



**LIETUVOS RESPUBLIKOS
RYŠIŲ REGULIAVIMO TARNYBOS
TARYBA**

NUTARIMAS

DĖL UAB „GARGŽDŲ GELEŽINKELIS“ 2021 M. LAPKRIČIO 5 D. SKUNDO NR. 186

2022 m. liepos 8 d. Nr.
Vilnius

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos taryba (toliau – Taryba) išnagrinėjo klausimą dėl UAB „Gargždų geležinkelis“ (Gamyklos g. 21, 96155 Gargždai, įmonės kodas 163143475) (toliau – Pareiškėjas) 2021 m. lapkričio 5 d. skundo Nr. 186 „Dėl AB „LTG Infra“ generalinio direktoriaus 2021-10-11 įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo pagal paraišką skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus 2021–2022 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui geležinkelio įmonei (vežėjui) UAB „Gargždų geležinkelis“ pripažinimo nepagrįstu ir neteisėtu“ (toliau – skundas).

Taryba nustatė:

(1) Pareiškėjas pateikė Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybai (toliau – Tarnyba) skundą, kuriuo prašo panaikinti atsakovo AB „LTG Infra“ (Geležinkelio g. 2, 02100 Vilnius, įmonės kodas 305202934) (toliau – valdytojas) generalinio direktoriaus 2021 m. spalio 11 d. įsakymą Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo pagal paraišką skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus 2021–2022 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui geležinkelio įmonei (vežėjui) UAB „Gargždų geležinkelis“ (toliau – Įsakymas Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053), kaip nepagrįstą ir neteisėtą ir įpareigoti valdytoją 2021–2022 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – TTT) galiojimo laikotarpiui Pareiškėjui skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus (toliau – pajėgumai) pagal pateiktą 2021 m. balandžio 9 d. paraišką skirti pajėgumus Nr. 63 (toliau – Paraiška Nr. 63).

(2) Pareiškėjas skunde nurodė, kad Paraiška Nr. 63 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui paprašė skirti pajėgumus maršrutais Vaidotai–Draugystė ir Draugystė–Vaidotai kasdien po 8 traukinius kiekvienu maršrutu.

(3) Įsakymu Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 valdytojas Pareiškėjui 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui skyrė pajėgumus dviem traukiniams kasdien maršrutu Vaidotai–Draugystė ir dviem traukiniams kasdien maršrutu Draugystė–Vaidotai. Kaip nurodyta Įsakyme Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053, šių pajėgumų neprašė kitas Pareiškėjas, o likę Pareiškėjo prašyti pajėgumai neskirti, Įsakyme Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 nurodant, kad pritaikius Prioriteto taisyklių¹ 2.7 papunktį, Pareiškėjo pagal pateiktą Paraišką Nr. 63 mokėtinas užmokestis už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – UMPP) apskaičiuotas mažesnis nei kito pareiškėjo, todėl pajėgumai skirti kitam pareiškėjui.

(4) Pareiškėjas skunde nurodė, kad, jo įsitikinimu, valdytojas nepagrįstai nustatė viešosios geležinkelių infrastruktūros (toliau – infrastruktūra) maksimalius ir faktinius pralaidumus, todėl netinkamai vertino Pareiškėjo prašytus pajėgumus kaip konfliktuojančius ir dirbtinai taikė Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį. Pareiškėjo teigimu, tai, kad valdytojas nekontroliuojamas jokios institucijos

¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymas Nr. 3-197 „Dėl Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“

nustato infrastruktūros pralaidumus, leidžia jam piktnaudžiauti savo padėtimi ir siekti naudos Pareiškėjo konkurentui AB „LTG Cargo“ (toliau – „LTG Cargo“), veikiančiam toje pačioje įmonių grupėje su valdytoju.

(5) Pareiškėjas pažymėjo, kad neaišku, kaip yra apskaičiuoti Viešosios geležinkelių infrastruktūros 2021–2022 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio tinklo nuostatų² (toliau – Tinklo nuostatai) 2 priede nustatyti preliminarūs maksimalūs infrastruktūros pralaidumai, nes valdytojas Tinklo nuostatuose nepateikia jokios informacijos apie šių pralaidumų nustatymą. Pasak Pareiškėjo, faktiniai infrastruktūros pralaidumai, nustatomi pagal paraiškas skirti infrastruktūros pajėgumus (toliau – paraiška), nuo 2017–2018 m. TTT, kuomet pirmą kartą Pareiškėjas pateikė paraišką, turi tendenciją mažėti, nors tam nėra jokių objektyvių aplinkybių.

(6) Pareiškėjas kartu su skundu pateikė jo užsakymu atliktą „Lietuvos geležinkelių linijų pralaidumo vertinimo studiją“ (toliau – Studija), kurioje, Pareiškėjo teigimu, nepriklausomi ekspertai nustatė, kad valdytojo skelbiami infrastruktūros pralaidumai nepagrįsti, nes geležinkelio linijos Lietuvoje yra pajėgios praleisti kur kas daugiau traukinių, nei skelbia valdytojas. Pareiškėjas apskaičiavo ir skunde nurodė, jo teigimu, realų linijos Vaidotai–Radviliškis–Kužiai–Klaipėda pralaidumą, kuris, skaičiuojant pagal labiausiai ribojantį tarpstotį Plungė–Šateikiai yra 41 traukinių pora per parą. Pasak Pareiškėjo, skaičiavimus jis atliko vadovaudamasis Geležinkelių linijų pralaidumo ir stočių pajėgumų apskaičiavimo instrukcija, patvirtinta AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2006 m. lapkričio 15 d. įsakymu Nr. Į-662.

(7) Pareiškėjo teigimu, nustačius per mažus pralaidumus, infrastruktūra paskelbiama perpildyta ir pajėgumai skiriami vadovaujantis Prioriteto taisyklėmis, dėl to visi pajėgumai atitenka „LTG Cargo“. Pareiškėjas atkreipia dėmesį, kad jo ir „LTG Cargo“ pajėgumai konfliktuoja dėl to, kad jie konkuruoja ir siekia vežti tą patį krovinį.

(8) Pareiškėjo įsitikinimu, valdytojo neteisingai nustatytas infrastruktūros pralaidumas lėmė nepagrįstą ir neteisėtą Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 priėmimą, todėl Pareiškėjas prašo Tarnybos įvertinti valdytojo nustatytų preliminarinių maksimalių ir faktinių pralaidumų pagrįstumą 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui.

(9) Pareiškėjas nurodo, kad valdytojas nesiima jokių veiksmų, siekdamas užtikrinti pakankamą infrastruktūros pralaidumą, taip ribodamas konkurenciją geležinkelių transporto rinkoje (toliau – rinka). Nuo 2017 m. vis tos pačios infrastruktūros dalys skelbiamos perpildytomis. 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu perpildytais paskelbti tarpstočiai Livintai–Gaižiūnai ir Plungė–Šateikiai, o dar 2018 m. valdytojo parengtoje Pajėgumų analizėje perpildytoje infrastruktūroje³ 2017–2018 m. TTT galiojimo laikotarpiu buvo konstatuota, kad pajėgumų poreikis ruožuose Kužiai–Klaipėda ir Radviliškis–Pagėgiai viršijo maksimalias galimybes, todėl buvo numatytos trumpojo laikotarpio ir ilgalaikės kompleksinės investicinės programos infrastruktūros modernizavimui ir pajėgumų padidinimui įgyvendinimas, kurios nėra įgyvendintos ir nesudaro sąlygų infrastruktūros pralaidumo padidėjimui. Pareiškėjas pažymėjo, kad vienos iš infrastruktūros didinimo priemonių „Antrojo kelio statybos ruože Plungė–Šateikiai“ atsisakyta neatlikus ekonominio pagrįstumo vertinimo procedūrų, kas pažeidžia Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 29⁴ straipsnyje nustatytus reikalavimus ir privačių geležinkelio įmonių (vežėjų) (toliau – vežėjai) interesus.

(10) Pareiškėjas nurodė, kad 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu jam skirtų pajėgumų, kuriais galėtų du kartus nuvažiuoti nuo Lietuvos Respublikos valstybės sienos iki Klaipėdos ir atgal, neužtenka norint pradėti vykdyti krovinių vežimo geležinkelių transporto veiklą, nes keli pajėgumai neužtikrintų sutartinių įsipareigojimų vykdymo. Pareiškėjo teigimu, valdytojo infrastruktūros pralaidumą didinančių priemonių įgyvendinimo vilkinimas stabdo konkurencijos vystymąsi ir

² Patvirtinti valdytojo generalinio direktoriaus 2020 m. gruodžio 11 d. įsakymu Nr. ĮS-PAJ(LGI)-462.

³ https://ltginfra.lt/documents/12778/17719/Pajegumu_analize_2017_2018.pdf/330c70b4-5368-42c8-a56b-f2ddf12ce909

neužtikrina Direktyvoje 2012/34/ES⁴ numatyto reikalavimo – atverti rinką privatiems vežėjams – įgyvendinimo. Pareiškėjas prašo Tarnybos įvertinti, ar sprendimas stabdyti infrastruktūros pralaidumą didinančios priemonės „Antrojo kelio statybos ruože Plungė–Šateikiai“ įgyvendinimą yra pagrįstas, ir įpareigoti valdytoją tęsti jos vykdymą.

(11) Pareiškėjo įsitikinimu, valdytojas netinkamai sudarė 2021–2022 m. TTT, nes nustatė nepagrįstai žemus „LTG Cargo“ krovinių traukinių greičius. Pareiškėjo teigimu, jo atlikta analizė rodo, kad nuo 2017 m. „LTG Cargo“ krovinių traukinių greičiai nustatyti net 35 procentais mažesni, nei valdytojo nustatyti didžiausi leistini greičiai, tokiu būdu infrastruktūra neišnaudojama efektyviai, nepagrįstai apkraunama ir ribojamas privačių vežėjų patekimas į rinką, nes geležinkelių infrastruktūros tinklas užimamas lėtais „LTG Cargo“ traukiniais. Pareiškėjo žiniomis, valdytojas leidžia „LTG Cargo“ naudoti nepakankamos galios lokomotyvus nelygine kryptimi, kad būtų galima gabenti 6000 tonų sveriančius traukinius. Pareiškėjas pažymėjo, kad valdytojas sąmoningai nustato mažesnius greičius TTT priderindamas juos prie silpnesnių „LTG Cargo“ traukos riedmenų, o mažesni traukinių greičiai sąlygoja „LTG Cargo“ kuro sąnaudų sutaupymą, kas rodo, kad valdytojas proteguoja AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupei priklausantį vežėją.

(12) Pareiškėjo teigimu, nuo 2013–2014 m. TTT ženkliai sumažėjo traukinių greičiai ribojančiuose tarpstočiuose, o tai rodo, kad valdytojas ne didina tarpstočių pralaidumą, o tikslingai mažina jį, atsižvelgdamas į mažos galios „LTG Cargo“ lokomotyvus, o Pareiškėjui, turinčiam galingų lokomotyvų parką, patekimo į rinką galimybės ribojamos.

(13) Pareiškėjas prašo Tarnybos įvertinti valdytojo 2021–2022 m. TTT nustatytą „LTG Cargo“ prekių traukinių greičių pagrįstumą ir jų įtaką pajėgumų skyrimui.

(14) Pareiškėjo įsitikinimu, 2021–2022 m. TTT turi būti pripažintas neteisėtu, nes jame nėra numatyti rezerviniai pajėgumai paskutinės minutės paraiškoms skirti pajėgumus (toliau – paskutinės minutės paraiška) tenkinti, kaip reglamentuota Kodekso 29 straipsnio 4 dalyje. Tai, anot Pareiškėjo, riboja jo galimybę pradėti krovinių vežimo geležinkelių transportu veiklą bent teikiant paskutinės minutės paraiškas.

(15) Pareiškėjas skunde nurodė, kad tik nuo „LTG Cargo“ priklauso, ar Pareiškėjas gaus pajėgumus ar ne, nes tik „LTG Cargo“ atsisakius kelių pajėgumų, jie buvo skirti Pareiškėjui, o tai tik patvirtina, kad „LTG Cargo“ užima monopolinę poziciją ir taip diskriminuojami privatūs vežėjai, nes sudaromos sąlygos „LTG Cargo“ neužleisti savo pozicijų.

