemone minėtame regione gyvenančių keleivių kasdieniame darbiname gyvenime. Pažymėtina, kad minėtų maršrutų, t. y. Vilnius – oro uostas ir Vilnius – Jašiūnai maršrutų bendras atrankos kriterijus nesiektų >40% dėl sąnaudų/pajamų santykio, o kelionės bilieto kainos didinimas šiuo atveju iš esmės negalimas dėl su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija suderinto maksimalaus mokesčio už keleivio vežimą vietiniais traukiniais vieno kilometro atstumu. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, taip pat siekiant išsaugoti bent kelis aukščiau nurodytus maršrutus, skirtus viešųjų paslaugų įsipareigojimams užtikrinti, t. y. Vilnius – Oro uostas bei Vilnius – Jašiūnai, Bendrovė siūlo Aprašo 5 formulėje nurodytą >40% dydį sumažinti iki >35%.

Įvertinus Aprašo nuostatas, susijusias su vietinio susisiekimo maršrutų, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, nustatymo ir parinkimo kriterijais, taip pat nėra aišku, per kiek laiko ir kokių terminų laikantis geležinkelio įmonė turės atsisakyti tam tikrų vietinio susisiekimo maršrutų. Susisiekimo ministerijai nustačius, kad tokie maršrutai neatitinka maršrutų parinkimo kriterijų, įtvirtintų Aprašo 5-9 punktuose. Atsižvelgiant į tai, siūlytina patikslinti Aprašą, jame pateikiant detalesnę informaciją, susijusią su maršrutų, kurie neatitinka atrankos kriterijų, atsisakymo tvarka ir terminais, t. y. įvesti pereinamąjį laikotarpį, per kurį geležinkelio įmonė turėtų nustatyti kriterijų neatitinkančių maršrutų atsisakyti. Taip pat pažymėtina, kad dėl aukščiau nurodytų priežasčių atsisakius tam tikrų vietinio susisiekimo maršrutų, Bendrovės vertinimu, Susisiekimo ministerija, bendradarbiaudama su geležinkelio įmonėmis, turėtų imtis aktyvių veiksmų, susijusių su komunikacija ir visuomenės informavimu, pvz., pereinamuoju laikotarpiu visuomenės informavimo priemonėmis platinti informaciją apie tai, nuo kada, dėl kokių priežasčių ir kokių vietinio susisiekimo maršrutų atsisakoma. Tokios informacijos sklaida suteiks galimybę keleiviams susipažinti su jiems galimai aktualia informacija ir, tikėtina, sukels mažesnę visuomenės pasipiktinimą.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, siūlome Aprašo 5 formulėje nurodytą >40% dydį sumažinti iki >35%, t. y. $A+B+C+D>35\%$, taip pat Apraše pateikti detalesnę informaciją, susijusią su maršrutų, kurie neatitinka atrankos kriterijų, atsisakymo tvarka ir terminais, pvz., įvesti pereinamąjį laikotarpį, per kurį geležinkelio įmonė turėtų nustatyti kriterijų neatitinkančių maršrutų atsisakyti. Tuo pačiu atkreiptinas dėmesys, kad tuo atveju, jeigu Apraše naudojamos formulės apskaičiavimui bus nustatomas maršruto sąnaudų ir pajamų koeficientas, kuris bus skaičiuojamas laikantis Aprašo 2 priede įtvirtintos tvarkos, Bendrovės vertinimu, reikėtų atsisakyti kainų limitų arba maksimalaus mokesčio už keleivio vežimą vietiniais traukiniais vieno kilometro atstumu derinimo su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija.

7. Kaip jau minėta aukščiau, Aprašo 5 punkte pateikta formulė, pagal kurią nustatomi vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, t. y. $A+B+C+D>40\%$, bei nurodyta, kad A – socialinis kriterijus, sudarytas iš keturių dedamųjų – maršruto potencialo, esamų darbo vietų skaičiaus, licencijuotų gydymo įstaigų ir aukštosiose mokyklose studijuojančių asmenų skaičiaus, gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientų sumos.

Įvertinus Aprašo 5 punkte pateiktą informaciją nėra aišku, kodėl atskaitos tašku imamos gyvenamosios vietovės, kuriose sustoja traukinys, o ne vieta, iš kurios traukinys išvažiuoja ar net vieta (stotis), esanti tarp konkretaus maršruto pradžios ir pabaigos. Atsižvelgiant į tai, toliau šiame rašte pateikiamos detalesnės pastabos dėl kiekvienos socialinio kriterijaus sudedamosios dalies:

7.1. maršruto potencialas. Kaip jau minėta aukščiau, Aprašo 6 punkte pažymėta, kad socialinis kriterijus gali sudaryti iki 40% formulės sumos, kur maršruto potencialas gali sudaryti iki 25% socialinio kriterijaus sumos. Aprašo 1 priedo 2.1. punkte nurodyta, kad „Maršruto potencialas apskaičiuojamas vertinant gyvenamųjų vietovių, kuriose sustoja maršruto traukinys, gyventojų skaičių.“ Pažymėtina, kad nėra aišku, ką reiškia sąvoka „gyvenamoji vietovė“ bei kas patenka į gyvenamosios vietovės sąvokos taikymo apimtį. Taip pat nėra aišku, kaip vertinant maršruto potencialą bus skaičiuojami gyvenamosios vietovės, kurioje sustoja maršruto traukinys, gyventojai, t. y. nepateikta informacija apie tai, kas kiek laiko gyventojai bus skaičiuojami, kas minėtus skaičiavimus atliks ar kokiais duomenimis bus remiamasi vertinant gyventojų skaičių ir jų vidurkį. Atsižvelgiant į tai siūlome patikslinti Aprašą, jame pateikiant gyvenamosios vietovės sąvoką bei pateikiant aukščiau nurodytą informaciją, iš esmės susijusią su gyventojų skaičiavimo tvarka, pvz., nurodyti duomenų šaltinį, kuriuo bus remiamasi skaičiuojant gyventojų skaičių.

Aprašo 1 priedo 2.4. punkte nurodyta, kad „Gautos sumos sudedamos ir randamas vidurkis“. Siūlome Aprašo 1 priedo 2.4. punktą patikslinti, nurodant, kokios gautos sumos sudedamos ir žodžių junginį „randamas vidurkis“ keisti į „apskaičiuojamas vidurkis“, o Aprašo 1 priedo 1 lentelėje nurodytą pavadinimą „Gyventojų skaičiaus vidurkis neįtraukiant gyvenamosios vietovės iš kurios, išvyko reisas“ siūlome išdėstyti taip: „Gyventojų skaičiaus vidurkis, neįtraukiant gyvenamosios vietovės, iš kurios išvyko traukinys, reise“.

7.2. esamų darbo vietų skaičius gyvenamosiose vietovėse. Aprašo 6 punkte pažymėta, kad socialinis kriterijus gali sudaryti iki 40% formulės sumos, kur esamų darbo vietų skaičius gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, gali sudaryti iki 5% formulės sumos. Aprašo 1 priedo 5.1 punkte nurodyta, kad „Esamų darbo vietų skaičiaus koeficientas randamas suskaičiuojant visų esamų darbo vietų, gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, skaičiaus vidurkį reise“. Siūlome minėtame punkte vartojamą žodžių junginį „koeficientas randamas“ keisti žodžių junginiu „koeficientas apskaičiuojamas“. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad nagrinėjamu atveju nėra aiški sąvokos „esamų darbo vietų skaičius“ reikšmė, pvz., nėra aišku, ar minėta sąvoka apims ir laisvas darbo vietas, kada, kas kiek laiko tokios darbo vietos bus skaičiuojamos, kas minėtus skaičiavimus atliks ar kokiais duomenimis bus remiamasi, apskaičiuojant darbo vietų skaičiaus vidurkį. Tuo pačiu atkreiptinas dėmesys, kad dažnu atveju oficialūs darbo vietų skaičiaus duomenys gali neatspindėti realios situacijos, kadangi galimi atvejai, jog darbuotojai dirba neoficialiai, be to, Bendrovės vertinimu minėtas kriterijus turėtų būti praplečiamas, į jį įtraukiant ne tik esamas, tačiau ir konkrečioje gyvenvietėje esančias laisvas darbo vietas. Atsižvelgiant į tai siūlome praplėsti minėto kriterijaus taikymo apimtį, į jį įtraukiant ne tik esamas, tačiau ir laisvas darbo vietas, pateikti šių sąvokų paaiškinimus bei patikslinti Aprašą, jame pateikiant informaciją apie darbo vietų apskaičiavimo tvarką ir terminus, taip pat nurodyti duomenų šaltinį, kuriuo remiantis tokie skaičiavimai bus atliekami.

7.3. licencijuotų gydymo įstaigų skaičius. Aprašo 6 punkte nurodyta, kad „<...> licencijuotų gydymo įstaigų skaičius gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientas gali sudaryti iki 5% formulės sumos <...>“. Įvertinę minėtą formuluotę siūlome aukščiau cituojamame sakinyje pakeisti žodžio „skaičius“ linksnį ir vietoje vardininko naudoti kilmininką, t. y. „skaičiaus“. Atkreiptinas dėmesys, kad Aprašo 1 priedo 4.1. punkte nurodyta, kad „Licencijuotų gydymo įstaigų koeficientas randamas suskaičiuojant visų licencijuotų gydymo įstaigų, įsikūrusių gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, vidurkį reise“. Siūlome minėtame punkte vartojamą žodžių junginį „koeficientas randamas“ keisti žodžių junginiu „koeficientas apskaičiuojamas“. Taip pat pažymėtina, kad įvertinus minėtą nuostatą nėra aišku, kokia yra sąvokos „licencijuota gydymo įstaiga“ reikšmė, t. y. nėra aišku, kas patenka į licencijuotų gydymo įstaigų sąrašą, koku būdu ir kas kiek laiko gydymo įstaigos bus skaičiuojamos, kas minėtus skaičiavimus atliks ar kokiais duomenimis bus remiamasi skaičiuojant licencijuotų gydymo įstaigų vidurkį. Atsižvelgiant į visą tai siūlome patikslinti Aprašą, jame pateikiant aukščiau nurodytą informaciją, taip pat nurodant duomenų šaltinį, kuriuo remiantis aukščiau aptariamo kriterijaus skaičiavimai bus atliekami.

