

LT

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Bruselis, 2010.9.17
SEK(2010) 1043 galutinis

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedama prie

Pasiūlymo dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS

kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė

(Nauja redakcija)

{COM(2010) 475}

{SEC(2010) 1042}

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedama prie

Pasiūlymo dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS

kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė

(Nauja redakcija)

IŽANGA

Pirmąjį geležinkelių transporto teisės aktų rinkinį¹ sudaro trys direktyvos, į kurias įtrauktos dar 1991 m. nuostatos. Vykdamas Komisijos teisės aktų supaprastinimo programą² ir įgyvendinant siūlomą iniciatyvą parengti naują pirmojo teisės aktų rinkinio redakciją reikės kodifikuoti šias direktyvas ir sujungti jas į vieną teisės aktą, siekiant jas supaprastinti ir konsoliduoti.

Pagrindinis tikslas – į šį vieną teisės aktą įtraukti naujas nuostatas, kad būtų supaprastinta, paaiškinta ir atnaujinta esama reguliavimo sistema, pašalinti nustatyti trūkumai, neaiškumai ir spragos, ir taip būtų pasiekti pirminiai šių teisės aktų tikslai.

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

Šioje ataskaitoje pristatomas priemonių, kurias numatoma įtraukti į naują pirmojo geležinkelių transporto teisės aktų rinkinio redakciją, poveikis; priemonės suformuluotos taip, kad būtų sprendžiamos trys pagrindinės geležinkelių transporto rinkos problemos:

- Naujiems rinkos dalyviams sunku **patekti į rinką**. Naujų dalyvių krovinio geležinkelių transporto rinkoje skaičius tebėra labai mažas, o vidutinės geležinkelio įmonių veiklos išlaidos yra didelės ir vis didėja.
- Europos geležinkelių transporto rinką iki šiol galima apibūdinti kaip labai **suskaidytą**, o tai trukdo rinkai veikti sklandžiai ir turi ypač didelį poveikį geležinkelio įmonėms.
- **Infrastruktūros kokybė** toliau prastėja. Dėl sumažėjusio pajėgumo ir vėlavimų nukenčia geležinkelių transporto veiklos rezultatai, neskatinamos investicijos į pagalbines paslaugas ir naujas technologijas, mažėja geležinkelių sektoriaus gebėjimas konkuruoti su kitomis transporto rūšimis.

Todėl geležinkelių transportas tebėra nepatrauklus pasirinkimas ir šio sektoriaus konkurencingumas, palyginti su kitomis transporto rūšimis, ypač su kelių transportu, yra nedidelis.

Komisija mano, kad yra trys šių problemų sprendimo aspektai: esami teisės aktai turi būti teisingai įgyvendinami ir taikomi; gali prireikti paaiškinti esamų teisės aktų nuostatas, kad būtų užtikrintas vienodas taikymas visose valstybėse narėse; ir, galiausiai, gali prireikti naujų priemonių konkrečioms problemoms spręsti.

¹ 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos **direktyva 2001/12/EB**, (OL L 75, 2001 3 15, p. 1, su pakeitimais). 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos **direktyva 2001/13/EB** (OL L 75, 2001 3 15, p. 26, su pakeitimais) ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos **direktyva 2001/14/EB** dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29, su pakeitimais).

² Žr. COM (2005) 535 ir COM (2006) 690. „Įgyvendinant Bendrijos Lisabonos programą: reglamentavimo aplinkos supaprastinimo strategija.“

2. AR ES TURI TEISĘ IMTIS VEIKSMŲ?

Teisinis pagrindas

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo VI antraštinę dalį ES gali imtis veiksmų transporto srityje. Sutarties 90 straipsnyje nustatyta, kad sutarčių tikslų, tarp jų tikslo sukurti bendrąją rinką ir rengti bendros politikos kryptis, kad būtų skatinamas didelis konkurencingumas ir darni, subalansuota ir tvari ekonominės veiklos plėtra, siekiama vykdant bendrą transporto politiką.