(16) Pareiškėjo teigimu, Įsakymas Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 grindžiamas Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčiu, kuris yra diskriminacinis veiklą pradedančių vežėjų atžvilgiu, nes „LTG Cargo“ mokėtinas UMPP bus didesnis nei naujai ateinančių į rinką. Pareiškėjas akcentavo, kad Europos Komisija (toliau – EK) yra pradėjusi pažeidimo procedūrą dėl Direktyvos 2012/34/ES nuostatų, reglamentuojančių pajėgumų skyrimą perpildytos infrastruktūros dalyje, netinkamo perkėlimo, o Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba (toliau – KT) yra pasisakiusi dėl Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio galimo diskriminacinio pobūdžio.

(17) Pareiškėjas skunde nurodė, kad valdytojas nei Tinklo nuostatuose, nei Įsakyme Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 nepateikė informacijos, kaip buvo apskaičiuoti UMPP, kurių pagrindu pritaikytas Prioriteto taisyklių 2.7 papunktis, todėl Pareiškėjas negali suprasti, kodėl jo UMPP yra mažesnis nei kito pareiškėjo, kuriam pajėgumai ir buvo skirti. Pareiškėjas pažymėjo, jog vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo (toliau – VAĮ) 10 straipsnio 5 dalies 6 punktu, administraciniame sprendime turi būti nurodyti sprendimo motyvai, pagrindimas objektyviais duomenimis ir teisės aktų normomis, o valdytojo Įsakymas Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 yra nemotyvuotas, neaiškios Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio pritaikymo teisinės pasekmės, negalima patikrinti skaičiavimų teisingumo ir pagrįstumo.

⁴ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370

(18) Valdytojas 2021 m. gruodžio 15 d. raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-122 (toliau – Raštas Nr. SD-PAJ(LGI)-122), atsakydamas⁵ į skunde pateiktus teiginius, nurodė, kad nesutinka su Pareiškėjo skundu ir prašo jį atmesti kaip nepagrįstą.

(19) Dėl, pasak Pareiškėjo, nepagrįstai nustatytų maksimalių ir faktinių infrastruktūros pralaidumų nustatymo, valdytojas pažymėjo, kad informaciją apie preliminarius maksimalius infrastruktūros pralaidumus Tinklo nuostatuose nurodė įgyvendindamas Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatų turinio reikalavimo aprašo⁶ (toliau – TN aprašas) 11.11.9 papunktį. Jame nustatyta, kad turi būti pateikiama informacija apie TTT pajėgumų skyrimui numatytą preliminarų infrastruktūros pralaidumą, tačiau prievolės pateikti informaciją, kaip tie pralaidumai buvo apskaičiuoti, nėra, taip pat nėra reglamentavimo, kuris nustatytų, kuo remiantis turėtų būti apskaičiuojamas preliminarus infrastruktūros pralaidumas. *Preliminarius maksimalius* infrastruktūros pralaidumus 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui valdytojas apskaičiavo įvertinęs ankstesnių TTT galiojimo laikotarpiais nustatytus *faktinius* infrastruktūros pralaidumus, taip pat 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu planuojamus laikinuosius apribojimus. Valdytojo vertinimu, ne preliminarus, o faktinis infrastruktūros pralaidumas lemia, ar bus galimybė Pareiškėjui skirti pajėgumus, ypač, kai preliminarus pralaidumas gali iš esmės skirtis nuo faktinio.

(20) Valdytojas paaiškino, kad faktinis infrastruktūros pralaidumas priklauso nuo visų pateiktų paraiškų turinio bei infrastruktūros priežiūros, atnaujinimo ir remonto darbų planų (laikinių apribojimų), t. y. faktinių kriterijų (paraiškų kiekio, paraiškose nurodytų traukinių techninių charakteristikų ir kitų papildomų važiavimo sąlygų), šių kriterijų palyginimo su kitais faktiniais kriterijais (infrastruktūros charakteristikoms) rezultatų ir laikinių apribojimų (faktinių sąlygų) poreikio. Valdytojo įsitikinimu, faktinis infrastruktūros pralaidumas yra objektyviomis faktinėmis aplinkybėmis įtakojamas dydis, kuris niekaip nepriklauso nuo valdytojo veiksmų ir negali būti apskaičiuotas konkrečiam pareiškėjui.

(21) Dėl faktinio infrastruktūros pralaidumo mažėjimo valdytojas nurodė, kad rengiant 2021–2022 m. TTT projektą, faktinio pralaidumo sumažėjimui tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai didelę įtaką turėjo sumažėję nustatyti maksimalūs greičiai infrastruktūroje dėl vykdomų geležinkelio kelio rekonstrukcijos darbų įgyvendinant infrastruktūros dalies Kaišiadorys–Radviliškis „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ projektą ir sąlygojančius naudojimosi esamu geležinkelio keliu apribojimus. Tarpstotyje Plungė–Šateikiai faktinio infrastruktūros pralaidumo sumažėjimą 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu, palyginti su 2017–2018 m., lėmė didesnis užsakytas ir skirtas pajėgumų kiekis keleiviniams traukiniams.

(22) Valdytojo vertinimu, Pareiškėjo pateikta Studija, kuria siekiama įvertinti maksimalius infrastruktūros pralaidumus, nėra susijusi su skundu, nes maksimalus infrastruktūros pralaidumas neturi įtakos skiriant pajėgumus. Be to, valdytojo nuomone, Studiją parengė asmenys, kurių profesinės žinios nėra žinomos ir kurie neturi faktinio infrastruktūros pralaidumo skaičiavimo patirties, todėl jų skaičiavimai yra labiau teorinio, mokslinio pobūdžio. Valdytojo vertinimu, Studija atlikta Pareiškėjo užsakymu, todėl negali būti laikoma objektyvia, joje naudojama vežėjų pajėgumų panaudojimo konfidenciali informacija, kuri skiriant pajėgumus nebuvo vertinama, todėl, valdytojo teigimu, Studijos autorių išvados, kad infrastruktūra valdoma neefektyviai, nėra pagrįstos.

(23) Dėl Pareiškėjo teiginio, kad jis ir „LTG Cargo“ konkuruoja dėl to paties krovinių vežimo, todėl jų paraiškas valdytojas vertina kaip konfliktuojančias, valdytojas pažymėjo, kad paraiškų turinys ir jų nagrinėjimo tvarka numatyta Kodekso 29¹ straipsnio 4 dalyje ir nustatyta Tinklo nuostatų 10 priede, paraiškų formoje informacija apie planuojamą vežti krovinių nėra nurodoma, todėl teiginys,

⁵ Valdytojas rašytinius paaiškinimus bei priedus dėl skundo pateikė Raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-122), 2021 m. gruodžio 15 d. raštais Nr. SD-PAJ(LGI)-120, SD-PAJ(LGI)-123, SD-PAJ(LGI)-124, SD-PAJ(LGI)-125, SD-PAJ(LGI)-126, 2021 m. gruodžio 16 d. raštais Nr. SD-PAJ(LGI)-144 ir SD-PAJ(LGI)-149, 2022 m. vasario 11 d. raštu Nr. SD-PAJ(INFRA)-17/2022 ir 2022 m. balandžio 7 d. raštu SD-PAJ(INFRA)-35/2022.

⁶ Patvirtintas Tarnybos direktoriaus 2020 m. gegužės 18 d. įsakymu Nr. (1.9E)IV-524 „Dėl Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatų ritinio reikalavimų aprašo patvirtinimo“.

kad pareiškėjų paraiškos iki konfliktuojančių pajėgumų nustatymo yra vertinamos pagal planuojamą vežti krovinį, neatitinka tikrovės.

(24) Dėl Pareiškėjo teiginio, kad valdytojas vilkina pralaidumą didinančių priemonių įgyvendinimą, valdytojas nurodo, kad jis, vadovaudamasis Kodekso 29⁴ straipsniu, pradedant 2017–2018 m. TTT galiojimo laikotarpiu, rengia ir viešai skelbia infrastruktūros pajėgumų analizės ir pajėgumų didinimo planus, taip pat apimančius priemones, būtinas pralaidumui perpildytose infrastruktūros dalyse didinti. Pagal minėtus planus valdytojas vykdo priemones, būtinas pralaidumui perpildytose infrastruktūros dalyse didinti. Atkarpoje Kaišiadorys–Radviliškis valdytojas vykdo projektą „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ (darbų pabaiga preliminariai numatoma 2023 m. I ketv.; atlikta virš 74 proc. pagal rangos darbų sutartį numatytų darbų), atkarpoje Radviliškis–Pagėgiai vykdo priemonę „Blokuojamųjų postų įrengimas (ruože Pagėgiai–Radviliškis)“, valdytojui rengiant Raštą Nr. SD-PAJ(LGI)-122 jau buvo atlikta virš 90 proc. pagal rangos darbų sutartį numatytų darbų. Valdytojas paaiškino, kad atkarpoje Kužiai–Klaipėda – projekto „Antrojo kelio statyba ruože Plungė–Šateikiai“ – įgyvendinimas sustabdytas atsižvelgiant į taikomas sankcijas Baltarusijos Respublikai, sąlygojusias ženklų krovinių srautų mažėjimą. Įgyvendinęs projektą, kainuojantį apie 60 mln. eurų, valdytojas ne tik negautų pajamų, bet ir patirtų papildomų sąnaudų, susijusių su infrastruktūros priežiūra.

(25) Valdytojas atkreipė dėmesį, kad paraiškų skirti tuos pačius pajėgumus derinimo (toliau – paraiškų derinimas) metu prašė pareiškėjų įsivertinti geopolitinę situaciją ir numatytų sankcijų trąšų vežimui iš Baltarusijos Respublikos pasekmes. Nepaisant to, kad vienas iš pareiškėjų atsisakė dalies pajėgumų, visų jų nebuvo galimybės suderinti ir tarpstotis Plungė–Šateikiai buvo paskelbtas perpildytu.

(26) Valdytojas nurodė, kad antrojo kelio statybos tarpstotyje Plungė–Šateikiai stabdymas niekaip negalėjo turėti įtakos pajėgumų skyrimui 2021–2022 m. TTT laikotarpiui, nes ši priemonė buvo vidutinio laikotarpio ir iki pajėgumų skyrimo negalėjo būti įgyvendinta. Valdytojas pažymėjo, kad labai svarbia aplinkybe laikytina ir tai, kad Kodekso 29¹ straipsnio 10 dalis numato pareiškėjams galimybę atsisakyti prašomų pajėgumų, išvengiant pareigos mokėti už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus. Pareiškėjai šia teise naudojami, todėl, atsižvelgiant į esamą geopolitinę situaciją, investicijos į didelius projektus gultų tik ant valdytojo pečių, o infrastruktūra būtų galima nesinaudoti. Atsižvelgiant į tai, kad priemonės nebuvo atsisakyta, o ji tik buvo sustabdyta, tikslingumas tęsti priemonės įgyvendinimą bus vertinamas rengiant 2021–2022 m. TTT pajėgumų analizę ir pajėgumų didinimo planą.

(27) Dėl traukinių greičių valdytojas nurodė, kad jis, vadovaudamasis Techninio geležinkelio naudojimo nuostatų⁷ 18.5.1 papunkčiu, nustatė didžiausius leistinus traukinių važiavimo greičius tarpstočiais, geležinkelio stočių pagrindiniais, atvykimo bei išvykimo keliais, tačiau traukinių pravažiavimo konkrečia infrastruktūros dalimi trukmę taip pat lemia paraiškose nurodytos traukinių techninės charakteristikos bei infrastruktūros techniniai parametrai (kreivės, įkalnės, nuokalnės ir kt.), sustojimai traukinių prasilenkimams vienkelėse geležinkelių linijose, papildomas laikas traukinių stabdymui bei išibėgėjimui, laikinieji geležinkelių eismo apribojimai, įvykę geležinkelių transporto riktai ir kiti veiksniai. TTT yra nurodomi traukinių važiavimo laikai atitinkamoje geležinkelių linijoje, o ne valdytojo nustatyti didžiausi leistini traukinių ir lokomotyvų greičiai.

(28) Valdytojas pateikė diagramas⁸, kuriomis grindžia, kad Pareiškėjo su skundu pateikta „LTG Cargo“ traukos riedmenų ir geležinkelių linijoje Vaidotai–Šiauliai–Draugystė atlikta didžiausių greičių analizė nėra tinkama Pareiškėjo reikalavimui pagrįsti. Anot valdytojo, Pareiškėjas savo analizėje naudojo informaciją, kuri nėra viešai skelbiama ir kuri gali būti laikoma susijusia su „LTG Cargo“ komercine informacija. Valdytojo vertinimu, lyginant jo pateiktą diagramų ir Pareiškėjo analizės duomenis, Pareiškėjas naudojo netikslius maksimalius leistinus greičius

⁷ Patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr. 297 „Dėl Techninio geležinkelio naudojimo nuostatų patvirtinimo“.