7.4. Asmenų, studijuojančių aukštosiose mokyklose, skaičius. Aprašo 6 punkte nurodyta, kad aukštosiose mokyklose studijuojančių asmenų skaičiaus gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientas gali sudaryti iki 5% formulės sumos. Aprašo 1 priedo 3.1. punkte nurodyta, kad „Asmenų, studijuojančių aukštosiose mokyklose, koeficientas randamas suskaičiuojant studijuojančių asmenų aukštosiose mokyklose, įsikūrusiose gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, vidurkį reise“. Visų pirma siūlome minėtame punkte vartojamą žodžių junginį „koeficientas randamas“ keisti žodžių junginiu „koeficientas apskaičiuojamas“. Taip pat paminėtina, kad įvertinus šią nuostatą nėra aišku, kodėl į minėtą vertinimo kriterijų patenka tik aukštosios mokyklos ir nepatenka ikimokyklinio, mokyklinio (pradinio, pagrindinio, vidurinio) ugdymo įstaigos, profesinės mokyklos ar kitos, privačius kursus organizuojančios mokymo įstaigos, nors į tokias ugdymo įstaigas taip pat galima vykti geležinkelio transportu. Be to, įvertinus Aprašo nuostatas taip pat nėra aišku, koku būdu, koks subjektas ir kas kiek laiko mokyklų skaičiavimus atliks ar kokiais duomenimis bus remiamasi skaičiuojant ugdymo įstaigų vidurkį. Atsižvelgiant į tai, siūlome praplėsti minėtą kriterijų, į jį įtraukiant ne tik aukštosiose mokyklose, tačiau ir ikimokyklinio, mokyklinio, profesinio ar kitose ugdymo įstaigose studijuojančių/besimokinančių asmenų

skaičių bei patikslinti Aprašą, jame pateikiant informaciją, susijusią su asmenų, studijuojančių/besimokančių aukščiau nurodytose ugdymo įstaigose, apskaičiavimo tvarka (nurodant kokių duomenų šaltiniu bus remiamasi tokius asmenis skaičiuojant) ir terminalais.

8. Aprašo 2 priedo 2 punkte nurodyta, kad „Skaičiuojama kiek autobusų reikėtų pervežti vietinio susisiekimo maršrutu važiuojančio traukinio didžiausią galimą keleivių skaičių“. Atitinkamai siūlytina patikslinti Aprašo 2 priedo 2 punktą, nurodant, kad „*Skaičiuojama, kiek autobusų reikėtų, norint pervežti vietinio susisiekimo maršrutu važiuojančio traukinio didžiausią galimą keleivių skaičių*“, o Aprašo 2 priedo 3 punkte žodžių junginį „Naudojant formulę <...> randama traukinio ir autobuso CO₂ emisija“, pakeisti žodžių junginiu „*Naudojant formulę <...> apskaičiuojama traukinio ir autobuso CO₂ emisija*“.

9. Toliau vertinant formulę, pagal kurią nustatomi vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, atkreiptinas dėmesys į Aprašo 8 punktą. Įvertinus Aprašo nuostatas nėra aišku, kokia nagrinėjamu atveju yra sąvokos „užimtumas“ reikšmė bei kas patenka į minėtos sąvokos taikymo apimtį (pvz., krovinių vežimas ar kt.). Pažymėtina, kad Aprašo 2 priedo „Traukinių užimtumo maršrute koeficiento apskaičiavimas“ 6 punkte nurodyta, kad „Pagal praeitų metų duomenis skaičiuojamas (naujiems maršrutams – prognozuojamas) traukinių užimtumas maršrute“, tačiau nenurodyta, kokiais konkrečiai duomenimis remiantis bei koku būdu/kokius veiksmus atliekant traukinių užimtumas maršrute skaičiuojamas, be to, neaišku, kokia metodika remiantis bus apskaičiuojamas prognozuojamas traukinių užimtumas maršrute. Atsižvelgiant į tai, siūlome patikslinti Aprašą, jame pateikiant aukščiau nurodytą informaciją, taip pat nurodant formulę, vadovaujantis kuria traukinių užimtumas maršrute bus skaičiuojamas.

10. Aprašo 10 punkte nurodyta, kad „Vietinio susisiekimo maršrutai ar jų dalys gali būti keičiami į kombinuotuosius vietinius susisiekimo maršrutus“. Aprašo 11 punkte pažymėta, kad „Kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, yra kompensuojami, Susisiekimo ministerija nustato atsižvelgdama į šiuos kriterijus: <...>“. Įvertinę minėtas nuostatas siūlome patikslinti Aprašo 10 punktą, žodžių junginį „vietinius susisiekimo maršrutus“ keičiant į „vietinio susisiekimo maršrutus“, Aprašo 11 punktą, žodį „įsipareigojimą“ keičiant į „įsipareigojimus“ bei pakeisti Aprašo 12.4. punkte vartojamo žodžio linksnį iš „vietiniais“ į „vietinio“.

11. Siūlome patikslinti Aprašo numeraciją, t. y. po Aprašo 11 punkto nurodyti ne 12.1., 12.2., 12.3., 12.4., tačiau 11.1., 11.2., 11.3., 11.4, taip pat patikslinti Aprašo 2 priedo numeraciją.

IV. Dėl nuostolių kompensacijos apskaičiavimo tvarkos

12. Siūlome papildyti Aprašą, jame apibrėžiant kompensacijos dydžio formulės rodiklio S₀ sąvoką (ekonomiškai pagrįstos sąnaudos). Tuo atveju, jeigu geležinkelio įmonei ir Susisiekimo ministerijai sudarius viešųjų paslaugų sutartį numatoma kompensuoti ne visas sąnaudas, siūlytina prie Aprašo pridėti nekompensuotinių sąnaudų sąrašą arba patikslinti Aprašą, jame nurodant, kad kompensuotinių sąnaudų sąrašas bus apibrėžtas tarp Susisiekimo ministerijos ir geležinkelio įmonės (vežėjo) sudarytoje viešųjų paslaugų sutartyje.

PRIDEDAMA. „Power Point“ prezentacija, 1 skaidrė.

Generalinis direktorius

Linas Baužys

ORIGINALAS NEBUS SIUNČIAMAS

Lina Kožuchovskienė, tel. (85) 269 30 29, el. p. lina.kozuchovskiene@litrail.lt



LR Susisiekimo ministerijai

ORIGINALAS SIUNČIAMAS NEBUS
2020-01-29 Nr. S.27

DĖL PASTABŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTUI

Lietuvos pramonininkų konfederacija (toliau – LPK), susipažinusi su pateiktu derinti 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 projektu (Reg. Nr.: 20-312; toliau – Nutarimo projektas), kuriuo tvirtinamas Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimo tvarkos aprašas (toliau – Aprašas), teikia pastabas ir pasiūlymus:

1. Siūlome atkreipti dėmesį į tai, kad Apraše esančios nuostatos ir kriterijai turi būti objektyvūs ir kaip įmanoma aiškiau išdėstyti bei aprašyti. Pavyzdžiui, Aprašo 12.4 punkte numatyti kriterijai, kurį taikant yra kompensuojami nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus: „taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais susisiekimo maršrutais būtų užtikrintas greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas iš vietinio susisiekimo maršruto pradžios į vietinio susisiekimo maršruto pabaigos vietą“. Sąvoka „greitesnis ir patogesnis“ (kiek greitesnis, kaip įvertinti patogumą) yra labai plati. Siūlome ją patikslinti.
2. Įvertinus Apraše pateikiamas nuostatas, kriterijus ir naują tvarką, taip pat siūlome suteikti pereinamąjį laikotarpį, kurio metu keleivių vežimo paslaugas teikiantys subjektai galėtų prisitaikyti ir teisingai vadovautis naujo Aprašo reikalavimais.
3. Taip pat siūlome Apraše numatyti galimybę kompensuoti nuostolius ne tik vietinio bet ir tarptautinio susisiekimo geležinkelių maršrutuose, ir toje jo dalyje, kur keleivių pradinė ir galinė stotys yra Lietuvos Respublikos teritorijoje, kadangi viešosios paslaugos paskirtis yra užtikrinti kuo patogesnį susisiekimą. Atkreiptinas dėmesys, kad teisės aktai neapriboja nuostolių kompensavimo galimybės tik geležinkelių susisiekimui vietiniuose maršrutuose, todėl siūlytina išlaikyti galimybę plėtoti tarptautinį susisiekimą geležinkeliais.
4. Apskaičiuojant kompensavimo formulę, Apraše numatyta, kad, tarp kitų kriterijų, reikšmės turi ir kriterijus „Asmenų, studijuojančių aukštosiose mokyklose, skaičius“. Siūlome papildyti šį kriterijų, kad jį apskaičiuojant būtų vertinamos ne tik aukštosios mokyklos, bet ir ikimokyklinio, mokyklinio (pradinio, pagrindinio, vidurinio) ugdymo įstaigos, profesinės mokyklos ar kitos, privačius kursus organizuojančios mokymo įstaigos, kadangi bet koks ugdymas yra vienodai svarbus.

Pagarbiai
Vykdomasis direktorius

Ričardas Sartatavičius

Viktorija Tauraitė, viktorija.tauraitė@lpk.lt



LIETUVOS SAVIVALDYBIŲ ASOCIACIJA

Kodas 124111348, T. Vrublevskio g. 6, LT-01143 Vilnius, tel. (8 5) 261 6063, faksas (8 5) 261 5366,
el. p. bendras@lsa.lt, atsisk. sąsk. LT287044060001377867 AB SEB bankas, banko kodas 70440

Susisiekimo ministerijai

2020-01- Nr. (17)-SD-
Į 2019-12-13 Nr. 2-184

**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**

Lietuvos savivaldybių asociacija Jūsų pateiktą derinti 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 pateikė savivaldybėms.

Savivaldybės pastabų minėtam projektui nepateikė.

Direktorė

Roma Žakaitienė

G. Lingis, tel. (8 5) 215 7107, giedrius.lingis@lsa.lt



LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJA

Biudžetinė įstaiga, Švitrigailos g. 42, LT-03209 Vilnius, tel. (8 5) 278 5602,
faks. (8 5) 213 2270, el. p. ltsa@ltsa.lrv.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188647255

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

_____ Nr. _____
Į 2020-01-13 Nr. 2-184

DĖL TEISĖS AKTŲ PROJEKTŲ

Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Administracija) išnagrinėjo pateiktus pastaboms teisės aktų projektus¹ ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

1. Atsižvelgiant į tai, kad Nutarimo projekto pavadinime minimas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimas Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ netekęs galios nuo 2013 m. gruodžio 12 d. siūlome Nutarimo projektą dėstyti nauja redakcija ir pašalinti iš jo pavadinimo nuorodą į negaliojantį teisės aktą.

