

**EUROPOS KOMITETAS
PRIE LIETUVOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS**

**Geležinkelių transporto infrastruktūrą reglamentuojančių
Europos Sąjungos teisės aktų grupės
(direktyvų 2001/12/EC, 2001/13/EC, 2001/14/EC ir 2001/16/EC)
įgyvendinimo pasekmių įvertinimas**

2001 m. lapkričio 5 d.

Galutinė ataskaita

Vykdytojas: prof. habil.dr. Adolfas Baublys
VGTU Transporto mokslo instituto direktorius

TURINYS

TURINYS	2
SCHEMŲ SĄRAŠAS.....	3
LENTELIŲ SĄRAŠAS	3
1. ĮVADAS	4
2. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO REGLAMENTAVIMO TRUMPA APŽVALGA . 5	
3. INFRASTRUKTŪROS PAKETO (DIREKTYVŲ 2001/12/EC, 2001/13/EC, 2001/14/EC) BEI SĄVEIKUMO DIREKTYVOS 2001/16/EC TIKSLAS IR TRUMPAS APIBŪDINIMAS	6
3.1. 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EC, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEC dėl Bendrijos geležinkelių plėtros.....	6
3.2. 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EC, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EC dėl geležinkelio įmonių licencijavimo.....	11
3.3. 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EC dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo	13
3.4. 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/16/EC dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikumo	18
3.5. Situacija geležinkeliuose po naujųjų direktyvų įsigaliojimo	23
4. DIREKTYVŲ ĮGYVENDINIMO POVEIKIO SRITYS	24
4.1. Poveikis Lietuvos teisinei bazei.....	25
4.2. Poveikis administracinėms struktūroms.	26
4.3. Poveikis AB “Lietuvos geležinkeliai”	32
4.3.1. <i>Kryžminio subsidijavimo problemos sprendimo galimybės ir alternatyvos</i>	34
4.3.2. <i>Geležinkelių infrastruktūros finansavimo šaltiniai, lėšų poreikis, įstatyminės bazės atitikimas ES reikalavimams</i>	35
4.3.3. <i>Mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra sistema, šių mokesčių lygis bei jų įtaka operatorių veiklai</i>	36
4.4. Poveikis naujiems geležinkelių operatoriams.....	37
4.6. Bendras pasekmių įvertinimas	39
5. REGULIAVIMO ALTERNATYVOS	42
6. IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS :.....	42
7. NAUDOTI PAGRINDINIAI INFORMACIJOS ŠALTINIAI	44

SCHEMŲ SĄRAŠAS

1 schema. Situacija ES šalių geležinkeliuose po 1995 metų.....	5
2 schema. Techninių sąveikumo specifikacijų rengimo tikslai.....	19
3 schema. TSS Rengimo etapai.....	21
4 schema. Techninio suderinamumo posistemio atitikties vertinimo procedūra	22
5 schema. Situacija geležinkeliuose priėmus naująjį infrastruktūros paketą.....	24
6 schema. Funkcijų paskirstymas institucijoms pagal naują direktyvų paketą.....	28
7 schema. Funkcijų paskirstymo 1 scenarijus	29
8 schema. Funkcijų paskirstymo 2 scenarijus	31

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė. Direktyvų 91/440/EC ir 2001/12/EC palyginimas	8
2 lentelė. Direktyvų 95/18/EC ir 2001/13/EC palyginimas	12
3 lentelė. Direktyvų 95/19/EC ir 2001/14/EC palyginimas	16
4 lentelė. Reikalingų teisės aktų sąrašas	25
5 lentelė. AB “Lietuvos geležinkeliai” finansiniai, ekonominiai rodikliai	33
6 lentelė. Ekonominis direktyvų poveikis	41

1. ĮVADAS

Svarbiausia ES geležinkelių direktyva 91/440/EEC, numatanti Europos Sąjungos šalių geležinkelių transporto plėtojimo gaires, buvo priimta 1991 metų liepos 29 d. Ši direktyva apibrėžė pagrindinius geležinkelių plėtros principus, tačiau nedetalizavo tokių klausimų kaip priėjimas prie geležinkelių infrastruktūros, mokesčių už naudojamą infrastruktūrą nustatymas, geležinkelių veiklos valdymo tobulinimas ir t.t.

Šių problemų sprendimų būdai buvo įteisinti 1995 m. birželio 19 d. priimtomis direktyvomis:

- 95/18/EC dėl geležinkelio įmonių licencijavimo;
- 95/19/EC dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo ir naudojimosi ja apmokestinimo.

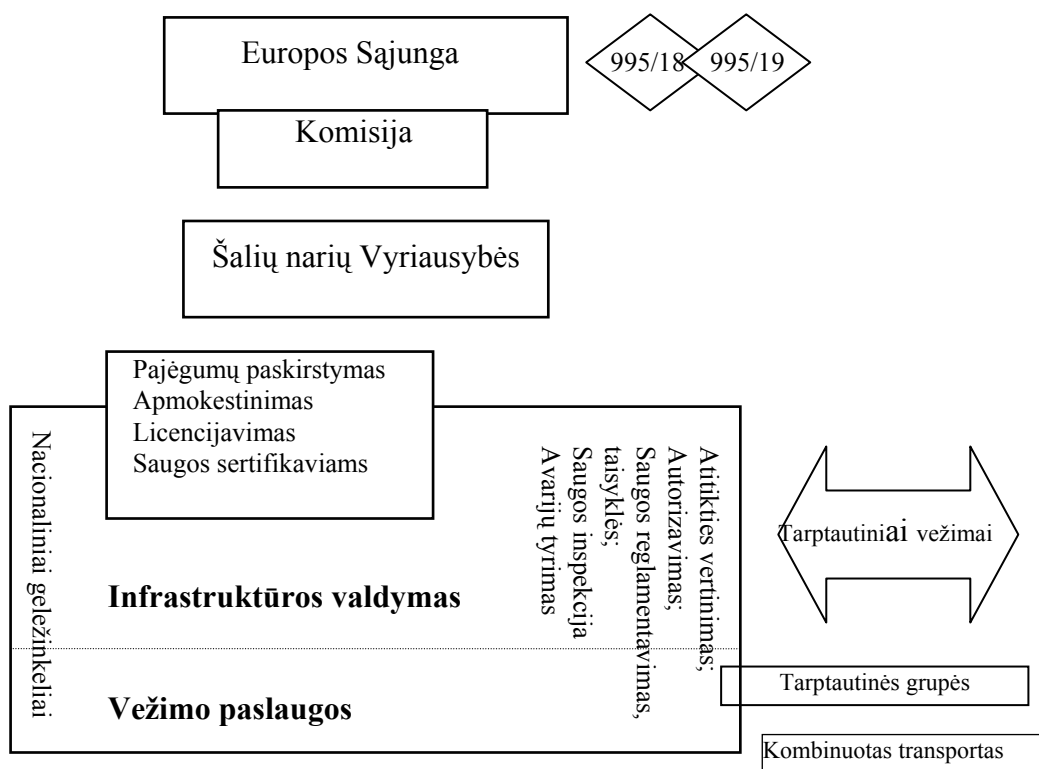
Po šių direktyvų priėmimo ES šalyse toliau vyko geležinkelių restruktūrizavimas (Švedijoje, Vokietijoje, Anglijoje, Suomijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje ir kt.), kur buvo stengiamasi ne tik įgyvendinti priimtų direktyvų nuostatas, bet ir rasti sprendimus naujai iškilusiems klausimams spręsti: infrastruktūros atskyrimas, jos pajėgumų suteikimas, naujų operatorių atsiradimas, eismo saugumo užtikrinimas ir kt.

Šis periodas pasižymi aštriomis diskusijomis, restruktūrizacijos nuostatų aptarimais, bei priimtų direktyvų patikslinimais. Kai kuriais atvejais šios diskusijos priimdavo net atskirų demaršų pavidalą: pavyzdžiui 2000 m. liepos mėn. Vokietijos, Prancūzijos, Italijos, Austrijos ir Šveicarijos geležinkelių administracijų laiškas ES komisarei dėl geležinkelio kompanijų vientisumo išlaikymo.

2001 metais vasario 26 d. bendru Europos Parlamento ir Europos Sąjungos Tarybos sutarimu buvo priimtas kompromisinis sprendimas – patikslinti direktyvas 91/440/EEC ir 95/18/EC, bei priimti naują 95/19/EC direktyvos redakciją, o taip pat vystant direktyvą 96/48/EC ir pritaikant ją prie Transeuropinio paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikumo išleisti naują direktyvą 2001/16/EC.

2. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO REGLAMENTAVIMO TRUMPA APŽVALGA

Geležinkelių transportas yra strateginis sektorius ir iki 1991 m., kol buvo priimta reglamentuojanti Bendrijos geležinkelių plėtrą direktyva, kiekviena šalis turėjo savo nacionalinių geležinkelių valdymo specifiką. Patys geležinkeliai buvo atsakingi už infrastruktūros valdymą, techninio ir eksploatacinio tinkamumo įvertinimą, vežimų paslaugų teikimą, saugos reglamentavimą ir inspektavimą, pajėgumų paskirstymą, mokesčių rinkimą, avarių tyrimą ir pan. Kadangi poreikis transportavimo paslaugoms akivaizdžiai augo, Europos Komisija 1992 m. išleido Baltąją knygą dėl bendros transporto politikos kūrimo ateityje. Šio dokumento pagrindinis tikslas buvo transporto rinkos atvėrimas. Todėl Europos Komisija pateikė pasiūlymus dėl geležinkelių rinkos liberalizavimo, ir 1995 m. Europos Taryba priėmė direktyvas, kuriose jau buvo numatytas dalinis geležinkelio sektoriaus liberalizavimas ir infrastruktūros bei vežimo paslaugų dalinis atskyrimas. 1 schema parodo situaciją ES šalių geležinkeliuose po 1995 m., t.y. priėmus anksčiau minėtas direktyvas. Tačiau tuo nebuvo pasiektas laukiamas rezultatas ir 2001 m. buvo priimtas, galima teigti, istorinis sprendimas: Europos Parlamentas ir Taryba patvirtino direktyvas, numatančias visišką rinkų atvėrimą geležinkelių transporte.



1 schema. Situacija ES šalių geležinkeliuose po 1995 metų

3. INFRASTRUKTŪROS PAKETO (DIREKTYVŲ 2001/12/EC, 2001/13/EC, 2001/14/EC) BEI SAŲVEIKUMO DIREKTYVOS 2001/16/EC TIKSLAS IR TRUMPAS APIBŪDINIMAS

2001 m. kovo 15 d. įsigaliojo trys direktyvos (2001/12/EC, 2001/13/EC, 2001/14/EC), apimančios geležinkelių transporto sektoriaus plėtrą ir rinkos liberalizavimą, kurios yra vadinamos infrastruktūros paketu. Norint pasiekti visišką Europos Sąjungos šalių rinkos atvėrimą buvo būtina, kad visų šalių geležinkelių techniniai parametrai būtų suvienodinti, nes nežiūrint vienodo vėžės pločio (išskyrus Ispaniją ir Suomiją) daug techninių parametrų (pvz. naudojamos elektros energijos įtampa, eismo valdymo sistemos) ES šalyse yra skirtingi. Todėl direktyvos 2001/16/EC dėl paprastųjų geležinkelio sistemos tarpusavio suderinamumo (sąveikumo), kuri savo paskirtimi ir idėja yra gimininga direktyvai 96/49/EC dėl Europos greitųjų geležinkelių sistemos techninio suderinamumo, atsiradimas buvo nuoseklus žingsnis, siekiant visiško geležinkelio rinkos liberalizavimo.

3.1. 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EC, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEC dėl Bendrijos geležinkelių plėtos

Šios direktyvos atsiradimą sąlygojo pernelyg lėtos reformos ES šalių geležinkeliuose, netenkinančios Bendrijos vidaus rinkos tolesnio plėtojimo principų.

Pagrindiniai direktyvos tikslai:

- reglamentuoti sąžiningą ir nediskriminacinį operatorių patekimą į geležinkelių infrastruktūros tinklą;
- užtikrinti, kad kiekviena saugos sąlygas atitinkanti ir licencijuota geležinkelio įmonė jos pageidavimu turėtų prieigą prie geležinkelio infrastruktūros, nepriklausomai nuo jos veiklos rūšies;
- užtikrinti geležinkelio infrastruktūros plėtojimą;
- nustatyti saugaus naudojimosi geležinkelio infrastruktūra priemones;
- užtikrinti, kad skiriamos geležinkelio įmonėms valstybės lėšos (skirtos transporto paslaugų teikimui ir geležinkelio infrastruktūros valdymui) būtų atskirtos ir neperkeliamos iš vienos iš šių sričių į kitą;
- užtikrinti, kad nacionalinė geležinkelio infrastruktūra būtų plėtojama atsižvelgiant į Bendrijos poreikius;

- užtikrinti visuomenės poreikio keliauti geležinkelių transportu įgyvendinimą, sudarant atitinkamas tokių paslaugų teikimo sutartis komerciniais pagrindais;
- atskirti keleivių vežimo paslaugų teikimo sąskaitas nuo krovinių gabenimo paslaugų teikimo sąskaitų;
- nustatyti geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės funkcijas.

Direktyva 2001/12/EC iš esmės nustato naują geležinkelių sektoriaus reguliavimo sąrangą, atskiriant infrastruktūros valdymą nuo vežimų operacijų. Direktyva 91/440/EEC reikalavo tik infrastruktūros funkcionavimo ir vežimų eksploatacinės veiklos apskaitos atskyrimo. Tuo tarpu naujoji direktyva nustato, kad visos esminės infrastruktūros valdymo funkcijos turi būti vykdomos nepriklausomumo nuo vežimų veiklos principu, t.y. garantuojant nediskriminacines sąlygas visiems operatoriams. Turi būti užtikrintas geležinkelio įmonių teikiamų paslaugų ir infrastruktūros valdymo veiklos sąskaitų ir balansų atskiras tvarkymas. Valstybės lėšos, skirtos vienai iš šių dviejų veiklos rūšių, negali būti tarpusavyje perpaskirstytos. Jeigu direktyvoje 91/440/EEC buvo reikalaujama atskirti tik infrastruktūros ir vežimų veiklos sąskaitas, tai direktyva 2001/12/EC papildomai reikalauja krovinių ir keleivių vežimų veiklą atskyrimo. Lėšos, skirtos visuomenės aptarnavimo paslaugų apmokėjimui vežant keleivius, atitinkamose sąskaitose turi atsispindėti atskirai ir negali būti skiriamos kitai veiklai.

Valstybė turi užtikrinti atskirų nuo konkretaus operatoriaus veiklos eismo saugos normų ir taisyklių nustatymą. Jomis remiantis, turės būti sertifikuojamos geležinkelių įmonės ir jų turimi riedmenys, tiriami incidentai ir avarijos. Visa tai privalo atlikti transportavimo paslaugų neteikianti įstaiga ar įmonė, garantuodama nediskriminuojantį operatorių priėjimą prie infrastruktūros.

Yra reglamentuojamas ne tik geležinkelio įmonių atliekamų transportavimo operacijų nepriklausomumas nuo tiesioginės valstybės įtakos, bet ir reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojas taip pat funkcionuotų kaip atskiras padalinys, įmonė ar įstaiga, neteikianti vežimų paslaugų. Infrastruktūros valdytojas visų pirma atsako už infrastruktūros bei jos saugos sistemų priežiūrą ir plėtojimą. Infrastruktūros valdytojas laikosi valstybės nustatytų atitinkamų mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra ėmimo ir infrastruktūros pajėgumų paskirstymo taisyklių ir kartu savarankiškai vykdo jų administravimo bei kontrolės funkcijas. Neteikdamas jokių transportavimo paslaugų, jis užtikrina nediskriminacinį priėjimą prie infrastruktūros, tačiau rinkti mokesčius ir vykdyti funkcijas, susijusias su investicijomis,

technine priežiūra ir finansavimu, ES valstybės narės gali pavesti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai įstaigai.