⁸ Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 116 priedas

infrastruktūroje, todėl jo pateiktoje diagramoje atspindimas netikslus tarpstočio pravažiavimo laikas ir važiavimo greitis.

(29) Dėl greičių palyginimo su 2013–2014 m. TTT laikotarpiu, valdytojas teigia, kad faktiškai šis ir 2021–2022 m. TTT laikotarpiai nėra palyginami, nėra faktinių duomenų, kokia tuo metu buvo traukinių eismo situacija, įtakoję traukinių greitį ir jo apribojimus. Valdytojo teigimu, traukinių greičių sumažėjimą galėjo lemti valdytojo vykdoma infrastruktūros plėtra, atnaujinimo ir techninės priežiūros projektai, kuriems būtini laikinieji apribojimai, vežėjų formuojamų traukinių sąstatų ilgiai, sunkėjantys traukiniai ir kitos aplinkybės, susijusios su keleivių, bagažo ir krovinių vežimų geležinkelių transportu organizavimu, įtakojančiu traukinių eismą, taip pat kitomis neprognozuojamomis aplinkybėmis.

(30) Dėl rezervinių pajėgumų, valdytojas nurodė, kad, jo vertinimu, Kodekso 29 straipsnio 4 dalis yra neprivalomojo pobūdžio. Tą, jo teigimu, pagrindžia ir Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnio 2 dalis. Valdytojo teigimu, TTT projekto rengimo metu numačius rezervinius pajėgumus paskutinės minutės paraiškoms tenkinti, mažėtų galimybės numatyti kuo daugiau traukinio linijų pagal paraiškas. Valdytojas pažymėjo, kad net ir numačius rezervinius pajėgumus, Pareiškėjas juos nebūtinai gautų, nes pagal Kodekso 29⁵ straipsnio 3 dalį, pajėgumai pagal paskutinės minutės paraišką skiriami anksčiau paskutinės minutės paraišką pateikusiam pareiškėjui, o ir neaišku, ar jie atitiktų Pareiškėjo lūkesčius. Valdytojas taip pat pažymėjo, kad Pareiškėjo pageidautame maršrute Draugystė–Vaidotai pagal 2021–2022 m. TTT yra likę tarpstočių su laisvais pajėgumais, apie juos buvo paskelbta, tačiau Pareiškėjas jų nepageidavo. Negana to, pasak valdytojo, 2021 m. lapkričio 12 d. raštu Nr. 188 Pareiškėjas atsisakė ir tų pajėgumų, kurie jam buvo skirti, todėl niekaip nėra pagrįsti Pareiškėjo teiginiai, kad rezervinių pajėgumų numatymas 2021–2022 m. TTT projekte būtų pagerinęs Pareiškėjo padėtį.

(31) Dėl Pareiškėjo teiginio, kad valdytojo Įsakymas Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 yra nemotyvuotas ir diskriminuojantis Pareiškėją, valdytojas nurodė, kad jis nėra viešojo administravimo subjektas, todėl VAĮ jam netaikomas. Valdytojo vertinimu, vienintelis jam taikytinas reikalavimas galėtų būti teisinio pagrindo nurodymas, kaip ir buvo padaryta Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 preambulėje. Valdytojas taip pat paaiškino, kad Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 preambulėje nurodė atsisakymo skirti pajėgumus teisinius pagrindus (Kodekso 29⁶ straipsnio 1 dalis ir 2 dalies 4 punktas, Prioriteto taisyklių 2.1–2.7 papunkčiai bei Tinklo nuostatų 10 priedo 9.1, 9.8, 10.3, 10.4, 10.5, 12.1, 12.2 papunkčiai), 1.1.1 papunktyje konstatavo faktines aplinkybes, 1.1.3 papunktyje paaiškino, kodėl dalis konfliktuojančių pajėgumų Pareiškėjui buvo skirti, o 1.2.1–1.2.3 papunkčiuose nurodė priežastis, kodėl dalis konfliktuojančių pajėgumų jam nebuvo skirti.

(32) Dėl informacijos apie pareiškėjų mokėtinų UMPP apskaičiavimą valdytojas nurodė, kad, Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje nurodyto UMPP apskaičiavimas siejamas su mokėtino UMPP visuose perpildytos infrastruktūros dalies maršrutuose už visą atitinkamo TTT galiojimo laikotarpį apskaičiavimu. Kodekso 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad mokėtino UMPP apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė, todėl taikant Prioriteto taisykles UMPP buvo apskaičiuotas pagal Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių⁹ (toliau – Užmokesčio taisyklės) nuostatas, kaip nurodyta Tinklo nuostatų 10 priedo 10.2–10.5 papunkčiuose.

(33) Valdytojo vertinimu, Pareiškėjo nurodoma informacija apie EK pradėtą pažeidimo procedūrą ir KT teiginius dėl Prioriteto taisyklių laikytina niekaip nesusijusia su nagrinėjamu skundu, kadangi Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 priėmimo metu Prioriteto taisyklės buvo galiojančios ir valdytojas neturėjo jokio teisinio pagrindo jų netaikyti.

⁹ Patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“.

(34) Valdytojo teigimu, Pareiškėjo pateiktas motyvas, kuriuo remiantis prašoma panaikinti Įsakymą Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053, t. y. teiginys, kad „*Įsakymas yra <...> diskriminuojantis Pareiškėją, kadangi Pareiškėjui skirti vos keli jo prašyti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, kurių nepakanka Pareiškėjo sutartinių įsipareigojimų vykdymui, o visi kiti pajėgumai nepagrįstai skirti tik Pareiškėjo konkurentui – rinkoje įsitvirtinusiame AB „Lietuvos geležinkeliai“ grupės vežėjui AB „LTG Cargo“, negali būti laikomas tinkamu pagrįsti Pareiškėjo reikalavimą panaikinti valdytojo sprendimo dalį skirti jam atitinkamus pajėgumus.*

(35) Valdytojas 2022 m. vasario 11 d. raštu Nr. SD-PAJ(INFRA)-17/2022 pateikė papildomus paaiškinimus, kuriuose nurodė, kad faktiniai infrastruktūros pralaidumai nustatomi rengiant TTT projektą, remiantis gautose paraiškose nurodytais traukinių techniniais parametrais, maršrutais, pageidaujama traukinio išvykimo laikais. Kiekvieno prašomo pajėgumo duomenys rankiniu būdu įvedami į valdytojo eismo valdymo ir kontrolės sistemą „DaVinci“ (toliau – „DaVinci“). Ši sistema pagal minėtus duomenis, taip pat pagal infrastruktūros charakteristikas ir maksimalius greičius infrastruktūroje, taikydama tam tikras formules, apskaičiuoja planuojamus traukinių važiavimo laikus kiekviename maršruto tarpstotyje nuo pradinės iki galinės maršruto geležinkelio stoties ir sugeneruoja TTT, kurie atvaizduojami lentelėmis bei grafiškai. „DaVinci“ sugeneravus TTT, valdytojo TTT sudarymo ekspertas juos analizuoja ir, jei nustatoma, kad pagal sugeneruotą TTT traukiniai negalės pravažiuoti (sutampa dviejų ir daugiau traukinių išvykimo laikai iš pradinių geležinkelio stočių arba kurioje nors maršruto dalyje vienkeliuose tarpstočiuose susikerta ta pačia bei priešinga kryptimi važiuojančių traukinių traukinio linijos, užimtas geležinkelio stoties kelias, į kurį planuojamas traukinio atvykimas arba pravažiavimas, geležinkelio stoties kelias yra trumpesnis nei traukinio ilgis ir pan.), įvertina poreikį juos keisti. Sugeneruoti kiekvieno traukinio TTT keičiami vadovaujantis valdytojo vidine instrukcija. Jei atlikus visus įmanomus TTT keitimus, atitinkamoje geležinkelių linijoje visi paraiškėmis prašomi traukiniai joje negalės pravažiuoti, konstatuojamas tam tikro ribojančio tarpstočio perpildymas ir jo atžvilgiu atliekamos Kodekse reglamentuotos paraiškų derinimo procedūros.

(36) Valdytojas taip pat papildomai nurodė, kad tarpstotyje Plungė–Šateikiai bendras faktinis infrastruktūros pralaidumas 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui, palyginti su 2017–2018 m., nesumažėjo, o netgi padidėjo vienu vienetu. Valdytojas taip pat paaiškino, kad ne visais atvejais, kai važiuoja papildomas lyginės krypties traukinys, tuo pačiu laiku negali pravažiuoti vienas nelyginis traukinys (t. y., galinčių pravažiuoti traukinių santykis nėra lygus 1:1, nes šį santykį nulemia traukinių techniniai parametrai, traukinių tipas (keleivinis, prekinis), infrastruktūros charakteristikos, atitinkamai, šis santykis gali ženkliai skirtis). Be to, kadangi keleivinių traukinių greitis ir įsibėgėjimo pagreitis ženkliai skiriasi nuo prekinų traukinių, tai taip pat neproporcingai įtakoja prekinų traukinių pralaidumą infrastruktūroje.

(37) Valdytojas 2022 m. balandžio 7 d. raštu Nr. SD-PAJ(INFRA)-35/2022 pateikė papildomus paaiškinimus, kodėl ribojančiuose tarpstočiuose Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai pareiškėjams paskyrė ne visus pajėgumus, kuriuos buvo galima paskirti atsižvelgiant į jo paties nustatytą tų tarpstočių faktinį pralaidumą (atitinkamai 22/22 ir 21/21)¹⁰. Valdytojas nurodė, kad skirdamas pajėgumus vadovavosi Kodekso 29³ straipsnyje nustatyta procedūrine seka: 1) paraiškų derinimas rengiant TTT projektą; 2) konsultacijos su pareiškėjais teikiant jiems atitinkamą informaciją; 3) derinimas, jeigu konsultacijų su pareiškėjais metu nepavyksta patenkinti paraiškų; 4) atitinkamos (-ų) infrastruktūros dalies (-ių) paskelbimas perpildyta (-omis), jeigu įvykdęs paraiškų derinimo procedūrą valdytojas negali patenkinti visų paraiškų; 5) pajėgumų skyrimas perpildyta paskelbtoje infrastruktūroje taikant Prioriteto taisyklės. Taikydamas Prioriteto taisyklės, kaip numatyta Kodekso 29³ straipsnio 7 dalyje, valdytojas ribojančiame tarpstotyje Plungė–Šateikiai iš 57 prašytų pajėgumų visų pirma atmetė vieno pareiškėjo prašytus pajėgumus, nes tas pareiškėjas neatitiko Prioriteto taisyklių 1.1 papunkčio reikalavimo dėl pasirengimo panaudoti prašomus pajėgumus, o tada pagal Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį kitam pareiškėjui paskyrė visus jo prašytus

¹⁰ Žr. Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 I dalies „Dėl atsakymų į Rašte pateiktus klausimus, prašomos informacijos ir susijusių dokumentų pateikimo“ 1 punkte pateiktą lentelę.

36 pajėgumus ir su tais pajėgumais tiesiogiai nekonfliktavusius keturis Pareiškėjo prašytus pajėgumus. Dėl tarpstočio Livintai–Gaižiūnai valdytojas nurodė, kad jame pagal Prioriteto taisykles paskyrė visus 30 kito pareiškėjo prašytų pajėgumų ir keturis pirmiau minėtus Pareiškėjo prašytus pajėgumus. Valdytojas taip pat pažymėjo, kad Kodekse nenumatyta galimybės po Prioriteto taisyklių taikymo atlikti papildomą paraiškų derinimą.

(38) 2022 m. liepos 5 d. įvyko žodinis nagrinėjimas (Tarnybos skundo žodinio nagrinėjimo posėdžio 2022 m. liepos 8 d. protokolai Nr. TP-21), kuriame dalyvavo abi skundo šalys ir kurios iš esmės palaikė savo pateiktuose dokumentuose ir paaiškinimuose išdėstytus argumentus. Žodinio nagrinėjimo metu Pareiškėjo atstovai nurodė, kad neatsisako skundo ir pakartoto skunde nurodytas faktines aplinkybes, dėl kurių Įsakymas Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 laikytinas nepagrįstu ir neteisėtu, todėl turėtų būti panaikintas ir Pareiškėjui turėtų būti skiriami Paraiška Nr. 63 prašyti pajėgumai. Valdytojo atstovai žodinio nagrinėjimo metu nurodė, kad nesutinka su Pareiškėjo skundu ir prašo jį atšalinti kaip nepagrįstą, palaikydami Tarnybai pateiktuose paaiškinimuose išdėstytus argumentus.

(39) *Pareiškėjas skunde prašo:* panaikinti valdytojo Įsakymą Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 kaip nepagrįstą ir neteisėtą bei įpareigoti valdytoją skirti Pareiškėjo Paraiškoje Nr. 63 prašytus pajėgumus.