Subsidiarumas

Problemos, su kuriomis susiduria geležinkelių transporto sektorius, yra tarpvalstybinio pobūdžio, todėl reikia imtis veiksmų ES lygmeniu. Kadangi valstybių narių ir kitų dalyvių veiklos koordinavimas yra nepakankamas, mažėja tarptautinio geležinkelių transporto efektyvumas ir kyla pavojus, kad pirmenybė bus teikiama kelių, o ne geležinkelių, transportui, todėl didėtų eismo spūstys ir tarša. Europos Sąjunga, o ne pavienės valstybės narės, gali lengviau pasiekti tikslą – nustatyti tikslesnius pagrindinius patekimo į geležinkelių transporto rinką teisinius reikalavimus, kad būtų palengvintas patekimas į rinką ir konkurencija, ir sukurti geležinkelių paslaugų rinkas.

Laikantis Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, tikslą sukurti geresnes Europos geležinkelių sektoriaus sąlygas lengviau pasiekti papildant valstybių narių ir Europos Sąjungos lygmens veiksmus ES veiksmams parengiant naują pirmojo teisės aktų rinkinio redakciją.

3. TIKSLAI

Bendrieji šios iniciatyvos **tikslai** – palengvinti patekimą į geležinkelių transporto rinką ir konkurenciją bei integruoti rinką, kad būtų sukurtos veiksmingos ir kokybiškos krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos. Inicijatyva turėtų grindžiama esamomis ES lygmeniu priimtomis priemonėmis, jas papildyti ir stiprinti.

Teisinis **supaprastinamas** vykdant konsolidavimą ir teisės aktus sujungiant į vieną – pirmasis **horizontalusis tikslas**, kuriuo grindžiama ši iniciatyva parengti naują teisės aktų redakciją. Antra, **paaiškinus** kai kurias patekimo į geležinkelių transporto tinką teisės aktų nuostatas būtų lengviau tinkamai perkelti ir veiksmingai įgyvendinti ES teisės aktus visose valstybėse narėse. Galiausiai, reikia **atnaujinti** teisės aktus pašalinant neaktualias nuostatas (istoriškai jos buvo aktualios iki visiško rinkos atvėrimo) ir įvedant naujas nuostatas, kurios labiau pritaikytos tam, kaip rinka veikia dabar.

Specialieji iniciatyvos **tikslai**:

- pagerinti galimybes nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis infrastruktūros objektais,
- padidinti geležinkelių transporto rinkos institucinės sistemos skaidrumą,
- glaudžiau bendradarbiauti ir geriau koordinuoti veiklą, siekiant palengvinti tarptautinį geležinkelių transportą,

- teikti veiksmingas paskatas patikimam ir stabiliam finansavimui užtikrinti,
- didinti reguliavimo institucijų nepriklausomumą ir kompetencijos sritį.

4. POLITIKOS GALIMYBĖS

Rengiant naują redakciją svarstyti teisės aktų rinkinį sudaro 26 pakeitimai.

Nuspręsta, kad reikia atlikti tų pakeitimų, kuriais numatomos 9 naujos priemonės, poveikio vertinimą. Komisija jau buvo atlikusi 4 priemonių išankstinį poveikio vertinimą, todėl buvo nagrinėjamos tik 5 priemonės. Atsižvelgiant į tai, kad priemonių taikymo sritis yra ribota, atlikta kokybinė analizė, kad būtų galima palyginti alternatyvių politikos galimybių poveikį. Toliau pateikiamas 5 naujų priemonių politikos galimybių ir jų poveikio apibendrinimas. Remiantis šia analize, pasirinkta po vieną kiekvienos priemonės galimybę.

Ataskaitoje taip pat pateiktas kiekybinis ekonominio ir socialinio poveikių bei poveikio aplinkai vertinimas ir administracinės išlaidos, kurios būtų patirtos dėl viso numatytų pakeitimų rinkinio. Kiekybinis poveikis pateiktas 5 skirsnyje.

