

PATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2010 m. birželio 7 d. nutarimu Nr. 716
(Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2020 m. nutarimo Nr.
redakcija)

NUOSTOLIŲ, PATIRTŲ VYKDANT VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMUS, KOMPENSAVIMO TVARKOS APRAŠAS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimo tvarkos aprašas (toliau – Aprašas) reglamentuoja geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos (toliau – nuostolių kompensacija) apskaičiavimo tvarką, vietinio susisiekimo maršrutų ir/ar kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutų, parinkimo kriterijus, ir nuostolių kompensacijos planavimo bei mokėjimo tvarką.

2. Nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensuojami iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto programos, skirtos nuostoliams, patirtiems vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensuoti, pagal viešųjų paslaugų sutartis, kurias Susisiekimo ministerija sudaro su geležinkelio įmonėmis (vežėjais) parinktomis teikti viešąsias paslaugas.

3. Susisiekimo ministerija priima sprendimą dėl viešųjų paslaugų sutarties sudarymo ir geležinkelio įmonių (vežėjų) viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti parinkimo vadovaudamasi 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiame Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL 2007 L 315, p. 1) (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007) nuostatomis.

4. Apraše vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse ir Reglamente (EB) Nr. 1370/2007.

VIETINIO SUSISIEKIMO MARŠRUTAI IR JŲ PARINKIMO KRITERIJAI

5. Vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, Susisiekimo ministerija nustato pagal formulę:

$$A+B+C+D>40\%, \text{ kur}$$

A – socialinis kriterijus, sudarytas iš keturių dedamųjų – maršruto potencialo, esamų darbo vietų skaičiaus, licencijuotų gydymo įstaigų ir aukštosiose mokyklose studijuojančių asmenų skaičiaus, gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientų sumos;

B – aplinkosauginis kriterijus, skaičiuojamas lyginant traukinio ir autobuso išmetamo CO₂ kieki;

C – traukinių užimtumo maršrute koeficientas;

D – maršruto sąnaudų ir pajamų santykio koeficientas.

6. Socialinis kriterijus (A) gali sudaryti iki 40% formulės sumos, kur aukštosiose mokyklose studijuojančių asmenų skaičiaus gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientas gali sudaryti iki 5% formulės sumos, licencijuotų gydymo įstaigų skaičius gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientas gali sudaryti iki 5% formulės sumos, esamų darbo vietų skaičius gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientas gali sudaryti iki 5% formulės sumos, maršruto potencialas – iki 25% formulės sumos (1 priedas).

7. Aplinkosauginis kriterijus (B) gali sudaryti iki 10% formulės sumos (2 priedas).

8. Traukinių užimtumo maršrute koeficientas (C) gali sudaryti iki 25% formulės sumos (2 priedas).

9. Maršruto sąnaudų ir pajamų santykio koeficientas gali sudaryti iki 25% formulės sumos (2 priedas).

10. Vietinio susisiekimo maršrutai ar jų dalys gali būti keičiami į kombinuotuosius vietinius susisiekimo maršrutus.

11. Kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimą, yra kompensuojami, Susisiekimo ministerija nustato atsižvelgdama į šiuos kriterijus:

12.1. dėl techninių ar ekonominių priežasčių panaikinama vietinio susisiekimo maršruto dalis;

12.2. dėl techninių kliūčių laikinai yra apribotas traukinių eismas vietinio susisiekimo maršruto dalyje;

12.3. dėl mažo prognozuojamo keleivių srauto vietinio susisiekimo maršruto dalyje, ekonomiškai efektyviau viešųjų paslaugų poreikius šiame maršrute tenkinti taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais maršrutais;

12.4. taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais susisiekimo maršrutais būtų užtikrintas greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas iš vietinio susisiekimo maršruto pradžios į vietinio susisiekimo maršruto pabaigos vietą.