Taryba k o n s t a t u o j a , kad:

(40) Įvertinus Pareiškėjo skundo nagrinėjimo medžiagą, skundas laikytinas iš dalies pagrįstas dėl žemiau nurodytų motyvų.

(41) Nustatytos faktinės aplinkybės:

(42) a. 2021 m. balandžio 9 d. Pareiškėjas, nepraleisdamas Tinklo nuostatų 4.2.1 papunktyje ir 10 priedo 2.1 papunktyje numatyto termino, pateikė valdytojui Paraišką Nr. 63.

(43) b. Valdytojas, vadovaudamasis Tinklo nuostatų 10 priedo 3.1 papunkčiu, 2021 m. balandžio 15 d. raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-38 „Dėl informacijos patikslinimo“ informavo Pareiškėją apie nustatytus Paraiškos Nr. 63 trūkumus.

(44) c. Pareiškėjas 2021 m. balandžio 20 d. raštu Nr. 72 „Dėl informacijos tikslinimo“ ištaisė nustatytus Paraiškos Nr. 63 trūkumus.

(45) d. 2021 m. liepos 13 d. valdytojas, vadovaudamasis Tinklo nuostatų 4.2.1 papunktyje ir 10 priedo 5.1 papunktyje nustatytais terminais, Pareiškėjui pateikė 2021 m. liepos 12 d. raštą Nr. SD(LGI)-3258 „Dėl 2021–2022 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio išrašo“ kartu su 2021–2022 m. TTT projekto išrašu ir nurodė, kad visų pareiškėjų paraiškomis prašomų pajėgumų kiekis viršija maksimalų pralaidumą geležinkelio ruožuose Kužiai–Klaipėda, Radviliškis–Pagėgiai, Kaišiadorys–Radviliškis ir Panevėžys–Radviliškis.

(46) e. Pareiškėjas, nepraleisdamas Tinklo nuostatų 4.2.1 papunktyje numatyto termino, pateikė valdytojui 2021 m. liepos 23 d. raštą Nr. 127 „Dėl 2021–2022 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto“, kuriame išdėstė savo pastabas ir pasiūlymus dėl 2021–2022 m. TTT projekto išrašo.

(47) f. Valdytojas, vadovaudamasis Tinklo nuostatų 7.3 papunkčiu, pateikė Pareiškėjui 2021 m. rugpjūčio 18 d. raštą Nr. SD-PAJ(LGI)-82 „Dėl paraiškų skirti tuos pačius pajėgumus derinimo“, kuriame nurodė pradedantis konsultacijas dėl paraiškų derinimo. Valdytojas pažymėjo, jog Pareiškėjo ir kitų pareiškėjų prašomi pajėgumai yra konfliktuojantys infrastruktūros dalyse Kužiai–Klaipėda ir Kaišiadorys–Radviliškis, o alternatyvių pajėgumų pasiūlyti nėra galimybės dėl taip pat perpildytų geležinkelio linijų infrastruktūros dalyje Radviliškis–Pagėgiai. Valdytojas nurodė, jog siekiant suderinti gautas paraiškas, 2021 m. rugpjūčio 30 d. bus nuotoliniu būdu vykdomas susitikimas.

(48) g. 2021 m. rugpjūčio 30 d., rugsėjo 3 d. ir 9 d. vyko pareiškėjų atstovų susitikimai su valdytoju, kurių tikslas buvo suderinti gautas paraiškas. 2021 m. rugsėjo 13 d. valdytojo parengtame

susitikimų protokole¹¹ nurodyta, jog nutarta, kad: 1) pareiškėjų prašomi pajėgumai suderinti tarpstočiuose Šeduva–Gustonys ir Tauragė–Viduklė, 2) tarpstočiai Livintai–Gaižiūnai ir Plungė–Šateikiai, nepavykus suderinti konfliktuojančių pajėgumų, laikytini perpildytomis infrastruktūros dalimis, o dėl nepavykusių suderinti konfliktuojančių pajėgumų skyrimo bus taikomos Prioriteto taisyklės. Taryba nustatė, kad susitikimų dėl paraiškų derinimo metu Pareiškėjas nė vieno prašyto pajėgumo neatsisakė, tačiau sutiko keisti Paraiškoje Nr. 63 nurodytus traukinių išvykimo laikus taip, kad tik būtų skirti jo prašyti pajėgumai.

(49) h. Valdytojas, vadovaudamasis Kodekso 29³ straipsnio 6 dalyje ir Tinklo nuostatų 10 priedo 8.1 papunktyje nustatytais terminais ir tvarka, 2021 m. rugsėjo 10 d. savo interneto svetainėje¹² paskelbė, kad infrastruktūros dalys Kužiai–Klaipėda (tarpstotis Plungė–Šateikiai) ir Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai) yra perpildytos.

(50) i. 2021 m. rugsėjo 13 d. valdytojas, vadovaudamasis Tinklo nuostatų 10 priedo 9.1 papunktyje nustatyta tvarka, Pareiškėjui 2021 m. rugsėjo 10 d. raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-91 „Dėl pasirengimo naudotis prašomais viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumais vertinimo“ nurodė, kad pradeda pasirengimo panaudoti prašomus pajėgumus, dėl kurių infrastruktūros dalis paskelbta perpildyta, vertinimą. Valdytojas paprašė Pareiškėjo užpildyti pridėtas lenteles apie traukos riedmenis ir darbuotojus bei pateikti informaciją apie sutartinius įsipareigojimus (t. y. užpildyti Tinklo nuostatų 10 priedo 9 skyriaus 1–3 prieduose nurodytas lenteles).

(51) j. Pareiškėjas, nepraleisdamas Tinklo nuostatų 10 priedo 9.3 papunktyje nurodyto termino, 2021 m. rugsėjo 17 d. raštu Nr. 167 „Dėl pasirengimo naudotis prašomais viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumais“ pateikė valdytojui prašytą informaciją ir duomenis apie traukos riedmenis, darbuotojus ir sutartinius įsipareigojimus.

(52) k. 2021 m. rugsėjo 21 d. valdytojas, vadovaudamasis Tinklo nuostatų 10 priedo 9.5 papunkčiu, pateikė Pareiškėjui 2021 m. rugsėjo 20 d. raštą Nr. SD-PAJ(LGI)-94 „Dėl trūkumų šalinimo“, kuriame nurodė iki 2021 m. rugsėjo 23 d. ištaisyti nustatytus trūkumus.

(53) l. Pareiškėjas 2021 m. rugsėjo 23 d. raštu Nr. 169 „Dėl trūkumų šalinimo“ pateikė valdytojui prašytą informaciją.

(54) m. Valdytojas, vadovaudamasis Tinklo nuostatų 10 priedo 10.3 papunktyje nustatyta tvarka, Pareiškėjui 2021 m. rugsėjo 28 d. raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-96 „Dėl prioriteto taisyklės taikymo“ nurodė, kad atliko pareiškėjų pasirengimo panaudoti prašomus pajėgumus vertinimą ir, remdamasis Tinklo nuostatų 10 priedo 9.8 papunkčiu, nustatė, kad Pareiškėjas laikytinas pasirengusiu pasinaudoti konfliktuojančiais pajėgumais. Valdytojas taip pat nurodė, kad, pritaikęs Prioriteto taisyklių 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 ir 2.6 papunkčius, nustatė, kad vertintiems pareiškėjams turi būti taikomas Prioriteto taisyklių 2.7 papunktis, todėl paprašė pareiškėjų užpildyti pridedamą lentelę (nurodytą Tinklo nuostatų 10 priedo 10 skyriaus 3 priede).

(55) n. Pareiškėjas 2021 m. rugsėjo 30 d. raštu Nr. 172 „Dėl informacijos pateikimo“ pateikė valdytojui 2021 m. rugsėjo 28 d. raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-96 prašytą informaciją.

(56) o. 2021 m. spalio 5 d. valdytojas Pareiškėjui 2021 m. spalio 4 d. raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-100 „Dėl 2021–2022 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto“ nurodė, kad atliko Tinklo nuostatų 10 priedo 6.3.2 papunktyje numatytą pastabų dėl TTT vertinimą ir 10 priedo 7 punkte numatytą paraiškų derinimo procedūrą ir atsakė į Pareiškėjo 2021 m. liepos 23 d. teiktas pastabas dėl 2021–2022 m. TTT projekto.

(57) p. Valdytojas 2021 m. spalio 11 d. pateikė Pareiškėjui Įsakymą Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053, kuriame nurodė, kad jam skiriami Paraiškos Nr. 63 3, 5, 11, 15 eilutėse nurodyti pajėgumai ir atsisakoma skirti minėtos paraiškos 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 ir 16 eilutėse nurodytus

¹¹ Valdytojo 2021 m. gruodžio 15 d. rašto SD-PAJ(LGI)-126 41 priedas (Susitikimų dėl paraiškų skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus derinimo protokolas).

¹²

pajėgumus, kadangi pritaikius Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį, šie pajėgumai paskirti kitam pareiškėjui.

(58) Atsižvelgdama į šio nutarimo 41–57 pastraipose išdėstytas faktines aplinkybes, Taryba konstatuoja, kad paraiškų pateikimo, nagrinėjimo ir sprendimo dėl pajėgumų skyrimo procedūros buvo atliktos pagal Kodekse ir Tinklo nuostatuose nustatytą eiliškumą ir terminus.

(59) Taryba, remdamasi 2021–2022 m. TTT išrašu¹³ ir valdytojo priimtais sprendimais dėl pajėgumų skyrimo pareiškėjams 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui, nustatė, kad pagal 2021–2022 m. TTT ribojančiuose tarpstočiuose Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai paskirtų pajėgumų skaičius buvo mažesnis už paties valdytojo nustatytą faktinį infrastruktūros pralaidumą, kurį valdytojas nurodė Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 I dalies „Dėl atsakymų į Rašte pateiktus klausimus, prašomos informacijos ir susijusių dokumentų pateikimo“ 1 punkte. Tarybos vertinimu, ribojančiame tarpstotyje Plungė–Šateikiai liko nepaskirti keturi, o ribojančiame tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai – aštuoni pajėgumai (žr. toliau pateiktą 1 lentelę), kuriuos valdytojas galėjo pareiškėjams paskirti pagal nustatytą faktinį ribojančių tarpstočių pralaidumą.

1 lentelė. 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpio nustatytų faktinio infrastruktūros pralaidumo ir paskirtų pajėgumų ribojančiuose tarpstočiuose Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai palyginimas.

Ribojantis tarpstotis	Faktiniai pralaidumai ir pajėgumai (nelygine kryptimi / lygine kryptimi / iš viso)					
	Valdytojo nustatyti faktiniai pralaidumai		Valdytojo paskirti pajėgumai		Skirtumas	
	Keleiviniai traukiniai	Krovininiai traukiniai	Keleiviniai traukiniai	Krovininiai traukiniai	Keleiviniai traukiniai	Krovininiai traukiniai
Plungė–Šateikiai	10 / 9 / 19	22 / 22 / 44	10 / 9 / 19	20 / 20 / 40	0 / 0 / 0	2 / 2 / 4
Livintai–Gaižiūnai	10 / 10 / 20	21 / 21 / 42	10 / 10 / 20	17 / 17 / 34	0 / 0 / 0	4 / 4 / 8

(60) Kodekso 29 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad pajėgumus valdytojas skiria laikydamasis nediskriminavimo, efektyvumo ir ekonomiškumo, lygiateisiškumo, konkurencingumo, teisinio tikrumo ir skaidrumo principų.

(61) Kodekso 29¹ straipsnio 9 dalyje nustatyta: „Jeigu yra galimybių, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas patenkina visas paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, įskaitant paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus vykdant keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimą tarptautiniais maršrutais.“

(62) Kodekso 29³ straipsnio 1 dalyje nustatyta: „Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, rengdamas tarnybinio traukinių tvarkaraščio projektą, stengiasi suderinti visas paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, įskaitant paraiškas skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi teisę siūlyti pareiškėjui ir kitus turimus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus (kitą traukinio išvykimo laiką tuo pačiu maršrutu), negu tuos, kurių buvo prašoma paraiškoje, nekeisdamas paraiškoje nurodytų išvykimo ir atvykimo vietų.“

(63) Taryba nustatė, kad Kodekso 29³ straipsnio 4 dalyje numatyto paraiškų derinimo proceso metu Pareiškėjo atstovas pareiškė, kad „sutinka koreguoti ir derinti traukinių išvykimo laikus“ ir, kad „neprieštarauja dėl laiku, kurie buvo nurodyti paraiškoje, keitimo, kad būtų sutalpinta kuo daugiau važiavimų ir kuo mažiau liktų konfliktuojančių pajėgumų“¹⁴, t. y. Pareiškėjas identifikavo, kad esant galimybėms galėtų būti koreguojami Paraiškoje Nr. 63 nurodytų pajėgumų traukinių išvykimo laikai.