2. Aprašo projekte:

2.1. pašalinant teisės akto projekto struktūros neatitiktį teisinės technikos reikalavimams², numeruojant ir dėstant skyrių pavadinimus.

2.2. papildyti nauju 12.5 papunkčiu ir išdėstyti jį taip:

„12.5. tuo laiku kombinuotojo vietinio susisiekimo maršruto dalyje (kurioje keleiviai nevežami traukiniais) nėra autobusų, vežančių keleivius vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutu (-ais).“.

2.3. tikslinti 21 p. formuluotę ir išdėstyti ją taip:

„21. Sudarant viešųjų paslaugų sutartis, nustatomos kompensacijos sąlygos, vietinio susisiekimo maršrutai, kuriuose patiriami nuostoliai bus kompensuojami ir užsakoma metinė vietinio susisiekimo maršruto rida.“.

2.4. atsižvelgiant į tai, kad 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnis numato, kad Laikydamosi šio reglamento 4 ir 6 straipsniuose bei jo priede nustatytų principų, **kompetentinga institucija** kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius įsipareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos, o teisės aktai³ nustato viešojo administravimo įgaliojimų suteikimo būdus visiškai neaišku koku teisiniu pagrindu į nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimo procesą yra įtraukta Administracija.

¹ 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“ (tekste – Nutarimo projektas) ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimo Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ pakeitimo“ (tekste – Aprašo projektas) pakeitimo projektai.

² Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298 „Dėl Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“.

³ Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 4¹ straipsnio 1 dalis.

2.5. atkreiptinas dėmesys, kad jei nepaisant pateiktų argumentų Administracijai bus pavesta vykdyti šiuo Aprašo projektu nustatytas funkcijas būtina koreguoti Administracijos nuostatus papildant juos šiame Apraše deleguojamomis funkcijomis bei numatyti papildomą finansavimą joms vykdyti.

Administracijos direktorius

Genius Lukošius



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,
atsisk. sąskaita LT574010051004670211 Luminor Bank AS, banko kodas 40100.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2020- - Nr.

Į 2020-01-13 Nr. 2-184

DĖL TEISĖS AKTO POJEKTO DERINIMO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją įvertinusi derinimui pateiktą [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](#), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Atsižvelgiant į tai, kad nutarimo projektu keičiamas Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo (toliau – Aprašas) pavadinimas, kartu turėtų būti keičiamas ir nutarimo pavadinimas bei keičiamo nutarimo 1 p. Įvertintina ir viso keičiamo nutarimo dėstymo nauja redakcija galimybė.

2. Kadangi Aprašas yra sudėtinė keičiamo nutarimo dalis, turėtų būti tikslinamas nutarimo projekto dėstymas ir numeracija – formuluotė „pakeisti ...nutarimą...“ turėtų apimti tiek pačio nutarimo (nutarimo pavadinimo, punkto) tiek Aprašo pakeitimus.

3. Keičiamo nutarimo preambulėje abejotina nuoroda į Geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) 12 str. 1 d.

4. Vadovaujantis Europos Sąjungos teisės aktų nuorodų pateikimo įstatymuose ir kituose teisės aktuose rekomendacijų, patvirtintų Europos teisės departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės generalinio direktoriaus 2002 m. gruodžio 13 d. įsakymu Nr. 106k, 13, 19 ir 24 punktais nutarimo projekto preambulėje prašome nurodyti Reglamento (ES) Nr. 1370/2007 pakeitimus ir šią nuorodą išdėstyti taip: „<...> įgyvendindama 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL 2007 L 315, p. 1), su pakeitimais, padarytais 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/2338 (OL 2016 L 354, p. 22)“, žodžius „(toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007)“ išbraukti kaip perteklinius, o Aprašo 3 p. nurodyti tik sutrumpintą Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 pavadinimą.

5. Nutarimo projektas turėtų būti papildytas nuostatomis, sprendžiančiomis pakeitimų taikymą 2020 m., kadangi išlaidų planavimo procedūros jau įvykdytos kita tvarka, o pačios

kompensacijos dar neišmokėtos. Taip pat turėtų būti įvertinama ir tai, kad kompensavimas vykdomas sudarytų sutarčių pagrindu, todėl, įvertinant teisėtų lūkesčių apsaugos principą ir tai, kad keičiamas ne įstatyminis reguliavimas, abejotina, ar siūlomas reguliavimas galėtų (turėtų) būti taikomas sudarytų sutarčių atžvilgiu. Atskirai siūlytina aptarti ir pakeitimų taikymą jau pradėtoms vietinio susisiekimo maršrutų parinkimo procedūroms.

6. Atsižvelgiant į tai, kad GTK 12 str. 9 d. vartojama konstrukcija „viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijai“, siūlytina įvertinti, ar ši formuluotė neturėtų būti vartojama Aprašo 1 p. ir II skyriuje vietoj formuluotės „vietinio susisiekimo maršrutų parinkimo kriterijai“. Pastebėtina, kad visi Aprašo skyriai turėtų būti numeruoti.

7. Aprašo 2 p. vartojama konstrukcija „valstybės biudžeto programos“ nesuderinta su Biudžeto sandaros įstatymo 2 str. 16 d. Pastebėtina, kad valstybės biudžete gali būti numatomos lėšos programoms (jų vykdymui), bet ne pačios programos.

8. Aprašo II skyriuje siūlome aiškiai nurodyti, kokiais atvejais taikant kriterijus priimamas teigiamas sprendimas nustatyti maršrutą, kurio išlaidos būtų kompensuojamos, o kokiais – neigiamas.

9. Tikslintina Aprašo numeracija. Pvz., po Aprašo 11 p. iš karto eina 12.1 p. (nesant 12 p.).

10. Lieka neapibrėžtas Aprašo 12.3 p. nustatyto kriterijaus „ekonomiškai efektyviau“ taikymo tvarka. Kokiais rodikliais remiantis būtų nustatomas ekonominis efektyvumas? Analogiškai ir dėl 12.4 p. nurodomo kriterijaus „patogesnis“.

11. Aprašo 16 p. 1 lentelės dviejose paskutinėse eilutėse po žodžio „bet“ trūksta simbolių „≤“.

12. Aprašo 19 p. apibrėžiant simbolio B reikšmę lieka neaišku, kokios ir už kokius pažeidimus baudos turimos omenyje. Ar turimi omenyje tik su viešųjų paslaugų teikimu susiję pažeidimai? Ar turimi omenyje GTK 25¹ str. (pastebėtina, kad GTK yra du straipsniai numeriu 25¹ – turimas omeny pirmasis) taikymo atvejai, ar ir administracinės bei baudžiamosios atsakomybės atvejai. Ar apimama ir sutartinė atsakomybė? Pastebėtina, kad kompensacijos mažinimas baudų dydžiu turi dvigubos atsakomybės požymių. GTK 25¹ str. taikymo atveju pagal Baudų už traukinių eismo sutrikdymus ir kompensacijų dėl tokių sutrikdymų nukentėjusioms įmonėms nustatymo ir skyrimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 24 d. įsakymu Nr. 3-53, 15 p. įmonė ir kitas geležinkelių infrastruktūros valdytojas paskirtą baudą turi sumokėti į viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodytą finansų įstaigos (skyriaus, filialo) sąskaitą per 5 darbo dienas nuo sprendimo gavimo dienos. Aprašo taikymo atveju naudos gavėju būtų Susisiekimo ministerija.

13. Aprašo 19 p. lieka neapibrėžta, kaip ir kas nustato MD dydį.

14. Įvertinant tai, kad pagal Reglamento (EB) 1370/2007 5 str. sutartis dėl viešųjų paslaugų teikimo gali būti sudaroma tiek konkurso būdu, tiek tiesiogiai, Aprašo 21 ir 22 p. nuostatų taikymas praktikoje galėtų kelti sunkumų konkurso taikymo atveju. Įvertinant konkurso dalyvių teisėtų lūkesčių apsaugos principą sutarties sudarymo ir vykdymo metu negalėtų būti keičiamos konkurso metu nustatytos ar vertintos sąlygos ir atvirkščiai, jeigu būtų planuojama atitinkamas sąlygas keisti sutarties vykdymo metu, jos negalėtų būti taikomos kaip pasiūlymų vertinimo kriterijus. Atsižvelgiant į tai, manytina, tiek nustatomi maršrutai, tiek rida, tiek

planuojamos sąnaudos teoriškai galėtų būti konkurso sąlygų ar pasiūlymų vertinimo dalyku, o tapę konkurso sąlygų dalyku, neturėtų būti keičiami sutarties sudarymo ar vykdymo metu.

15. Aprašo 23 p. turėtų būti patikslinta formuluotė „juos“, kadangi lieka neapibrėžta, kas turima omenyje. Aprašo 22 p. nurodyta informacija?

16. Kadangi Aprašo 23 p. kalbama apie kompensacijos dydį, Aprašo 24 p. taip pat turėtų būti kalbama apie dydį, o ne apie duomenis. Be to, turint omenyje tai, kad šiuo atveju reglamentuojamas valstybės biudžeto lėšų naudojimas, siūlome įvertinti, ar, visgi, konkretūs įsipareigojimų terminai neturėtų būti apibrėžti Aprašo, o jau tada Aprašo nuostatų pagrindu būtų numatomi sutartyse (Aprašo 25-31 p.). Be to, lieka neaišku, kaip ir kada būtų planuojamos ir numatomos valstybės biudžete lėšos Aprašo 19 p. nurodytos papildomos kompensacijos mokėjimui.

17. Aprašo 25 p. nurodomas metinis bazinis kompensacijos dydis, tačiau neapibrėžiamas šio dydžio santykis su Aprašo 14 ir 19 p. nurodytais dydžiais.

18. Aprašo 29 p. nurodoma, kad skaičiuojant papildomą kompensacijos dydį atsižvelgiama į geležinkelio įmonėms pritaikomų baudų ar priedų sumą. Aprašo 13 p., 18 p. ir 19 p. vartojama „motyvacinės dalies“ formuluotė, todėl siūlytume vartojamas formuluotes suvienodinti.