Valstybė turi imtis būtinų priemonių plėtojant nacionalinę geležinkelių infrastruktūrą pagal bendruosius ES poreikius. Tuo tikslu infrastruktūros valdytojas parengia investicijų planą, siekiantį užtikrinti optimalų infrastruktūros panaudojimą ir plėtrą. Savo ruožtu valstybė, nustatydamą infrastruktūros valdytojui veiklos uždavinius ir apimtis, skiria atitinkamą finansavimą, ypač naujoms investicijoms. Valstybės pagalba taip pat gali būti suteikiama geležinkelio įmonėms, gavusioms paskolas, skirtas ir finansinėms investicijoms į infrastruktūrą, ir veiklos išlaidų teikiant tam tikras transportavimo paslaugas padengimui.

Svarbūs pakeitimai direktyvoje 2001/12/EC (lyginant su 91/440/EEC) buvo atlikti operatorių priėjimo prie infrastruktūros liberalizavimo srityje. Ankstesnė direktyva suteikė priėjimo teisę tik tarptautinėms geležinkelių grupėms, vykdančios tarptautinių ir tranzito vežimų (įskaitant kombinuotus vežimus) paslaugas. Tuo tarpu naujoji direktyva nuo 2003 m. kovo 15 d. priėjimo teisę suteikia visoms geležinkelio įmonėms lygiavertėmis sąlygomis naudotis transeuropinio krovinių vežimo geležinkeliais tinklo infrastruktūra kitose valstybėse narėse. Nuo 2008 m. kovo 15 d., neatsižvelgiant į veiklos pobūdį, geležinkelio įmonėms lygiavertėmis sąlygomis krovinių vežimui suteikiamas priėjimas prie viso ES krovinių vežimo geležinkeliais tinklo, t.y. tarptautinio krovinių vežimo paslaugos yra visiškai liberalizuojamos. Geležinkelio įmonės, teikiančios vežimų paslaugas, su geležinkelio infrastruktūros valdytoju sudaro būtinas administracines, technines ir finansines sutartis. Jose nustatytos nediskriminacinės sąlygos turi atitikti 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/14/EC dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojamą geležinkelio infrastruktūrą nustatymo.

Valstybės narės iki 2003 m. kovo 15 d. privalo priimti įstatymus ir kitus būtinus šios direktyvos pilnam įsigaliojimui teisės aktus ir nedelsdamos pranešti apie tai Komisijai.

Esminiai skirtumai tarp direktyvų 91/440 ir naujai priimtos direktyvos 2001/12 išvardinti toliau pateikiamoje 1 lentelėje.

1 lentelė. Direktyvų 91/440/EC ir 2001/12/EC palyginimas

91/440	2001/12
Prieiga prie geležinkelių infrastruktūros	
<ul style="list-style-type: none"> • direktyva taikoma tarptautinėms įmonių grupėms, atliekančioms tarptautinius krovinių ir keleivių vežiojimus, tranzitinius bei kombinuotus vežimus. 	<ul style="list-style-type: none"> • nuo 2003 m. kovo 15 d. direktyva taikoma visoms geležinkelių įmonėms, atliekančioms tarptautinius krovinių vežimus Trans-europinio geležinkelių

	krovinių vežimo tinkle (TERFN) įskaitant ir uostus.
--	---

1 lentelės tęsinys

	<ul style="list-style-type: none"> • nuo 2008 m kovo 15 d. - visoms geležinkelių įmonėms, atliekančioms tarptautinius vežimus visomis ES šalių - narių geležinkelių linijomis
<ul style="list-style-type: none"> • reikalavo atskirų sąskaitų ir balansų tarp infrastruktūros valdymo ir vežimo paslaugų, 	<ul style="list-style-type: none"> • reikalauja, kad esminės infrastruktūros valdymo funkcijos būtų atliekamos nepriklausomai nuo geležinkelių įmonių, o taip pat reikalauja keleivių ir krovinių vežimo veiklų sąskaitų atskyrimo. • pajamos, gautos už krovinių vežimą, negali būti perduodamos keleivių vežimo nuostoliams padengti.
<ul style="list-style-type: none"> • reikalavo atskyrimo tarp valstybės ir geležinkelio įmonės (-ių) 	<ul style="list-style-type: none"> • reikalauja atskyrimo tarp valstybės ir geležinkelio įmonių; • reikalauja, kad Infrastruktūros valdytojas ir savo vidiniu valdymu, administravimu bei kontrole būtų nepriklausomas nuo valstybės
<ul style="list-style-type: none"> • nereikalavo jokių atskirų geležinkelių sektoriaus funkcijų 	<ul style="list-style-type: none"> • reikalauja, kad saugos taisyklės būtų nustatomos atskirai nuo geležinkelių įmonių
<ul style="list-style-type: none"> • reikalavo saugos sertifikatų tik toms geležinkelių įmonėms, kurios atlieka tarptautinius krovinių ir keleivių vežiojimus, tranzitinius bei kombinuotus vežiojimus 	<ul style="list-style-type: none"> • reikalauja saugos sertifikatų visoms geležinkelių įmonėms
<ul style="list-style-type: none"> • jokių reikalavimų geležinkelių rinkos monitoringui 	<p>Komisija vykdo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tinklų panaudojimo, • infrastruktūros mokesčių ėmimo, • pajėgumų paskirstymo; • saugumo reguliavimo; • licencijavimo monitoringą.

Esama teisinė padėtis Lietuvoje. Šiuo metu geležinkelių transporto veiklą reglamentuoja Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodeksas, kuris buvo parengtas remiantis ir 91/440/EEC direktyvos nuostatomis. Geležinkelio transporto kodekse nustatyti Lietuvos geležinkelių veiklos principai: viešųjų geležinkelių prieinamumas visiems geležinkelių operatoriams, sąžininga konkurencija su kitomis transporto šakomis, geležinkelių įmonės savarankiškumas.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 08 22 nutarimu Nr. 997 SPAB "Lietuvos geležinkeliai" paskiriama viešojo naudojimo geležinkelių valdytoja (infrastruktūros valdytoja), teisėtu pagrindu prižiūrinti viešojo naudojimo geležinkelius ir teikianti su tuo susijusias paslaugas geležinkelio įmonėms.

2001 m. gegužės mėn. 15 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 559 patvirtino Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatas ir pagrindines kryptis, kurios numato teises, ekonomines sąlygas geležinkelių transporto įmonių ūkinei komercinei veiklai bei siekia užtikrinti konkurentabilumą, Europos Sąjungos reikalavimus atitinkančio Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus suformavimą [1, 2]. Šio nutarimo nuostatos iš principo atitinka naujo infrastruktūros paketo reikalavimus.

Š.m. gegužės 8 d. LR Seimas priėmė įstatymą, kuriuo bendrovė "Lietuvos geležinkeliai" jau nebeprivalo turėti specialios paskirties statuso, o nuo birželio 29 d., įregistravus naujus įstatus, "Lietuvos geležinkeliai" tapo akcine bendrove.

Įgyvendinant 91/440/EEC ir 2001/12/EC direktyvų reikalavimus Lietuvos geležinkeliuose reikalinga parengti ir priimti tokius teisės aktus:

1. Dėl nediskriminacinio priėjimo prie infrastruktūros reguliuojančios institucijos steigimo turi būti parengtas LR Vyriausybės nutarimas arba Susisiekimo ministro įsakymas, kuriuo būtų išplėstos veikiančios Valstybinės geležinkelio inspekcijos funkcijos.

2. Dėl geležinkelio įmonių veiklos savarankiškumo užtikrinimo, visuomenės aptarnavimo vežti keleivius geležinkelio transportu įsipareigojimų vykdymo turi būti redaguojamas LR geležinkelio transporto kodeksas, numatant aiškų valstybės ir geležinkelių funkcijų atskyrimą, pilną, pagal visuomenės aptarnavimo sutartis suteiktą paslaugų apmokėjimą bei atsakomybę sutarties sąlygų nevykdymo atveju tiek užsakovui, tiek paslaugų teikėjui.

Vadovaujantis LR Vyriausybės 2001 metu gegužės 2 d. posėdžio sprendimu (protokolo Nr.21, 23 klausimas) patvirtintu Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatų ir pagrindinių kryptų įgyvendinimo planu bei LR Vyriausybės 2001 m. gegužės 15 d. nutarimu

Nr. 559 Dėl Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatų ir pagrindinių krypčių patvirtinimo, 2002 metais turės būti įsteigti trys AB "Lietuvos geležinkeliai" filialai pagal atskiras veiklos rūšis. Tai AB "Keleivių vežimo paslaugos", AB "Krovinių vežimo paslaugos" ir AB "Geležinkelio infrastruktūra".

3.2. 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EC, iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EC dėl geležinkelio įmonių licencijavimo

Pagrindiniai direktyvos tikslai:

- nustatyti geležinkelio įmonių ir tarptautinių grupių patekimo į tarptautinę geležinkelio transporto sistemą teises;
- užtikrinti, kad visos geležinkelio įmonės atitiktų geros reputacijos, finansinio pajėgumo ir profesinės kompetencijos reikalavimus;
- užtikrinti, kad geležinkelio klientų ir trečiųjų asmenų teisės būtų apsaugotos, kad teikiamos geležinkelių paslaugos atitiktų aukštus saugumo standartus;
- nustatyti vienodus geležinkelio įmonių licencijavimo bei abipusio šių licencijų pripažinimo valstybėse – narėse principus;
- užtikrinti, kad būtų paskirta atsakinga institucija už licencijų išdavimą, kuri taip pat kontroliuotų ir už licencijos išdavimui keliamų reikalavimų laikymąsi;
- suvienodinti geležinkelio įmonių patekimo į geležinkelių tinklą bei jų licencijavimo sąlygas, kad būtų pasiektas vienodai saugus ir efektyvus geležinkelio paslaugų teikimas visoje ES teritorijoje,
- geležinkelio įmonei vienoje šalyje išduota licencija pripažįstama visos Bendrijos teritorijoje.

Anksčiau galiojusi direktyva 95/18/EC reikalavo licencijuoti tik tas geležinkelio įmones, kurios galėjo naudotis priėjimo prie infrastruktūros teisėmis pagal direktyvos 91/440/EEC nuostatas, t.y. tik tarptautines geležinkelių grupes, vykdančias tarptautinių ir tranzito vežimų (įskaitant kombinuotus vežimus) paslaugas. Tuo tarpu direktyvos 2001/13/EC tikslas – nustatyti bendrą licencijavimo tvarką visoms geležinkelio įmonėms, atitinkančioms tam tikrus geros reputacijos, finansinio pajėgumo ir profesinės kompetencijos reikalavimus tam, kad būtų apsaugoti klientai ir trečiosios šalys bei paslaugos būtų teikiamos laikantis eismo saugos reikalavimų. Išduodamos pagal šią tvarką licencijos turi galioti visoje Bendrijoje, užtikrinant vežimų rinkoje galinčių funkcionuoti geležinkelio įmonių teisingą,

skaidrų ir nediskriminuojantį traktavimą. Numatyti taip pat valstybių narių įsipareigojimai teikti reguliarią informaciją Europos Komisijai ir kitoms ES valstybėms apie išduotas, laikinai suspenduotas, panaikintas ar pakeistas licencijas.

Ankstesnė direktyva 95/18/EC paliko teisę pačiai valstybei narei spręsti, kokia institucija yra atsakinga už licencijų išdavimą. Pagal naujosios direktyvos nuostatas kiekviena valstybė narė paskiria instituciją, atsakingą už licencijų išdavimą ir už tai, kad būtų vykdomi šia direktyva nustatyti įsipareigojimai. Licencijų išdavimo funkcijas atlieka tik tokia institucija, kuri pati neteikia transportavimo paslaugų ir yra nepriklausoma nuo tokia veikla užsiimančių įmonių.

Svarbu pabrėžti ir tai, kad be šios direktyvos reikalavimų, licencijuota geležinkelio įmonė taip pat privalo laikytis atitinkančių Bendrijos teisę šių pagrindinių nacionalinių teisės aktų nuostatų:

- techniniai ir eksploataciniai reikalavimai, teikiant geležinkelių paslaugas;
- saugos reikalavimai riedmenims, veiklos organizavimui, darbuotojams;
- nuostatos dėl darbuotojų ir vartotojų sveikatos, saugos, socialinių sąlygų ir teisių;

Valstybės narės iki 2003 m. kovo 15 d privalo priimti įstatymus ir kitus būtinus šios direktyvos pilnam įsigaliojimui teisės aktus ir nedelsdamos pranešti apie tai Komisijai.

Esminiai skirtumai tarp direktyvos 95/18 ir naujai priimtos direktyvos 2001/13 išvardinti toliau pateikiamoje 2 lentelėje.

2 lentelė. Direktyvų 95/18/EC ir 2001/13/EC palyginimas

95/18	2001/13
<ul style="list-style-type: none"> • Reikalavo licencijos geležinkelio įmonėms, sudarančioms tarptautines įmonių grupes ir atliekančioms tarptautinius ir tranzitinius krovinių ir keleivių vežiojimus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reikalauja licencijuoti visas geležinkelių įmones; • reikalauja, kad licencija galėtų visoje Bendrijos teritorijoje; • privaloma informuoti Komisiją apie išduotas, sustabdytas, papildytas ar panaikintas licencijas.
<ul style="list-style-type: none"> • turi būti paskirta atsakinga institucija už licencijų išdavimą 	<ul style="list-style-type: none"> • nustato, kad licencijas išduodanti institucija negali atlikti vežiojimo paslaugų, t.y. turi būti visiškai nepriklausoma nuo tokias paslaugas teikiančių įmonių.

Esama teisinė padėtis Lietuvoje. Šiuo metu 95/18/EC direktyvos nuostatos yra iš dalies įgyvendintos LR geležinkelio transporto kodekse, 1996 m. kovo mėn. 29 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime Nr. 406 (pakeitimai atlikti 1998 kovo mėn. 09 d. nutarime Nr. 295) ir 1998 01 20 susisiekimo ministro įsakyme Nr. 20. Remiantis šiais teisės aktais, operatoriams yra išduotos 5 licencijos vežti keleivius ir krovinius. Tačiau aukščiau minėti teisės aktai nėra pakankami ES reikalavimų įgyvendinimui. Pagrindinis trūkumas yra tas, kad juose nenumatytos reikiamos priemonės eismo saugai užtikrinti, licencijos turėtojo atsakomybė už avarių metu padarytą žalą, nereikalaujama įrodyti įmonės finansinį pajėgumą ir t.t.

Įgyvendinant direktyvų 2001/13/EC ir 95/18/EC nuostatas turi būti peržiūrėtos šiuo metu galiojančios geležinkelio įmonių licencijavimo taisyklės, patvirtintos 1998 m. sausio mėn. 20 d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 20, papildant jas nuostatomis dėl:

- geros reputacijos ir finansinės būklės,
- vadovybės ir personalo profesinio gebėjimo,
- techninių ir eksploatacinių geležinkelio transporto reikalavimų vykdymo,
- saugos reikalavimų personalui ir techninėms priemonėms (riedmenims) atitikimo,
- reikalavimų darbuotojų sveikatai nustatymo.

Įvertinant direktyvos 2001/14/EC reikalavimus šioje srityje taisyklėse tikslinga būtų numatyti, kad įmonė (jau gavusi licenciją) negali pradėti savo veiklos tol, kol nebus atestuota pagal saugos reikalavimus, t.y. kol negaus saugos sertifikato.

3.3. 2001 m. vasario 26 d Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EC dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo

Ši direktyva pakeitė 1977 m. gruodžio 12 d. Tarybos reglamentą (EEC) Nr. 2830/77 dėl būtinų priemonių, kad būtų pasiektas geležinkelio įmonių apskaitos sistemų ir metinės atskaitomybės panašumas, 1978 m. rugsėjo 19 d. Tarybos reglamentą (EEC) Nr. 2183/78, nustatantį geležinkelio įmonėms vienodus išlaidų apskaitos principus, 1982 m. liepos 19 d. Tarybos sprendimą 82/529/EEC dėl tarptautinio prekių gabenimo geležinkeliais įkainių nustatymo, 1983 m. liepos 25 d. Tarybos sprendimą 83/418/EEC dėl geležinkelių komercinio savarankiškumo teikiant tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo paslaugas ir Direktyvą 95/19/EC.