NUOSTOLIŲ KOMPENSACIJOS APSKAIČIAVIMO TVARKA

13. Geležinkelio įmonėms (vežėjams) mokėtinas nuostolių kompensacijos dydis vietiniuose susisiekimo maršrutuose apskaičiuojamas laikantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo nuostatų ir yra vykdomas dvejais etapais: ex-ante yra apskaičiuojamas bazinis kompensacijos dydis ateinantiems metams, o ex-post yra apskaičiuojamas faktinis kompensacijos dydis ir bendra pritaikomų baudų bei motyvacinės dalies suma už praėjusius metus.

14. Ateinančių metų bazinis kompensacijos dydis vienam maršrutui yra apskaičiuojamas pagal formulę:

$$K_0 = S_0 \times M_0 - P_0 - I_0 + R_0, \text{ kur}$$

K_0 – bazinis kompensacijos dydis, skaičiuojamas ex-ante ateinantiems metams;

S_0 – prognozuojamos ekonomiškai pagrįstos sąnaudos, tenkančios vienam traukinio kilometrui;

M_0 – Susisiekimo ministerijos užsakoma metinė traukinio rida (tkm);

P_0 – prognozuojamos pajamos, gaunamos iš bilietų pardavimo;

I_0 – prognozuojamos subsidijos, teikiamos dėl įstatymuose numatytų nuolaidų taikomų bilietams, naujų traukinių įsigijimui ir pan.;

R_0 – prognozuojamas pagrįstasis pelnas, taikytinas tik viešųjų paslaugų įsipareigojimui. Apskaičiuojamas, padauginus geležinkelio įmonės (vežėjo) turto, naudojamo tik viešųjų paslaugų teikimui maršrute, vertę iš 3%.

15. Jei geležinkelio įmonė (vežėjas) vykdo viešųjų paslaugų įsipareigojimus daugiau nei viename vietinio susisiekimo maršrute, tai suminis ateinančių metų bazinis kompensacijos dydis yra lygus visų vietinių susisiekimo maršrutų bazinių kompensacijos dydžių sumai.

16. Faktinis kompensacijos dydis už praėjusius metus yra apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$K_F = S_F \times M_F - P_F - P_{FKT} - I_F + R_F, \text{ kur}$$

K_F – faktinis kompensacijos dydis už praėjusius metus, skaičiuojamas ex-post kitų metų pradžioje;

S_F – faktinis ekonomiškai pagrįstų sąnaudų dydis, tenkantis vienam traukinio kilometrui;

M_F – faktinė metinė traukinio rida kilometrais (tkm);

P_F – faktinės pajamos, gautos iš bilietų pardavimo.

P_{FKT} – faktinis pelnas, gautas iš kitos veiklos, nesusijusios su sutartyje nustatytais veiklomis.

I_F – faktiškai suteiktos subsidijos, teikiamos dėl įstatymuose numatytų nuolaidų taikomų bilietams, naujų traukinių įsigijimui ir pan. Taip pat į subsidijas įtraukiamos draudimo išmokos, gaunamos eismo įvykių, teikiant Viešąsias vežimo paslaugas, atveju;

R_F – Viešųjų vežimo paslaugų faktinis pagrįstasis pelnas. Formulėje naudojamas faktinis pagrįstasis pelnas apskaičiuojamas sudedant pastoviąją ir kintamąją dalis. Pastovioji pagrįstojo pelno dalis apskaičiuojama, padauginus geležinkelio įmonės (vežėjo) turto, naudojamo tik viešųjų paslaugų teikimui maršrute, vertę iš 3%. Kintamoji pagrįstojo pelno dalis apskaičiuojama pagal formulę:

$$X\% \times (S_F \times M_F).$$

Kintamosios pagrįstojo pelno dalies koeficientas X randamas pagal 1 lentelę.