4.1. Su geležinkeliais susijusių paslaugų teikimas

Dėl reikalavimo, kad infrastruktūros objektų valdymas būtų atskirtas nuo geležinkelių transporto paslaugų teikimo, sumažės interesų konfliktų ir diskriminavimo naudojantis infrastruktūros objektais, todėl bus prisidėta prie naujų rinkos dalyvių verslo plėtos.

	1 galimybė	2 galimybė	3 galimybė
Su geležinkeliais susijusių paslaugų teikimas	Infrastruktūros objektų operatoriai teisiniu atžvilgiu nepriklausomi nuo įmonių arba subjektų, turinčių didelę įtaką geležinkelių transporto rinkoje.	Infrastruktūros objektų operatoriai teisiniu, organizavimo ir sprendimų priėmimo atžvilgiu nepriklausomi nuo įmonių arba subjektų, turinčių didelę įtaką geležinkelių transporto rinkoje.	Infrastruktūros objektų operatoriai teisiniu, organizavimo ir sprendimų priėmimo atžvilgiu nepriklausomi nuo visų įmonių arba subjektų, veikiančių geležinkelių transporto rinkoje.

Pasirinkus 1 galimybę interesų konfliktai neišnyktų, nes nepriklausomumas tik teisinis, o infrastruktūros objektų operatorius galėtų priklausyti kontroliuojančiajai bendrovei, kuri taip pat kontroliuotų rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonę.

Pasirinkus 2 galimybę būtų tinkamai užtikrintas nepriklausomumas, ji turėtų poveikio su geležinkeliais susijusių paslaugų plėtrai, nes naujiems rinkos dalyviams su geležinkeliais susijusios paslaugos būtų labiau prieinamos ir pigesnės. Administracinės išlaidos būtų mažesnės nei pasirinkus 1 galimybę.

3 galimybė taikoma visiems operatoriams ir yra griežtesnė, tačiau mažiau efektyvi už 2 galimybę. Interesas investuoti į infrastruktūros objektus būtų mažesnis, nes naujos geležinkelio įmonės, neseniai skyrusios investicijų naujam infrastruktūros objektui ir jį sukūrusios, turėtų turtą perduoti arba perduoti jo valdymą trečiajai šaliai.

2 galimybė perspektyviausia, nes ją pasirinkus dingtų galimi interesų konfliktai ir nebūtų trukdomos būsimos naujų geležinkelio įmonių investicijos į paslaugas, susijusias su geležinkeliais.

4.2. Infrastruktūros objektų prieinamumas

Taikant konkrečias nuostatas, kuriomis skatinama efektyviau naudoti turimą turtą, papildomas infrastruktūros pajėgumas bus sukurtas skyrus minimalias investicijas. Didesnis infrastruktūros objektų prieinamumas bus naudingas šalinant konkrečias geležinkelių rinkos kliūtis.

	1 galimybė	2 galimybė	3 galimybė
Infrastruktūros objektų prieinamumas	Už nenaudojamus infrastruktūros objektus skiriama bauda.	Jei infrastruktūros objektas nenaudojamas, jo savininkas paskelbia, kad objektas išnuomojamas arba jį galima įsigyti išperkamosios nuomos būdu.	Jei infrastruktūros objektas nenaudojamas, jo savininkas paskelbia, kad objektas parduodamas.

1 galimybė ne visada efektyvi, nes siekdami, kad į rinką nepatektų nauji konkurentai, operatoriai gali verčiau mokėti baudas, nei leisti naudotis infrastruktūros objektu.

2 galimybės poveikis vidutinis. Nauji paslaugų teikėjai galės perimti nenaudojamus infrastruktūros objektus, o atsiradus daugiau prieinamų paslaugų sumažės tarifai naujoms geležinkelio įmonėms. 2 galimybei įgyvendinti reikės daugiau administracinių išlaidų nei 1 galimybei, nes turto nuoma arba išperkamoji nuoma susijusi su naujais administraciniais procesais.

