



Briuselis, 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

Pridedamas prie

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, pasiūlymo

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, pasiūlymo

{COM(2013) 28 final}

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

Pridedamas prie

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, pasiūlymo

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, pasiūlymo

Atsakingas GD – Mobilumo ir transporto GD

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

Keleivinio transporto srityje geležinkelių sektorius atsilieka nuo kitų transporto sektorių. Nuo praeito amžiaus paskutinio dešimtmečio vidurio geležinkeliai, kaip transporto rūšis, ES sudarė 6 %, ir ši dalis beveik nesikeitė. Šis rodiklis labai skiriasi nuo kitų rūšių transporto užimamos rinkos dalies – lengvųjų automobilių (75 %), autobusų (8 %) ir oro transporto (8 %). Kai kurios šalys atvėrė savo keleivinio transporto rinkas, o kitų valstybių narių rinkose dominuoja įsitvirtinę operatoriai.

Už šių klausimų slypi dvi pagrindinės problemos. Pirmą, visoje ES teikiamos prastos kokybės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos. 2012 m. atliktas tyrimas parodė, kad tik 46 % europiečių yra patenkinti savo nacionaline arba regionine geležinkelių sistema. Antra, įvairiausiose Europos nacionalinėse sistemose veikiančių geležinkelio įmonių veiklos efektyvumas skiriasi. Geležinkelių sektoriui skiriamos didelės subsidijos, tačiau daugelis geležinkelio įmonių visoje ES keletą metų patiria nuostolius ir, kai kuriais atvejais, už jas kelis kartus turėjo laiduoti mokesčių mokėtojai.

Turima duomenų, kuriais taip pat patvirtinama, kad šios problemos kyla dėl konkurencinio spaudimo stygiaus ir visoje ES taikomų skirtingų patekimo į rinką taisyklių, o tai trukdo sutvirtinti bendrą Europos geležinkelių erdvę. Šešiolikoje iš dvidešimt penkių geležinkelių turinčių valstybių narių įsitvirtinusių operatorių rinkos dalis sudaro daugiau kaip 90 %. Tokiomis sąlygomis negali būti užtikrinta nei konkurencija *dėl rinkos* (kai keli operatoriai konkuruoja, siekdami sudaryti *viešųjų paslaugų sutartį* ir gauti išskirtinę teisę teikti paslaugas konkrečiu maršrutu), nei konkurencija *rinkoje* (kai pagal *atviros prieigos principą* keli operatoriai teikia paslaugas tuo pačiu maršrutu). Be to, nuo 1990 m. padidėjo atotrūkis tarp geriausiai ir prasčiausiai veikiančių ES geležinkelių sistemų efektyvumo ir tai atskleidė skirtingas plėtros tendencijas.

Esminės šių problemų priežastys gali būti viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas be konkurencijos, rinkos iškraipymas, atsirandantis dėl ribotos prieigos prie reikalingų išteklių (pavyzdžiui, geležinkelio riedmenų ir integruotojo bilietų pardavimo sistemų), ir nacionaliniai laisvės teikti šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugas apribojimai. Šiandien 42 % visos ES šalių keleivinio transporto paslaugų rinkos veikia pagal tiesiogiai sudarytose sutartyse nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Be to, atrodo, kad bent devynių

valstybių narių rinkose įsitvirtinę operatoriai vis dar naudojami nacionaliniuose įstatymuose nustatyta šalies keleivinio transporto paslaugų monopolijos teise.

Šios problemos ir joms spręsti siūlytinų priemonių turės poveikį daugeliui subjektų, veikiančių geležinkelių rinkoje ir už jos ribų. Visų pirma, jos susijusios su geležinkelio įmonėmis, keleiviais ir geležinkelių gamybos pramone. Iš esmės, šios priemonės taip pat turės poveikį viešojo finansavimo, kurį valdžios institucijos skiria geležinkelių sektoriui, valdymo būdui.

2. SUBSIDIARUMAS

Pagal ES bendrąją transporto politiką Sutarties 58, 90 ir 100 straipsniais tikros vidaus rinkos sukūrimo tikslai pradedami taikyti ir geležinkelių transporto sektoriui.