Sąnaudų ir pajamų santykis maršrute	X dydis
>2,5	0%
>2,25, bet <=2,5	1%
>2, bet <=2,25	2%
>1,75, bet <=2	3%
>1,5, bet <=1,75	4%
>1,25, bet 1,5	5%
>1, bet 1,25	6%

1. lentelė. Kintamosios pagrįstojo pelno dalies koeficiento X apskaičiavimas

17. Jei geležinkelio įmonė (vežėjas) vykdo viešųjų paslaugų įsipareigojimus daugiau nei viename vietinio susisiekimo maršrute, tai suminis faktinis kompensacijos dydis yra lygus visų vietinių susisiekimo maršrutų faktinių kompensacijos dydžių sumai.

18. Skirtumas tarp bazinio ir faktinio kompensacijos dydžių yra apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$\Delta K = K_0 - K_F, \text{ kur}$$

ΔK – skirtumas tarp bazinio ir faktinio kompensacijos dydžių (neįtraukiant baudų ir motyvacinės dalies). Kai $\Delta K > 0$, geležinkelio įmonės (vežėjai) grąžina permoką Susisiekimo ministerijai, kai $\Delta K < 0$ Susisiekimo ministerija suteikia papildomą kompensaciją geležinkelio įmonėms (vežėjams);

K_0 – bazinis kompensacijos dydis, skaičiuojamas ex-ante ateinantiems metams;

K_F – faktinis kompensacijos dydis, skaičiuojamas ex-post pasibaigus metams;

19. Papildomas kompensacijos arba Susisiekimo ministerijai grąžinamos sumos dydis yra apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$K_P = MD - B - \Delta K, \text{ kur}$$

K_P – papildomas kompensacijos dydis;

B – bendra baudų suma,

MD – motyvacinė dalis už kokybinių reikalavimų laikymąsi.

20. Bazinis suteikiamos kompensacijos dydis yra perskaičiuojamas ex-ante kiekvienais metais, remiantis praėjusio laikotarpio viešųjų paslaugų įsipareigojimams teikti patirtomis sąnaudomis ir gautomis pajamomis už bilietus bei planuojamais ateinančio laikotarpio keleivių srautais.

NUOSTOLIŲ KOMPENSACIJOS PLANAVIMO IR MOKĖJIMO TVARKA

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

22. Viešosioms paslaugoms teikti parinkta geležinkelio įmonė (vežėjas) viešųjų paslaugų teikimo sutartyje nustatytais terminais ir tvarka pateikia Lietuvos transporto saugos administracijai informaciją apie kiekvieno vietinio susisiekimo maršruto prognozuojamas ekonomiškai pagrįstas sąnaudas, tenkančias vienam traukinio kilometrui, prognozuojamas pajamas, gaunamas iš bilietų pardavimo ir prognozuojamas subsidijas, teikiamas dėl įstatymuose numatytų nuolaidų taikomų bilietams, nurodant kaip kiekviena iš šių reikšmių buvo nustatyta arba apskaičiuota.

23. Lietuvos transporto saugos administracija viešųjų paslaugų teikimo sutartyje nustatytais terminais paskaičiuoja Aprašo 14 punkte nurodytą bazinį kompensacijos dydį ir pateikia Susisiekimo ministerijai arba, prireikus, grąžina geležinkelio įmonei (vežėjui) juos tikslinti.

24. Susisiekimo ministerija, įvertinusi Aprašo 23 punkte nurodytus duomenis, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka nurodo Finansų ministerijai Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų poreikį, reikalingą vykdyti Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto programai, skirtai nuostoliams, patirtiems vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensuoti.

25. Patvirtinus Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto asignavimus, Susisiekimo ministerija išmoka metinį bazinį kompensacijos dydį geležinkelio įmonėms (vežėjams) pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartyse nustatytus terminus.

26. Geležinkelio įmonės (vežėjai) nustatytais viešųjų paslaugų teikimo sutartyse terminais pateikia Lietuvos transporto saugos administracijai faktinio kompensacijos dydžio duomenis už praėjusius metus.