19. Lieka neapibrėžtas Aprašo 30 p. santykis su Aprašo 24 p. ir valstybės biudžeto planavimo ir vykdymo ciklu.

20. Aprašo 1 priede trūksta pavadinimo, o skyriai turėtų būti numeruoti. Taip pat tikslintina punktų numeracija. Pvz., 2.1, 2.2 ir kt. papunkčiai neturėtų būti dėstomi nesant 2 p.

21. Aprašo 1 priede siūlytina nurodyti, kokiais duomenimis turėtų būti remiamasi apskaičiuojant konkrečius koeficientus (Gyventojų registro, Studentų registro, Mokinių registro, Švietimo ir mokslo institucijų registro, Valstybinio sveikatos priežiūros įstaigų registro ir kt. registrų ar kitokiu būdu gauta informacija?).

22. Papildomai siūlome įvertinti galimybę Aprašo 1 ir 2 prieduose lentelės dėstyti kaip punktus.

23. Aprašo 2 priedo skyriai turėtų būti numeruoti ir peržiūrėtina priedo punktų numeracija (6 ir 7 punktai kartojasi du kartus).

24. Pagal Aprašo 2 priedo 3 p. būtų apskaičiuojama ne transporto priemonės emisija, o transporto priemonės santykinė emisija, tenkanti vienai vietai. Atsižvelgiant į tai, lieka neaiški Aprašo 2 priedo 4 p. paskirtis, jeigu pagal 5 p. būtų lyginama emisija tam pačiam (kokiam? prognozuojamam?) keleivių skaičiui pervežti – t. y. santykinę keleivio pervežimo CO₂ emisiją (3 p.) dauginant iš (prognozuojamų?) keleivių skaičiaus. Tuo pačiu neįvertinama, kad esant keleivių skaičiui mažesniame nei transporto vietų skaičius, reali vienos važiauvusios transporto priemonės emisija bus tokia pati kaip ir pilnos transporto priemonės. T. y. ir tuščio traukinio, ir pilno traukinio emisija bus panaši. Tačiau tuščio traukinio keleiviams pervežti galbūt užtektų ir 1 autobuso. Atsižvelgiant į tai, lieka nepagrįsta, kodėl taikant aplinkosauginį kriterijų kaip atskaitos taškas pasirinktas traukinio didžiausias galimas keleivių skaičius (konkrečiame maršrute jis gali ir niekada nesusidaryti), o ne realus prognozuojamas maršruto keleivių skaičius. Galėtų būtų lyginama, kiek šiam realiam keleivių skaičiui pervežti reikėtų traukinių ir kiek autobusų, ir atitinkamai, kokią CO₂ emisiją sukeltų viena transporto rūšis ir kita transporto rūšis.

25. Lieka neapibrėžta, kokiais vienetais ir kokiomis taisyklėmis vadovaujantis skaičiuojamas traukinių užimtumas pagal Aprašo 2 priedo antrą 6 p. (patikslinus numeraciją būtų 8 p.)

26. Dėstant priedo žymą, turėtų būti nurodomas ir dokumentas, turintis šį priedą.

27. Aprašo ir jo priedų lapai turėtų būti numeruojami, nurodant puslapio numerį viršutinės paraštės viduryje antrame ir vėlesniuose puslapiuose.

28. Nutarimo projektą prašome įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimo planą Lietuvos narystės Europos Sąjungoje informacinėje sistemoje (LINESIS).

Teisingumo ministras

Elvinas Jankevičius



LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai Į 2020-02-07 Nr. 2-644

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO IŠVADOMS GAUTI PAPILDYMO

Finansų ministerija susipažino su 2020 m. vasario 7 d. Susisiekimo ministerijos patikslintu raštu Nr. 2-644 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 (toliau – Nutarimo projektas) derinimo.

Informuojame, kad Susisiekimo ministerijos įgyvendinamai priemonei „Nustatytais vietinio susisiekimo maršrutais teikti vežėjams nuostolingas, tačiau būtinas visuomenei keleivių vežimo geležinkelio transportu paslaugas“ 2018 m. iš valstybės biudžeto vežėjų nuostolių kompensavimui buvo papildomai skirta 33,7 mln. eurų. 2019 m. dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ tendencingo keleivių vežimo veikos nuostolių mažėjimo Susisiekimo ministerija šiai priemonei numatė 29,4 mln. eurų, ministerijos 2020–2022 metų Strateginiame veiklos plane 2020 m. suplanuota – 26,8 mln. eurų, 2021 m. – 24,2 mln. eurų, 2022 m. – 23,8 mln. eurų. Likusias šiai priemonei skirtas lėšas iš valstybės biudžeto Susisiekimo ministerija paskirstė kitoms „Susisiekimo geležinkeliais užtikrinimas“ programoje įgyvendinamoms priemonėms.

Susisiekimo ministerija patikslintu raštu dėl Nutarimo projekto derinimo pateikė valstybės lėšų poreikį 2020–2030 metų laikotarpiui, įtraukdama į lėšų poreikio skaičiavimus geležinkelio riedmenų atnaujinimą, skirtą pritaikyti turimą transporto priemonių parką žmonių su specialiaisiais poreikiais reikmėms.

Tačiau geležinkelio riedmenų atnaujinimo darbai, kurių įgyvendinimui reikėtų papildomų lėšų iš valstybės biudžeto, nėra susiję su šiuo metu derinamu Nutarimo projektu, todėl Finansų ministerija negali identifikuoti, kiek konkrečiai reikės lėšų iš valstybės biudžeto (arba jos bus sutaupomos) pasikeitus nuostolių kompensacijos apskaičiavimo tvarkai. Pagal Susisiekimo ministerijos 2020–2022 Strateginiame veiklos plane vykdomoms programoms suplanuotus asignavimus, darytina išvada, kad lėšų poreikis nuostolių kompensavimui mažėja.

Atkreipiamo dėmesį, kad Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo (toliau – Aprašas) 2 punkte nurodyta frazė „valstybės biudžeto programos“ neatitinka Biudžeto sandaros įstatymo 2 str. 16 d. nuostatų. Valstybės biudžete nėra numatyta Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto programa, skirta nuostoliams, patirtiems vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensuoti. Asignavimai iš valstybės biudžeto šiam tikslui yra skiriami Susisiekimui ministerijai, kaip asignavimų valdytojais, kuri įgyvendina programą „Susisiekimo geležinkeliais užtikrinimas“.

Taip pat manome, kad dėl teisingo valstybės biudžeto lėšų planavimo, tikslinga būtų palikti šiuo metu galiojančio Aprašo 9 ir 10 punktus, t.y., kad viešųjų paslaugų sutartyje nurodytas

14266291159752722.docx

nuostolių kompensacijos dydis negali viršyti Susisiekimo ministerijai skirtų Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų sumos, numatytos nuostoliams, patirtiems vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensuoti. Taip pat, kad jei dėl priežasčių, nepriklausančių nuo geležinkelio įmonės (vežėjo) vykdytų veiksmų, geležinkelio įmonė (vežėjas) patiria didesnių nei buvo numatyta kompensuoti, nuostolių, Susisiekimo ministerija turi numatyti planuojamų metų Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto projekte valstybės lėšų poreikį įsiskolinimui padengti.

Jei atsirastų papildomas lėšų poreikis nuostolių kompensavimui, jis galėtų būti svarstomas tik kartu su kitais 2021–2023 metais numatomais priimti įsipareigojimais, įvertinus bendrą poveikį valdžios sektoriaus finansams, o dėl galimybių tai įgyvendinti – sprendžiama kasmet organizuojamuose Ministro Pirmininko, finansų ministro ir susisiekimo ministro pasitarimuose dėl planuojamų pasiekti rezultatų ir asignavimų limitų ministrui pavestoms valdymo sritims.

Be to, siekiant užtikrinti priimtų valstybės biudžeto įsipareigojimų vykdymą, naujiems/papildomiems įsipareigojimams įgyvendinti, išlaidos turi būti dengiamos naujais tvariais ilgalaikiais finansavimo šaltiniais arba atitinkama suma mažinant valstybės biudžeto, tarp jų galimai ir Susisiekimo ministerijos, išlaidas.



LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS REIKALŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Šventaragio g. 2, LT-01510 Vilnius,
tel.: (8 5) 271 7154 / 271 7178, faks. (8 5) 271 8551, el. p. bendrasisd@vrm.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188601464

Nr.

Lietuvos Respublikos susisiekimo
ministerijai

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO IŠVADOMS GAUTI

Vidaus reikalų ministerija informuoja, kad 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 pastabų ir pasiūlymų neturi.

Norėtume atkreipti dėmesį, kad į Jūsų 2020 m. sausio 13 d. rašte Nr. 2-184 apibūdinta situacija susiklosčiusi ne tik geležinkelio, bet ir kitų įmonių (vežėjų) atžvilgiu. Remiantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-457 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ patvirtintu Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašu, vežėjų patirti nuostoliai kompensuojami iš savivaldybių biudžetų atsižvelgiant į pačių vežėjų pateiktus dokumentus. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. lapkričio 29 d. įsakymo Nr. 3-747 „Dėl reikalavimų gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinimo“ (toliau – Reikalavimai) 6 punkte nurodoma, kad komisija maršruto trasai parinkti ir įvertinti, ar ji atitinka nustatytus techninius ir eismo saugumo reikalavimus, sudaroma keleivių vežimo organizatoriaus įsakymu ar potvarkiu.

Įvertinus šias nuostatas konstatuotina, kad ne tik geležinkelio įmonės, bet ir kiti vežėjai turi didelę įtaką nustatant sumas, už kurias gaunama kompensacija; keleivių vežimo organizatoriai (Kelių transporto kodekse jais laikomi kitokie subjektai nei Reikalavimuose) nustato ir patį kelionės

maršrutą. Visa tai kelia riziką, kad kompensacijoms gali būti skiriama pernelyg daug lėšų, dirbtinai padidinus patiriamus ir deklaruojamus nuostolius. Dėl šios priežasties, mūsų nuomone, kompensavimo sistema, paremta apmokėjimu už patirtus nuostolius, o ne gyventojų ir valstybės poreikiais, paremtais tyrimų duomenimis, laikytina ydinga. Siūlytume apsvarstyti teisinio reguliavimo alternatyvas, kurios būtų mažiau priklausomos nuo pačių vežėjų informacijos ir leistų pasiekti tokius pačius arba geresnius rezultatus efektyviau panaudojant biudžeto lėšas.