Pagrindiniai direktyvos tikslai:

- užtikrinti skaidrumą ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros visoms geležinkelio įmonėms;
- pasiekti pusiausvyrą tarp įvairių transporto rūšių, naudojant tinkamą geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemą;
- optimaliai išnaudoti geležinkelių infrastruktūrą, tuo būdu mažėjant transporto paslaugų kainai visuomenei;
- optimizuoti valdomos infrastruktūros panaudojimą;
- skatinti infrastruktūros valdytojus mažinti eismo sutrikimų skaičių ir gerinti tinklo eksploatacines savybes;
- sumažinti dėl labai skirtingų mokesčių ėmimo principų galinčius atsirasti geležinkelių infrastruktūrų arba įvairių transporto rūšių konkurencijos iškraipymus.

Direktyvoje aptariami principai ir procedūros, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius, paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus. Taip pat yra numatytos pagrindinės funkcijos, kurias turi atlikti infrastruktūros valdytojas, nustatyti ryšių tarp infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės principai. Ši direktyva taikoma kai geležinkelių infrastruktūra yra naudojama teikiant ir vidaus, ir tarptautines vežimų geležinkeliais paslaugas.

Direktyva netaikoma:

- autonominiams vietiniams ir regioniniams tinklams teikiant keleivių vežimo paslaugas;
- tinklams, skirtiems vien tik miesto ar priemiestinėms keleivių vežimo paslaugoms teikti;
- regioniniams tinklams, kuriais naudojasi vien tik geležinkelio įmonė, kuriai netaikoma Direktyva 91/440/EEC, regioninėms krovinių gabenimo paslaugoms teikti tol, kol tinklo pajėgumų nepaprašo kitas pareiškėjas;
- privačiai geležinkelių infrastruktūrai, kuri skirta vien tik infrastruktūros savininko krovinių gabenimo reikmėms.

Direktyvoje reglamentuojami šie svarbiausi principai:

- geležinkelio infrastruktūros pajėgumų paskirstymo;
- infrastruktūros apmokestinimo nustatymo;
- mokesčių surinkimo;
- saugos sertifikavimo.

Direktyvoje numatyta, kad siekiant užtikrinti skaidrą ir nediskriminacinę infrastruktūros paskirstymą, infrastruktūros valdytojas turi parengti ir išleisti geležinkelių tinklo nuostatus, kuriuose pateikiama visa informacija apie geležinkelio infrastruktūrą, jos pajėgumus atskiromis linijomis, sąlygas ir reikalavimus naujiems operatoriams, bei infrastruktūros teikiamas paslaugas.

Direktyvoje apibrėžiami mokesčio už naudojamą infrastruktūrą skaičiavimo principai, nustatytos išlaidų rūšys, kurias būtina įvardinti nustatant mokesčių dydį.

Direktyva numato infrastruktūros pajėgumų paskirstymo principus, paraiškų padavimo tvarką, traukinių tvarkaraščių sudarymo tvarką, prašymų pajėgumams derinimo eiliškumą. Direktyva taip pat numato tam tikras priemones, kurių turi būti imamasi “perpildytos infrastruktūros” atvejais (infrastruktūros mokesčių didinimas, naujos investicijos tinklo modernizavimui ir jo plėtrai plečiant infrastruktūros pajėgumus).

Igyvendinant anksčiau išvardintus direktyvos reikalavimus, reikia atsižvelgti į tai, kad jos preambulėje yra aiškiai suformuluota nauja kitoms transporto rūšims, o ypač kelių transportui, nuostata, kad “Europos geležinkeliams atgaivinti sudarant daugiau galimybių krovinius gabenti Transeuropiniu krovinių gabenimo geležinkeliais tinklu, būtina sąžininga tarprūšinė geležinkelių transporto ir kelių transporto konkurencija, tinkamos mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo sistemos kartu su tinkamomis mokesčių ėmimo už naudojamą kitomis transporto infrastruktūros sistemomis bei konkurencingų operatorių buvimas leis pasiekti optimalią pusiausvyrą tarp įvairių transporto rūšių”. Todėl taip pat svarbu atsižvelgti į šią nuostatą, rengiant tiek geležinkelių tinklo nuostatus, tiek infrastruktūros renovacijos ir plėtros finansavimo planus bei jų įgyvendinimo priemones.

Lyginant su anksčiau galiojusia 95/19/EC direktyva, pagrindinė naujovė yra ta, kad atskirai reglamentuojami saugos reikalavimai, įvedamas saugos sertifikatas. Tai tapo ypatingai aktualu, kai ši direktyva įteisino licencijų galiojimą visose ES valstybėse.

Valstybės narės iki 2003 m. kovo 15 d privalo priimti įstatymus ir kitus būtinus šios direktyvos pilnam įsigaliojimui teisės aktus ir nedelsdamos pranešti apie tai Komisijai.

Esminiai skirtumai tarp direktyvų 95/19/EC ir naujai priimtos direktyvos 2001/14/EC išvardinti toliau pateikiamoje 3 lentelėje.

3 lentelė. Direktyvų 95/19/EC ir 2001/14/EC palyginimas

95/19/EC	2001/14/EC
Infrastruktūros pajėgumų paskirstymas	
KAS?	
<p>Valstybė narė paskiria už infrastruktūros pajėgumų paskirstymą atsakingą instituciją:</p> <ul style="list-style-type: none"> • infrastruktūros valdytoją arba • kitą instituciją (t.y. valstybė gali suteikti infrastruktūros skirstymo įgaliojimus geležinkelių įmonei) 	<ul style="list-style-type: none"> • “Už infrastruktūros paskirstymą atsakingas Infrastruktūros valdytojas.” • Esminių funkcijų atskyrimas
KAIP?	
<ul style="list-style-type: none"> • nediskriminaciniu būdu • užtikrinant optimaliai efektyvų panaudojimą 	<ul style="list-style-type: none"> • atviromis procedūromis visiems pateikusiems prašymus dėl naudojimo infrastruktūra; • jokių specialiųjų teisių nebuvimu; • išankstiniu perpaskirstymu • bendraisiais susitarimais
KOKIE prioritetai?	
<ul style="list-style-type: none"> • paslaugos teikiamos visuomenės aptarnavimui naudai • paslaugos, naudojantis specializuota infrastruktūra (greituminiai geležinkeliai) 	<p>prioritetai teikiami, jeigu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • infrastruktūra perpildyta; • egzistuoja specializuota infrastruktūra prioritetų kriterijai; • jeigu tai Infrastruktūros valdytojo numatyta tinklo nuostatuose; • valstybės narės gali nustatyti tam tikrus nuostatus.
Saugos sertifikavimas	
<ul style="list-style-type: none"> • saugos sertifikatai buvo reikalingi tik geležinkelio įmonėms, sudarančioms tarptautines įmonių grupes, atliekančioms tarptautinius bei tranzitinius krovinių ir keleivių vežiojimus 	<ul style="list-style-type: none"> • saugos sertifikatai reikalingi visoms licencijuotoms geležinkelio įmonėms.

Esama teisinė padėti Lietuvoje. Šiuo metu pagrindinė direktyvos 95/19/EC nuostata, kad būtų užtikrinta teisė naudotis Lietuvos geležinkelių infrastruktūra visiems vežėjams,

yra iš dalies įgyvendinta Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodekse. Tačiau pati infrastruktūros skyrimo procedūra nėra aptariama nė viename Lietuvos Respublikos teisės akte.

Susisiekimo ministro 1998 m. rugpjūčio mėn. 10 d. nutarimu Nr. 8.1 nustatyta laikina rinkliava už naudojimąsi infrastruktūra, ji turi būti taikoma visiems vežėjams, nepriklausomai nuo jų pavaldumo.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. gegužės mėn. 10 d. nutarimu Nr. 319 įsteigta Valstybinė geležinkelio inspekcija, kuri rūpinasi geležinkelių transporto sauga.

Šiuo metu yra parengtas Geležinkelio transporto kodekso 3, 7, 20, 22 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 6(1), 6(2) straipsniais įstatymo projektas. PHARE projekto "Teisės aktų harmonizavimas transporte. III etapas" pagalba pateikti pasiūlymai Riedmenų sertifikavimo tvarkai, Saugos sertifikavimui, kuriuos priėmus direktyvos nuostatos būtų visiškai perkeltos į nacionalinę teisę.

Įgyvendinant direktyvos 2001/14/EC nuostatas Lietuvoje reikalinga:

1. parengti Lietuvos geležinkelių tinklo nuostatus;
2. parengti infrastruktūros mokesčio skaičiavimo metodiką ir remiantis ja nustatyti infrastruktūros mokesčių sistemą;
3. paskirti atitinkamą reguliavimo instituciją;
4. parengti saugumo sertifikavimo taisykles;
5. paskirti instituciją, atsakingą už saugos sertifikavimą bei jų vykdymo kontrolę.

Įgyvendinus tarybos direktyvos 2001/14/EC nuostatas laukiamas rezultatas:

6. skaidri ir nediskriminacinė prieiga prie geležinkelio infrastruktūros, kas savo ruožtu skatins geležinkelio įmonių konkurenciją bei geležinkelio paslaugų plėtrą bei kokybę;
7. įvedus vieningą visoje Bendrijoje geležinkelio įmonių licencijavimo tvarką ir visuotinai pripažįstamą licenciją bei tuo atvėrus atskirų valstybių rinkas bus pasiektas didesnis krovinių gabenimo geležinkeliais veiksmingumas;
8. sąžininga tarprūšinė geležinkelių transporto ir kelių transporto konkurencija bei įvairių transporto rūšių konkurencijos iškraipymų sumažinimas;
9. teisingas ir nediskriminacinis visų geležinkelio infrastruktūros naudotojų poreikių patenkinimas;
10. geležinkelio infrastruktūros panaudojimo optimizavimas;

11. sutrikimų naudojant geležinkelio infrastruktūrą sumažinimas, tinklo eksploatacinių savybių pagerinimas;
12. sąžiningos konkurencijos teikiant geležinkelių paslaugas užtikrinimas;
13. veiksmingas geležinkelio infrastruktūros valdymas ir infrastruktūros valdytojų išlaidų sumažinimas;
14. nepriklausomos reguliavimo institucijos įsteigimas, kuri prižiūrėtų geležinkelio įmonėms nustatytų reikalavimų laikymąsi.

3.4. 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/16/EC dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikumo

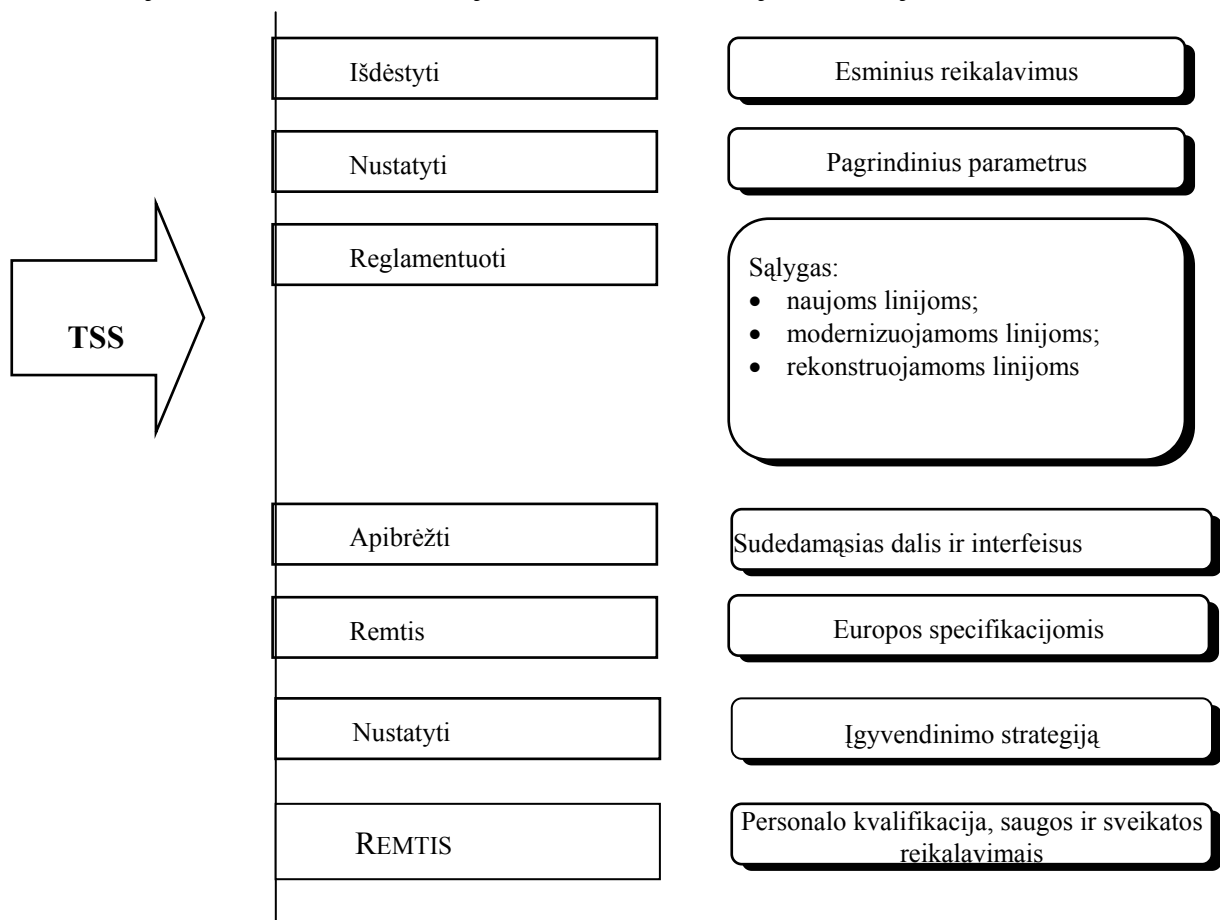
Pagrindiniai šios direktyvos tikslai:

- pasiekti, kad traukiniai be kliūčių galėtų naudotis visu Bendrijos tinklu;
- užtikrinti infrastruktūros ir riedmenų charakteristikų suderinamumą transeuropiniame geležinkelių tinkle, o taip pat veiksmingą įvairių infrastruktūros valdytojų ir operatorių informacinių sistemų tarpusavio ryšį;
- nustatyti sąlygas, kurios turi būti įvykdytos, kad Bendrijos teritorijoje būtų pasiektas transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikumas;
- siekti transeuropiniame geležinkelių tinkle optimalių saugos, paslaugų kokybės ir sąnaudų rezultatų;
- paskirti institucijas, kurios atliktų patikros procedūras, leidžiančias visoje Bendrijoje užtikrinti galiojančių taisyklių bei techninių ir eksploatacinių nuostatų laikymąsi projektuojant, konstruojant ir įdiegiant į eksploataciją atitinkamas technines priemones.

Europos Sąjunga siekdama sudaryti sąlygas ūkio subjektams bei regioninės ir vietinės valdžios institucijoms kuo daugiau naudotis teritorijos be vidaus sienų pranašumais, skatindama kuo didesnes geležinkelių gabenamų krovinių apimtis, įvertindama kiekvienos šalies geležinkelių sistemos savitumus numatė pagerinti nacionalinių geležinkelių tinklų tarpusavio suderinamumą ir sąveikumą bei prieigą prie jų. Tuo tikslu planuojama imtis konkrečių priemonių, kurios reikalingos techninio standartizavimo srityje. Kadangi geležinkelio transporto krovinių ir keleivių vežimo paslaugų kokybė, vežimų sauga bei sąnaudos priklauso nuo šalių geležinkelių infrastruktūros bei riedmenų charakteristikų (energetika, eismo valdymas ir signalizacija, vežiojimų vadyba, riedmenų techninis

suderinamumas ir pan.) numatoma unifikuoti geležinkelio techninius standartus. Tuo būtų pasiektas visų Bendrijos šalių geležinkelių sistemų suderinamumas, t.y. bet kurios šalies geležinkelių operatorius galėtų laisvai organizuoti savo veiklą visoje Bendrijos geležinkelių sistemoje.