Atsižvelgiant į tai, kad nacionalinės taisyklės trukdo veikti vidaus rinkai, ir tai, kad nacionalinės institucijos veikia neoptimaliai, vien tik valstybių narių veiksmų neužtenka, kad būtų užtikrintas ES geležinkelių rinkos vientisumas ir išspręsta skirtingo teisės aktų aiškinimo problema. ES lygmens veiksmais siekiama užtikrinti darnų ES geležinkelių srities *acquis* įgyvendinimą ir taip sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, kurioje nebūtų nereikalingų techninių ir administracinių kliūčių. Be to, atidžiai įvertinama rinkos atvėrimo priemonių, susijusių su viešųjų paslaugų sutartimis, atitiktis subsidiarumo principui, nes šiomis priemonėmis siekiama suteikti kuo daugiau lankstumo valstybėms narėms.

3. TIKSLAI

Bendrasis tikslas

Pagerinti keleivinio geležinkelių transporto paslaugų kokybę ir padidinti jo veiklos efektyvumą, kad būtų padidintas geležinkelių sektoriaus konkurencingumas ir patrauklumas kitų rūšių transporto atžvilgiu ir būtų toliau plėtojama bendra Europos geležinkelių erdvė.

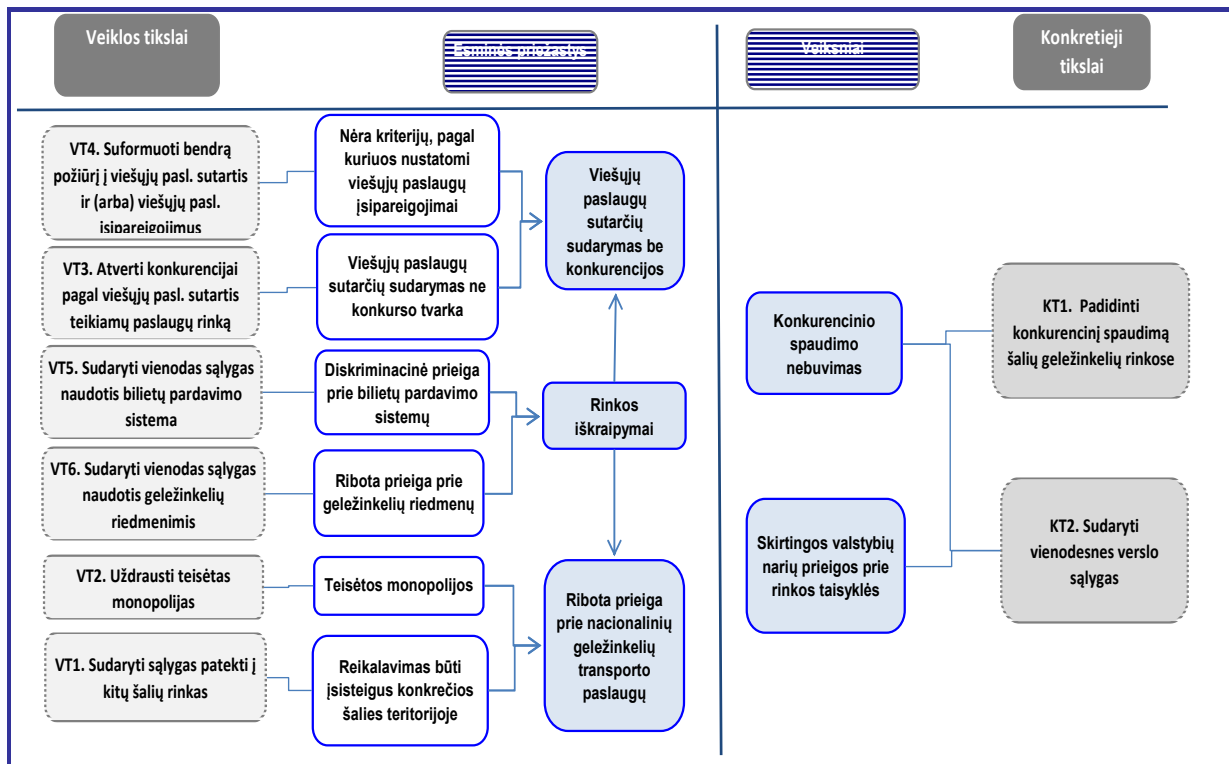
Konkretieji tikslai (KT):