Informuojame, kad Vidaus reikalų ministerija šiuo metu vykdo projektą „Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui“ (10.1.1-ESFA-V-912-02-0006), kurio rezultatais paremti duomenys būtų aktualūs tobulinant keleivinio transporto sistemą.

Vidaus reikalų viceministras

Tautvydas Tamulevičius

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

2020-01-28 Nr. S-006

Siunčiama el.paštu: sumin@sumin.lt**DĖL LIETUVOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO**

Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje paskelbtas 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 projektu (toliau – Nutarimo projektas), kuriuo siūloma patvirtinti Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimo tvarkos aprašą (toliau – Aprašas).

Aprašu siekiama reglamentuoti geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos (toliau – nuostolių kompensacija) apskaičiavimo tvarką, vietinio susisiekimo maršrutų ir/ar kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutų, parinkimo kriterijus, ir nuostolių kompensacijos planavimo bei mokėjimo tvarką.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo Nutarimo projektą ir teikia savo pastabas bei pasiūlymus.

Aiškinamajame rašte Transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau – TVPI) ir Geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) įstatymų pakeitimo projektams (TAR, 2018-09-06, Nr. 14147¹), reglamentuojantiems kombinuotąjį keleivių vežimą, nurodyta, kad „Priėmus Įstatymų projektus, būtų sudarytos teisinės sąlygos optimizuoti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą ir toliau užtikrinti bendrus visuomenės interesus tenkinančių, nenutrūkstančių, reguliarių ir atitinkamo masto transporto viešųjų paslaugų teikimą. Taip pat būtų sudarytos prielaidos mažinti valstybės biudžeto lėšų, skiriamų geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostoliams, patirtiems teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas, kompensuoti, dydį.“, t.y. įstatymais yra siekiama optimizuoti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą ir mažinti valstybės biudžeto lėšų poreikį.

Tačiau priimtuose teisės aktuose yra keletas nuostatų, kurios prieštarauja tiek kombinuotojo vežimo sampratai, tiek sudaromos sąlygos įtvirtinti dar vieną viešojo transporto išplėtimo atvejį, kai geležinkelių vežėjas, galimai, teiks jam nebūdingą keleivių vežimą autobusais kaip kombinuotojo vežimo vietinio, o gal net ir tolimojo susisiekimo paslaugą.

Štai GTK 3 str. 23 dalyje nustatyta, kad „Keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslauga - keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai traukinys nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos“, t.y. keleivių vežimui geležinkelių transportu šalies viduje (nepriklausomai nuo atstumo) taikomas vietiniam susisiekimui būdingas teisinis reglamentavimas, įskaitant ir nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimą.

1 <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/653197b1b1c611e8aa33fe8f0fea665f?fwid=-m1syikn2d>

Tuo tarpu Kelių transporto kodekso (toliau - KTK) 18 str. 9 dalyje nustatyta, kad tolimojo susisiekimo maršrutas turi būti ilgesnis nei 50 km, ir jame keleiviai turi būti vežami daugiau kaip per dvių savivaldybių (neskaitant miestų savivaldybių) teritorijas, t.y. keleivių vežimo paslauga vietinio susisiekimo maršrutais geležinkelių transportu savo turiniu yra tapati keleivių vežimo paslaugai kelių transportu tolimojo susisiekimo maršrutais, tačiau teisinis reglamentavimas yra skirtingas.

Pavyzdžiui, pagal Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, naujam tolimojo susisiekimo maršrutui aptarnauti vežėjas parenkamas konkurso būdu, sudarant naują maršrutą, turi būti atsižvelgiama į esamų vežėjų interesus, kad jie nebūtų pažeidžiami ir pan.

Be to, TVPĮ 12 str. 2 d. ir GTK 3 str. 23¹ d. nustatyta, kad „Kombinuotasis keleivių vežimas – keleivių vežimas ne mažiau kaip dviejų transporto rūšių transporto priemonėmis, kai toks vežimas vykdomas vienos keleivių vežimo sutarties pagrindu.“, tačiau GTK 12 str. 4 d. kombinuotojo maršruto atveju jau leidžiama vežti traukiniu nevažiavusius keleivius, t.y. tuos „kurie nesinaudojo ar nesinaudos kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga. Keleiviams, ketinantiems vykti tik kelių transporto priemone, bilietai parduodami tik tuo atveju, jeigu kelių transporto priemonėje yra laisvų sėdimų vietų, neužimtų keleivių, kurie naudojami kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga.“ Kitaip tariant, reikalavimo keleiviui važiuoti dviem transporto rūšimis nebelieka, t.y. geležinkelio įmonei pačiai ar pasitelktam kelių keleivių vežėjui leidžiama vežti keleivius, kurie nesinaudojo ar nesinaudos kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga.

Esant dabartiniam kombinuotojo vežimo paslaugos reglamentavimo prieštaravimams (gali būti vežami keleiviai net nevažiavę traukiniu, kombinuotų maršrutų pabaigos stotys gali būti nustatytos miestuose ir gyvenvietėse, kuriose net nėra geležinkelio), gali būti sudaromi tokie kombinuotieji vietinio susisiekimo maršrutai geležinkelių transportu, kai paslaugos kelių transporto priemonėmis dubliuos tolimojo susisiekimo maršrutus, taip pat ir savivaldybių reguliavimo srityje esančius vietinio susisiekimo maršrutus, kurie dotuojami iš savivaldybių biudžetų, todėl sumažėjus pervežamų keleivių skaičiui, mažės pajamos ir didės savivaldybių biudžeto lėšų poreikis.

Pažymėtina, kad nuostoliai kombinuotojo keleivių vežimo atveju bus kompensuojami iš valstybės biudžeto net ir toje dalyje, kur keleiviai bus vežami autobusu, kai tuo tarpu tolimojo susisiekimo keleivių vežimai nėra dotuojami, todėl geležinkelių vežėjas turės konkurencinį pranašumą prieš kelių transporto keleivių vežėjus.

Susidaro nuomonė, kad tokios paslaugos teikimas, priešingai nei ES šalyse, derinamas ne prie jau nusistovėjusių vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutų tinklo, nesiekama juos integruoti į vieningą sistemą derinant tvarkaraščius ir bilietų sistemas, bet siekiama papildomai sukurti maršrutus, kurie aptarnautų išskirtinai geležinkelio vežimo sistemą ir kurie tiesiogiai konkuruotų su jau esančiais kelių transporto vežėjais ir jų teikiamomis paslaugomis bei tokiu būdu darytų įtaką keleivių vežimo sistemos tvarumui ir vežimo paslaugų kokybei.

Asociacijos nuomone, esant aukščiau nurodytiems įstatymų prieštaravimams, poįstatyminiai teisės aktai turėtų juos eliminuoti, todėl siūlome tikslinti Apraše nustatyta nuostolių kompensavimo tvarką ir kombinuotojo maršruto parinkimo kriterijus dėl žemiau nurodytų priežasčių.

Pirma. Aprašo 5 punkte įtvirtinama sąlyga, kad, jei dedamųjų A,B,C ir D sumai yra didesnė nei 40% ($A+B+C+D>40\%$), Susisiekimo ministerija nustato geležinkelių vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir iš valstybės biudžeto kompensuojami juose patiriami nuostoliai.

Aprašo prieduose aiškia nustatyta, kaip apskaičiuojama kiekvienos dedamosios reikšmės, tačiau neaišku, kokiais principais vadovautasi 5 punkte nustatant ribinį 40% dydį. Tai kelia nemažai klausimų ir suponuoja mintį, kad, tikėtina, ši reikšmė pasirinkta siekiant jog šiuo metu esantys visi geležinkelių maršrutai tenkintų šios formulės sąlygą.

Analogiška situacija yra ir Aprašo 16 punkte pateiktoje formulėje, kurios pagalba apskaičiuojamas faktinis kompensacijos dydis už praėjusius metus. Viena formulės dedamoji yra viešųjų vežimo paslaugų faktinis pagrįstasis pelnas R_f , kuris „apskaičiuojamas sudedant pastoviąją ir kintamąją dalis. Pastovioji pagrįstojo pelno dalis apskaičiuojama, padauginus geležinkelio įmonės (vežėjo) turto, naudojamo tik viešųjų paslaugų teikimui maršrute, vertę iš 3%“, t.t. neaišku kodėl pasirinktas būtent 3% dydis.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome aiškiai apibrėžti 40% ir 3% dydžio reikšmių nustatymo kriterijus.**

Antra. Aprašo 10 punkte įtvirtinama nuostata, kad *vietinio susisiekimo maršrutai ar jų dalys gali būti keičiami į kombinuotuosius vietinius maršrutus*, o 11 punkte įtvirtinami kriterijai, kuriais vadovaudamasi Susisiekimo ministerija nustato kombinuotuosius vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose kompensuojami nuostoliai.

Aprašo 12.4 punkte (numeracijos klaida, turėtų būti 11.4 punktas) pateikiamas vienas iš kriterijų, kurį taikant gali būti nustatyti kombinuotieji vietinio susisiekimo maršrutai, t.y. : „*taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais susisiekimo maršrutais būtų užtikrintas greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas iš vietinio susisiekimo maršruto pradžios į vietinio susisiekimo maršruto pabaigos vietą*“. Sąvoka „greitesnis ir patogesnis“ yra labai plati ir nustatant kombinuotuosius maršrutus šiuo pagrindu, galimai, yra sudaroma galimybė didelį geležinkelių vietinio susisiekimo maršrutų skaičių keisti į kombinuotuosius vietinio susisiekimo maršrutus, t.y. neaišku kiek - 15, 30, 45 ar 60 minučių – greičiau kombinuotojo maršruto atveju keleiviai turėtų būti atvežti nuo maršruto pradžios iki pabaigos vietos. Dar daugiau neaiškumų kelia sąvoka „patogesnis“, kurią, Asociacijos nuomone, galima labai plačiai interpretuoti, todėl siūlome šios sąvokos visiškai atsisakyti.