27. Lietuvos transporto saugos administracija viešųjų paslaugų teikimo sutartyse nustatytais terminais peržiūri duomenis ir paskaičiuoja faktinį kompensacijos dydį arba nustačius netikslumus, grąžina geležinkelio įmonėms (vežėjams) juos tikslinti.

28. Apskaičiavus faktinį kompensacijos dydį, Lietuvos transporto saugos administracija nustato skirtumą tarp bazinio ir faktinio kompensacijos dydžių pagal Aprašo 18 punkte nurodytą formulę.

29. Apskaičiavus skirtumą tarp bazinio ir faktinio kompensacijos dydžių Lietuvos transporto saugos administracija paskaičiuoja papildomą kompensacijos dydį pagal 19 punkte pateiktą formulę atsižvelgdama į geležinkelio įmonėms (vežėjams) pritaikomų baudų ar priedų sumą ir pateikia Susisiekimo ministerijai.

30. Apskaičiavus papildomą kompensacijos dydį už praėjusius metus, Susisiekimo ministerija jį viešųjų paslaugų teikimo sutartyje nustatytais terminais išmoka geležinkelio įmonėms (vežėjams) (jeigu teigiamas) arba geležinkelio įmonės (vežėjai) nustatytais terminais grąžina Susisiekimo ministerijai (jeigu neigiamas).

31. Geležinkelio įmonės (vežėjai) Lietuvos transporto saugos administracijai viešųjų paslaugų teikimo sutartyje nustatytais terminais teikia viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo ataskaitas, informaciją apie gautas pajamas, išlaidas, teikiamų paslaugų kokybės reikalavimų, nurodytų sutartyje, laikymąsi per sutartyje nustatytą ataskaitinį laikotarpį ar kitą su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu susijusią informaciją.

32. Susisiekimo ministerija ir Lietuvos transporto saugos administracija, siekdamos įsitikinti, ar teisingi geležinkelio įmonės (vežėjai) ataskaitose nurodyti duomenys, gali pareikalauti papildomų ataskaitų ar dokumentų, kurių pagrindu buvo sudarytos ataskaitos, originalų arba teisės aktų nustatyta tvarka patvirtintų kopijų.

33. Ginčai, susiję su geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolių kompensavimu, sprendžiami įstatymų nustatyta tvarka.

SOCIALINIO KRITERIJAUS APSKAIČIAVIMAS

1. Socialinis kriterijus susideda iš keturių dedamųjų – maršruto potencialo, esamo darbo vietų skaičiaus, licencijuotų gydymo įstaigų ir aukštosiose mokyklose studijuojančių asmenų skaičiaus, gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, koeficientų sumos.
 - 2.1. Maršruto potencialas apskaičiuojamas vertinant gyvenamųjų vietovių, kuriose sustoja maršruto traukinys, gyventojų skaičių.
 - 2.2. Skaičiuojama bendra gyventojų skaičiaus suma gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, reise pirmyn (neįtraukiant gyventojų skaičiaus gyvenamosios vietovės, iš kurios išvyko maršruto traukinys).
 - 2.3. Skaičiuojama bendra gyventojų skaičiaus suma gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, reise atgal (neįtraukiant gyventojų skaičiaus gyvenamojoje vietovėje, iš kurios išvyko maršruto traukinys).
 - 2.4. Gautas sumas sudedamos ir randamas vidurkis.
 - 2.5. Gautas vidurkis konvertuojamas į koeficientą pagal 1 lentelę.