Geležinkelių posistemių suderinamumas ir reiškia “ES paprastųjų geležinkelių sistemų integraciją”. Tai laipsniškas geležinkelių sistemos pertvarkymas pagal techninio derinimo priemones – technines sąveikumo specifikacijas (TSS), kurios parengiamos kiekvienam posistemui ar jo daliai, kad būtų įvykdyti esminiai techniniai reikalavimai transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikumui (TSS tikslai yra pateikiami 2 schemeje). TSS turi būti išdėstyti techniniai reikalavimai posistemui ar jo daliai, nustatyti pagrindiniai parametrai, apibrėžtos sudedamosios dalys ir interfeisai. TSS bus reglamentuojamos sąlygos naujai projektuojamoms ir statomoms, modernizuojamoms bei rekonstruojamoms geležinkelio linijoms. Techninio suderinamumo specifikacijos turi remtis Europos standartais. Tuo būdu kiekvienai valstybei – ES narei reikia taikyti TSS visoms geležinkelio infrastruktūros sudėtinėms dalims: riedmenims, eismo kontrolės sistemoms, geležinkelių veiklai naujai tiesiamose, rekonstruojamose ar modernizuojamose linijose.



2 schema. Techninių sąveikumo specifikacijų rengimo tikslai

Direktyva numato atvejus, kai valstybei - narei nereikia taikyti vienos ar daugiau TSS jei:

- naujos, modernizuojamos geležinkelio linijos darbai jau yra gerokai pasistūmėję arba jie vykdomi pagal sudarytą sutartį tuo metu, kai šios TSS yra skelbiamos;
- TSS ir esamos linijos pakrovos gabaritas, vėžės plotis, tarpukelės plotis arba elektrifikavimo įtampa yra nesuderinami;
- geležinkelių tinklas yra jūra atskirtas ar izoliuotas nuo likusios Bendrijos dalies geležinkelių tinklo;
- dėl šių TSS taikymo nukentėtų esamos linijos rekonstrukcijos projekto ekonominis perspektyvumas ir (arba) geležinkelių sistemos suderinamumas valstybėje narėje;
- po avarijos ar gaivalinės nelaimės tinklo skubaus atstatymo sąlygos ekonomiškai ir techniškai neleidžia iš dalies ar visiškai taikyti atitinkamų TSS;
- TSS gali būti netaikomi prekiniams vagonams, važiuojantiems į trečiąsias šalis ar iš jų, kai vėžės plotis skiriasi nuo Bendrijos pagrindinio geležinkelių tinklo vėžės pločio.

Techninių sąveikumo specifikacijų projektus, Komisijos įgaliojimu parengia Jungtinė reprezentacinė grupė. Kiekvienos TSS projektas rengiamas dviem etapais.

Pirmiausia Jungtinė reprezentacinė grupė – už techninių sąveikumo specifikacijų parengimą atsakingas infrastruktūros valdytojus, geležinkelių bendroves ir pramonininkus vienijantis organas - nustato TSS pagrindinius parametrus, taip pat interfeisus su kitais posistemiais, numato kitus specifinius atvejus, kurių gali prireikti TSS rengimo metu. Kiekvienam iš šių parametrų ir interfeisų pasiūlomi perspektyviausi alternatyvūs sprendimai bei jų techninis ir ekonominis pagrindimas.

Paskui Jungtinė reprezentacinė grupė, remdamasi šiais pagrindiniais parametrais, parengia techninės sąveikumo specifikacijos projektą. Tam tikrais atvejais Jungtinė reprezentacinė grupė atsižvelgia į techninę pažangą, jau atliktus standartizavimo, mokslinius tiriamuosius darbus, veikiančių darbo grupių veiklos rezultatus. Prie techninės sąveikumo specifikacijos projekto pridedamas bendras techninių sąveikumo specifikacijų įgyvendinimo apskaičiuotos ekonominės naudos įvertinimas; šiame įvertinime nurodomas galimas poveikis visiems susijusiems operatoriams ir ūkio subjektams.

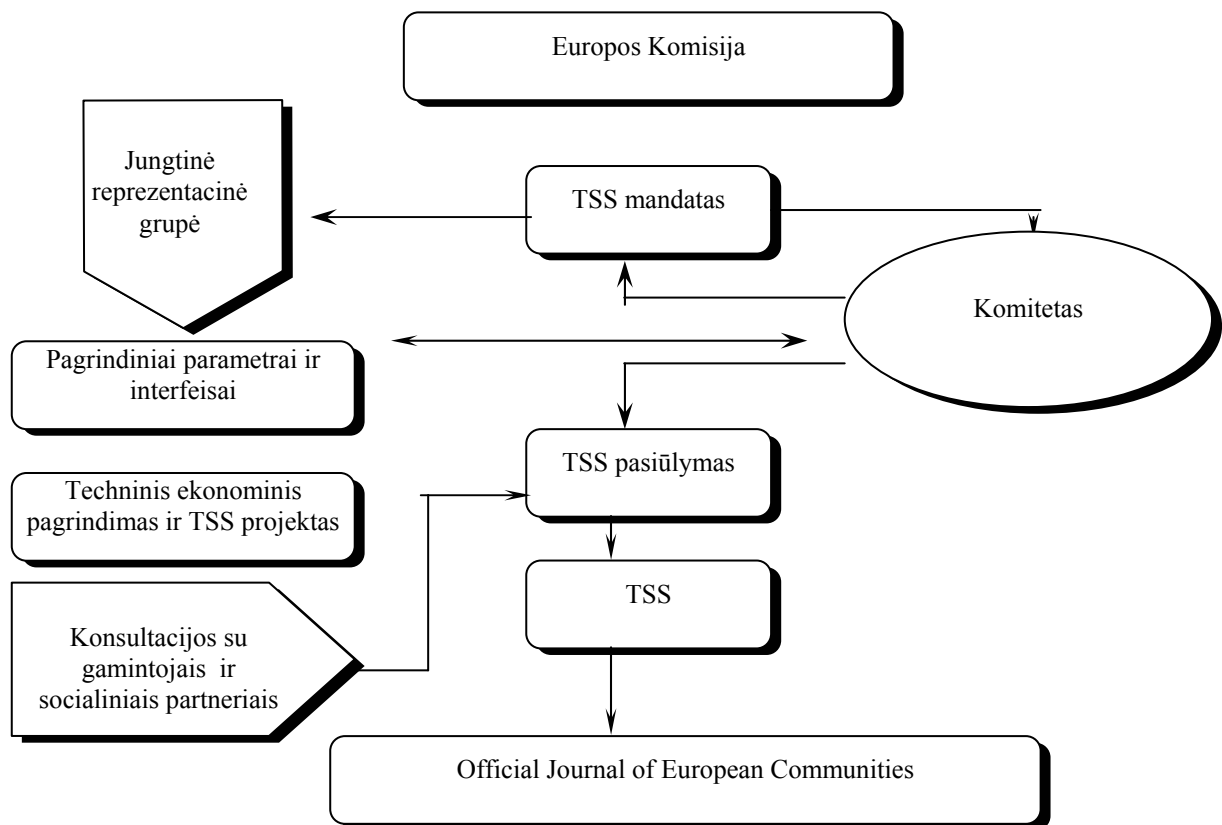
Kad būtų galima nustatyti ir įgyvendinti pačius perspektyviausius sprendimus, rengiant kiekvienos TSS (įskaitant pagrindinius parametrus) projektą, ją priimant ir svarstant iš naujo atsižvelgiama į visų techninių sprendimų, nagrinėtų kartu su tarp jų esančiomis sąsajomis,

apskaičiuotą ekonominę naudą. Atliekant šį įvertinimą valstybės narės dalyvauja teikdamos reikalingus duomenis.

Komitetas, kuris sudarytas iš valstybių-narių atstovų ir kuriam pirmininkauja Komisijos atstovas yra reguliariai informuojamas apie techninių sąveikumo specifikacijų rengimo darbą. Atliekant šį darbą Komitetas gali suformuluoti bet kurias sąlygas ar naudingas rekomendacijas dėl techninių sąveikumo specifikacijų koncepcijos ir ekonominės naudos analizės. Visų pirma Komitetas gali valstybės narės prašymu reikalauti, kad būtų nagrinėjami alternatyvūs sprendimai ir kad šių alternatyvių sprendimų ekonominės naudos įvertinimas būtų išdėstytas prie techninės sąveikumo specifikacijos projekto pridedamoje ataskaitoje.

TSS yra priimamos ir svarstomos iš naujo ta pačia tvarka. Komisija TSS skelbia žurnale *Official Journal of the European Communities*.

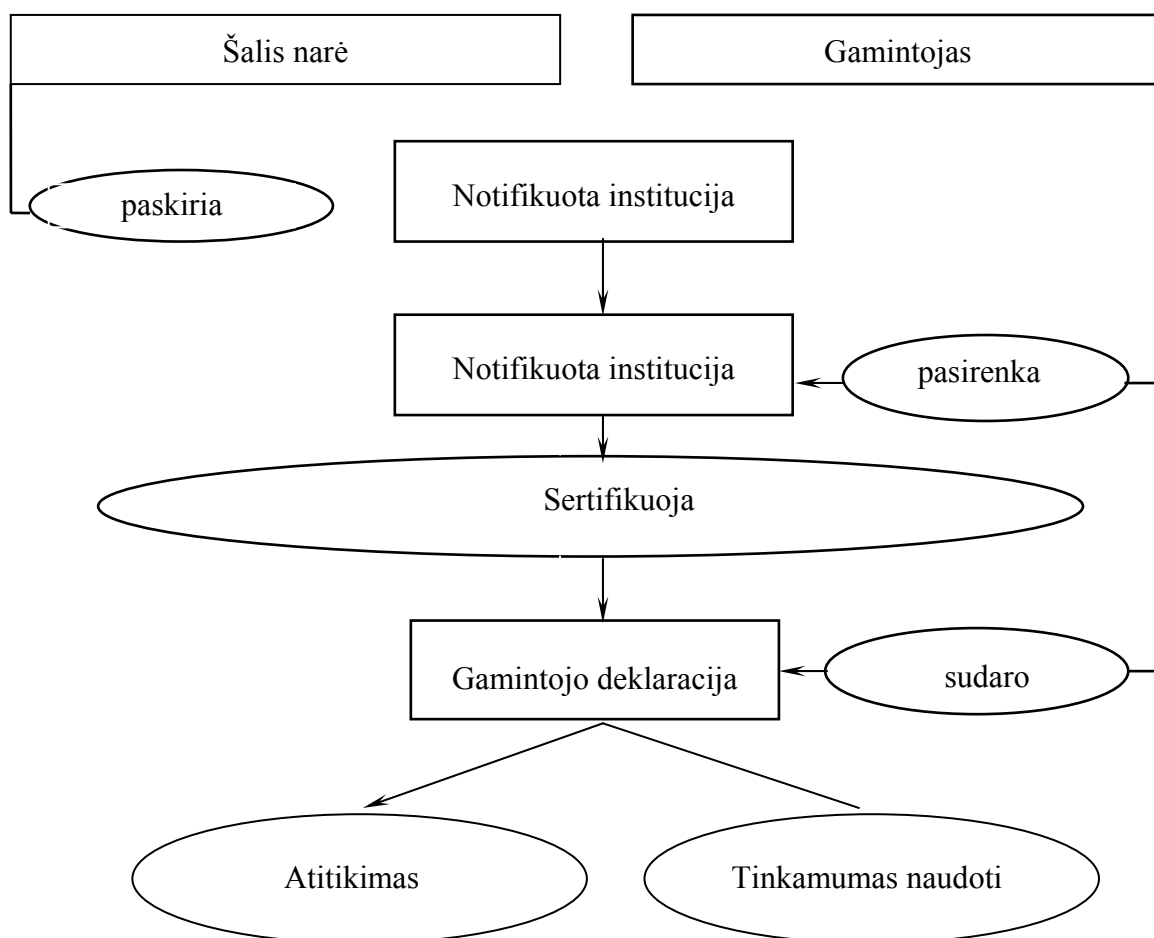
TSS rengimo tvarka pavaizduota 3 schemeje.



3 schema. TSS Rengimo etapai

Pagal direktyvos reikalavimus valstybės – narės turi užtikrinti, kad sąveikumo sudedamosios dalys būtų pateikiamos į rinką tik tuo atveju, jei jos leidžia transeuropinėje paprastųjų geležinkelių sistemoje pasiekti sąveikumą ir tuo pačiu atitinka esminius techninius

reikalavimus. Be to, sąveikumo sudedamosios dalys turi būti naudojamos tik toje srityje, kuriai jos skirtos ir turi būti tinkamai įrengiamos bei prižiūrimos. Tuo būdu, valstybė gali naudoti tik tas sąveikumo sudedamąsias dalis, kurios turi „EB“ atitikties arba tinkamumo naudoti deklaraciją. Įgyvendinant šį direktyvos reikalavimą, valstybės turi paskirti instituciją, atsakingą už atitikties arba tinkamumo naudoti įvertinimo bei patikros procedūras. „EB“ patikra yra procedūra, kuria paskelbtoji (notifikuota) įstaiga užsakovo arba Bendrijoje įsisteigusio jo įgaliotojo atstovo prašymu tikrina ir patvirtina, kad posistemis atitinka direktyvos reikalavimus ir gali būti įdiegtas į eksploataciją. Posistemio atitikties vertinimo procedūra pavaizduota 4 schemeje.



4 schema. Techninio suderinamumo posistemio atitikties vertinimo procedūra

Esama teisinė padėtis Lietuvoje. Kol kas šios direktyvos reikalavimai nėra perkelti į nacionalinę teisę, nes direktyva reglamentuoja iš esmės visiškai naują Lietuvos geležinkeliams sritį.

Įgyvendinant 2001/16/EC direktyvą reikalinga:

1. Patikslinti Geležinkelių transporto kodeksą;
2. Parengti geležinkelio transporto infrastruktūros ir riedmenų investicinių projektų atitikimo TSS reikalavimams tvarką;
3. Paskirti instituciją, atsakingą už TSS patikros ir jų suderinamųjų dalių atitikties įvertinimą;
4. Nustatyti atitikties ir tinkamumo naudoti sudedamąsias dalis įvertinimo bei patikros procedūrų tvarką;
5. Steigti ir tvarkyti infrastruktūros ir riedmenų registrą (patikslinus 1997 m. Susisiekimo ministro įsakymą Nr. 343);
6. Steigti darbo grupes nacionalinio geležinkelio sistemos struktūrinių posistemių TSS projektams rengti;
7. Dalyvauti mišrių reprezentatyvių grupių, rengiančių TSS projektus, posėdžiuose.