Asociacijos nuomone, kombinuotųjų maršrutų sudarymo kriterijai turi būti labai aiškūs ir konkretūs, todėl siūlome išbraukti 12.4 punktą arba **patikslinti sąvoką „greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas“, nustatant konkrečius parametrus.**

Trečia. GTK 3 str. 23¹ dalyje nustatyta, kad „*Kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga – keleivių vežimo dviejų transporto rūšių transporto priemonėmis paslauga, kai keleiviai didesnę vietinio maršruto dalį vežami geležinkelių transportu, o likusią šio maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis, kai toks vežimas vykdomas vienos keleivių vežimo sutarties pagrindu ir kai traukinys ir kelių transporto priemonė nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos.*“, t.y. nenustatyta, kiek didesnę maršruto dali keleivis turi būti vežamas geležinkeliu, todėl tikslinga būtų Apraše nustatyti **kokią konkrečią kombinuotojo keleivių vežimo vietiniu maršruto dalį keleiviai vežami geležinkelių transportu.**

Seimo narių R.Sinkevičiaus ir J.Razma 2018-11-02 pasiūlyme² (kuris buvo priimtas) siūloma „*nustatyti galimybę, teikiant kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, keleivius vežti vietiniais maršrutais kelių transporto priemonėmis atitinkamos savivaldybės teritorijoje. Dėl tokios paslaugos teikimo turėtų susitarti kombinuoto keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas teikianti geležinkelio įmonė (vežėjas) ir savivaldybė.*“

Atsižvelgiant į tai, Asociacijos nuomone, keleiviai kelių transporto priemone kombinuotojo vežimo atveju neturėtų būti vežami didesniu nei 50 km atstumu (apie 85 proc. paslaugos geležinkelių transportu), kad nedubliuotų kelių transporto tolimojo susisiekimo maršrutų, kurie, kaip nustatyta KTK, yra ilgesni nei 50 km.

Ketvirta. GTK 12 str. 3 d. 3 punkte įtvirtintos nuostatos, „*kad keleiviai būtų įlaipinami ir išlaipinami tik šios dalies 2 punkte nurodytame tvarkaraštyje nurodytose geležinkelio stotyse, stotelėse ir geležinkelio įmonės (vežėjo) nurodytoje išvykimo ar paskirties vietoje.*“, t.y. išvykimo ar paskirties vietos nebūtinai turi būti geležinkelių stotys ar stotelės, o geležinkelių vežėjas pats gali nustatyti miestus ar gyvenvietes (išvykimo ir paskirties vietas), į kuriuos nėra nutiesti geležinkelių bėgiai.

Asociacijos nuomone, nuostoliai kombinuotojo paslaugų teikimo atveju turėtų būti kompensuojami tik tuo atveju, kai toks maršrutas **prasideda ir baigiasi geležinkelio stotyje ar geležinkelio stotelėje.**

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, **siūlome:**

2 <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/9a9ef7d0e19b11e8837ffe0af51aef46?jfwid=-m1sykn2d>

1. Apibrėžti aprašo 5 ir 16 punktuose nurodytų 40% ir 3% dydžio reikšmių nustatymo kriterijus.
2. Išbraukti Aprašo 12.4 punktą (arba patikslinti sąvoką „greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas“, nustatant konkretų sąvokos „greitesnis“ parametą ir atsisakant sąvokos „patogesnis“), papildyti aprašo 11 punktą naujais kombinuotojo maršruto nustatymo kriterijais ir išdėstyti jį taip:
„11. Kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, yra kompensuojami, Susisiekimo ministerija nustato atsižvelgdama į šiuos kriterijus:
11.1. ~~12.1.~~ dėl techninių ar ekonominių priežasčių panaikinama vietinio susisiekimo maršruto dalis;
11.2. ~~12.2.~~ dėl techninių kliūčių laikinai yra apribotas traukinių eismas vietinio susisiekimo maršruto dalyje;
11.3. ~~12.3.~~ dėl mažo prognozuojamo keleivių srauto vietinio susisiekimo maršruto dalyje, ekonomiškai efektyviau viešųjų paslaugų poreikius šiame maršrute tenkinti taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais maršrutais;
~~12.4. taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais susisiekimo maršrutais būtų užtikrintas greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas iš vietinio susisiekimo maršruto pradžios į vietinio susisiekimo maršruto pabaigos vietą.~~
11.4. kombinuotojo vietinio susisiekimo maršruto atkarpos dalis, kuriuo keleiviai vežami geležinkelio transportu, negali būti mažesnė nei 85 proc. viso kombinuotojo maršruto ilgio, o maršruto dalies kelių transportu trasa negali būti ilgesnė nei 50 km, išskyrus 11.1.-11.3. punktuose nurodytus atvejus;
11.5. kombinuotojo maršruto paskirties ir išvykimo vieta turi būti geležinkelio stotis arba geležinkelio stotelė.“

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis



LIETUVOS RESPUBLIKOS RYŠIŲ REGULIAVIMO TARNYBA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
El. p. sumin@sumin.lt

Nr.
Į 2020-05-07 Nr. 2-2292

DĖL IŠVADOS LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTUI

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (toliau – Tarnyba) įvertino Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2020 m. gegužės 7 d. raštu Nr. 2-2292 išvadai gauti pateiktą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų išsipareigojimą, 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).

Pažymime, kad Nutarimo projektą įvertinome pasitelkdami Tarnybos, kaip rinkos reguliuotojo, turinčio ilgametį įdirbį ekonominiame atskirų rinkų reguliavime, patirtį ir žinias, ir įvertindami tiek numatomo viešųjų keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugų ir (ar) viešųjų kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų (toliau kartu – viešosios paslaugos) poreikio planavimo, tiek nuostolių kompensavimo apskaičiavimo mechanizmų aiškumą, skaidrumą ir būtinybę pagrįsti juos objektyviais ir patikimais duomenimis. Pažymėtina, kad Tarnyba savo prižiūrimuose sektoriuose taiko dar detalesnius priežiūros modelius, tačiau teikdama pastabas šiam projektui, siekė atsižvelgti į jau numatytą mechanizmą, kuris, kaip suprantame, buvo aptartas ir išdėstytas už šio modelio įgyvendinimą numatomų atsakingų institucijų.

Atsižvelgdami į tai, teikiame šias esmines pastabas ir pasiūlymus:

Dėl viešųjų paslaugų poreikio nustatymo

1. Pagal Nutarimo projektu nauja redakcija dėstomo Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, kompensavimo tvarkos aprašo (toliau – Aprašas) 3 punktą, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – SM), planuodama pasirašyti viešųjų paslaugų teikimo sutartis (toliau – VPS) su geležinkelio įmonėmis (vežėjais), privalo įvertinti viešųjų paslaugų poreikį vietinio susisiekimo maršrutuose (toliau – maršrutas), toliau aprašant pačius vertinimo kriterijus. Iš Aprašo 3 punkto nuostatos darytina išvada, kad toks vertinimas atliekamas vieną kartą, t. y. prieš sudarant VPS. Apraše nėra numatoma galimybė peržiūrėti viešųjų paslaugų poreikio, pvz., periodiškai, jį atitinkamai didinant ar mažinant. Pastebėtina, kad, vadovaujantis Tarnybos turima informacija, šiuo metu VPS planuojama pasirašyti 10 metų laikotarpiui, todėl yra didelė tikimybė, kad viešųjų paslaugų poreikis, nustatytas pagal Apraše įtvirtintus kriterijus, 10 metų laikotarpiu gali pasikeisti, t. y. nebelikti poreikio tam tikriems maršrutams arba atvirkščiai, atsirasti poreikis naujiems maršrutams, kurie pradinio vertinimo metu nebuvo identifikuoti ar nesurinko reikiamo balų skaičiaus. Atitinkamai, Tarnybos vertinimu, Apraše turėtų būti sureglamentuotas viešųjų paslaugų poreikio peržiūros mechanizmas.

2. Pagal Aprašo II skyriaus nuostatas, viešųjų paslaugų poreikio nustatymas apima tik maršrutų, kuriuose turėtų būti teikiamos viešosios paslaugos, identifikavimą, kaip pvz., Vilnius–

Kaunas, Kaunas–Vilnius, Vilnius–Klaipėda, Klaipėda–Vilnius. Tačiau vien tik maršruto identifikavimas neapibrėžia viešųjų paslaugų poreikio, t. y. nustačius maršrutą, kuriame yra viešųjų paslaugų poreikis, viešųjų paslaugų apimtis išlieka neaiški, kaip pvz., neaišku, kiek kartų traukiniai turi važiuoti atitinkamu maršrutu, kokių dažnumu, kokiose geležinkelio stotyse ir (ar) stotelėse stoti, ar turi būti užtikrinami naktiniai traukiniai ir pan. Visi šie aspektai tiesiogiai įtakoja faktinę valstybės perkamų viešųjų paslaugų apimtį ir atitinkamai vėlesnį galimų nuostolių už šių paslaugų teikimą kompensavimą ir tokios kompensacijos dydį. Pagal Tarnybos turimą informaciją, 2019 m. tarp SM ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ sudarytą Valstybės lėšų, skirtų AB „Lietuvos geležinkeliai“ programai „Susisiekimo geležinkeliais užtikrinimas“ vykdyti, naudojimo sutartį, viešųjų paslaugų apimtis buvo apibrėžiama nurodant ne tik maršrutą, bet ir traukinių reisų skaičių, vidutinį vagonų skaičių traukinio sąstata. Iš Aprašo nuostatų yra neaišku, kas atsako už tokių viešosios paslaugos rodiklių, kaip pvz., reisų dažnumas, tarpinės geležinkelio stotys ir (ar) stotelės ir kt., tiesiogiai įtakojančių, kaip minėta, viešųjų paslaugų apimtį ir jų finansavimui reikalingą valstybės lėšų poreikį, nustatymą. Papildomai pažymėtina, kad Aprašo nuostatos taikytinos ir tais atvejais, kai VPS būtų sudaromos konkurso būdu. Atitinkamai visa viešųjų paslaugų apimtis, ne tik maršrutai, turėtų būti įvardinti iš anksto, t. y. konkurso sąlygose, ir neaišku, kaip ir kokiais kriterijais remiantis, SM jose nustatytų viešųjų paslaugų poreikį pilna apimtimi (ne tik maršrutus).