Pasirinkus 3 galimybę būtų nustatytas įpareigojimas parduoti nenaudojamus infrastruktūros objektus. Tačiau siekdamas, kad į rinką nepatektų naujos geležinkelio įmonės, infrastruktūros objekto savininkas gali nuspręsti jį parduoti nekilnojamojo turto įmonei, o ne kitam valdytojui, siekiančiam infrastruktūros objektą naudoti.

2 galimybė perspektyviausia. Nors administracinės išlaidos veikiausiai bus didesnės, nei pasirinkus 1 galimybę, tačiau jas didžia dalimi atsveria nauda.

4.3. Apskaitos atskyrimas

Turėdamos įgaliojimą atlikti infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių apskaitos auditą, reguliavimo institucijos galės kontroliuoti, kaip laikomasi reikalavimo atskirti apskaitą, ir nustatyti „šališką“ veiklą arba situacijas, kurias reikia stebėti. Turint standartinės formos ir turinio informaciją būtų galima patikrinti, kaip laikomasi mokesčių ėmimo principų.

	1 galimybė	2 galimybė	3 galimybė
Apskaitos atskyrimas	Įpareigoti reguliariai atlikti nepriklausomą išorės auditą ir pateikti rezultatus reguliavimo	Geležinkelių reguliavimo institucijoms suteikti teisę atlikti auditą arba	Geležinkelių reguliavimo institucijoms suteikti teisę atlikti auditą arba

	institucijoms.	inicijuoti išorės audita, kad būtų patikrinta, ar apskaitą atskirta, ir reikalauti pateikti rekomenduojamus būtinausius išlaidų apskaitos duomenis suvestine ir standartine forma.	inicijuoti išorės audita, kad būtų patikrinta, ar apskaita atskirta, ir reikalauti pateikti išsamius vienodus išlaidų apskaitos duomenis suvestine ir standartine forma pagal šabloną.
--	----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Pasirinkus 1 galimybę būtų mažiau iškreiptos rinkos sąlygos, būtų tiksliau naudojamos valstybės lėšos ir sustiprėtų vidaus konkurencija. Tačiau ekonominis 2 galimybės poveikis būtų didesnis, nes turėdamos geresnę informaciją reguliavimo institucijos galėtų efektyviau stebėti, kaip infrastruktūros valdytojai laikosi mokesčių ėmimo principų, todėl infrastruktūros mokesčiai būtų mažesni ir skaidresni.

Pagal 3 galimybę nustačius naudoti bendrą išsamų šabloną būtų užtikrintas visų išlaidų apskaitos duomenų pateikimas, tačiau atsirastų papildomų viešojo sektoriaus ir verslo administracinių išlaidų, o šios galimybės efektyvumas nepadidėtų.

Pirmenybė teikiama 2 galimybei, nes ją pasirinkus reguliavimo institucijos galėtų efektyviai kontroliuoti infrastruktūros valdytojus ir rinkoje įsitvirtinusias geležinkelio įmones be didelių administracinių išlaidų, kurios būtų patirtos pasirinkus 3 galimybę.

4.4. Pagalba diskriminuojamoms įmonėms

Jei konkurencijos arba reguliavimo institucijų kompetencija būtų išplėsta jas įgaliojus teikti tinkamą pagalbą įmonėms, kai šioms taikomos diskriminacinės infrastruktūros objektų prieigos sąlygos, naujiems rinkos dalyviams sumažėtų kliūtys patekti į rinką, būtų plėtojama verslo veikla, o kai kuriais atvejais sumažėtų paslaugų kainos.