(64) Kodekso 29¹ straipsnio, reglamentuojančio paraiškų pateikimą ir nagrinėjimą, 9 dalies nuostatos numato, kad esant galimybėms, valdytojas turi patenkinti visas paraiškas. Taryba nustatė,

¹³ Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 81 priedas.

¹⁴ Valdytojo rašto SD-PAJ(LGI)-126 41 priedas (Susitikimų dėl paraiškų skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus derinimo protokolais).

kad pareiškėjams net ir sutikus koreguoti, derinti traukinių išvykimo laikus ir (ar) atsisakyti dalies pajėgumų, visų paraiškų skirti tuos pačius pajėgumus suderinti nepavyko, todėl valdytojas, vadovaujantis Kodekso 29³ straipsnio 6 dalimi ir Tinklo nuostatų 10 priedo 8.1 papunkčiu paskelbus infrastruktūros dalis Kužiai–Klaipėda (tarpstotis Plungė–Šateikiai) ir Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai) perpildytomis, pradėjo pajėgumų skyrimo procedūrą pagal Prioriteto taisykles, kaip tai numatyta Kodekso 29³ straipsnio 7 dalyje ir Tinklo nuostatų 10 priedo 8.2.2 papunktyje. Valdytojui, pagal Prioriteto taisykles skirstant pajėgumus perpildytoje infrastruktūros dalyje Kužiai–Klaipėda (tarpstotis Plungė–Šateikiai), liko 4 laisvi pajėgumai bei liko dalis nepatenkintų paraiškų. Pažymėtina, kad valdytojo nurodyta aplinkybė, jog Tinklo nuostatuose nėra detalizuoti valdytojo veiksmai, aktyviai siūlyti atsilaisvinusius pajėgumus pareiškėjams tuo atveju, kai pritaikius Prioriteto taisykles pajėgumai atsilaisvina šių taisyklių 2.1 papunkčio pagrindu (pareiškėjams nepagrindus savo pasirengimo naudotis prašomais konfliktuojančiais pajėgumais), nesudarė pagrindo valdytojui nevykdyti Kodekso 29¹ straipsnio 9 dalies reikalavimo, nes valdytojas, kaip nustatyta, turėjo likusių laisvų pajėgumų, todėl ir turėjo objektyvią galimybę ir pareigą siekti patenkinti visas likusias nepatenkintas paraiškas, siūlydamas laisvus pajėgumus pareiškėjams dar iki galutinio sprendimo priėmimo dėl pajėgumų skyrimo.

(65) Tarybos vertinimu, net ir nesant Tinklo nuostatuose detalizuotų procedūrų, kurios nurodytų kaip valdytojas skiria pajėgumus pritaikius Prioriteto taisykles, pvz., 64 pastraipoje minėtu atveju, atsilaisvinus tam tikriems pajėgumams, valdytojas turi vadovautis Kodekso 29¹ straipsnio 9 dalies nuostatomis, t. y. esant galimybėms, valdytojas turi patenkinti visas paraiškas. Todėl valdytojas, taikant Prioriteto taisykles ir sužinojus, kad perpildytos infrastruktūros dalyse atsilaisvina pajėgumai, turi imtis aktyvių veiksmų, kad pagal Kodekso 29 straipsnio 1 dalį būtų užtikrintas efektyvus ir ekonomišką pajėgumų skyrimas, siekiant optimaliai išnaudoti turimą ribotą infrastruktūros resursą ir patenkinti, kiek galima daugiau pareiškėjų paraiškų.

(66) Tarybos vertinimu, valdytojas, skirdamas pajėgumus perpildyta paskelbtoje infrastruktūros dalyje Kužiai–Klaipėda (tarpstotyje Plungė–Šateikiai), pareiškėjams paprašius 13 pajėgumų daugiau už valdytojo nustatytą faktinį tos infrastruktūros dalies pralaidumą¹⁵, pagal Kodekse 29¹ straipsnio 9 dalį turėjo galimybę pasiūlyti pareiškėjams paskirti visus 44 galimus skirti pajėgumus, nustatytus pagal faktinį infrastruktūros pralaidumą, o ne 40 pajėgumų. Tarybos nuomone, valdytojas turėjo objektyvią galimybę Pareiškėjui pasiūlyti papildomus 4 pajėgumus, net jei šių pajėgumų traukinių išvykimo laikai skyrėsi nuo Pareiškėjo Paraiškoje Nr. 63 nurodytų pajėgumų traukinių išvykimo laikų. Papildomai pažymėtina, kad net pats Pareiškėjas paraiškų derinimo metu buvo identifikavęs, kad sutinka keisti Paraiškoje Nr. 63 nurodytus traukinių išvykimo laikus taip, kad tik būtų skirti jo prašyti pajėgumai. Tačiau valdytojas net ir esant galimybių, žinodamas iš Kodekso 29¹ straipsnio 9 dalyje įtvirtintą įstatymo leidėjo tikslą – patenkinti visas paraiškas, tokių veiksmų neatliko. Taryba pažymi, kad būtinybę paskirti visus galimus skirti pajėgumus patvirtina ir sąvokos „perpildyta infrastruktūra“¹⁶ esmė – perpildytoje infrastruktūroje po pajėgumų paskyrimo neturėtų likti laisvų pajėgumų. Tačiau valdytojas net ir esant galimybių nesiėmė aktyvių veiksmų pasiūlyti pareiškėjams likusius laisvus pajėgumus ir jiems sutikus, paskirti visus galimus skirti pajėgumus. Valdytojas pasielgė priešingai – perpildytoje infrastruktūros dalyje, baigęs pajėgumų skyrimą pagal Prioriteto taisykles, kaip nustatyta Kodekso 29³ straipsnio 7 dalyje, ribojančiame tarpstotyje Plungė–Šateikiai laisvais paskelbė keturis pajėgumus¹⁷, o ribojančiame tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai – aštuonis pajėgumus¹⁸. Tarybos nuomone, toks valdytojo sprendimas buvo netinkamas, nes valdytojas

¹⁵ Iš viso pareiškėjai šioje perpildytoje infrastruktūros dalyje prašė 57 pajėgumų, o faktinis infrastruktūros pralaidumas buvo 44 pajėgumai.

¹⁶ Kaip apibrėžta Kodekso 3 straipsnio 35 dalyje, „Perpildyta viešoji geležinkelių infrastruktūra (toliau – perpildyta infrastruktūra) – infrastruktūra, kurioje negali būti patenkinta visa viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paklausa tam tikru metu net ir derinant paraiškas skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.“

¹⁷ Iš viso laisvais paskelbti aštuoni pajėgumai, bet dėl greičio reikalavimų tik keturi iš jų (po du abejomis kryptimis) buvo tinkami kroviniams traukiniams.

¹⁸ Iš pradžių valdytojas laisvais buvo paskelbęs septynis pajėgumus, bet, kaip paaiškino, tai buvo techninė klaida, kurią valdytojas vėliau ištaisė.

nesiėmė veiksmų, kad maksimaliai patenkintų pareiškėjų paraiškas, kiek tai leido padaryti faktinis infrastruktūros pralaidumas. Nepasiūlęs pareiškėjams skirti visų galimų paskirti pajėgumų, valdytojas, Tarybos vertinimu, nesilaikė Kodekso 29 straipsnio 1 dalyje nustatytų efektyvumo ir ekonomiškumo principų, nes, pajėgumus paskelbdamas laisvais, neužtikrino efektyvaus ir ekonomišką infrastruktūros naudojimo 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu, taip pat neatsižvelgė į Kodekso 29¹ straipsnio 9 dalies nuostatas.

(67) Atsižvelgdama į tai, kas aukščiau išdėstyta, Taryba konstatuoja, kad priimdama Įsakymą Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 valdytojas nesilaikė Kodekso 29 straipsnio 1 dalies ir 29¹ straipsnio 9 dalies reikalavimų. Todėl, Tarybos vertinimu, valdytojo Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2 papunktis, kuriame valdytojas nurodo, kad atsisako skirti Paraiškos Nr. 63 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 ir 16-oje eilutėse prašytus pajėgumus, yra naikintinas ir valdytojas įpareigotinas, atsižvelgiant į aukščiau nustatytus trūkumus, priimti naują spendimą dėl Paraiškos Nr. 63 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 ir 16-oje eilutėse nurodytų pajėgumų skyrimo.

Dėl preliminarių maksimalių ir faktinių infrastruktūros pralaidumų, krovinių konkuravimo

(68) Taryba pažymi, kad valdytojo prievolė paskelbti preliminarius infrastruktūros pralaidumus yra nustatyta TN aprašo 11.11.9 papunkčio nuostatose. Vykdydamas šią prievolę, Tinklo nuostatų 2 priede valdytojas paskelbė preliminarius maksimalius infrastruktūros pralaidumus. Taryba nustatė, kad valdytojas preliminarius maksimalius infrastruktūros pralaidumus nustatė pagal faktinius ankstesnių TTT laikotarpių infrastruktūros pralaidumus. Taryba įvertino, kad Tinklo nuostatų 2 priede nurodyti preliminarūs maksimalūs infrastruktūros pralaidumai iš esmės atitiko pagal paraiškas 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui nustatytus faktinius infrastruktūros pralaidumus. Pavyzdžiui, Tinklo nuostatų 2 priede nurodytas geležinkelio linijos Kužiai–Klaipėda–Draugystė, apimančios ribojantį tarpstotį Plungė–Šateikiai, bendras (t. y. keleivinių ir krovinių traukinių) preliminarus maksimalus pralaidumas buvo po 30 pajėgumų nelygine ir lygine eismo kryptimis (iš viso 60 pajėgumų), o bendras faktinis infrastruktūros pralaidumas tarpstotyje Plungė–Šateikiai, valdytojo nustatytas įvertinus visas dėl 2021–2022 m. TTT gautas paraiškas, buvo 32 pajėgumai nelygine eismo kryptimi ir 31 pajėgumas lygine eismo kryptimi (iš viso 63 pajėgumai); geležinkelio linijos Kaišiadorys–Radviliškis, apimančios ribojantį tarpstotį Livintai–Gaižiūnai, preliminarus maksimalus pralaidumas taip pat buvo po 30 pajėgumų nelygine ir lygine eismo kryptimis (iš viso 60 pajėgumų), o faktinis infrastruktūros pralaidumas tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai, valdytojo nustatytas įvertinus visas dėl 2021–2022 m. TTT gautas paraiškas, buvo po 31 pajėgumą nelygine ir lygine eismo kryptimis (iš viso 62 pajėgumai). Tarybos vertinimu, kadangi nei Kodekse, nei Tinklo nuostatuose nėra nustatyta, kaip valdytojas privalo apskaičiuoti preliminarius maksimalius infrastruktūros pralaidumus, ir kadangi, kaip nurodyta aukščiau, Tinklo nuostatų 2 priede nurodyti preliminarūs maksimalūs pralaidumai iš esmės atitiko faktinius, nėra pagrindo teigti, kad preliminarūs maksimalūs pralaidumai buvo apskaičiuoti neteisingai ir kad valdytojo taikoma metodika – remtis ankstesnių metų faktiniais infrastruktūros pralaidumais – yra netinkama.

(69) Taryba, įvertinusi valdytojo Raštu Nr. SD-PAJ(LGI)-122 ir Raštu Nr. SD-PAJ(INFRA)-17/2022 pateiktus rašytinius paaiškinimus ir 2022 m. kovo 17 d. valdytojo patalpose surinktą papildomą informaciją, nustatė, kad valdytojas, rengdamas 2021–2022 m. TTT ir nustatydamas faktinius infrastruktūros pralaidumus, naudojo eismo valdymo ir kontrolės sistemą „Da Vinci“, be kita ko, skirtą rengti TTT pagal Traukinių eismo grafiko sudarymo instrukciją¹⁹. Rengiant 2021–2022 m. TTT ir nustatant faktinius infrastruktūros pralaidumus buvo naudojami į sistemą „Da Vinci“ įvesti: 1) Paraiškoje Nr. 63 ir kitų pareiškėjų paraiškose (2021 m. balandžio 9 d. paraiškoje Nr. 121, 2021 m. balandžio 8 d. paraiškoje Nr. 205 ir 2021 m. balandžio 12 d. paraiškoje Nr. 1588) nurodyti traukinių maršrutai, planuojami traukinių važiavimo laikai, traukinių techninės charakteristikos (traukinio ilgis, masė), 2) pareiškėjų ketinamų naudoti traukos riedmenų techninės charakteristikos (pvz.,

¹⁹ Patvirtinta AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2015 m. vasario 17 d. įsakymu Nr. Į-137 „Dėl naujos redakcijos 210/E traukinių eismo grafiko sudarymo instrukcijos patvirtinimo“.

konstrukcinis greitis, traukos jėgų kreivės ir kt.), 3) infrastruktūros charakteristikos (didžiausi leistini geležinkelio riedmenų važiavimo greičiai stotyse ir tarpstočiuose, geležinkelio kelio kreivės, įkalnės, nuokalnės ir kt.), 4) formulės, nurodytos Traukinių valdymo sistemos vartotojo instrukcijoje²⁰.