1. Padidinti konkurencinį spaudimą šalių geležinkelių transporto rinkose.
2. Sudaryti panašesnes verslo sąlygas.

Veiklos tikslai (VT):

1. Palengvinti patekimą į kitų šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkas.
2. Panaikinti teisėtas monopolijas.
3. Atverti konkurencijai pagal viešųjų paslaugų sutartis teikiamų paslaugų rinką.
4. Nustatyti bendrą metodą, pagal kurį būtų kontroliuojama, kaip nustatomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, ir būtų nustatomos viešųjų paslaugų sutartys.
5. Sudaryti vienodas prieigos prie bilietų pardavimo sistemų sąlygas.
6. Sudaryti vienodas prieigos prie geležinkelio riedmenų sąlygas.

Problemas sukeliančių veiksmų, esminių priešastų ir tikslų išdėstymas



4. GALIMOS POLITIKOS PRIEMONĖS

Atsižvelgiant į suinteresuotųjų šalių konsultacijų ir problemų analizės išvadas, galima nustatyti keturis priemonių rinkinius. Jie išsamiai aptariami toliau pateiktoje lentelėje:

Esminės priešastys	Atitinkama galimų politikos priemonių kategorija	Svarstomos galimos politikos priemonės	Pasirinkta?
Šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimo apribojimai	A politikos priemonės. Atvira prieiga	A0 politikos priemonė. Pagrindinis scenarijus. Pagal ES teisę atviros prieigos prie šalių geležinkelio transporto rinkų teisių nenumatyta	✓
		A1 politikos priemonė. Atvira prieiga su galimybe ją apriboti, jei kyla pavojus pagal viešųjų paslaugų sutartis teikiamų paslaugų gyvybingumui	✓
		A2 politikos priemonė. Atviros prieigos principas taikomas tik komerciškai perspektyviems maršrutams	
		A3 politikos priemonė. Atviros prieigos principas taikomas tik maršrutams, kuriais paslaugos teikiamos ne pagal viešųjų paslaugų sutartis	✓
		A4 politikos priemonė. Atviros prieigos principas taikomas neribotai	
Viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas be	B politikos priemonės. Viešųjų paslaugų	B0 politikos priemonė. Pagrindinis scenarijus. Kompetentingos valdžios institucijos gali pasirinkti sutartis sudaryti tiesiogiai ar konkurso tvarka	✓

konkurencijos	sutarčių sudarymas konkurso tvarka	B1 politikos priemonė. Privalomas sutarčių sudarymas konkurso tvarka, taikant lankstumo priemones; viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritį kontroliuoja nacionalinė reguliavimo institucija	✓
		B2 politikos priemonė. Privalomas sutarčių sudarymas konkurso tvarka, taikant lankstumo priemones; viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritį kontroliuoja Komisija	
Diskriminacinė prieiga prie bilietų pardavimo sistemų	T politikos priemonės. Bilietų pardavimo sistemų integravimas	T0 politikos priemonė. Pagrindinis scenarijus. Reglamento dėl keleivių teisių ir naujos redakcijos pirmojo geležinkelių dokumentų rinkinio įgyvendinimas	✓
		T1 politikos priemonė. Savanoriškos nacionalinės integruotojo bilietų pardavimo sistemos	✓
		T2 politikos priemonė. Privalomos nacionalinės integruotojo bilietų pardavimo sistemos	✓
		T3 politikos priemonė. Integruotojo ES bilietų pardavimo sistema	
Ribota prieiga prie geležinkelio riedmenų	RS politikos priemonės. Prieiga prie geležinkelio riedmenų	RS0 politikos priemonė. Pagrindinis scenarijus. Nenustatyta jokių konkrečių ES reikalavimų	✓
		RS1 politikos priemonė. Privalomas geležinkelio riedmenų nuomos bendrovių sukūrimas	
		RS2 politikos priemonė. Geležinkelio riedmenys nuosavybės teise privalomai priklauso kompetentingoms valdžios institucijoms	
		RS3 politikos priemonė. Ankstesnis viešųjų paslaugų sutarties vykdytojas geležinkelio riedmenis privalo parduoti arba išnuomoti	✓
		RS4 politikos priemonė. Kompetentinga valdžios institucija įpareigojama prisiimti finansinę riziką	✓
		RS5 politikos priemonė. Su geležinkelio riedmenimis susijusios geriausios patirties gairės	