Gyventojų skaičiaus vidurkis neįtraukiant gyvenamosios vietovės iš kurios, išvyko reisas	Koeficientas
≥500 000	25%
≥480 000 bet <500 000	24%
≥460 000 bet <480 000	23%
≥440 000 bet <460 000	22%
≥420 000 bet <440 000	21%
≥400 000 bet <420 000	20%
≥380 000 bet <400 000	19%
≥360 000 bet <380 000	18%
≥340 000 bet <360 000	17%
≥320 000 bet <340 000	16%
≥300 000 bet <320 000	15%
≥280 000 bet <300 000	14%
≥260 000 bet <280 000	13%
≥240 000 bet <260 000	12%
≥220 000 bet <240 000	11%
≥200 000 bet <220 000	10%
≥180 000 bet <200 000	9%
≥160 000 bet <180 000	8%
≥140 000 bet <160 000	7%
≥120 000 bet <140 000	6%
≥100 000 bet <120 000	5%
≥80 000 bet <100 000	4%
≥60 000 bet <80 000	3%
≥40 000 bet <60 000	2%

≥20 000 bet <40 000	1%
<20 000	0%

1 lentelė. Maršruto potencialas.

3.1. Asmenų, studijuojančių aukštosiose mokyklose, koeficientas randamas suskaičiuojant studijuojančių asmenų aukštosiose mokyklose, įsikūrusiose gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, vidurkį reise.

3.2. Gautas vidurkis konvertuojamas į koeficientą pagal 2 lentelę.

Asmenų, studijuojančių aukštosiose mokyklose vidurkis reise	Koeficientas
≥5000	5%
≥3500 bet <5000	4%
≥2500 bet <3500	3%
≥1500 bet <2500	2%
≥500 bet <1500	1%
<500	0%

2 lentelė. Asmenų, studijuojančių aukštosiose mokyklose koeficientas

4.1. Licencijuotų gydymo įstaigų koeficientas randamas suskaičiuojant visų licencijuotų gydymo įstaigų, įsikūrusių gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, vidurkį reise.

4.2. Gautas vidurkis konvertuojamas į koeficientą pagal 3 lentelę.

Licencijuotų gydymo įstaigų vidurkis reise	Koeficientas
≥50	5%
≥40 bet <50	4%
≥30 bet <40	3%
≥20 bet <30	2%
≥10 bet <20	1%
<10	0%

3 lentelė. Licencijuotų gydymo įstaigų koeficientas

5.1. Esamų darbo vietų skaičiaus koeficientas randamas suskaičiuojant visų esamų darbo vietų, gyvenamosiose vietovėse, kuriose sustoja maršruto traukinys, skaičiaus vidurkį reise.

5.2. Gautas vidurkis konvertuojamas į koeficientą pagal 4 lentelę.

Esamų darbo vietų skaičiaus vidurkis reise	Koeficientas
≥160 000	5%
≥80 000 bet <160 000	4%
≥40 000 bet <80 000	3%

$\geq 20\ 000$ bet $< 40\ 000$	2%
$\geq 10\ 000$ bet $< 20\ 000$	1%
$< 10\ 000$	0%

4 lentelė. Esamų darbo vietų skaičiaus koeficientas

**APLINKOSAUGINIO KRITERIJAU, TRAUKINIŲ UŽIMTUMO MARŠRUTE,
MARŠRUTO SAŃAUDŲ IR PAJAMŲ SANTYKIO KOEFICIENTŲ APSKAIČIAVIMO
TVARKA**

APLINKOSAUGINIO KRITERIJAU KOEFICIENTO APSKAIČIAVIMAS

1. Skaičiuojant aplinkosauginį kriterijų lyginama traukinio ir autobuso (50 vietų) CO₂ emisija.
2. Skaičiuojama kiek autobusų reikėtų pervežti vietinio susisiekimo maršrutu važiuojančio traukinio didžiausią galimą keleivių skaičių.
3. Naudojant formulę $CO_2 \text{ emisija} = \frac{\text{kelio ilgis (km)} * \text{kuro CO}_2 * \text{kuro suvartojimo koeficientas}}{\text{transporto priemonės vietų skaičius}}$ randama traukinio ir autobuso CO₂ emisija.
4. Gautas autobusų skaičius padauginamas iš gautos autobuso CO₂ emisijos.
5. Lyginama kokia yra traukinio ir autobusų CO₂ emisija, norint pervežti tą patį keleivių skaičių.
6. Skaičiuojamas traukinio ir autobusų CO₂ emisijos santykis.
7. Gautas santykis konvertuojamas į koeficientą pagal 1 lentelę.