(70) Taryba, siekdama įsitikinti, kad faktinių infrastruktūros pralaidumų nustatymui sistemoje „DaVinci“ naudojami pagrįsti duomenys, 2022 m. balandžio 6 d. valdytojo patalpose atrankiniu būdu patikrino į sistemą „DaVinci“ įvestas didžiausių leistinų greičių tarpstočiuose Plungė–Šateikiai, Livintai–Gaižiūnai, Viduklė–Tauragė ir Šeduva–Gustonys vertes ir lokomotyvų 2TE116, 2ER20CF, ER20CF, 2M62M ir TEM TMH konstrukcinių greičių vertes. Taryba nustatė, kad sistemoje „DaVinci“ faktiškai naudojamos didžiausių leistinų greičių vertės atitinka vertes, patvirtintas valdytojo generalinio direktoriaus 2022 m. kovo 25 d. įsakymu Nr. ĮS(INFRA)-39/2022 „Dėl didžiausio leistino geležinkelio riedmenų važiavimo greičio geležinkelių tarpstočiais, geležinkelio stočių pagrindiniais, atvykimo bei išvykimo keliais“²¹, o sistemoje „DaVinci“ naudojami minėtų lokomotyvų konstrukciniai greičiai atitinka greičius, nurodytus techninėse tų lokomotyvų specifikacijose²² (priklausomai nuo modelio, lokomotyvų didžiausias greitis yra nuo 100 iki 120 km/h), ir yra didesni už didžiausius leistinus greičius šioje pastraipoje minėtuose tarpstočiuose, taigi nustatyta, kad lokomotyvų greičiai nėra dirbtinai apriboti.

(71) Dėl infrastruktūros pralaidumo mažėjimo ribojančiuose tarpstočiuose Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai, 2021–2022 m. TTT lyginant su ankstesniais TTT (2017–2018 m. TTT ir 2018–2019 m. TTT), Taryba pažymi, kad, pagal Pareiškėjo skundo II dalies „Teisinės aplinkybės“ 2.1 papunktyje pateiktą lentelę Nr. 1, bendras tarpstočio Plungė–Šateikiai pralaidumas (įskaitant keleivinius traukinius), lyginant 2017–2018 m. TTT ir 2021–2022 m. TTT, nesumažėjo, o padidėjo vienu pajėgumu (2017–2018 m. TTT buvo 62 pajėgumai (14 keleivinių, 48 krovininiai traukiniai), 2021–2022 m. TTT – 63 pajėgumai (19 keleivinių, 44 krovininiai traukiniai)). Remiantis minėta lentele, darytina išvada, kad krovinių traukinių pralaidumas tarpstotyje Plungė–Šateikiai 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui buvo mažesnis, nes daugiau pajėgumų buvo paskirta keleiviniams traukiniams. Taryba nustatė, kad 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui mažesni infrastruktūros pralaidumą, palyginti su 2017–2018 m. TTT, tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai galėjo lemti dėl geležinkelio kelio rekonstrukcijos darbų, vykdomų įgyvendinant infrastruktūros dalies Kaišiadorys–Radviliškis „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ projektą, ir su tuo susijusių naudojimosi esamu geležinkelio keliu apribojimų sumažinti didžiausi leistini geležinkelio riedmenų važiavimo šiuo tarpstočiu greičiai. Valdytojo interneto svetainės skiltyje „2020–2024 m. projektai“ pateiktoje informacijoje apie projektą „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“²³ nurodyta, kad prieš pradėdant įgyvendinti šį projektą leistinas krovinių traukinių greitis šiame tarpstotyje buvo 90 km/h. Iš valdytojo generalinio direktoriaus 2021 m. birželio 30 d. įsakymo Nr. ĮS(LGI)-250 „Dėl didžiausio leistino geležinkelio riedmenų važiavimo greičio geležinkelių tarpstočiais, geležinkelio stočių pagrindiniais, atvykimo bei išvykimo keliais“²⁴ 1 priede pateiktos lentelės

²⁰ P. 480–481; instrukcija parengta pagal 2010 m. liepos 7 d. sutartį Nr. DP313.

²¹

<https://ltginfra.lt/documents/12778/17323/D%C4%97+did%C5%BEiausio+leistino+gele%C5%BEinkelio+riedmen%C5%B3%20va%C5%BEiavimo+grei%C4%8Dio+gele%C5%BEinkeli%C5%B3%20tarpsto%C4%8Di+gele%C5%BEinkeli%C5%B3%20sto%C4%8Di%C5%B3%20pagrindiniais+atvykimo+bei+i%C5%A1vykimo+keliais.pdf/715a78c7-c8d7-4575-8df8-f0b5efb57dda>

²² Pateiktos UAB „Gargždų geležinkelis“ 2022 m. gegužės 18 d. raštu Nr. 93, AB „LTG Cargo“ 2022 m. gegužės 27 d. raštu Nr. SD(CARCO)-2031/2022.

²³ https://ltginfra.lt/2014-2020-m.-projektai/-/asset_publisher/Gfh4M6d2dOM3/content/antrojo-kelio-statyba-ruoze-livintai-gaiziunai?redirect=https%3A%2F%2Fltginfra.lt%2F2014-2020-m.-projektai%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_Gfh4M6d2dOM3%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_pos%3D2%26p_p_col_count%3D3; paskutinį kartą atnaujinta 2020 m. rugsėjo 9 d.

²⁴ Įsigaliojo 2021 m. liepos 5 d. 12 val.; skelbiama tinklalapyje https://ltginfra.lt/documents/12778/11592412/Del_didziausio_leistino_greicio_tarpstociais_pagrindiniais_keliais_2021_07_05.pdf/65a71a71-8e97-4fe4-a9b1-3e5993ee42e8.

„Didžiausias leistino riedmenų važiavimo greičio 1520 ir 1435 mm pločio vėžės geležinkelių tarpstočiais, stočių pagrindiniais, atvykimo ir išvykimo keliais“ 1.43–1.46 eilučių matyti, kad tuo metu, kai buvo rengiamas 2021–2022 m. TTT, didžiojoje tarpstočio Livintai–Gaižiūnai dalyje kroviniams traukiniams nustatytas bendras 90 km/h didžiausias leistinas greitis buvo sumažintas iki 60 km/h. Taryba, išnagrinėjusi valdytojo Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 116 priede pateiktus traukinių greičių grafikus, kuriuose pateikiamos tam tikros masės traukinių, traukiamų tam tikrais konkrečiais lokomotyvais, traukinių skaičiuojamųjų greičių²⁵ kreivės, naudojamos sudarant TTT, nustatė, kad tie skaičiuojamieji greičiai yra labai artimi didžiausiam leistinam greičiui, kurį valdytojas yra nustatęs tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai.

(72) Taryba, tikrindama TTT sudarymui naudojamus duomenis, nenustatė, kad į sistemą „DaVinci“ jie būtų suvesti kuriam nors vienam pareiškėjui palankiu būdu, siekiant dirbtinai sukurti infrastruktūros perpildymą ir pajėgumus skirti vienam pareiškėjui, todėl Taryba konstatuoja, kad šio nutarimo 11 pastraipoje nurodytas Pareiškėjo teiginys, kad valdytojas, sudarydamas TTT, proteguoja „LTG Cargo“, kaip AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupei priklausanti vežėją, yra nepagrįstas.

(73) Dėl Pareiškėjo pateiktos Studijos Taryba, remdamasi atlikta 2021–2022 m. TTT ir traukinių skaičiuojamųjų greičių kreivių analize, pažymi, kad faktiniai infrastruktūros pralaidumai visų pirma priklauso nuo valdytojo nustatytų didžiausių leistinų geležinkelio riedmenų važiavimo greičių, traukinių ir lokomotyvų techninių charakteristikų, geležinkelio kelio fizinių ypatumų (nuokalnių, įkalnių, kreivių). Papildomai Taryba nustatė, kad tuo metu, kai buvo nustatomi faktiniai infrastruktūros pralaidumai 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui ir rengiamas pradinis 2021–2022 m. TTT projektas, tam tikrose infrastruktūrą ribojančių tarpstočių Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai dalyse buvo taikomi Studijoje nurodytų didžiausių leistinų greičių apribojimai (atitinkamai iki 70 ir 60 km/h). Be to, Taryba nustatė, kad: 1) dalis traukinių stoja bent vienoje iš ribojančio tarpstočio galuose esančių geležinkelio stočių, o tai lemia mažesnę traukinio greitį dėl poreikio jį stabdyti artėjant prie geležinkelio stoties ir (arba) įsibėgėti pradedant važiuoti iš stovėjimo padėties; 2) kai kurie paraiškose nurodyti traukiniai dėl riboto jų lokomotyvų pajėgumo ir poreikio mažinti greitį atsižvelgiant į mažesnę didžiausią leistiną greitį, kai kuriose ribojančių tarpstočių atkarpose ir dėl įkalnių negali išvystyti didžiausio leistino greičio. Todėl, Tarybos vertinimu, Studijoje nurodytas teorinis infrastruktūros pralaidumas esant maksimaliems greičiams gali būti gerokai didesnis už faktinį pralaidumą, nustatytą atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes (konkrečias paraiškas, didžiausio leistino greičio apribojimus ir skaičiuojamuosius traukinių greičius, pasiekiamus atsižvelgiant į lokomotyvų pajėgumą ir geležinkelio kelio fizinius ypatumus (nuokales, įkalnes, kreives)).

(74) Taryba, atsižvelgdama į aukščiau išdėstytus motyvus ir remdamasi surinkta informacija apie TTT sudarymo metodiką bei ankstesnių TTT faktinius infrastruktūros pralaidumus, didžiausiais leistiniais geležinkelio riedmenų važiavimo greičiais tarpstočiuose, lokomotyvų greičio specifikacijomis, traukinių skaičiuojamųjų greičių kreivėmis, neturi pagrindo pripažinti, kad preliminarūs maksimalūs ir faktiniai pralaidumai buvo nustatyti netinkamai.

Dėl infrastruktūros pralaidumą didinančių priemonių

(75) Taryba pažymi, kad pagal Kodekso 7¹ straipsnio 1 dalies 1 punktu Tarybai pavestas funkcijas Tarybai nėra numatyta teisė nustatyti valdytojui įpareigojimus dėl konkrečios infrastruktūros pajėgumų didinimo priemonės įgyvendinimo užtikrinimo. Tačiau Taryba šio skundo nagrinėjimo metu patikrino, ar valdytojas laikėsi jam keliamų Kodekso 29⁴ straipsnyje nustatytų reikalavimų, kiek tai susiję su infrastruktūros pajėgumų analize ir pajėgumų didinimo planais.

²⁵ Skaičiuojamuosius greičius valdytojas mini Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 II dalies „Dėl Skundo II dalyje nurodytų teisinių aplinkybių“ 2.3.1.2 papunkčio 2 dalies pirmoje įtraukoje. 2022 m. balandžio 6 d. patikrinimo metu valdytojo atstovas paaiškino, kad tai didžiausi greičiai, kuriuos, atsižvelgiant į traukinių ir kelio technines charakteristikas bei valdytojo nustatytus didžiausius leistinus greičius, traukiniai techniškai galėtų pasiekti tam tikroje geležinkelio linijoje, jei nebūtų kitų apribojimų, pvz., jei nebūtų stojama geležinkelio stotyse, jei geležinkelių transporto eisme nedalyvautų kiti traukiniai ir pan.