3. Tarnyba, pritardama Lietuvos Respublikos Vyriausybės Kanceliarijos Teisės grupės 2020 m. gegužės 5 d. išvados Nr. NV-1229 (toliau – TG išvada) 6 ir 9 punktuose pateiktoms pastaboms, papildomai pažymi, kad Aprašo 4 punkte įtvirtinta formulė bei Aprašo priede įtvirtinamas ją sudarančių koeficientų apskaičiavimas nėra tinkami vertinti viešųjų kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų poreikį, kadangi neleidžia įvertinti formulėje nurodytų koeficientų paslaugų dalyje, apimančioje keleivių vežimą kelių transporto priemonėmis. Pvz., pagal Aprašo priedo 5 ir 6 punktus, apskaičiuojant vieną iš socialinio koeficiento dedamųjų, t. y. maršruto potencialą, vertinamas tik bendras gyventojų skaičius gyvenamosiose vietovėse, kuriose traukinys turėtų sustoti, t. y. kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų atveju nebūtų vertinamas gyventojų skaičius gyvenamosiose vietovėse, patenkančiose į keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis maršruto dalį.

4. Tarnybos vertinimu, Aprašo priede įtvirtintas koeficientų apskaičiavimas nėra aiškus ir nesudaro pagrindo pagrįstų duomenų pagrindu nustatyti objektyviai reikalingo viešųjų paslaugų poreikio, pvz.:

4.1. Neaišku, kaip pasirenkami lyginami dydžiai: pavyzdžiui, kodėl apskaičiuojant aplinkosauginį koeficientą lyginama traukinio ir būtent 20 vietų autobuso tarša.; kaip apskaičiuojant traukinio CO₂ santykinę emisiją, tenkančią 1 vietai, parenkamas (apskaičiuojamas) ar iš kur gaunamas transporto priemonės, t. y. traukinio, vietų skaičius reise (nes traukinio ilgis (vagonų skaičius), atitinkamai ir vietų skaičius traukinyje, tarp atskirų reisų gali skirtis).

4.2. Pagal Aprašo priedo 35 ir 38 punktus, maršruto traukinių užimtumo ir geležinkelio įmonių (vežėjų) sąnaudų ir pajamų santykio koeficientai skaičiuojami pagal geležinkelio įmonių (vežėjų) duomenis, tačiau Apraše nėra numatyta geležinkelio įmonių (vežėjų) pareiga tokius duomenis pateikti, kaip ir tokių duomenų pateikimo tvarka ir terminai. Taip pat neaišku, kaip apskaičiuojamos prognozės naujiems maršrutams.

4.3. Apskaičiuojant geležinkelio įmonių (vežėjų) sąnaudų ir pajamų santykio koeficientą nėra aišku, kokios pajamos ir sąnaudos skaičiuojamos. Pažymėtina, kad nesant pagal teisės aktų reikalavimus įgyvendinamo viešųjų paslaugų apskaitos atskyrimo ir sąnaudų paskirstymo, geležinkelių įmonių (vežėjų) pajamų ir sąnaudų duomenys nelaikytini patikimais ir pagrįstais.

5. Neaišku, koks santykis tarp pagal šį 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“ nustatytų reguliariojo vietinio susisiekimo maršrutų, kuriuose teikiamos keleivių, bagažo vežimo

geležinkelių transportu paslaugos. Nepaisant to, kad nurodytas Susisiekimo ministro įsakymas priimtas įgyvendinant Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymą, visgi jo formuluotė leidžia teigti, kad jame nurodytuose maršrutuose turi būti teikiamos keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugos, vadinasi, valstybė privalo užtikrinti juose viešųjų paslaugų teikimą, jei šiuose maršrutuose paslaugos neteikiamos komerciniais pagrindais.

Dėl nuostolių kompensacijos apskaičiavimo tvarkos

6. Aprašo projektu siekiama nustatyti nuostolių, patirtų ne tik teikiant viešąsias keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslaugas, *bet ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, kompensacijos* (toliau – nuostolių kompensacija) apskaičiavimo tvarką, tačiau Aprašo projekto III skyriaus nuostatos, įskaitant įtvirtintas kompensacijų dydžio apskaičiavimo formules, neapima (neleidžia įvertinti) viešosios kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų, nes kompensacijos apskaičiavimui yra išimtinai vertinami tik traukinių rodikliai (pvz., sąnaudos, tenkančios vienam traukinio kilometrui, traukinio rida ir pan.). Aprašas nenumato, kaip būtų apskaičiuojama kompensacija teikiant viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, t. y. kaip būtų apskaičiuojama nuostolių kompensacija už vežimo kelių transportu dalį, kokie rodikliai nuostolių kompensacijos dydžiui nustatyti būtų naudojami. Atsižvelgiant į tai, Aprašo nuostatos tikslingos, papildomai įtraukiant viešųjų kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų nuostolių kompensacijos apskaičiavimo tvarką.

7. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007¹ 4 straipsnio 1 dalies c punktas nurodo, kad viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse turi būti nustatyta su viešųjų paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka, Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 4 dalyje numatyta, kad sąnaudos ir pajamos turi būti apskaičiuojamos laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių, o 5 dalis numato, kad, siekiant padidinti skaidrumą ir išvengti subsidijų dubliavimo tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius ne tik teikia kompensuojamas paslaugas pagal viešųjų transporto paslaugų įsipareigojimus, bet vykdo ir kitokią veiklą, minėtų viešųjų paslaugų apskaita turi būti atskirta ir atitikti šioje dalyje įtvirtintus minimalius reikalavimus. Tarnybos vertinimu, Aprašo nuostatomis neužtikrinamas tinkamas nurodytų Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 reikalavimų įgyvendinimas. Apraše nenumačius, kokiomis taisyklėmis vadovaujantis turi būti atskirta viešųjų paslaugų operatoriaus apskaita ir kaip viešųjų paslaugų operatorius turi paskirstyti viešųjų paslaugų sąnaudas, pajamas, turtą ir (ar) įsipareigojimus, neužtikrinamas objektyvus ir skaidrus rodiklių, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamas nuostolių kompensacijos dydis, nustatymas, kaip to reikalauja Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktis, numatantis pareigą iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti rodiklius, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamas kompensacijos dydis. Pažymėtina, kad netaikant iš anksto nustatytų aiškių apskaitos atskyrimo ir sąnaudų paskirstymo taisyklių, yra negalimas ne tik objektyvus, skaidrus, patikimas ir pagrįstas duomenimis paremtas nuostolių kompensacijos apskaičiavimas, bet ir bet koks galimas apskaičiuotos kompensacijos priežiūros mechanizmas.

Pažymėtina, kad Tarnyba, vykdydama Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 7¹ straipsnio 2 dalies reikalavimus, yra patvirtinusi Geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos aprašą², kuris įsigalios 2020 m. rugpjūčio 1 d. ir bus taikomas nuo 2021 m. sausio 1 d. Siūlytina Apraše įtvirtinti reikalavimą, kad viešųjų paslaugų apskaita turi būti atskirta ir sąnaudos paskirstytos laikantis minėto Geležinkelių transporto veiklų apskaitos atskyrimo tvarkos aprašo reikalavimų.

¹ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 su visais pakeitimais.

² Tarnybos direktoriaus 2020 m. sausio 29 d. įsakymas Nr. 1V-139 „Dėl Geležinkelio transporto veiklų apskaitos atskyrimo aprašo patvirtinimo“.

8. Aprašo 17 punkte nurodoma, kad faktinis praėjusių paskutinių metų nuostolių kompensacijos dydis yra apskaičiuojamas „kitų metų pradžioje“. Nepaisant to, kad nurodytas apskaičiavimo terminas yra neaiškus, t. y. neapibrėžta, kas laikytina metų pradžia, Tarnyba norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad rodiklių, kurių pagrindu apskaičiuojamas faktinis praėjusių paskutinių metų nuostolių kompensacijos dydis, t. y. sąnaudų, pajamų, subsidijų, pelno, apskaičiavimas turi remtis viešųjų paslaugų apskaitos duomenimis, kurie savo ruožtu betarpiškai susiję su metinių finansinių ataskaitų rinkinio duomenimis ir turi būti rengiami (apskaičiuojami) tik jų pagrindu. Tarnybos vertinimu, atsižvelgiant į teisės aktuose įtvirtintus įmonės metinių finansinių ataskaitų rinkinio sudarymo, tvirtinimo ir skelbimo terminus, ir tik tuo atveju, jei įmonės finansiniai metai sutampa su kalendoriniais metais, duomenys nuostolių kompensacijai apskaičiuoti galėtų būti pateikti ne anksčiau kaip tik po atitinkamų metų balandžio 30 d., t. y. paprastai įmonės finansines ataskaitas kartu su auditoriaus išvada (tais atvejais, kai auditas atliekamas) Juridinių asmenų registre turi paskelbti būtent iki balandžio 30 d. Atsižvelgiant į tai, abejotina, ar gegužės mėnuo, kada anksčiausiai galėtų būti pradėtas skaičiuoti nuostolių kompensacijos dydis, laikytinas metų pradžia, kaip numatyta Aprašo 17 punkte.

9. Aprašo projekto 15 punkte nurodyta, kad planuojamas nuostolių kompensacijos dydis yra apskaičiuojamas pagal prognozuojamus rodiklius, tačiau nėra numatyta, kokių duomenų pagrindu turėtų būti grindžiamos rengiamos prognozės (kelių metų duomenys imami, kokie strateginiai dokumentai vertinami ir t. t.).