Kalbant apie techninį sistemų suderinamumą reiktų išskirti tris pagrindines geležinkelių sistemų suderinamumo rūšis:

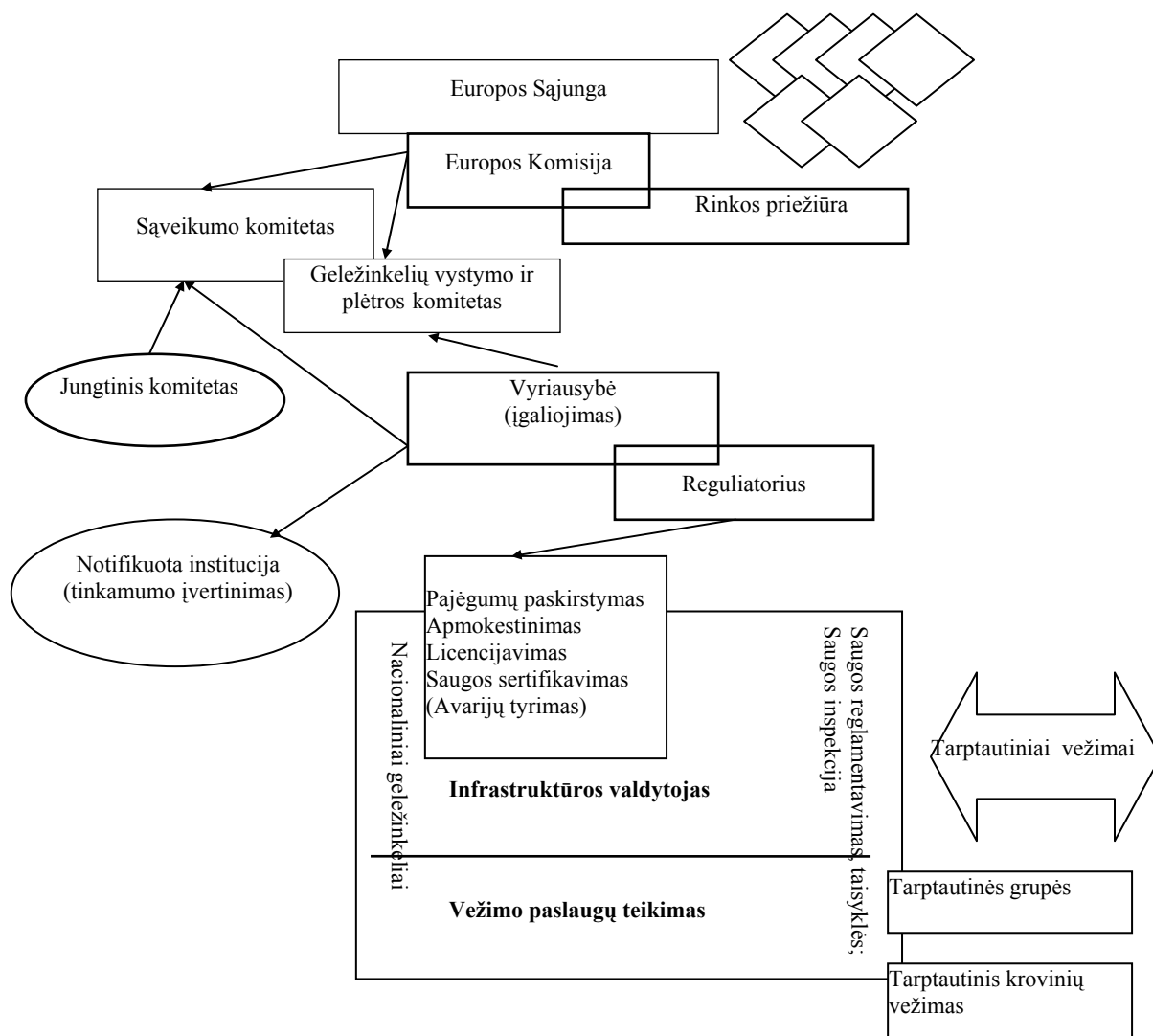
- suderinamumą geležinkelio sistemų, turinčių vienodą (1435 mm) vėžės plotį, tačiau skirtingus signalizacijos, elektros tiekimo ir traukos riedmenų tipus;
- suderinamumą sistemų, turinčių skirtingus vėžės pločius;
- visais aspektais suderinamumas, kiek tai nesusiję su geležinkelio vėžių pločiu.

Kadangi anksčiau tokie darbai nebuvo vykdomi, todėl ir jų apimtys neaiškios, tuo pačiu pasakyti, kokia bus šių darbų trukmė, yra sudėtinga.

Reiktų pažymėti, kad anksčiau minimų priemonių įgyvendinimui bus reikalingos dideli finansiniai resursai (signalizacijos sistemos keitimo, traukos riedmenų parko atnaujinimo ir kt. projektams įgyvendinti).

3.5. Situacija geležinkeliuose po naujųjų direktyvų įsigaliojimo

Priėmus naują geležinkelių infrastruktūros paketą padėtis nacionaliniuose geležinkeliuose pasikeis, nes šiame pakete numatomas visiškas geležinkelių infrastruktūros valdymo ir vežimų veiklos atskyrimas. Tokiu būdu, nacionaliniai geležinkeliai turi judėti nuo savireguliacinio prie aiškesnio ir skaidresnio geležinkelių valdymo modelio, t.y. atsisakant monopolinės ir pereinant prie komercinės jau visuose kituose transporto sektoriuose egzistuojančios vadybos sistemos. 5 schemoje pateikiama situacija geležinkeliuose priėmus naująjį infrastruktūros paketą.



5 schema. Situacija geležinkeliuose priėmus naująjį infrastruktūros paketą

4. DIREKTYVŲ ĮGYVENDINIMO POVEIKIO SRITYS

Išnagrinėjus geležinkelių infrastruktūros paketo ir paprastųjų geležinkelių sąveikumo direktyvų keliamus reikalavimus buvo nustatyta, kad didžiausias poveikis bus juntamas administracinėms struktūroms, tiek valstybinėms, papildomai suteikiant reguliavimo, kontrolės, TSS rengimo, “EB” atitikties ir tinkamumo naudoti bei patikros įvertinimo funkcijas, tiek įmonei “Lietuvos geležinkeliai” restruktūrizuojant įmonę. Be to, ženklus poveikis pasireikš ir valstybės biudžetui, kuris turės padengti nuostolius už visuomenės aptaravimo išipareigojimų vykdymą, vežant keleivius nepelningais, tačiau socialiai reikalingais maršrutais, panaikinus kryžminį subsidijavimą bei skiriant lėšas infrastruktūros

rekonstrukcijai, modernizavimui ir plėtrai, kadangi mažai tikėtina, jog investicinių projektų įgyvendinimui užteks lėšų iš numatomų rinkti mokesčių už naudojamą infrastruktūrą.

4.1. Poveikis Lietuvos teisei bazei

Naujai priimtų direktyvų paketas sąlygoja teisės aktų peržiūrėjimą bei naujų teisės aktų įvairiuose lygiuose – įstatymų, Vyriausybės nutarimų, bei Susisiekimo ministro įsakymų rengimą bei priėmimą. Nepaisant jau priimto LRV nutarimo dėl Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatų ir pagrindinių krypčių, 2001-2003 metų laikotarpyje reikėtų parengti ir patvirtinti tokius 4 lentelėje pateiktus teisės aktus. Atskiroje lentelės skiltyje nurodoma informacija apie šių dokumentų priėmimo planavimo padėtį Lietuvos pasirengimo ES narystei programos Teisės derinimo priemonių plane (TDPP) [4].

4 lentelė. Reikalingų teisės aktų sąrašas

Dokumento pavadinimas	Priėmimo data	Ar yra įtrauktas į TDPP
LR geležinkelio kodekso papildymo įstatymas	2002 m. I ketv.	T
LR Geležinkelių saugaus eismo įstatymas	2003 m. II ketv.	T
LR Geležinkelių infrastruktūros renovacijos ir plėtros programos finansavimo įstatymas	2001 IV ketv.	N
LR Vyriausybės nutarimas dėl geležinkelių įmonių licencijavimo taisyklių	2002 m. IV ketv.,	T
LR Vyriausybės nutarimas dėl Valstybinės geležinkelių inspekcijos nuostatų papildymo	2001 m. IV ketv.	N
Lietuvos geležinkelio tinklo nuostatai	2002 m. IV ketv.	N
Infrastruktūros mokesčio skaičiavimo metodika	2003 m. II ketv.	N
Saugos sertifikavimo taisyklės	2003 m. IV ketv.	T
Susiekimo ministro įsakymas dėl infrastruktūros mokesčių nustatymo metodologijos	2001 m. IV ketv.	N
EB atitikties ir tinkamumo naudoti įvertinimo procedūros patikros procedūros tvarka	2003 m. IV ketv.	N
Geležinkelio transporto infrastruktūros ir riedmenų investicinių projektų atitikimo TSS reikalavimams tvarka	2003 m. IV ketv.	N
SM įsakymo patikslinimo įsakymas dėl infrastruktūros ir riedmenų registro tvarkymo	2003 m. IV ketv.	N

Šiuo metu teisės aktų projektai dėl geležinkelio infrastruktūros finansavimo klausimų jau yra parengti. Seimui yra pateikti Geležinkelio infrastruktūros renovacijos ir plėtros programos finansavimo įstatymo bei Transporto veiklos pagrindų įstatymo projektai, kuriuose

yra nustatyti valstybės dalyvavimo plėtojant geležinkelio infrastruktūrą, vykdant visuomenės aptarnavimo išsipareigojimus, skatinant kombinuotą transportą principai, kurie atitinka ES teisės aktų keliamus reikalavimus.

Ypač aktualus Lietuvos geležinkeliams yra Geležinkelio infrastruktūros renovacijos ir plėtros programos finansavimo įstatymo projektas, kurį priėmus būtų sprendžiama geležinkelio infrastruktūros finansavimo problema ir tuo pačiu susidarytų sąlygos infrastruktūros bei vežimų veiklos atskyrimo spartinimui.

4.2. Poveikis administracinėms struktūroms.

Iš principo visų direktyvų įgyvendinimas turės įtakos administracinėms struktūroms. Kai kurios direktyvose numatytos funkcijos galės būti perduodamos jau šiuo metu veikiančioms institucijoms, kitas institucijas reikės sustiprinti, dar naujas - įkurti.

Šiuo metu geležinkelio transporto reguliavimo procese dalyvauja šios institucijos:

- Susisiekimo ministerijos Tranzito ir geležinkelių departamento Geležinkelių transporto skyrius, kuris vykdo geležinkelių transporto veiklos valstybinio reguliavimo funkcijas, dalyvauja formuojant ir įgyvendinant šioje srityje valstybės politiką, vykdo Lietuvos geležinkelių transporto integravimą į Vakarų Europos transporto sistemą;
- Valstybinė geležinkelių inspekcija, kuri atlieka geležinkelio infrastruktūros, riedmenų, konteinerių techninės priežiūros bei jų atitikimo Techninio geležinkelių naudojimo nuostatams kontrolę, veda riedmenų ir konteinerių registrą, vykdo eismo saugos kontrolės, geležinkelių transporto personalo atestavimo, vertina eismo saugos būklę geležinkelio transporte, dalyvauja komisijose tiriant avarijas, kontroliuoja saugų pavojingų krovinių geležinkeliais vežimą, inspektuoja geležinkelio infrastruktūrą.
- AB "Lietuvos geležinkeliai", kurios akcininkė yra Susisiekimo ministerija, ir kuriai 1996-08-22 LRV nutarimu Nr. 997 buvo paskirtos viešojo naudojimo geležinkelių valdytojo funkcijos: prižiūrėti viešojo naudojimo geležinkelius ir teikti su tuo susijusias paslaugas geležinkelio įmonėms.

Naujame geležinkelių infrastruktūros pakete yra numatyta daug konkrečių funkcijų, kurias turi atlikti įvairios institucijos. Svarbiausios iš jų:

- Infrastruktūros pajėgumų skirstymas;

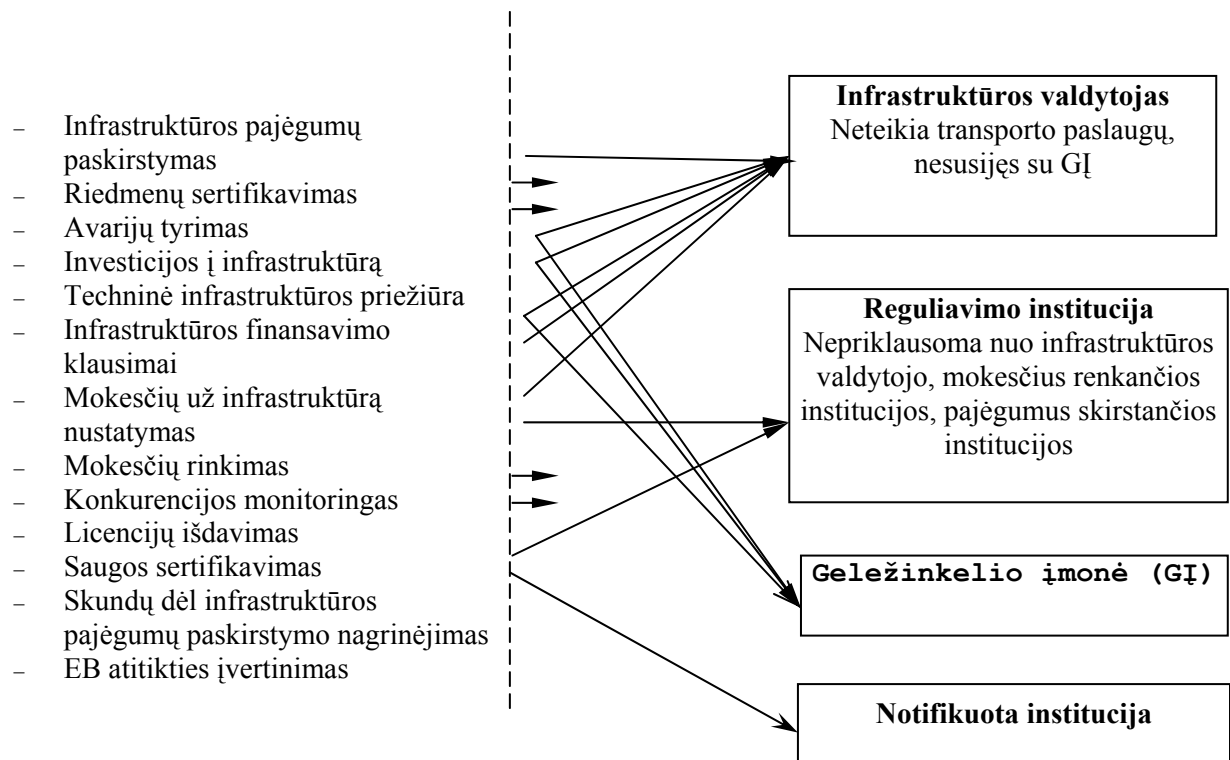
- Riedmenų sertifikavimas;
- Avarijų tyrimas;
- Investicijų į infrastruktūrą planavimas ir priežiūra;
- Techninė infrastruktūros priežiūra;
- Infrastruktūros finansavimo klausimai;
- Mokesčių už infrastruktūrą nustatymas;
- Mokesčių rinkimas;
- Konkurencijos priežiūra;
- Licencijavimas;
- Saugos sertifikavimas;
- Skundų dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo nagrinėjimas;
- EB patikros ir jų sudedamųjų dalių atitikties įvertinimas.

Direktyvos taip pat nustato, kad kai kurios iš šių funkcijų gali būti priskirtos administracinėms struktūroms, institucijoms ar organizacijoms, kurios yra:

- Infrastruktūros valdytojas;
- Reguliavimo institucija;
- Notifikuota institucija ir
- Geležinkelio įmonė (-ės).

Dalį šių funkcijų jau atlieka atskiros institucijos, kitą dalį funkcijų dar reikia pavesti vykdyti arba jau veikiančioms institucijoms, arba steigti naujas. Kai kurių funkcijų vykdymą direktyva leidžia atlikti ne vienai, o kelioms institucijoms, priklausomai nuo kiekvienos valstybės geležinkelių transporto sistemos, taigi galimos įvairios funkcijų paskirstymo ir priskyrimo atskiroms institucijoms alternatyvos.

6 schemoje pavaizduota, kokios funkcijos turi būti priskiriamos įvairioms institucijoms pagal geležinkelio infrastruktūros paketo direktyvų reikalavimus.