(76) Kodekso 29⁴ straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valdytojas per 6 mėnesius po tam tikros infrastruktūros dalies paskelbimo perpildyta dienos atlieka infrastruktūros pajėgumų analizę ir per 5 darbo dienas nuo šios analizės atlikimo dienos paskelbia jos rezultatus savo interneto svetainėje. Kodekso 29⁴ straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad valdytojas ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo infrastruktūros pajėgumų analizės atlikimo dienos, pasikonsultavęs su paskelbtos perpildyta infrastruktūros dalies naudotojais, parengia pajėgumų didinimo planą arba patikslina jau parengtą pajėgumų didinimo planą ir šį planą arba jo pakeitimus paskelbia savo interneto svetainėje.

(77) Taryba nustatė, kad pajėgumų analizę ir pajėgumų didinimo planus valdytojas savo interneto svetainėje²⁶ skelbia nuo 2018–2019 m. TTT galiojimo laikotarpio. Iki šiol, vykdamas Kodekso 29⁴ straipsnio 3 dalies reikalavimus, paskelbti keturi infrastruktūros pajėgumų didinimo planai²⁷. Taryba nustatė, kad skundai aktualiaame ribojančiame tarpstotyje Plungė–Šateikiai pajėgumų didinimo priemonė „Antrojo kelio statyba ruože Plungė–Šateikiai“ buvo numatyta 2018 m. spalio 5 d. „Pajėgumų didinimo plane“. Su šios priemonės įgyvendinimu susijusius rangos darbus planuota baigti iki 2022 m. IV ketvirčio, o statybos darbų techninę priežiūrą – iki 2023 m. IV ketvirčio. Taip pat skundai aktualiaame ribojančiame tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai pajėgumų didinimo priemonė „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ buvo numatyta „2018–2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų didinimo plane“. Su šios priemonės įgyvendinimu susijusius statybos darbus planuota baigti iki 2022 m. IV ketvirčio, statybos darbų techninę priežiūrą – iki 2023 m. IV ketvirčio. Šių dviejų priemonių įgyvendinimas buvo numatytas ir valdytojo paskelbtame „AB „Lietuvos geležinkeliai“ Geležinkelių infrastruktūros direkcijos 2018–2022 m. veiklos plane“²⁸, pagal kurį preliminarus priemonės „Antrojo kelio statyba ruože Plungė–Šateikiai“ įgyvendinimo laikotarpis buvo 2021–2022 m., o priemonės „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ – 2022–2024 m.

(78) Dėl priemonės „Antrojo kelio statyba ruože Plungė–Šateikiai“ įgyvendinimo Taryba nustatė, kad valdytojo interneto svetainėje skelbiamame Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo veiklos plane 2022–2025 m.²⁹ yra nurodyta, kad valdytojas nusprendė stabdyti antrojo geležinkelio kelio statybą atkarpoje Plungė–Šateikiai, atsižvelgdamas į tai, jog nelikus krovinių srauto iš Baltarusijos Respublikos prognozuojamas apie 30 proc. metinės traukinių darbo apimtys ir metinių pajamų sumažėjimas, o pačios priemonės įgyvendinimas kainuotų apie 60 mln. eurų. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad, sudarant 2021–2022 m. TTT, 2018 m. spalio 5 d. „Pajėgumų didinimo plane“ numatytas sustabdytos priemonės „Antrojo kelio statyba ruože Plungė–Šateikiai“ įgyvendinimo terminas dar nebuvo suėjęs, todėl sprendimas nutraukti šios priemonės įgyvendinimą neturėjo įtakos 2021–2022 m. TTT sudarymui ir pajėgumų skyrimui.

²⁶ <https://ltginfra.lt/kiti-dokumentai>

²⁷ 2018 m. spalio 5 d. „Pajėgumų didinimo planas“ skelbiamas tinklalapyje https://ltginfra.lt/documents/12778/113215/PAJ%C4%96GUM%C5%B2%20DIDINIMO+PLANAS_2018.10.05_1.pdf/5d3e39cc-43fe-47e4-88ca-9d1b034f75fe, 2019 m. rugsėjo 5 d. „2018–2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų didinimo planas“ skelbiamas tinklalapyje <https://ltginfra.lt/documents/12778/17719/Paj%C4%97gum%C5%B3%20didinimo+planas.pdf/5e19e052-96c3-4085-b2de-2e1c15294778>, 2020 m. rugsėjo 16 d. „2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų didinimo planas“ skelbiamas tinklalapyje https://ltginfra.lt/documents/12778/17719/2019_2020m_TTT_viesosios_gelezinkeliu_infrastrukturos_pajegumu_didini_mo_planas_2020_09_16.pdf/c19ab6c6-2c19-4ac8-941b-a4aacbda4ae4, 2021 m. rugsėjo 3 d. „2020–2021 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų didinimo planas“ skelbiamas tinklalapyje https://ltginfra.lt/documents/12778/17719/2020-2021m_TTT_viesosios_gelezinkeliu_infrastrukturu_pajegumu_didinimo_planas_2021_09_03.pdf/ab1369ee-6f8c-4c90-a3d7-458b1fd7e4ec.

²⁸ <https://ltginfra.lt/documents/12778/17719/Veiklos+planas.pdf/ed1410c8-531b-40d4-81c2-7fbf49d5af28>

²⁹ https://ltginfra.lt/documents/12778/17719/VP_LTGINFRA_2022-2025+20220310.pdf/69a8bf32-1fce-4ed0-9280-18bde2744bf9

Dėl nepagrįstai žemų „LTG Cargo“ traukinių greičių

(79) Taryba pažymi, kad paraiškas teikiantiems vežėjams nėra keliami reikalavimai turėti traukos riedmenis, kurie infrastruktūroje važiuotų tik maksimaliais leistiniais greičiais. Prioriteto taisyklėse, kurias valdytojas taikė perpildytoje infrastruktūros dalyje skirdamas pajėgumus 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui, nėra nustatyta kriterijaus, kad pajėgumai skiriami pareiškėjui, kurio traukiniai gali greičiau nuvažiuoti paraiškoje nurodytą maršrutą, einantį per perpildytą infrastruktūros dalį, ar pan., todėl Pareiškėjo argumentas, kad valdytojas netinkamai sudarė 2021–2022 m. TTT, nes jame nustatė nepagrįstai žemus „LTG Cargo“ traukinių greičius yra nepagrįstas.

(80) Tarnyba, remdamasi 2021–2022 m. TTT išrašu³⁰, parengtu paskelbus valdytojo sprendimus dėl pajėgumų skyrimo 2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiui, pagal 2021–2022 m. TTT numatytus traukinių atvykimo į geležinkelio stotis ir išvykimo iš jų laikus apskaičiavo, per kiek laiko skirtingų pareiškėjų skirtingi traukiniai pagal TTT pravažiuoja perpildytos infrastruktūros dalies ribojančius tarpstočius Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai. Be to, Tarnyba, išnagrinėjusi, kaip pagal 2021–2022 m. TTT suplanuotas krovinių traukinių judėjimas per šiuos tarpstočius, nustatė, kad dalis traukinių stoja bent vienoje iš šiuos tarpstočius sudarančių geležinkelio stočių, dalis nestoja nė vienoje iš tų geležinkelio stočių, o nuo to priklauso ir tarpstočio pravažiavimo greitis. Remdamasi minėtais skaičiavimais, Tarnyba palygino Pareiškėjo ir kito pareiškėjo traukinių važiavimo per ribojančius tarpstočius Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai trukmę, atsižvelgdama į tai, ar traukinys stoja kurioje nors iš tarpstočius sudarančių geležinkelio stočių (žr. 2 lentelę).

2 lentelė. Traukinių važiavimo tarpstočiais Plungė–Šateikiai ir Livintai–Gaižiūnai trukmės (min.)

Tarpstotis	Kryptis	Pareiškėjas		Ar traukinys stovėjo pradinėje tarpstočio geležinkelio stotyje?	Ar traukinys stoja galinėje tarpstočio geležinkelio stotyje?	Važiavimo trukmės, min.
Plungė–Šateikiai	Šateikių	Nr. 1		Ne	Ne	12
		Nr. 2				12; 13; 14
		Nr. 1		Ne	Taip	16
		Nr. 2				16
	Plungės	Nr. 1		Ne	Taip	26
		Nr. 2				26
		Nr. 1		Taip	Taip	27
		Nr. 2				27; 28
Livintai–Gaižiūnai	Gaižiūnų	Nr. 1		Ne	Taip	20
		Nr. 2				16; 17; 20
	Livintų	Nr. 1		Ne	Ne	15
		Nr. 2				15; 16

(81) Kaip matyti iš 2 lentelės, įvertinus tai, ar traukinys stoja kurioje nors iš atitinkamą tarpstotį sudarančių geležinkelio stočių, skirtingi traukiniai tuos pačius tarpstočius ta pačia kryptimi nuvažiuoja per labai panašų laiką, todėl Taryba konstatuoja, kad panašiomis sąlygomis panašių svorių skirtingų pareiškėjų traukiniai nagrinėtus tarpstočius pravažiuoja per panašų laiką, todėl, taip pat atsižvelgiant į 70 pastraipoje nustatytas faktines aplinkybes, nėra pagrindo teigti, kad, sudarant 2021–2022 m. TTT, daug lėtesniems kurio nors pareiškėjo traukiniams buvo sudarytos išskirtinės sąlygos naudotis perpildyta infrastruktūra.

³⁰ Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 81 priedas

Dėl rezervinių pajėgumų

(82) Vadovaujantis Kodekso 29 straipsnio 4 dalimi, „Siekdamas užtikrinti, kad viešoji geležinkelių infrastruktūra būtų naudojama efektyviai, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje numato rezervinius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, kurie reikalingi siekiant patenkinti galimas paskutinės minutės paraiškas. Ši nuostata taip pat taikoma perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros atveju.“. Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnio 2 dalyje, kurią perkelia minėta Kodekso 29 straipsnio 4 dalis, numatyta, kad „Infrastruktūros valdytojai **prireikus įvertina poreikį turėti rezervinių pajėgumų, kuriuos jie turi numatyti galutiniame sudarytame tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje, kad galėtų greitai reaguoti į galimus ad hoc prašymus skirti pajėgumų. Ši nuostata taip pat taikoma perpildytos infrastruktūros atveju.**“ Taryba pažymi, kad Kodekse imperatyviai neregamentuota, jog valdytojas privalo numatyti rezervinius pajėgumus. Be kita ko, atkreiptinas dėmesys, kad Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnio 2 dalyje, kurią perkelia Kodekso 29 straipsnio 4 dalis, yra numatyta valdytojo teisė turėti rezervinių pajėgumų, jei jis, įvertinęs poreikį, nusprendžia, kad tokių pajėgumų reikia. Taigi rezervinių pajėgumų numatymas, siekiant užtikrinti, kad infrastruktūra būtų naudojama efektyviai, laikytinas ne pareiga numatyti rezervinius pajėgumus, o teise, kuria galima pasinaudoti siekiant užtikrinti infrastruktūros naudojimo efektyvumą. Atitinkamai sakinsys, kad „ši nuostata taip pat taikoma perpildytos infrastruktūros atveju“, turi būti suprantamas kaip valdytojo teisė numatyti rezervinius pajėgumus net ir tuo atveju, kai infrastruktūra yra perpildyta, o ne kaip reikalavimas tokiu atveju privalomai numatyti rezervinius pajėgumus.

(83) Tarybos vertinimu, valdytojo sprendimas nenumatyti rezervinių pajėgumų, siekiant maksimaliai patenkinti visas paraiškas ir kuo efektyviau išnaudoti turimą infrastruktūrą, yra teisėtas ir pagrįstas. Taip pat pažymėtina, kad net ir numačius rezervinius pajėgumus, pareiškėjas nebūtinai galėtų jais pasinaudoti, pateikęs paskutinės minutės paraišką, nes valdytojas, gavęs paskutinės minutės paraišką iš kelių pareiškėjų, vadovaudamasis Kodekso 29⁵ straipsnio 3 dalimi, pajėgumus skirtų tam pareiškėjui, kuris paskutinės minutės paraišką pateikė anksčiau.

(84) Taryba, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta aukščiau, konstatuoja, kad valdytojas turėjo teisę nenumatyti rezervinių traukinio linijų paskutinės minutės paraiškoms tenkinti, todėl Kodekso 29 straipsnio 4 dalies reikalavimų nepažeidė. Taigi, Tarybos vertinimu, šio nutarimo 14 pastraipoje nurodytas Pareiškėjo argumentas, kad 2021–2022 m. TTT turi būti pripažintas neteisėtu, nes jame nėra numatyti rezerviniai pajėgumai paskutinės minutės paraiškoms tenkinti, yra nepagrįstas.