	1 galimybė	2 galimybė	3 galimybė
Pagalba diskriminuojamoms įmonėms	Pasiūlyti, kad valstybės narės konkurencijos instituciją įgaliotų dominavimo rinkoje atvejais vykdyti ypatingąsias procedūras.	Išplėsti reguliavimo institucijų kompetencijos sritį, kad ji apimtų sprendimus dėl Direktyvos 2001/14/EB II priedo (su geležinkeliais susijusios paslaugos).	Išplėsti reguliavimo institucijų kompetencijos sritį, kad ji apimtų sprendimus dėl Direktyvos 2001/14/EB II priedo (su geležinkeliais susijusios paslaugos). Numatyti skubias ypatingąsias procedūras, pagal kurias būtų galima taikyti <i>ex ante</i>

			priemonės.
--	--	--	------------

Pagal 1 galimybę nustatytas ypatingas procedūras, taikomas dominavimo rinkoje atvejais, patenkančiais į nustatytą konkurencijos institucijų kompetenciją, naujiems rinkos dalyviams paspartėtų prieiga prie infrastruktūros objektų. Tačiau tam tikri dominavimo rinkoje atvejai būtų neišspręsti, be to, numatomos didesnės administracinės išlaidos.

Pasirinkus 2 galimybę konkurencijos institucijoms liktų įgaliojimas imtis priemonių, tačiau rinkos dalyviai taip pat galėtų kreiptis į reguliavimo institucijas dėl taikomų diskriminacinių sąlygų. Diskriminacinės sąlygos, taikomos prieigai prie paslaugų, susijusių su geležinkeliais, ir patekimo į rinką kliūtys būtų šalinamos efektyviau, nei pasirinkus 1 galimybę.

Pasirinkus 3 galimybę reguliavimo institucijos būtų taip pat įgalios imtis *ex ante* priemonių dominavimo rinkoje atvejais, tačiau kyla pavojus rinką reguliuoti pernelyg griežtai taikant sprendimus, net jei nepranešta apie jokiais ypatingas problemas.

Pirmenybė teikiama 2 galimybei, nes ją pasirinkus reguliavimo institucijos galėtų imtis priemonių visais atvejais, jei įmonės laikytų, kad yra diskriminuojamos, ir galėtų kontroliuoti su geležinkeliais susijusių paslaugų klausimus be didelių administracinių išlaidų, kurios būtų patirtos pasirinkus 3 galimybę.

4.5. Reguliavimo institucijų nepriklausomumas

Papildomu reikalavimu, kad reguliavimo institucijos būtų nepriklausomos nuo rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių, bus užtikrintas visiškasis tų institucijų sprendimų priėmimo nepriklausomumas, todėl atsirastų sąlygos sąžiningai konkuruoti geležinkelių rinkoje.

	1 galimybė	2 galimybė
Reguliavimo institucijų nepriklausomumas	Užtikrinti, kad reguliavimo institucijų organizacija, sprendimai dėl finansavimo, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas būtų nepriklausomi nuo infrastruktūros valdytojo, mokesčių surinkimo įstaigos, pajėgumo paskirstymo įstaigos ar pareiškėjo taip pat nuo valdžios institucijų, turinčių rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių nuosavybės teisių. Be to, nacionalinės reguliavimo institucijos veikla nepriklauso nuo jokios	Kiekvienoje valstybėje narėje įsteigiama nacionalinė reguliavimo institucija, kuri organizavimo, funkcijų, hierarchijos ir sprendimų priėmimo atžvilgiu būtų teisiškai atskira ir nepriklausoma nuo kitų valdžios institucijų. Nacionalinės reguliavimo institucijos organizacija, sprendimai dėl finansavimo, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas būtų nepriklausomi nuo infrastruktūros valdytojo, mokesčius surinkimo įstaigos, pajėgumo

	kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme.	paskirstymo įstaigos ar pareiškėjo. Be to, nacionalinės reguliavimo institucijos veikla nepriklauso nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme.
--	------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Pasirinkus 1 galimybę būtų pašalinti interesų konfliktai, o reguliavimo institucijos visoje Europos Sąjungoje turėtų vienodas administracines galias, todėl užtikrinus vienodas galimybes visoms geležinkelio įmonėms būtų pašalintos pateikimo į rinką kliūtys.

Pasirinkus 2 galimybę reguliavimo institucijos taip pat būtų teisiškai atskirtos ir nepriklausomos nuo kitų valdžios institucijų, tačiau, kitaip nei pasirinkus 1 galimybę, netaptų labiau nepriklausomos nuo infrastruktūros valdytojų ir rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių.