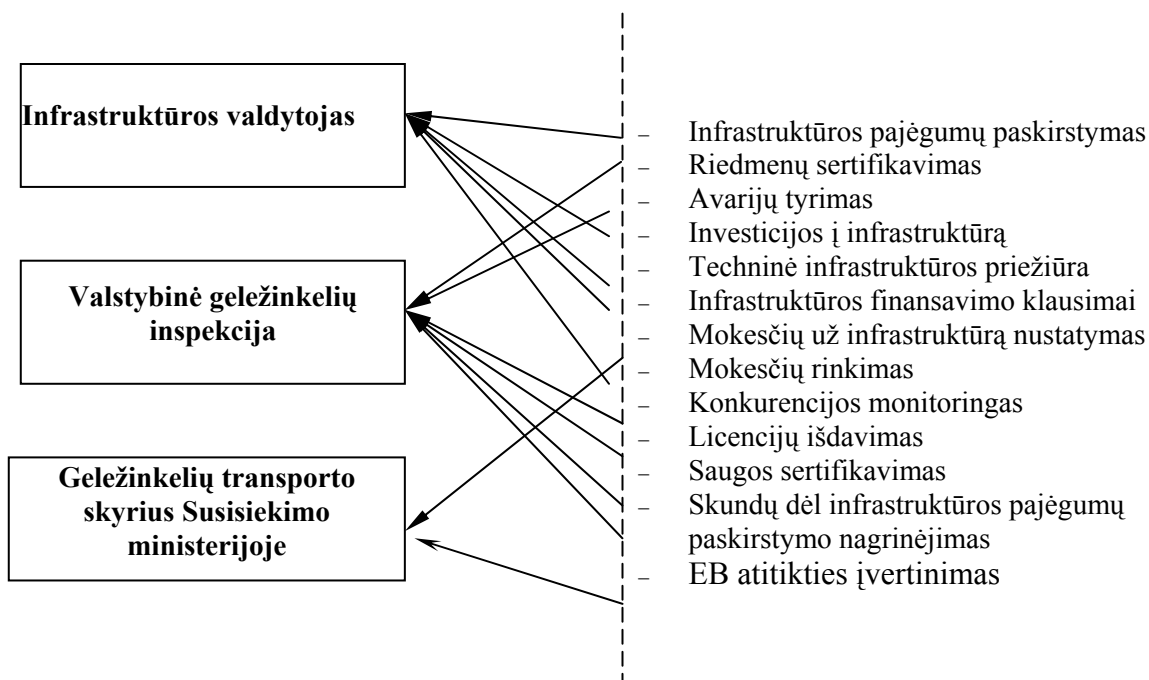
6 schema. Funkcijų paskirstymas institucijoms pagal naują direktyvų paketą

Galimi du geležinkelio administracinių gebėjimų stiprinimo scenarijai. Pirmasis - nesteigti naujų institucijų, o funkcijas perskirstyti jau šiuo metu veikiančioms institucijoms, antrasis - sukurti papildomas naujas institucijas ir perduoti joms tam tikras funkcijas.

Kaip jau minėta, š.m. gegužės 15 d. Vyriausybė nutarimu priėmė Lietuvos geležinkelio transporto reformos nuostatas ir pagrindines kryptis. Šiame nutarime numatytos ir patvirtintos kai kurios nuostatos, sąlygojančios administracinių struktūrų pertvarkymą, įskaitant ir AB “Lietuvos geležinkeliai” reorganizavimą. Kadangi Valstybinė geležinkelio inspekcija (VGI) jau yra suformuota institucija, iš esmės sėkmingai vykdanči eismo saugumo kontrolės, geležinkelių personalo atestavimo, riedmenų ir konteinerių registro bei kitas funkcijas, šiuo LRV nutarimu Valstybinei geležinkelių inspekcijai priskiriamos kai kurios naujos papildomos funkcijos, pavedant jai papildomai vykdyti saugos sertifikavimą, geležinkelio transporto veiklos licencijavimą, geležinkelio transporto paslaugų rinkos bendrą reguliavimą.

Įvertinus jau priimtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nuostatas ir esama finansinę padėtį šalyje šiuo metu nebūtų tikslinga kurti naujas institucijas, tačiau funkcijas perduoti jau šiuo metu sukurtoms administracinėms struktūroms. Pasirinkus pirmąjį scenarijų funkcijos galėtų būti paskirstytos ir perduotos šioms institucijoms ir organizacijoms.

- Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto departamentas:
 - Mokesčių už infrastruktūrą nustatymas.
 - EB patikros ir jų sudedamųjų dalių atitikties įvertinimas
- Valstybinė geležinkelių inspekcija:
 - Riedmenų sertifikavimas;
 - Avarijų tyrimas;
 - Skundų dėl infrastruktūros pajėgumų nagrinėjimas;
 - Konkurencijos monitoringas;
 - Licencijų išdavimas;
 - Saugos sertifikavimas
- Infrastruktūros valdytojas:
 - Infrastruktūros pajėgumų paskirstymas;
 - Investicijos į infrastruktūrą;
 - Techninė infrastruktūros priežiūra;
 - Infrastruktūros finansavimo klausimai;
 - Mokesčių rinkimas.



7 schema. Funcijų paskirstymo 1 scenarijus

Pagal pirmąjį scenarijų 2002 - 2004 metais Valstybinė geležinkelių inspekcija turi būti stiprinama palaipsniui ir priklausomai nuo geležinkelio transporto rinkos liberalizavimo. Šiuo metu inspekciją sudaro 11 žmonių. Įvertinus uždavinių, suteikiamų VGI svarbą, nustatytų funkcijų sudėtingumą ir apimtį, apskaičiuota, kad tam, jog jas pilnai būtų galima vykdyti, inspekcijoje turėtų dirbti 27 darbuotojai. Tuo būdu 2002-2004 metų laikotarpyje reikalinga priimti 16 darbuotojų. Pirmajame etape, t.y. 2002 m. užtektų personalą padidinti 5 specialistais suformuojant sertifikavimo ir geležinkelių transporto paslaugų rinkos priežiūros grupes (skyrius). 2003 m. reikėtų priimti 6 specialistus ir baigti formuoti aukščiau minėtus padalinius, o 2004 m. užbaigti institucijos stiprinimą, priimant dar 5 specialistus ir suformuojant visus reikalingus gebėjimus VGI funkcijų vykdymui.

VGI stiprinimas pareikalautų apie 680 tūkst. Lt., (naujiems etatams, įrangai ir pan.).

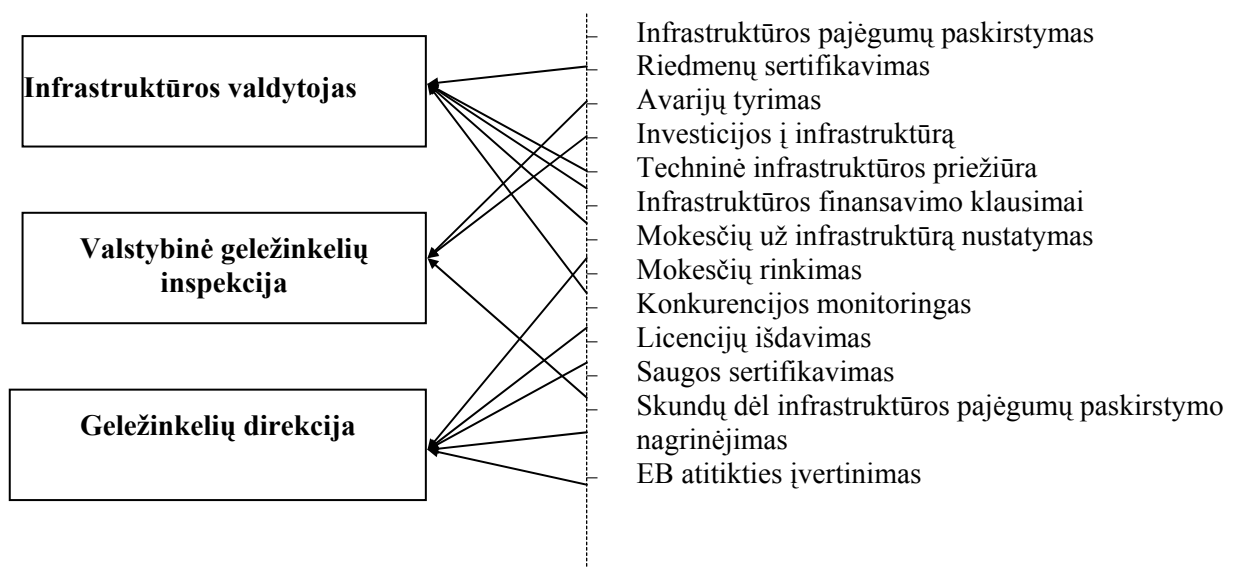
Pagal direktyvos 2001/16/EC reikalavimus valstybė turi paskirti notifikuotas įstaigas ir apie tai informuoti Europos Komisiją ir kitų valstybių - narių įstaigas, atsakingas už sąveikumo sudedamosios dalies atitikties arba tinkamumo naudoti įvertinimo procedūrą ir patikros procedūrą, nurodydamos kiekvienos įstaigos atsakomybės sritį. Šiai įstaigai pagal direktyvos reikalavimus keliami labai aukšti reikalavimai ir ši įstaiga bei už patikrinimų atlikimą atsakingi darbuotojai negali nei tiesiogiai, nei kaip įgaliotieji atstovai būti susiję su sąveikumo sudedamųjų dalių ar posistemių projektavimu, gamyba, konstravimu, prekyba ar technine priežiūra, nei su jų naudojimu. Šiuo metu su panašiomis funkcijomis institucijos Lietuvoje kol kas nėra, todėl ji turės būti įsteigta. Kol kas notifikuotos įstaigos funkcijos galėtų būti perduotos Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto skyriui, ateityje įkuriant specialią Geležinkelių direkciją, kuriai be kitų funkcijų galėtų būti perduotos ir notifikuotos įstaigos funkcijos. Šiuo metu kol nėra tiksliai žinomos kokių apimčių bus TSS, sunku įvertinti tikslų reikalingų specialistų skaičių ar atskiros institucijos steigimo poreikį. Tačiau pradiniam etape reikėtų stiprinti Geležinkelių skyrių Susisiekimo ministerijoje priimant 2 naujus aukštos kvalifikacijos techninius darbuotojus. Tam reikėtų mažiausiai 80.000 Lt.

Iš viso institucijų stiprinimui pagal pirmąjį scenarijų reikėtų 760 tūkst. Lt. metinių išlaidų. Taip pat būtina įvertinti ir 100 tūkst. Lt poreikius personalo mokymui kasmet.

Pagal antrąjį scenarijų šalia jau egzistuojančių institucijų galėtų būti kuriama nauja institucija - Geležinkelių transporto direkcija prie Susisiekimo ministerijos. Ši institucija atliktų reguliavimo institucijos, rinkos priežiūros funkcijas bei galėtų būti paskirta notifikuota

institucija dėl geležinkelių transporto sistemų sąveikumo. Tuo būdu institucijų vykdymo funkcijas būtų galima paskirstyti taip (8 schema):

- Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto departamentui jokių papildomų funkcijų nepriskiriant, paliekant geležinkelių transporto veiklos valstybinio reguliavimo funkcijas, politikos formavimą.
- Geležinkelių direkcija:
 - Mokesčių už infrastruktūrą nustatymas;
 - Skundų dėl infrastruktūros pajėgumų nagrinėjimas;
 - Konkurencijos monitoringas;
 - Licencijų išdavimas;
 - EB patikros ir jų sudedamųjų dalių atitikties įvertinimas
- Valstybinė geležinkelių inspekcija:
 - Riedmenų sertifikavimas;
 - Avarijų tyrimas;
 - Saugos sertifikavimas.
- Infrastruktūros valdytojas:
 - Infrastruktūros pajėgumų paskirstymas;
 - Investicijos į infrastruktūrą;
 - Techninė infrastruktūros priežiūra;
 - Infrastruktūros finansavimo klausimai;
 - Mokesčių rinkimas.



8 schema. Funkcijų paskirstymo 2 scenarijus

Geležinkelių direkcijai būtų reikalingi 9 specialistai iš kurių 5 turėtų vykdyti rinkos priežiūros, įskaitant ir konkurencijos monitoringo funkcijas, 2 aukštos kvalifikacijos techniniai specialistai, kurie vykdytų techninio paprastųjų geležinkelio sistemų sąveikimo koordinavimo ir atstovavimo Europos Sąjungoje funkcijas, 1 specialistas vykdytų skundų dėl infrastruktūros pajėgumų naudojimo funkcijas, kol geležinkelių transporte nėra konkurencijos ir iki atsirandant kitiems infrastruktūros pajėgumų vartotojams, įskaitant ir užsienio operatorius (nuo 2008 metų) funkcijos būtų apibrėžiamos techninių ir teisinių dokumentų parengimu ir patvirtinimu. 1 specialistas taip pat būtų reikalingas mokesčių už infrastruktūrą nustatymui ir mokesčių sistemos monitoringui. Ši institucija būtų priimtinesnė logine funkcijų pasidalijimo prasme ir funkcijų įgyvendinimo prasme. Direkcija galėtų geriau organizuoti ir vykdyti EB atitikties įvertinimo, TSS rengimo nacionaliniam geležinkeliui bei jų taikymo projektavimo darbuose kontrolės funkcijas, nes vykdant šiuos uždavinius tikslinga kviesti aukštos kvalifikacijos įvairių techninių pakraipų specialistus, kurių reikia tik epizodiškai, t.y. rengiant ar atliekant vieną TSS ar EB atitikties įvertinimo procedūrą.

Geležinkelių direkciją būtų tikslinga steigti ne anksčiau kaip nuo 2004 metų, įvertinant, kad realiai infrastruktūros pakete ir sąveikumo direktyvose numatyti reikalavimai realiai galėtų pradėti veikti ne anksčiau kaip nuo 2004 m. Atlikus apskaičiavimus, numatoma, kad Geležinkelių direkcijai reikėtų apie 780 tūkst. Lt. metinių lėšų vien darbo užmokesčiui ir kitoms tiesiogiai su jos veikla susijusioms išlaidoms (neįskaitant išlaidų patalpoms, transporto priemonėms ir pan. įsigyti. Be to, apie 50 tūkst. Lt kasmetinių išlaidų reikėtų skirti personalo kvalifikacijos kėlimui.

4.3. Poveikis AB “Lietuvos geležinkeliai”

Didelės pasekmės, įgyvendinant naują direktyvų paketą numatomos AB “Lietuvos geležinkeliai”, visų pirma restruktūrizuojant geležinkelio įmonę į atskiras bendroves, atskiriant keleivių ir krovinių vežimą bei infrastruktūros valdymą.

Vykdamas Lietuvos geležinkelių transporto reformą, kurios pagrindinės nuostatos ir kryptys buvo patvirtintos 2001 m. gegužės mėn. 15 d. Lietuvos Respublikos nutarimu Nr. 559 siekiama pertvarkyti geležinkelio transporto paslaugų rinką, tokiomis priemonėmis [1, 3]:

- privažiuojamuosius kelius perduoti ūkio subjektams;
- panaikinti arba peržiūrėti nuostolingus keleivinius maršrutus;

- organizuojant keleivių vežimą atskiruose maršrutuose, vežėją parinkti konkurso būdu;
- išskirti kai kuriuos geležinkelių transporto ūkio subjektus į uždarąsias akcines bendroves tuo pačiu atskiriant nebūdingą geležinkelių transportui veiklą;
- iš esmės pertvarkyti Lietuvos geležinkelių valdymo struktūrą.

AB "Lietuvos geležinkeliai" - stambiausia transporto paslaugas teikianti įmonė šalyje. Statistikos departamento duomenimis 2000 m. geležinkelių transportu buvo pervežta 40,3% visomis transporto rūšimis vežtų krovinių ir 2,3% keleivių.

Bendrovės metinė apyvarta kasmet sudaro apie 620 mln. Lt, iš kurių daugiau kaip 80% gaunama už krovinių vežimą. Bendrovėje dirba 15 600 darbuotojų.

Techninė geležinkelių sektoriaus būklė šiuo metu nėra patenkinama. 534 km kelio remontas pradėtas, 22% bėgių susidėvėję, signalizacijos įrenginiai eksploatuojami vidutiniškai 25 metus, o maksimali eksploatavimo trukmė- 30 metų, lokomotyvai eksploatuojami vidutiniškai 21 metus, o normatyvinė lokomotyvų eksploatavimo trukmė sudaro 25-30 metų, prekiniai vagonai - vidutiniškai 19 metų, o normatyvinė vagonų eksploatavimo trukmė - 20-25 metai.

2000 m. bendrovė akcizas už įmonės sunaudotus degalus sudarė 41, 1 mln. Lt., iš kurių pusė pervedama į kelių fondą. Bendrovė kasmet sumoka apie 3,2 mln.lt kelių mokesčių. Į valstybės biudžetą kasmet sumokama vidutiniškai apie 180 mln. Lt. mokesčių.