10. Aprašo projekto 17 punkte nurodyta, kad skaičiuojant faktinį praėjusių paskutinių metų nuostolių kompensacijos dydį, be kitų rodiklių, turi būti vertinamas „*faktinis ekonomiškai pagrįstų sąnaudų (taip, kaip apibrėžta viešųjų paslaugų teikimo sutartyje) dydis*“ (S_F). Visų pirma, atsižvelgiant į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 2 dalies antrąją pastraipą, šis rodiklis turi būti patikslintas, numatant, kad vertinamos tik sąnaudos, patirtos teikiant viešąsias paslaugas (ši pastaba taikytina ir visoms kitoms Aprašo nuostatoms, numatančioms sąnaudų vertinimą). Be to, neaišku, kas laikytina ekonomiškai pagrįstomis sąnaudomis, kurias siūloma apibrėžti VPS. Tarnybos vertinimu, vėlgi siekiant užtikrinti iš Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 kylančių reikalavimų, iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti rodiklius, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, visi nuostolių apskaičiavimui naudojami rodikliai, įskaitant ir sąnaudas, jų turinys ir apskaičiavimas turi būti įtvirtinti būtent Apraše. Pažymėtina, kad šio Aprašo nuostatos būtų taikomos ir tais atvejais, kai VPS būtų sudaroma konkurso būdu, arba kai būtų sudaromos kelios VPS. Visais šiais atvejais turėtų būti taikomos vienodos nuostolių kompensavimo taisyklės, įskaitant ir kompensuojamų sąnaudų apimtį, todėl siūlymas kompensuojamas sąnaudas apibrėžti VPS laikytinas iš esmės ydingu, neužtikrinančiu skaidraus nuostolių kompensavimo mechanizmo ir sudarančiu prielaidas skirtingoms geležinkelių įmonėms (vežėjams) nustatyti skirtingas ekonomiškai pagrįstas sąnaudas. Aprašo nuostatos tikslintinos, papildomai nurodant, kokios sąnaudos (jų grupės) gali būti kompensuojamos.

11. Aprašo projekto 17 punkte nurodyta, kad skaičiuojant faktinį praėjusių paskutinių metų nuostolių kompensacijos dydį, be kitų rodiklių, turi būti vertinamas „*geležinkelio įmonių (vežėjų) pelnas, gautas iš kitos veiklos, nesusijusios su viešųjų paslaugų teikimo sutartyje numatytais veiklomis*“ (P_{FKT}). Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 2 dalis numato, kad „*kompensacijos negali viršyti sumos, atitinkančios grynąjį finansinį rezultatą, lygų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo teigiamo ar neigiamo poveikio viešųjų paslaugų operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms sumai*“, o apskaičiuojant grynąjį finansinį rezultatą, t. y. kompensacijos dydį, reikia atimti „*teigiamo finansinio poveikio sumą, gautą už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų įsipareigojimo (-ų) vykdymą paslaugų teikimo tinkle*“. Visa tai reiškia, kaip numatyta Europos Komisijos Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamosiose gairėse (toliau – EK gairės), kad turi būti atimamos tik tiesiogiai su viešųjų paslaugų teikimu susijusios pajamos, kaip pvz., bilietų pardavimo, ir netiesiogiai su viešųjų paslaugų teikimu

susijusios pajamos, kaip pvz., pajamos iš prekybos maistu ir gėrimais³. Tuo tarpu pajamos, gautos iš veiklos, kuri nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nėra susijusi su viešųjų paslaugų teikimu, ar viešųjų paslaugų teikimas niekaip neįtakoja tokios veiklos apimtys, rezultatų ir pan., neturėtų būti atimamos apskaičiuojant kompensacijos dydį. Pvz., jei viešųjų paslaugų operatorius kartu teikia ir tarptautinio keleivių vežimo ar krovinių vežimo paslaugas, šių veiklų pelnas neturėtų būti atimamas skaičiuojant nuostolių kompensacijos dydį, jei šių veiklų rezultatų niekaip neįtakoja viešųjų paslaugų teikimas. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, rodiklio P_{FKT} apibrėžtis taisytina.

12. Aprašo projekto 17 punktą numato, kad faktinis pagrįstas pelnas yra apskaičiuojamas sudedant pastoviąją ir kintamąją pagrįsto pelno dalis. Pažymėtina, kad Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 6 dalis aiškiai nurodo, kad „pagrįstu 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“. Atitinkamai Apraše numatytos kintamos pagrįsto pelno dalies, kaip neatitinkančios Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 reikalavimų, atsisakytina. Be to, Tarnybos žiniomis, pagrįsto pelno dydžio skaičiavimas nuo patirtų sąnaudų dydžio apskritai nėra taikomas ir žinomas praktikoje. Taip pat projekto lydimojoje medžiagoje nepateikta paaiškinimų, kuo vadovaujantis yra nustatytos koeficiento X, kuriuo remiantis apskaičiuojama kintama pagrįsto pelno dalis, reikšmės ir neaišku, kokių sąnaudų ir pajamų santykis turi būti skaičiuojamas. Pažymėtina, kaip buvo nurodyta ir šio rašto 10 pastaboje, kad nuostolių kompensacijos apskaičiavimo kontekste turėtų būti išimtinai vertinamos tik viešųjų paslaugų sąnaudos ir pajamos.

Pagal Aprašo nuostatas, pastovioji pagrįsto pelno dalis apskaičiuojama „*padauginus geležinkelio įmonių (vežėjų) turto, naudojamo tik viešosioms paslaugoms teikti maršrute, vertę iš 3 proc.*“. Tarnybos vertinimu, toks pastovios pagrįsto pelno dalies apskaičiavimas yra vėlgi neaiškus ir neatitinka kituose reguliuojamų ekonominių veiklų sektoriuose taikomos nusistovėjusios pagrįsto pelno apskaičiavimo praktikos. Projekto lydimojoje medžiagoje nepateikta paaiškinimų, kodėl pasirinktas toks pagrįsto pelno apskaičiavimo metodas, kaip jis atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 6 dalyje pateiktą pagrįsto pelno apibrėžtį ir kodėl nustatytas būtent 3 proc. dydis. Taip pat lieka neaišku, nuo kokio turto, naudojamo tik viešosioms paslaugoms teikti, šie 3 proc. būtų skaičiuojami, t. y. ar tai apimtų tiek ilgalaikį, tiek trumpalaikį turtą. Atkreiptinas dėmesys, kad EK gairių 2.4.3 papunktyje nurodomi galimi įvairūs pagrįsto pelno, kaip kapitalo grąžos, apskaičiavimo metodai (principai), kaip pvz.:

- apskaičiuojant kompensaciją geriausia remtis bendrai rinkoje sutartu užmokesčiu už tam tikrą paslaugą (kai toks yra);
- rinkoje sutarto užmokesčio neegzistuojant, pagrįsto pelno lygį galima nustatyti lyginant pelno maržą, kurią paprastai turi gauti tinkamai valdoma ir teikianti konkrečią paslaugą tame pačiame sektoriuje vidutinė įmonė;
- standartiniu būdu apskaičiuoti VPS kapitalo grąžą galima atsižvelgus į vidinę grąžos normą, kurią įmonė gauna iš investuoto kapitalo projekto įgyvendinimo laikotarpiu, tai yra vidinę grąžos normą iš VPS grynųjų pinigų srautų;
- kapitalo grąžai apskaičiuoti gali būti naudojamos apskaitos priemonės, kaip antai nuosavo kapitalo grąža, panaudoto kapitalo pelningumo norma arba kiti visuotinai naudojami ekonominiai rodikliai.

Bet kokiu atveju, kaip nurodoma EK gairėse, turi būti atsižvelgta į konkrečias svarstomos įmonės savybes, rinkoje įprastą atlygį už panašias paslaugas ir vykdomos veiklos rizikos lygį.

Tarnyba nori atkreipti dėmesį, kad Lietuvoje reguliuojamuose sektoriuose, kuriuose numatytas nuostolių kompensavimo mechanizmas ar aukščiausios kainos nustatymas (kaip pvz., energetikos, vandens tiekimo, šilumos ūkio, pašto, elektroninių ryšių sektoriai), pagrįstas pelnas (protingumo kriterijų atitinkanti investicijų grąža) apskaičiuojama kaip veikloje naudojamo kapitalo

³ Komisijos komunikato dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamųjų gairių (2014/C 92/01) 2.4.2 papunkčio penktoji pastraipa.

apimtės ir kapitalo kainos sandauga. Toks skaičiavimo principas, kaip visuotinai naudojamas ekonominis rodiklis, visiškai atitiktų EK gairėse pateiktus išaiškinimus ir atitinkamai Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 6 dalies nuostatas. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, siūlytina Aprašo projekte numatyti, kad pagrįstas pelnas apskaičiuojamas kaip veikloje naudojamo kapitalo apimtės ir kapitalo kainos sandauga, išsamiai aprašant tiek kapitalo apimtės, tiek kapitalo kainos apskaičiavimo tvarką.

13. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 7 dalis numato, kad „*kompensavimo metodas turi skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti:*

- *veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti, ir*
- *pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą*“.

Nors iš Aprašo nuostatų ar projekto lydimosios medžiagos negalima vienareikšmiškai pasakyti, kaip tai įgyvendinama Apraše, visgi galima daryti prielaidą, kad šie reikalavimai galbūt įgyvendinami nustatant kintamą pagrįsto pelno dalį ir įvertinant mokėtinų baudų, nustatytų VPS, ir VPS sutartų priedų už viršytus kokybinius reikalavimus dydžius (Aprašo 21 p.). Nekeičiant pozicijos, kad tokia, kaip ji nustatyta Apraše, kintama pagrįsto pelno dalis negali būti pagrįsto pelno, kaip jis apibrėžtas Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 6 dalyje, dalimi, svarstyti variantas taikyti viešųjų paslaugų sąnaudų ir pajamų santykį atitinkamuose maršrutuose, tinkamai pagrįdžiant taikytinus koeficientus, kaip tam tikrą skatinamąjį principą, atspindintį veiksmingą valdymą, tačiau jo dydis bet kuriuo atveju negali priklausyti išimtinai nuo sąnaudų dydžio.

Tuo tarpu Aprašo 21 punkto nuostatos, nukreipiančios į VPS nustatytas baudas ir priedus už kokybinių rodiklių viršijimą, neužtikrina objektyvaus ir skaidraus rodiklių, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacija, nustatymo, kaip to reikalauja Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007. Pažymėtina, kad nuo šių rodiklių reikšmės tiesiogiai priklauso mokėtinos kompensacijos dydis, todėl tai, kokios baudos ir priedai ir už ką taikytini bei kaip jie apskaičiuojami visų pirma turi būti numatyti Apraše ir tik po to, patvirtinto Aprašo nuostatų pagrindu, – VPS.

Tarnyba yra pasirengusi aptarti šiame rašte išdėstytas pastabas ir pasiūlymus bei, esant poreikiui, bendradarbiauti tobulinant projekto nuostatas.

L. e. direktoriaus pavaduotojo pareigas

Ieva Žilionienė

A. Čižienė, tel. (8 5) 210 5686, el. p. agne.ciziene@rrt.lt
D. Sereičikaitė, tel. (8 5) 210 5659, el. p. dovile.sereickaite@rrt.lt