A ir B galimos politikos priemonės – esminės iniciatyvos priemonės, ir nuo jų derinio priklauso rinkos atvėrimo mastas. Reikia įvertinti šiuos esminių galimų politikos priemonių derinius:

0 politikos priemonė – Pagrindinis scenarijus (A0, B0)

1 politikos priemonė – Rinkos atvėrimas, grindžiamas „plačiai atvertos prieigos“ principu; netaikoma jokių priemonių, susijusių su viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu konkurso tvarka

2 politikos priemonė – Rinkos atvėrimas, grindžiamas „sąlyginai atvertos prieigos“ principu; netaikoma jokių priemonių, susijusių su viešųjų

paslaugų sutarčių sudarymu konkurso tvarka

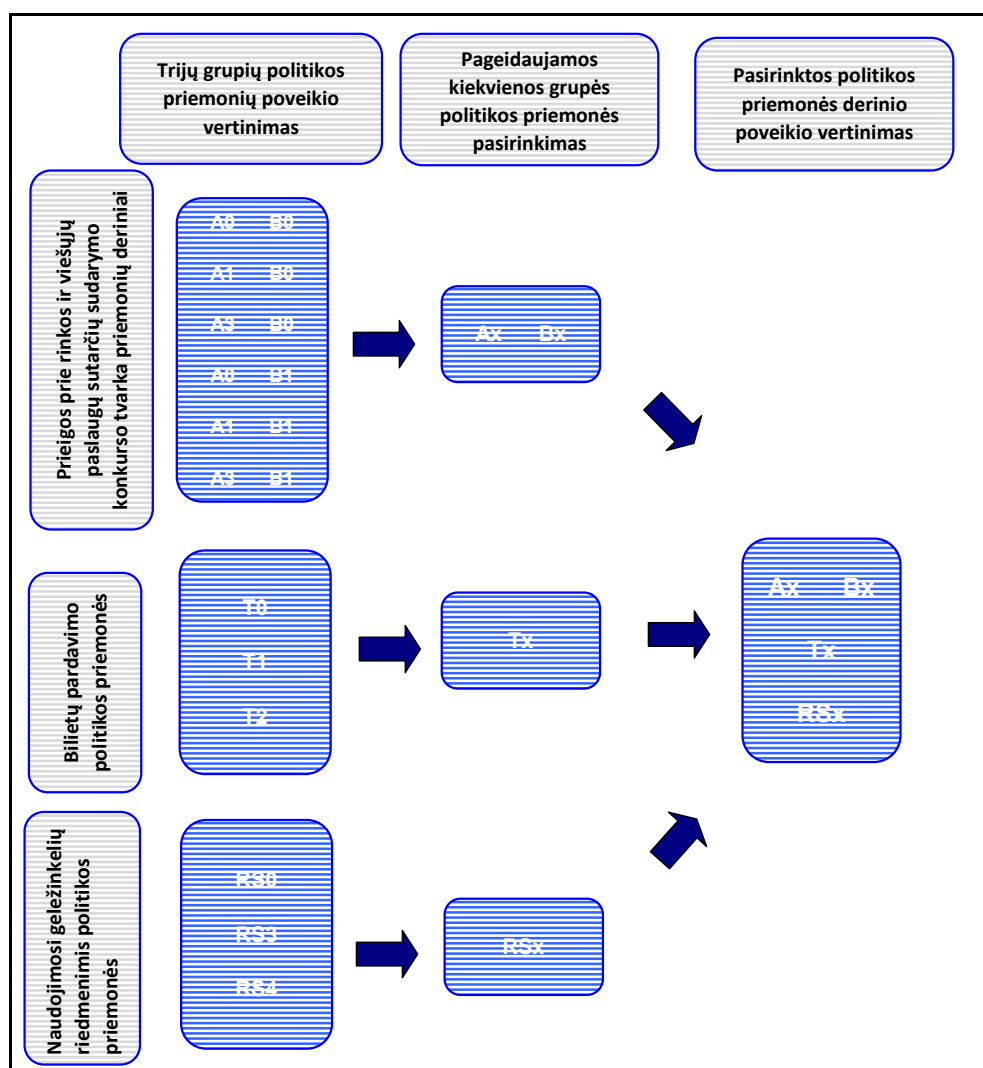
3 politikos priemonė – Rinkos atvėrimas, grindžiamas tik viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu konkurso tvarka

4 politikos priemonė – Rinkos atvėrimas, grindžiamas „plačiai atvertos prieigos“ principu ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu konkurso tvarka

5 politikos priemonė – Rinkos atvėrimas, grindžiamas „sąlyginai atvertos prieigos“ principu ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu konkurso tvarka

Svarstant su bilietų pardavimu ir geležinkelių riedmenimis susijusias galimas politikos priemones iš esmės norima sudaryti pagrindines sąlygas, reikalingas veiksmingesniam esminių A ir B politikos priemonių įgyvendinimui.