2000 m. geležinkeliais buvo pervežta 30,7 mln. tonų krovinių, ir 8,8 mln. keleivių. Bendrovės finansiniai rodikliai pateikti 5 lentelėje [5].

5 lentelė. AB "Lietuvos geležinkeliai" finansiniai, ekonominiai rodikliai

Rodikliai	Vnt.	1999 m.	2000 m	Pokytis
Pervežta krovinių iš viso	tūkst.t	28346,6	30711,9	+8,3
iš tarptautiniai vežimai	tūkst.t	23751,5	26048,2	+9,7
vietiniai	tūkst.t	4595,1	4663,7	1,5
Pervežta keleivių	tūkst.žm.	11527,3	8852,1	-23,2
iš jų vietiniais maršrutais	tūkst.žm.	10044,2	7411,6	-26,2
iš jų 100 mokamu tarifu	tūkst.žm.	4626,4	3317,6	-28,3
lengvatiniiais tarifais	tūkst.žm.	1612,6	1795,9	11,4
nemokamai	tūkst.žm.	1659,9	711,3	-57,1
su nuolatiniais bilietais	tūkst.žm.	2145,3	1586,8	-26,0
tarptautiniais	tūkst.žm.	1483,1	1440,5	-2,9
Pajamos is krovinių vežimo	tūkst Lt	489120,3	534685,7	+9,3
Išlaidos krovinių vežimui	tūkst Lt	426281,9	441099,1	+3,5
Pelnas/Nuostoliai	tūkst Lt	+62838,4	+93586,6	-

5 lentelės tęsinys

Pajamos iš keleivių vežimo	tūkst Lt	73604,3	62274,4	-15,4
Išlaidos keleivių vežimui	tūkst Lt	173195,9	156899,9	-9,4
Pelnas/Nuostoliai	tūkst Lt	-99591,6	94625,5	-
Subsidijos už keleivių vežimą lengvatinėmis sąlygomis	tūkst Lt	7316,6	4000	-45,3
Subsidijos nuostolių patirtų vežant keleivius vietinio susisiekimo maršrutais, kompensavimui	tūkst Lt	6831,0	-	-

Bendrovė vykdo valstybės įsipareigojimus, kurie yra nuostolingi ir kasmet sudaro apie 95 mln. Lt. Beveik visas rentabilių veiklų pelnas skiriamas nuostolingai keleivių vežimo veiklai finansuoti. Bendrovė keleivių vežimo lengvatinėmis sąlygomis paslaugų suteikė už 9 mln.Lt., o iš biudžeto buvo kompensuota tik 4 mln. Lt.

4.3.1. Kryžminio subsidijavimo problemos sprendimo galimybės ir alternatyvos

Šiuo metu, kai nėra atskirtos keleivių vežimo, krovinių vežimo ir infrastruktūros valdymo sąskaitos ir kai visas šias funkcijas vykdo AB "Lietuvos geležinkeliai", ji negali atsisakyti kryžminio keleivių vežimo subsidijavimo, nes tai reikštų visų pirma keleivių vežimo padalinio bankrotą (t.y. dalies bendrovės bankrotą). Kryžminis subsidijavimas yra neišvengiamas, kai valstybė ir savivaldybės nėra pajėgios pilnai dengti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų (keleivių vežimo) nuostolių.

Siekiant sumažinti, o vėliau ir visai atsisakyti kryžminio subsidijavimo, AB "Lietuvos geležinkeliai" šiuo metu vykdo tokią politiką [6]:

- mažina keleivių vežimo maršrutų skaičių;
- mažina keleivių vežimo sąnaudas (sujungiami maršrutai, mažinami maršrutų ilgiai, paprastinama traukinių aptarnavimo technologija ir kt.).

Kartu AB "Lietuvos geležinkeliai" rengia pasiūlymus Susisiekimo ministerijai ir savivaldybėms, teikdamos savivaldybių teritorijoje numatomus keleivinių traukinių maršrutus, jų kainas, būtinas išmokas dėl patiriamų išlaidų ir kainos neatitikimo.

Kryžminis subsidijavimas gali būti mažinamas palaipsniui, t.y. valstybei ir savivaldybei kasmet didinant išmokas visoms su keleivių vežimu geležinkeliais susijusioms išlaidoms padengti, kartu revizuojant pagal sutartis teikiamas keleivių vežimo paslaugas arba pakeičiant jas alternatyviomis susisiekimo priemonėmis. Kaip jau buvo minėta, dabartiniu metu reikalingos apie 95 mln. Lt. dydžio metinės išmokos visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų

kompensavimui. Įgyvendinus keleivių vežimo nuostolingumo mažinimo priemones, realus šių išmokų dydis siektų apie 60 mln. Lt.

4.3.2. Geležinkelių infrastruktūros finansavimo šaltiniai, lėšų poreikis, įstatyminės bazės atitikimas ES reikalavimams

Įgyvendinant Lietuvos Respublikos nacionalinę transporto sistemos plėtros programą bei Valstybės investicines programas iki 2001 m. sausio 1 d. bendrovė valstybės vardu yra paėmusi paskolas bendrai 262,1 mln. Lt sumai, o paskolų suma su palūkanomis ir delspinigiais tam pačiam laikui sudarė 414,3 mln Lt [5].

Geležinkelių infrastruktūros finansavimo šaltiniai pagal ES direktyvas yra tokie:

- priežiūra ir eksploatacija finansuojama iš surenkamų mokesčių už naudojamą infrastruktūrą (šiuo metu vidutinis metinis šių lėšų poreikis Lietuvos geležinkeliuose siekia 150 - 170 mln. Lt);
- geležinkelio skolų sumažinimui teikiama valstybės parama.

Infrastruktūros renovacija ir plėtra finansuojama infrastruktūros savininko investicijomis. Tokiu būdu, įvertinant tai, jog valstybė ir yra infrastruktūros savininkas, jos skiriamos minėtiems tikslams investicijos net nėra laikomos valstybės parama.

Įvertinant šią šiuolaikinę Lietuvos geležinkelių infrastruktūros būklę, o taip pat TINA programos įgyvendinimo strategiją iki 2015 metų, metinis investicinių lėšų poreikis infrastruktūros renovacijai ir plėtrai siekia apie 280-300 mln. Lt. Maždaug pusė jų (150 mln. Lt.) turėtų būti skiriama iš valstybės biudžeto. Kita gi pusė būtų dengiama ES paramos, tarptautinių finansinių institucijų paskolų, paties infrastruktūros valdytojo lėšomis. Aukščiau paminėti skaičiai yra grindžiami minimaliais Lietuvos stojimo į ES partnerystės išsipareigojimais, kadangi Transeuropinių transporto tinklų išplėtimas į valstybių-kandidačių teritorijas (TINA proceso pagrindu) yra gana svarbi ES transporto acquis dalis. Kitaip tariant, investicijų į infrastruktūrą poreikis remiasi dabartine Lietuvos geležinkelių infrastruktūros būkle, kuri neatitinka eismo saugos ir transportavimo greičio reikalavimų, nustatytų Tarptautiniame magistralinių geležinkelio linijų susitarime (AGC), prie kurio Lietuva yra prisijungusi, o taip pat techninio geležinkelio sąveikumo reikalavimų, nustatytų direktyvoje 2001/16/EC. Modernizavus pagrindines Lietuvos geležinkelių linijas prekinį traukinių greitį bus įmanoma padidinti iki 80-90 km/h, keleivinių – 100-120 km/h, priartinti infrastruktūros

būklę prie ES techninių parametrų ir tuo pačiu bent iš dalies integruotis į ES geležinkelio paslaugų rinką.

Pagal AB "Lietuvos geležinkeliai" parengtą infrastruktūros plėtros perspektyvinę programą investicinių lėšų šaltiniai turėtų būti [3]:

- iš ES fondų gaunamos subsidijos (ISPA, įstojus į ES – Sanglaudos fondas);
- iš tarptautinių finansinių institucijų gaunamos paskolos;
- įmonės- infrastruktūros valdytojo lėšos (amortizaciniai atskaitymai);
- geležinkelių infrastruktūros renovacijos ir plėtros programos finansavimo fondas (valstybės biudžetas);
- lėšos gautos pritraukiant pažangias privataus ir visuomeninio (valstybinio ir savivaldybių) kapitalo partnerystės principus.

Būtina pabrėžti, kad infrastruktūros finansavimo ir apmokestinimo, keleivių vežimo subsidijavimo klausimai šioje ataskaitoje nagrinėjami remiantis prielaida, kad operacinės (vežimų) ir infrastruktūros valdymo veiklos bus atskirtos. Kaip žinoma, dabartinėje situacijoje šios veiklos yra persipynusios vienos bendrovės veiklos rėmuose, neužtikrinant jų apskaitos skaidrumo.

4.3.3. Mokesčių už naudojamą infrastruktūra sistema, šių mokesčių lygis bei jų įtaka operatorių veiklai

Mokesčiai už naudojamą infrastruktūra turi dengti kasdienės (rutininės) priežiūros ir eksploatacijos išlaidas, baziniai jų dydžiai turi būti vienodi visiems geležinkelio infrastruktūros naudotojams. Šiuo metu Vakarų Europoje mokesčių dydžiai už infrastruktūrą varijuoja nuo 0,5 euro už sąstato kilometrą Olandijoje iki 7,5 eurų Jungtinėje Karalystėje. Švedijoje šis mokestis sudaro 0,7; Austrijoje - 1,5; Prancūzijoje - 2; Italijoje - 2,5; Vokietijoje - 3,2; Šveicarijoje - 3,5 euro už sąstato kilometrą [7].

Nustatant mokesčių už naudojamą infrastruktūra dydį bei jų ėmimo mechanizmą, yra būtina atsižvelgti į realiai infrastruktūros valdytojų patiriamas geležinkelių infrastruktūros išlaidas, į direktyvoje (2001/14/EC) nustatytus infrastruktūros apmokestinimo principus bei jų taikymo galimas išimtis, taip pat nustatytas galimas nuolaidas geležinkelio infrastruktūros naudotojams bei galimas išlaidas ryšium su kompensacijomis už neapmokėtas aplinkos apsaugos, avarių pasekmių šalinimo išlaidas.

Dabartinės situacijos Lietuvoje atveju AB "Lietuvos geležinkeliai" didžiaja dalimi kompensuoja keleivių vežimo nuostolius, finansuoja investicinę geležinkelių infrastruktūros renovacijos ir plėtros programą, o taip pat yra priversti gražinti paskolas, valstybės vardu paimtas geležinkelio infrastruktūrai atnaujinti. Jeigu infrastruktūros investicinių projektų finansavimas, įsteigus atskirą infrastruktūros valdymo įmonę, bent iš dalies liktų deleguotas šiai įmonei, į infrastruktūros mokesčių turėtų būti įskaičiuotos ir tam tikros papildomos išlaidos. Tačiau šiuo atveju nukentėtų savarankiškų operatorių konkurencinė padėtis ypač tranzito paslaugų rinkoje, kadangi neišvengiamai padidėtų jų sąnaudos.

Siekiant plėtoti ekologiškai švarų ir tam tikromis sąlygomis ekonomiškai pigų geležinkelio transportą, valstybė, greta infrastruktūros modernizavimo ir plėtojimo gali subsidijuoti ir dalį geležinkelio infrastruktūros eksploatavimo bendrųjų išlaidų, tuo palengvindama operatorių veiklą (šiuo keliu eina Švedijos, Norvegijos ir kitų šalių vyriausybės). Įvertinant valstybės biudžeto galimybes, Lietuvoje tokia situacija yra mažai tikėtina.

Direktyva 2001/14/EC numato ir ypatingą atvejį - "perpildytą infrastruktūrą", kada infrastruktūros pajėgumai pilnai panaudoti ir ne visos paraiškos patekimui į rinką yra patenkintos. Šiuo atveju pajėgumų plėtimui gali būti numatytas padidintas infrastruktūros mokestis (konkreiems plėtros projektams įgyvendinti).

4.4. Poveikis naujiems geležinkelių operatoriams

Poveikis naujiems geležinkelio operatoriams pasireikš atitinkamų reikalavimų įgyvendinimu, kurie leis jiems įsijungti į vežimų rinką. Naujai įsteigtos įmonės (kaip beje ir atskirti nuo dabartinės AB "Lietuvos geležinkeliai" operatoriai) turės užtikrinti ir įrodyti tris pagrindinius reikalavimus licencijai gauti:

- finansinio pajėgumo;
- geros reputacijos ir
- profesinės kvalifikacijos.

Įmonė, siekianti gauti licenciją, privalės užtikrinti, kad ji turi traukos priemones. Papildomai įmonė, norinti vežioti krovinius, turės gauti saugos sertifikatą kiekvienam maršrutui, kuriuo planuojama atlikti vežimo operacijas. Geležinkelio įmonei bus keliami ir pakankamai dideli finansiniai reikalavimai. Tačiau tuo pačiu gavus licenciją užsiimti krovinių ir/ar krovinių vežimu geležinkelių transportu atsiveria didesnės galimybės vykdyti vežiojimus visoje Bendrijos teritorijoje.

4.5 Poveikis geležinkelio paslaugų vartotojams

Lietuvos geležinkelių restruktūrizavimas tiesioginį poveikį turės dviems pagrindinėms vartotojų grupėms: krovinių savininkams ir keleiviams.

Galima prognozuoti, kad pirmajai vartotojų grupei poveikis pasireikš teikiamų krovinių vežimo paslaugų kainų sumažėjimu. Ši prielaida grindžiama tuo, kad įėjus į rinką naujiems geležinkelio operatoriams atsiradusi konkurencija skatins naudoti lankstesnę tarifų sistemą, valstybė turės mažesnę įtaką geležinkelių komerciniams sprendimams. Visa tai turės teigiamą įtaką įmonių – krovinių savininkų konkurencinei būklei, kadangi mažesnė transporto išlaidų dalis galutinėje parduodamos produkcijos kainoje skatins tarptautinę ir vidaus prekybą. Be to, geležinkelio rinkos demonopolizavimas teigiamai įtakos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybės (krovinių saugumo, jų pristatymo greičio ir pan. požiūriu) lygį, todėl galima tikėtis tam tikros klientūros dalies persiskirstymo (visų pirma - iš kelių transporto) geležinkelių naudai.

Poveikis keleiviams visų pirma pasireikš teikiamų paslaugų kokybės lygio augimu, kadangi turės būti išspręsta visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų koncepcijos įgyvendinimo vežimo kontraktų pagrindu problema. Viena kontrakto pusė, t.y. Vyriausybė ar savivaldybė privalės užtikrinti susidarančių vežėjui nuostolių kompensavimą, kita gi kontrakto pusė – atitinkamą paslaugų kokybę: vežimų periodiškumą, komforto lygį, laikymąsi nustatyto grafiko, transporto priemonių pritaikomumą neįgaliesiems ir pan.

Tokiu būdu, geležinkelių restruktūrizavimo pasekmės neabejotinai turės teigiamą poveikį abiem vartotojų kategorijoms – krovinių savininkams ir keleiviams. Kiekybiškai šį poveikį įvertinti yra labai sunku, kadangi kol kas neįmanoma prognozuoti galimo operatorių skaičiaus, teikiamų paslaugų rinkos kainų, geležinkelių konkurencingumo kitų transporto šakų atžvilgiu. Numatomo paslaugų kokybės pagerėjimo dabartiniu metu taip pat neįmanoma išreikšti konkrečiais kiekybiniais rodikliais. Tokio pobūdžio tyrimai turėtų būti atliekami vėlesniame restruktūrizavimo etape, kuomet realiai bus atskirtos transportavimo ir infrastruktūros valdymo paslaugos ir bus galima įvertinti geležinkelių veiklos naujomis sąlygomis tendencijas.