Pirmenybė teikiama 1 galimybei, nes ją pasirinkus būtų tinkamai užtikrintas visų reguliavimo institucijų Europos Sąjungoje nepriklausomumas, todėl ji turėtų teigiamo poveikio ekonomikai, visuomenei ir aplinkai. Administracinės išlaidos būtų pateisinamo dydžio.

5. VISO PASIŪLYMO POVEIKIO KIEKYBINĖ ANALIZĖ

5.1. Ekonominis poveikis

Konkurencijos atžvilgiu pakeitimų rinkinio įgyvendinimas turės mažai įtakos krovinių transporto rinkos daliai, todėl pagrindinių rodiklių blogėjimas bus stabilizuotas arba tie rodikliai anksčiau ims gerėti. Įgyvendinus pasiūlytų pakeitimų rinkinį naujų geležinkelio įmonių skaičius turėtų padidėti 3–4 proc., o rinkoje dar neįsitvirtinusių įmonių rinkos dalis turėtų padidėti 2–3 proc. **Kokybės** atžvilgiu bus išvengta krovinių kelių transporto aukų, tačiau rinkos atvėrimo ir punktualumo sąryšis mažas arba labai mažas. Veiklos išlaidos galėtų būti sumažintos apytiksliai 6 proc.

5.2. Administracinės išlaidos

Atsižvelgta į du administracinių išlaidų tipus: **vienkartinės administracinės išlaidos**, kurioms priskiriamos veiklos pradžios išlaidos arba išlaidos, atsiradusios pertvarkant procesus administraciniams įpareigojimams vykdyti arba konkrečioms priemonėms įgyvendinti, ir **periodinės administracinės išlaidos**, kurios apibrėžiamos kaip metinės išlaidos. Šios išlaidos atsiranda visų pirma dėl naujų paskelbimo įpareigojimų, nustatytų valstybėms narėms (mokesčių ėmimo taisyklių sistema, vidutinio ir ilgojo laikotarpio plėtros strategija), infrastruktūros valdytojams (nauja informacija tinklo nuostatuose), terminalų valdytojams (prieigos sąlygos) ir licencijas išduodančioms institucijoms (licencijų sąlygos).

5.3. Socialinis poveikis

Užimtumo atžvilgiu pakeitimų rinkinio poveikis prilygsta 1 700 000 darbo valandų arba 1 000 papildomų darbo vietų. Perėjus nuo kelių transporto prie geležinkelių transporto šiek tiek sumažėtų darbo vietų kelių transporto sektoriuje skaičius. Kvalifikuoto personalo ir mokymo centrų paklausa būtų didesnė.

5.4. Poveikis aplinkai

Tikimasi, kad įgyvendinus pakeitimus į aplinką bus išmetama mažiau CO₂ ir pagerės oro kokybė. Įgyvendinus pakeitimų rinkinį eismas taptų intensyvesnis, todėl triukšmo tarša būtų didesnė, tačiau tam numatytos triukšmo mažinimo priemonės. Taupesnio energijos vartojimo nauda bus didžiausia tais metais, kuriais pakeitimų paketas bus visiškai įgyvendintas, o vėliau šiek tiek sumažės, nes veikiausiai padidės sunkiasvorių automobilių energijos vartojimo efektyvumas.

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Turėtų būti naudojama esamų stebėsenos sistemų informacija ir reikėtų nustatyti papildomus rodiklius. Iniciatyvos įgyvendinimas priklauso nuo bendrų valstybių narių pastangų, todėl labai svarbu, kad stebėsenos sistemos būtų suderintos.

Kadangi šiuo metu svarbiausi rodikliai stebimi pagal Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemą (RMMS)³, ją taikant būtų galima vykdyti ir šios iniciatyvos stebėseną.

³ Žr. COM (2007) 609 galutinis ir COM (2009) 676 galutinis.