Galimų esminių politikos priemonių derinimas su pasirinktomis T ir RS politikos priemonėmis:



5. POVEIKIO VERTINIMAS

Nustačius ES taisykles būtų sudarytos sąlygos veiksmingesniam ir tolygesniam geležinkelių rinkos veikimui užtikrinti, tačiau įgyvendinimo veiksmingumas ir tolesnis poveikis iš esmės priklausys nuo padėties kiekvienoje valstybėje narėje ir priemonių perkėlimo į nacionalinę

teisę bei reikalavimų vykdymo užtikrinimo pastangų. Todėl įvairių politikos priemonių poveikio analizė daugiausia grindžiama kokybiniais ir, jei įmanoma, iš dalies kiekybiniais vertinimais.

Toliau pateikiamose lentelėse išsamiai aptariamas galimas labiausiai su galimomis politikos priemonėmis susijęs *ekonominis*, *socialinis* ir *aplinkosauginis* poveikis.

Tiesioginio ekonominio ir socialinio poveikio vertinimas

	0 politikos priemonė Pagrindinis scenarijus	1 politikos priemonė Tik plačiai atverta prieiga	2 politikos priemonė Tik sąlyginai atverta prieiga	3 politikos priemonė Tik sutarčių sudarymas konkurso tvarka	4 politikos priemonė Plačiai atverta prieiga ir sutarčių sudarymas konkurso tvarka	5 politikos priemonė Sąlyginai atverta prieiga ir sutarčių sudarymas konkurso tvarka
Tiesioginis ekonominis poveikis						
Konkurencija	0	+ / ++	+	++	++++	+++
Transporto paklausa	0	+	+	+	++	++
Pramonės pajamos ir išlaidos	0	+	+	++	+++	+++
Viešasis finansavimas	0	+	0/+	++	++	+++
Investicijos geležinkeliams	0	+	+	+	++	++
Operatorių administracinės išlaidos	0	0/+	0/+	--	-	--
Valdžios institucijų administracinės išlaidos	0	0	0	--	-	--
Daugiašalė geležinkelių sektoriaus veikla	0	+	+	+++	++++	++++
Mažosios ir vidutinės įmonės	0	0/+	0/+	+	+	+
Tiesioginis socialinis poveikis						
Keleivių bilietų kainos	0	+	0/+	0	+	0/+
Paslaugų kokybė	0	+	0/+	+	++	++
Užimtumas. Geležinkelio įmonės	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Užimtumas. Su geležinkeliais susiję sektoriai	0	+	+	+	++	++
Darbo sąlygos	0	-	-	--	--	--
Geležinkelių sauga	0	0	0	0	0	0

Su bilietų pardavimu susijusių galimų politikos priemonių poveikis

Su bilietų pardavimu susijusių galimų politikos priemonių poveikis	T0 Pagrindinis scenarijus	T1 Savanoriška integracija	T2 Privaloma integracija
Ekonominis poveikis			
Konkurencija ir kitas su konkurencija susijęs poveikis	0	++	+
Pramonės pajamos ir išlaidos	0	0	-
Transporto paklausa, daugiašalė geležinkelių sektoriaus veikla	0	0	0
Valdžios institucijų administracinės išlaidos	0	0	-
Inovacijos	0	+	0
Socialinis poveikis			
Keleivių bilietų kainos	0	0/+	0/-
Paslaugų kokybė	0	+	0/+

Su geležinkelių riedmenimis susijusių galimų politikos priemonių poveikis

	RS1 Pagrindinis scenarijus	RS3 Privalomas perdavimas	RS4 Sutartį sudariusiam subjektui tenkanti rizika
Ekonominis poveikis			
Konkurencija ir kitas su konkurencija susijęs poveikis	0	+	++
Viešasis finansavimas	0	-	--
Daugiašalė geležinkelių sektoriaus veikla	0	+	+
Nuosavybės teisės	0	-	0
Pramonės pajamos ir išlaidos	0	0	+
Inovacijos	0	0/-	0/-
Socialinis poveikis			
Sauga	0	0	0

6. GALIMŲ POLITIKOS PRIEMONIŲ PALYGINIMAS

Toliau pateikiamoje lentelėje palyginamos galimos politikos priemonės veiksmingumo, efektyvumo ir vientisumo atžvilgiu.