Traukinio CO₂ emisija/Autobusų CO₂ emisija	Koeficientas
≥5	10%
≥4,555 bet <5	9%
≥4,111 bet <4,555	8%
≥3,66 bet <4,111	7%
≥3,222 bet <3,66	6%
≥2,777 bet <3,222	5%
≥2,333 bet <2,777	4%
≥1,888 bet <2,333	3%
≥1,444 bet <1,888	2%
≥1 bet <1,444	1%
<1	0%

1 lentelė. Aplinkosauginio kriterijaus koeficientas

TRAUKINIŲ UŽIMTUMO MARŠRUTE KOEFICIENTO APSKAIČIAVIMAS

6. Pagal praeitų metų duomenis skaičiuojamas (naujiems maršrutams – prognozuojamas) traukinių užimtumas maršrute.
7. Gautas užimtumas konvertuojamas į koeficientą pagal 2 lentelę.

Užimtumas	Koeficientas
≥60%	25%
≥57,6 bet <60%	24%
≥55,2% bet <57,6%	23%
≥50,4% bet <55,2%	22%
≥48% bet <50,4%	21%

≥45,6% bet <48%	20%
≥43,2% bet <45,6%	19%
≥40,8% bet <43,2%	18%
≥38,4% bet <40,8%	17%
≥36% bet <38,4%	16%
≥33,6% bet <36%	15%
≥31,2% bet <33,6%	14%
≥28,8% bet <31,2%	13%
≥26,4% bet <28,8%	12%
≥24% bet <26,4%	11%
≥21,6% bet <24%	10%
≥19,2% bet <21,6%	9%
≥16,8% bet <19,2%	8%
≥14,4% bet <16,8%	7%
≥12% bet <14,4%	6%
≥9,6% bet <12%	5%
≥7,2% bet <9,6%	4%
≥4,8% bet <7,2%	3%
≥2,4% bet <4,8%	2%
>0 bet <2,4%	1%
0	0%

2 lentelė. Traukinių užimtumo koeficientas

MARŠRUTO SĄNAUDŲ IR PAJAMŲ SANTYKIO KOEFICIENTO APSKAIČIAVIMAS

8. Pagal praeitų metų duomenis skaičiuojamas (naujiems maršrutams – prognozuojamas) maršruto sąnaudų ir pajamų santykis

9. Gautas santykis konvertuojamas į koeficientą pagal 3 lentelę.

Santykis	Koeficientas
1	25%
>1 bet <1,2	24%
≥1,2 bet <1,4	23%
≥1,4 bet <1,6	22%
≥1,6 bet <1,8	21%
≥1,8 bet <2	20%
≥2 bet <2,2	19%
≥2,2 bet <2,4	18%
≥2,4 bet <2,6	17%
≥2,6 bet <2,8	16%
≥2,8 bet <3	15%
≥3 bet <3,2	14%
≥3,2 bet <3,4	13%
≥3,4 bet <3,6	12%
≥3,6 bet <3,8	11%
≥3,8 bet <4	10%

≥ 4 bet $< 4,2$	9%
$\geq 4,2$ bet $< 4,4$	8%
$\geq 4,4$ bet $< 4,6$	7%
$\geq 4,6$ bet $< 4,8$	6%
$\geq 4,8$ bet < 5	5%
≥ 5 bet $< 5,2$	4%
$\geq 5,2$ bet $< 5,4$	3%
$\geq 5,4$ bet $< 5,6$	2%
$\geq 5,6$ bet $< 5,8$	1%
$\geq 5,8$	0%