4.6. Bendras pasekmių įvertinimas

Naujų ES direktyvų paketo įgyvendinimo naudą visų pirma reikėtų vertinti viso ūkio ir šalies visuomenės požiūriu, kadangi laukiamas rezultatas yra siejamas su bendrųjų visuomeninių išlaidų dabartinėse ES valstybėse sumažinimu (ekspertų vertinimu - net iki 15 mlrd. eurų per metus [7]). Šis gana įspūdingas skaičius grindžiamas tokiais pagrindiniais faktoriais:

- Šiuo metu egzistuojantys ES geležinkelių pajėgumai yra išnaudojami tik apie 25-30%, todėl geležinkelio paslaugų liberalizavimas, rinkos santykių juose įdiegimas, nacionalinių tinklų techninio suderinamumo užtikrinimas įgalintų padidinti geležinkelių veiklos produktyvumą 20-30%, o kaštus produkcijos vienetui sumažinti iki 30-40%. Šiuo atveju, išlaidų ekonomija susidarytų padidėjus geležinkelių paslaugų kokybei, lankstumui ir patikimumui. Kitaip tariant tikimasi, kad pertvarkyti geležinkeliai, sugebėdami konkuruoti su kitomis transporto šakomis, atsikovos savo susilpnėjusias pozicijas transportavimo paslaugų rinkoje. Šiuo metu šias pozicijas iliustruoja tokie skaičiai: 8% bendros krovinių vežimo visose transporto rūšyse apimties ir 6% bendros keleivių vežimo visose transporto rūšyse apimties [8].
- Geležinkelių sektorius, lyginant su kitomis transporto šakomis yra priimtinausias susidarančių išorinių transporto išlaidų požiūriu. Remiantis ekspertų atliktais detaliais tyrimais daromos išvados, kad ES šalyse transportas per metus dėl užterštumo ir triukšmo sukelia 75 mlrd. eurų, dėl susidarančių kamščių – 150 mlrd. eurų, dėl avarijų – 200 mlrd. eurų, dėl klimato pasikeitimų įtakojimo – 40 mlrd. eurų dydžio išorines išlaidas [10]. Net 93% šių išlaidų tenka kelių transportui (įskaitant ir lengvuosius automobilius) tuo tarpu geležinkelių transportas sukelia tik 2% išorinių išlaidų [8]. Tokiu būdu geležinkeliai, perimdami dalį rinkos iš kitų transporto šakų (ypač iš kelių transporto ir civilinės aviacijos), gali ženkliai sumažinti visuomenės patiriamas sąnaudas teikiamų paslaugų produkcijos vienetui.

Be abejonės, laukiamą naudą liberalizavus geležinkelių rinką galima pasiekti tik tuo atveju, jei bus skiriamas reikiamas valstybių narių prioritetas geležinkelių plėtrai, ypač geležinkelių infrastruktūros techninio lygio kėlimui, socialiai būtinų visuomenės aptarnavimo paslaugų apimčių plėtimui.

Lietuvos geležinkeliai susiduria su panašiomis, kaip ir ES valstybėse nepakankamai efektyvios veiklos problemomis, kurių sprendimas taip pat privalės būti betarpiškai susijęs su

paslaugų rinkos demonopolizavimu ir liberalizavimu įgyvendinant ES direktyvas. Skirtumas yra tik tas, kad pagrindinę krovinių vežimo rinkos dalį sudaro tranzito paslaugos (2000 metais – beveik 18 mln. t. arba 58% visų apimčių), kurias ženkliai įtakoja konkurencija su kaimyninių valstybių geležinkeliais daugiausia gabenant krovinius Rytų-Vakarų kryptimi per Rytinės Baltijos jūros pakrantės uostus. Tranzito dėka Lietuvos geležinkelių pajėgumai krovinių vežimo srityje yra panaudojami apie 50%, t.y. dvigubai intensyviau, negu vidutiniškai ES šalyse. Tuo tarpu keleivių vežimo pajėgumai šiuo metu teišnaudojami apie 20%, ir jų vežimų apimtys dėl nuostolingumo turi aiškia tolesnio mažėjimo tendenciją.

Yra gana sudėtinga įvertinti visus faktorius, įtakosiančius ES geležinkelio direktyvų įgyvendinimo poveikį geležinkeliams ir bendrai šalies ūkiui bei visuomenei. Tačiau atliktais preliminariais ekspertiniais paskaičiavimais, suteikus teisę kitiems operatoriams naudotis geležinkelių tinklu ir tuo pačiu galimybes lygiavertėmis sąlygomis jiems konkuruoti tarpusavyje, suformavus nediskriminacinį geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimo mechanizmą, konkursų ir kontraktų pagrindais suregulius visuomenės aptarnavimo paslaugų teikimo keleivių vežimo srityje sistemą, užtikrinus reikiamą techninį infrastruktūros objektų ir pačiu eismo saugos lygį, įgyvendinus kitas būtinas geležinkelių restruktūrizavimui nuostatas jau maždaug 2005 m. galima krovinių vežimo kaštus sumažinti vidutiniškai apie 25%, o keleivių vežimo kaštus – apie 15%. Įvertinus 2000 m. teiktų paslaugų apimtį (pervežta 30.7 mln. t. krovinių ir 8.9 mln. keleivių) keleivių, metinė išlaidų ekonomija siektų apie 110 mln. Lt. krovinių vežimo srityje ir apie 20 mln. Lt. keleivių vežimo srityje.

Tai būtų tiesioginė geležinkelių išlaidų mažinimo nauda, neįvertinant būtinumo atsisakyti geležinkelių veiklai nebūdingos veiklos: butų ir komunalinio ūkio eksploatavimo, siaurojo geležinkelio išlaikymo, strateginių objektų apsaugos ir kt. sričių. Visas šias veiklos rūšis perdavus atitinkamoms institucijoms, per metus galima bus išvengti mažiausiai apie 5 mln. Lt. nuostolių.

Be to, įteisinus vežėjų konkurenciją, realiai galima prognozuoti krovinių vežimų apimčių didėjimą ir bent jau keleivių vežimų paslaugų stabilizavimąsi. Vidutinio prognozių scenarijaus atveju tikimasi, kad 2005 m. dabartinė AB “Lietuvos geležinkeliai” ir nauji operatoriai kartu paėmus gabens apie 40 mln. t. krovinių ir apie 9 mln. keleivių. Išaugusios krovinių vežimų veiklos apimtys papildomai duos apie 80 mln. Lt. metinę naudą.

Atlikus dabar veikiančių institucijų atliekamų funkcijų ir pagal direktyvų reikalavimus naujai priskirtų funkcijų analizę, daroma išvada, kad direktyvų poveikis administracinėms struktūroms bus didelis ir reikės papildomai priimti specialistų, stiprinti Susisiekimo

ministerijos Geležinkelių transporto skyrių bei Valstybinę geležinkelių inspekciją, ateityje papildomai steigiant Geležinkelių direkciją, kuri galėtų atlikti geležinkelių regulatoriaus bei notifikuotos įstaigos funkcijas. Vidutinės metinės išlaidos administracinių gebėjimų stiprinimui 2002-2006 metais sieks apie 1.7 mln. Lt. Šios išlaidos susidarys, plečiant egzistuojančių institucijų personalo skaičių, įsigyjant papildomą įrangą, keliant darbuotojų kvalifikaciją, plėtojant bendradarbiavimo ryšius su Europos Komisijos ir ES valstybių-narių atitinkamomis struktūromis, numatant reikalingus resursus naujai kuriamos Geležinkelių direkcijos funkcionavimui.

Pasekmės numatomos taip pat ir AB “Lietuvos geležinkeliai” bei valstybės biudžetui. Bendras direktyvų įgyvendinimo ekonominio poveikio Lietuvai įvertinimas pateikiamas 6 lentelėje.

6 lentelė. Ekonominis direktyvų poveikis

Išlaidų (-)/pajamų(+) sritys	Dydis, mln. Lt.
Administracinių gebėjimų stiprinimas	- 1.7
Teisinės bazės adaptavimas ir jos tobulinimas	- 0.2
TSS pritaikymas nacionalinėje techninių standartų sistemoje	- 3.5
Dalyvavimas atitinkamų ES darbo grupių veikloje	-0,1
Keleivių vežimo nuostolių kompensavimas (atsisakius kryžminio subsidijavimo)	-60
Valstybės investicijos į infrastruktūrą	-150
Metinė krovinių vežimo išlaidų ekonomija	+110
Metinė keleivių vežimo išlaidų ekonomija	+20
Nebūdingos veiklos atskyrimo išlaidų sumažinimo nauda	+5
Prognozuojama nauda dėl krovinių vežimo apimčių padidėjimo	+80
IŠ VISO:	- 0.5

Lentelėje pateikti skaičiavimo rezultatai byloja apie nežymų (0.5 mln. Lt. per metus) neigiamą naujojo geležinkelio direktyvų paketo įgyvendinimo poveikį vidutinės trukmės (iki 2006 m.) laikotarpyje. Tačiau, kaip jau buvo minėta, geležinkelių veiklos atgaivinimas ir jų konkurencinės padėties kitų transporto šakų atžvilgiu sustiprėjimas teigiamai įtakotų išorinių transporto išlaidų santykinį mažėjimą. Be to, čia nėra įvertinta ES tiesioginė parama geležinkelių infrastruktūros projektų koofinansavimui, panaudojant ISPA instrumento lėšas (apie 30 mln. Lt per metus).

5. REGULIAVIMO ALTERNATYVOS

Galimos dvi reguliavimo alternatyvos. Pirmoji - laikina iki atsirandant dar vienam vežėjui. Pagal pirmąją alternatyvą AB "Lietuvos geležinkeliai" gali sudaryti trys filialai: "Geležinkelių infrastruktūra", kuris atliks geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas su visomis jam priskirtomis ir numatytomis funkcijomis, Krovinių vežimo filialas, kuris vykdys krovinių vežimą, techninę riedmenų priežiūrą, krovinių ekspedijavimą, eismo organizavimą bei Keleivių vežimo filialas, kuris vykdys keleivių vežimą, jų aptarnavimą, bagažo gabenimą, techninę riedmenų priežiūrą. Tačiau atsiradus dar nors vienam geležinkelių vežėjui, ir norint užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas visoms geležinkelių įmonėms, geležinkelių infrastruktūros padalinys turi būti visiškai atskirtas nuo AB "Lietuvos geležinkeliai" ne tik savo sąskaitomis ir balansu, bet ir valdymo bei vidaus kontrole. Tuo būdu Infrastruktūros valdytojas tampa visiškai atskira valstybine įmone, kuri be jau vykdomų funkcijų turės perimti ir eismo organizavimo funkcijas.

Antroji alternatyva reorganizuojant AB "Lietuvos geležinkeliai" ir išskiriant atskirus filialus jau iš karto nuo 2003-01-01 Infrastruktūros padalinį reorganizuoti į atskirą valstybinę įstaigą "Geležinkelių infrastruktūra", priskiriant ne tik geležinkelių infrastruktūros priežiūrą, modernizaciją ir plėtrą, bet ir eismo organizavimą. Tuo būdu iš karto atsiranda sąlygos visiškam Lietuvos geležinkelių privatizavimui ir pilnam rinkos atvėrimui privatiems operatoriams.

Alternatyvų pasirinkimas priklausys nuo politinio sprendimo ir valstybės finansinių galimybių lėšas, reikalingas geležinkelio infrastruktūros plėtrai, modernizavimui ir atnaujinimui bei nuostolingam keleivių vežimui socialiai būtinais maršrutais, skirti iš valstybės biudžeto, kas kasmet sudarys apie 210 mln. Lt. kasmet iki 2015 metų, kol bus įgyvendinti visi geležinkelių pertvarkymo ir jų infrastruktūros plėtros projektai.

6. IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS:

1. Apibendrinus aukščiau pateiktus skaičiavimų rezultatus galima padaryti išvadą, kad tiesioginė Lietuvos geležinkelių restruktūrizavimo pagal naujų ES direktyvų paketo reikalavimus kiekybinė nauda Lietuvos geležinkeliams (laikant, kad geležinkelių restruktūrizavimas galutinai būtų užbaigtas iki 2005 m.) siektų apie 215 mln. Lt. per

metus, tuo tarpu naujojo direktyvų paketo įgyvendinimas kasmet atseitų maždaug 0.5 mln. daugiau.

2. Reikia pabrėžti, kad pateikti labai apibendrintų skaičiavimų rezultatai atspindi toli gražu ne visus geležinkelių pertvarkymo komercinės veiklos pagrindais aspektus. Geležinkelių veiklos efektyvumas kitų transporto šakų atžvilgiu pasireiškia visuomenės patiriamų išorinių transporto kaštų ekonomija. Šios naudos paskaičiavimui būtini detalūs papildomi dabartinių ir prognozuojamų išorinių transporto kaštų Lietuvoje tyrimai. Šių tyrimų pagrindu galima tiksliau kiekybiškai įvertinti geležinkelių veiklos naudą visos šalies visuomenės požiūriu.
3. ES geležinkelių Acquis adaptavimas siejamas ir su tiesiogine ES parama geležinkelių infrastruktūros modernizavimui, panaudojant ISPA finansinio instrumento teikiamas galimybes.
4. Naujai priimtų direktyvų įgyvendinimo pasekmės numatomos administracinėms struktūroms, priskiriant atitinkamoms institucijoms papildomas funkcijas, stiprinant šalies administracinius gebėjimus, iš esmės reorganizuojant AB “Lietuvos geležinkeliai”.
5. Didelės pasekmės numatomos valstybės biudžetui, nes nebetaikant kryžminio subsidijavimo principo, užtikrinant geležinkelių infrastruktūros techninio lygio priartinimą prie ES standartų, kasmet reikės skirti apie 210 mln. Lt. biudžetinių asignavimų.
6. Nereikia pamiršti, kad ES geležinkelių veiklą reglamentuojantys teisės aktai ir ateityje bus tobulinami bei plėtojami: jau 2001 m. pabaigoje numatoma parengti antrojo direktyvų paketo projektą, kuriame bus siūloma liberalizuoti visas krovinių vežimo veiklas, įskaitant ir kabotažą. Tokiu būdu, Lietuvos geležinkelių restruktūrizavimas nebus trumpalaikis procesas, nes šis sektorius ir ateityje neišvengiamai susidurs su tolesnio modernizavimo, komercializavimo ir restruktūrizavimo poreikiais. Pastarąjį teiginį patvirtina tai, jog neseniai parengtoje Europos transporto politikos “Baltojoje knygoje” yra nustatyti pakankamai ambicingi tikslai iki 2010 m. ženkliai padidinti geležinkelių teikiamų krovinių vežimo paslaugų rinkos dalį, iš esmės užtikrinti nacionalinių tinklų techninį suderinamumą, pasiekti prekių pristatymo Europoje vidutinį greitį net iki 80 km/h (dabar jis siekia apie 20 km/h), užtikrinti integruotas keleivių vežimo paslaugas, įskaitant pilnos informacijos pateikimą, bilietų rezervavimą ir pardavimą “on line” režime visoms verslo bei poilsio kelionėms ir t.t. [9].

7. NAUDOTI PAGRINDINIAI INFORMACIJOS ŠALTINIAI

1. 2001 m. gegužės 15 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 559.
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės Strateginio planavimo komiteto 2001 m. sausio 26 d. posėdžio protokolo išrašas.
3. Lietuvos geležinkelių sektoriaus reformos nuostatos ir pagrindinės kryptys. Vilnius, 2001 m.
4. Lietuvos pasirengimo ES narystei programa. Vilnius, 2001 m.
5. 2000 m. ūkinės ir finansinės veiklos ataskaita. SPAB “Lietuvos geležinkeliai”. Vilnius, 2001 m.
6. 2001 m. ūkinės ir finansinės veiklos planas. SPAB “Lietuvos geležinkeliai”. Vilnius, 2001 m.
7. Presentation of new railways acquis to accession countries (information material) Brussels, 3 April 2001.
8. Railway Reform. Paris, ECMT, 2000, 139 p.
9. White Paper. European Transport Policy for 2001: Time to decide. Brussels, 2001, 109 p.
10. Integrating Transport and Environment Policies: Through (and beyond) Modal Shift. Joint Environment – Transport Informal Council. Leuven, 2001, 21 p.