Dėl Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 motyvuotumo

(85) Taryba pažymi, kad sprendimų skirti pajėgumus arba atsisakyti juos skirti pagal paraiškas (toliau – sprendimai), kurių pagrindu sudaromas TTT, priėmimas yra reglamentuojamas Kodekso 29⁶ straipsnio 1 ir 2 dalyse ir Tinklo nuostatų 10 priedo 12 skyriaus 12.1, 12.2 ir 12.4 papunkčiuose. Kodekso 29⁶ straipsnio 1 ir 2 dalyse nėra nustatyta, kas turi būti nurodyta sprendime, o Tinklo nuostatų 10 priedo 12 skyriaus 12.4 papunktyje nustatyta, kad „valdytojas apie savo sprendimą skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ar atsisakyti juos skirti pareiškėjus informuoja kaip įmanoma greičiau, bet ne vėliau kaip per 2 (dvi) darbo dienas nuo atitinkamo sprendimo priėmimo raštu arba elektroninėmis ryšio priemonėmis, kartu su sprendimu skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ar atsisakyti juos skirti pateikdamas vertinimo išvadą, kuri laikoma sprendimo skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus pagal paraišką skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ar atsisakyti juos skirti neatskiriama dalimi“. Taigi valdytojas kartu su sprendimu privalo pateikti vertinimo išvadą, tačiau nėra reglamentuota, kas konkrečiai joje turi būti nurodyta ar kokia informacija joje turi būti pateikta.

(86) Be to, Kodekso 29 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad pajėgumus valdytojas skiria „laikydamasis nediskriminavimo, efektyvumo ir ekonomiškumo, lygiateisiškumo, konkurencingumo, teisinio tikrumo ir skaidrumo principų“.

(87) Taryba nustatė, kad Įsakyme Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 valdytojas: 1) pateikė nuorodas į norminių aktų dalis (punktus), kuriomis remiantis buvo priimtas sprendimas (Kodekso 29⁶ straipsnio 1 dalis ir 2 dalies 4 punktas, Prioriteto taisyklių 2.1–2.7 papunkčiai ir Tinklo nuostatų 10 priedo 9.1, 9.8, 10.3, 10.4, 10.5, 12.1, 12.2 papunkčiai); 2) konstatavo, kad visi Pareiškėjo paraiškoje nurodyti pajėgumai yra tie pajėgumai, kurie sąlygojo infrastruktūros perpildymą; 3) nurodė, kad įvykdęs paraiškų derinimo procedūrą, negalėjo patenkinti visų paraiškų infrastruktūros dalyse Kužiai–Klaipėda (tarpstotyje Plungė–Šateikiai) ir Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai), todėl šios infrastruktūros dalys buvo paskelbtos perpildytomis, o konfliktuojantiems pajėgumams skirti buvo taikytos Prioriteto taisyklės; 4) nurodė, kad, vadovaujantis Prioriteto taisyklių 2.1 papunkčiu ir Tinklo nuostatų 10 priedo 9.1 ir 9.8 papunkčiais, nustatė, jog Pareiškėjas buvo pasirengęs naudoti prašomus konfliktuojančius pajėgumus ir kad jam paskyrė keturis pajėgumus, nurodytus Paraiškos Nr. 63 3, 5, 11 ir 15 eilutėse, kurių neprašė kitas pareiškėjas; 5) nurodė, kad Pareiškėjui neskyrė 12 prašytų pajėgumų (nurodytų Paraiškos Nr. 63 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 ir 16 eilutėse), kurie konfliktavo su kito pareiškėjo prašytais pajėgumais, nes, pritaikius Prioriteto taisyklių 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 ir 2.7 papunkčius ir Tinklo nuostatų 10 priedo 10.5 papunktį, šie konfliktuojantys pajėgumai skirti kitam pareiškėjui, remiantis tuo, kad to pareiškėjo mokėtinas UMPP, apskaičiuotas Tinklo nuostatų 10 priedo 10.4 papunktyje numatyta tvarka, yra didesnis (valdytojas nurodė apskaičiuotą Pareiškėjo mokėtiną užmokestį, bet nenurodė kito pareiškėjo mokėtino užmokesčio).

(88) Tarybos vertinimu, valdytojas Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.1–1.2.2 papunkčiuose tiksliai ir išsamiai nurodė teisinį pagrindą, aiškiai išdėstė sprendimo priėmimo seką, tačiau Taryba nustatė trūkumų Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3 papunktyje, kuriame nurodomas Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio taikymas.

(89) Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje nustatyta: *„jeigu pareiškėjai, pateikę derinamas paraiškas, šio įsakymo 2.1 papunktyje nustatyta tvarka pagrindžia savo pasirengimą panaudoti prašomus pajėgumus, tačiau šių pareiškėjų prašomi pajėgumai neatitinka šio įsakymo 2.2–2.6 papunkčiuose nustatytų prioriteto taisyklių arba dviejų ar daugiau pareiškėjų prašomi pajėgumai atitinka šio įsakymo 2.3 papunktyje, arba šio įsakymo 2.4 papunktyje, arba šio įsakymo 2.6 papunktyje nustatytą prioriteto taisyklę, pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skiriami tam pareiškėjui, kuris pateikė paraišką, pagal kurią mokėtinas užmokestis, apskaičiuotas visuose perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies maršrutuose, už visą atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį pagal pareiškėjo viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui Tinklo nuostatų nustatyta tvarka pateiktus duomenis prioriteto taisyklių taikymo metu būtų didesnis“*. Tarybos vertinimu, „užmokestis“ reiškia UMPP, kaip apibrėžta Kodekso 3 straipsnio 46 dalyje. Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3 papunktyje valdytojas nurodė, kad UMPP buvo apskaičiuotas Tinklo nuostatų 10 priedo 10.4 papunktyje numatyta tvarka: *„Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, gavęs Aprašo 10.2 ir (ar) 10.3 punktuose nurodytą informaciją ir nustatęs, kad ji yra pakankama mokėtinam užmokesčiui už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – užmokestis) apskaičiuoti, ne vėliau kaip iki Aprašo 12.1 punkte nurodyto termino pabaigos, vadovaudamasis formulėmis, nurodytomis Užmokesčio taisyklių 4–11 punktuose“*. Užmokesčio taisyklių 4–11 punktuose yra nustatyta UMPP tarifų, o ne paties UMPP apskaičiavimo tvarka, todėl, Tarybos vertinimu, Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3 papunktyje nurodžius, kad UMPP buvo apskaičiuotas Tinklo nuostatų 10 priedo 10.4 papunktyje numatyta tvarka, ir nepateikus skaičiavimo formulių ar skaičiavimo detalizavimo, Pareiškėjui galėjo būti neaišku, kokia tvarka ir kokiomis formulėmis vadovaujantis buvo apskaičiuotas jo mokėtinas UMPP, taikant Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį. Taryba nustatė, kad UMPP apskaičiavimo taisyklės yra išdėstytos Tinklo nuostatų 19 priedo 11–17 punktuose. Tarybos vertinimu, juos valdytojas ir turėjo nurodyti Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3. papunktyje.

(90) Taryba pažymi, kad, vadovaujantis Tinklo nuostatų 19 priedo 11 punktu ir atsižvelgiant į tai, kad informacijoje, reikalingoje UMPP apskaičiuoti, kurią Pareiškėjas valdytojui pateikė 2021 m.

rugsėjo 30 d. rašto Nr. 172 priede, yra nurodyta, kad nė viename iš prašomų pajėgumų nebus naudojama elektrinė trauka, UMPP Pareiškėjui turėjo būti apskaičiuotas pagal šią formulę:

$$\text{UMPP} = T + S_{\text{krov.}},$$

kur:

T – mokėtina traukinių eismo įmoka (Eur);

$S_{\text{krov.}}$ – mokėtina krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmoka (Eur)³¹.

(91) Taryba pagal valdytojo Rašto Nr. SD-PAJ(LGI)-122 61 priedą, kuriame pateikiami valdytojo atlikti Pareiškėjo mokėtino UMPP skaičiavimai, nustatė, kad valdytojas mokėtiną UMPP apskaičiavo taikydamas šio nutarimo 90 pastraipoje nurodytą formulę, naudodamas Pareiškėjo 2021 m. rugsėjo 30 d. rašto Nr. 172 priede pateiktus duomenis apie traukinių bruto ir neto masę, taip pat naudodamas pagal tame priede pateiktus maršrutų duomenis nustatytą maršruto ilgį ir traukinių skaičių per metus bei taikydamas tarifus, nustatytus valdytojo generalinio direktoriaus 2020 m. gruodžio 11 d. įsakymu Nr. ĮS-PAJ(LGI)-467 „Dėl 2021–2022 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą įmokų tarifų apskaičiavimo“³².

(92) Taryba, patikrinusi valdytojo atliktus Pareiškėjo mokėtino UMPP skaičiavimus, nustatė, kad UMPP buvo apskaičiuotas teisingai ir kad kito pareiškėjo mokėtinas UMPP viršijo Pareiškėjo mokėtiną UMPP.

(93) Nepaisant to, kad Kodekso 29 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad pajėgumai būtų skiriami skaidriai, Tarybos nuomone, valdytojas Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3 papunktyje pagrįstai nenurodė kito pareiškėjo mokėtino UMPP, kurį būtų galima palyginti su Pareiškėjo mokėtinu UMPP, nes, vadovaujantis „Akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“ konfidencialios informacijos sąrašo“³³ 8.2 papunkčiu, duomenys, būtini konkrečios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino UMPP dydžiui apskaičiuoti, t. y. duomenys, kuriuos pareiškėjai pateikė Tinklo nuostatų 10 priedo 3 priede nustatytoje formoje, kurią valdytojas prašė užpildyti 2021 m. rugsėjo 28 d. raštu SD-PAJ(LGI)-96, laikomi konfidencialia pareiškėjų informacija.

(94) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 89–90 pastraipose, Taryba konstatuoja, kad Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3 papunktyje nurodytas Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio taikymas ir pagrindas atsisakyti skirti pajėgumus nėra aiškiai ir tiksliai motyvuotas, todėl Įsakymo Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1053 1.2.3 papunktis, kuriame valdytojas nurodė, kaip apskaičiavo mokėtiną UMPP, yra keistinas atsižvelgiant į 89–90 pastraipose Tarybos konstatuotas faktines aplinkybes.

Vadovaudamasi Kodekso 7¹ straipsnio 1 dalies 1 punktu ir 2 dalimi bei Geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo gautų skundų nagrinėjimo tvarkos aprašo³⁴ 23.2 papunkčiu, Taryba nutaria:

1 . p r i p a ž i n t i Pareiškėjo UAB „Gargždų geležinkelis“ 2021 m. lapkričio 5 d. skundą iš dalies pagrįstu;

2 . į p a r e i g o t i valdytoją panaikinti Įsakymo Nr. PAJ(LGI)-1053 1.2 papunktį ir priimti naują sprendimą dėl Paraiškos Nr. 63 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 ir 16-oje eilutėse nurodytų pajėgumų skyrimo.

³¹ Dėl T ir $S_{\text{krov.}}$ skaičiavimo formulių žr. Tinklo nuostatų 19 priedo 12 ir 16 punktus.

³²

<https://ltginfra.lt/documents/12778/5886583/U%C5%BEmokes%C4%8Dio+u%C5%BE%20MPP+%C4%AFmok%C5%B3%20tarif%C5%B3%20apskai%C4%8Diavimas+%282021-2022+TTT%29%201+%281%29.pdf/8c553099-426c-4cdb-b806-fab5f8cd3031>

³³ Patvirtinta AB „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“ valdybos 2019 m. gruodžio 2 d. sprendimu (2019 m. gruodžio 2 d. protokolas Nr. PRO-VLP(LGI)-4)).

³⁴ Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 553 „Dėl Geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo gautų skundų nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Šis nutarimas per vieną mėnesį nuo jo gavimo dienos gali būti skundžiamas Vilniaus apygardos administraciniam teismui Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka ir sąlygomis.

Tarybos pirmininkė

Jūratė Šovienė

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba 121442211, Mortos g. 14, LT-03219 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL UAB „GARGŽDŲ GELEŽINKELIS“ 2021 M. LAPKRIČIO 5 D. SKUNDO NR. 186
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-07-08 Nr. TN-23
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Jūratė Šovienė, Tarybos pirmininkė
Sertifikatas išduotas	JŪRATĖ ŠOVIENĖ LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-07-08 15:17:34 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-07-08 15:17:49 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2022-05-20 13:42:30 – 2027-05-19 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba, į.k. 121442211 LT", sertifikatas galioja nuo 2019-10-18 10:48:07 iki 2022-10-17 10:48:07
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.59
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2022-07-08 15:19:30)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2022-07-08 15:19:30 Dokumentų valdymo sistema Avilys