Galimų rinkos atvėrimo politikos priemonių palyginimas	Veiksmingumas ¹		Efektyvumas				Vientisumas				Motyvacija
	KT1. Padidinti konkurencinį spaudimą šalių geležinkelių transporto rinkose	KT2. Sudaryti panašesnes verslo sąlygas.	Geležinkelio įmonių veiklos efektyvumas	Keleivių bilietų kainos	Operatoriams tenkanti administracinė našta	Valdžios institucijoms tenkanti administracinė našta	Užimtumas ir darbo sąlygos geležinkelių sektoriuje	Užimtumas su geležinkeliais susijusiose sektoriuose	Socialinė poveikis klientams	Aplinkosauginis tvarumas	
0 politikos priemonė. Pagrindinis scenarijus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Neatsirastų naujų pretendentų dalyvauti konkursuose dėl viešojo paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo ir nepagerėtų viešųjų lėšų panaudojimo geležinkeliams efektyvumas. Skirtingų valstybių narių rinkų struktūros ir toliau skirtųsi.
1 politikos priemonė. Tik plačiai atverta prieiga	+ / ++	+	+	+	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Teigiamas poveikis geležinkelių rinkos konkurencingumui. Tačiau įgyvendinant šią priemonę geležinkelių sektorius iš esmės nebūtų pertvarkytas, efektyvumas būtų padidintas tik iš dalies ir būtų gauta ribota administracinė nauda.
2 politikos priemonė. Tik sąlyginai atverta prieiga	+	+	+	0 / +	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Poveikis panašus į įgyvendinant 1 politikos priemonę numatomą poveikį, bet dar mažesnis. Viešųjų paslaugų sutartys ir toliau bus sudaromos be atvira prieiga besinaudojančių operatorių konkurencijos, todėl, manoma, kad viešųjų lėšų sutaupyta nebūtų.
3 politikos priemonė. Tik sutarčių sudarymas konkurso tvarka	++	+++	++	0	--	--	- / +	+	++	+	Ši politikos priemonė susijusi tik su viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu, todėl tik iš dalies praplečiamos teisės patekti į rinką. Manoma, kad sutartis sudarant konkurso tvarka padidės efektyvumas, kurį ypač pajaus rinkoje įsitvirtinę operatoriai. Keleivių bilietų

¹ Veiksmingumas susijęs su šiomis ekonominio poveikio kategorijomis: konkurencija, viešųjų lėšų panaudojimu, geležinkelių paslaugų paklausa ir (arba) geležinkelių transportui tenkanti paklausos dalis ir daugiašalė geležinkelių sektoriaus veikla.

Galimų rinkos atvėrimo politikos priemonių palyginimas	Veiksmingumas ¹		Efektyvumas				Vientisumas				Motyvacija
	KT1. Padidinti konkurencinį spaudimą šalių geležinkelių transporto rinkose	KT2. Sudaryti panašesnes verslo sąlygas.	Geležinkelio įmonių veiklos efektyvumas	Keleivių bilietų kainos	Operatoriams tenkanti administracinė našta	Valdžios institucijoms tenkanti administracinė našta	Užimtumas ir darbo sąlygos geležinkelių sektoriuje	Užimtumas su geležinkeliais susijusiose sektoriuose	Socialinė įtrauktis, poveikis klientams	Aplinkosauginis tvarumas	
											kainos išliks nepakitusios, tačiau gali padidėti administracinė našta. Socialinė įtrauktis ir aplinkosauginis tvarumas susiję su, kaip tikimasi, šiek tiek intensyvesniu geležinkelių transporto paslaugų teikimu.
4 politikos priemonė. Plačiai atverta prieiga ir sutarčių sudarymas konkurso tvarka	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/+	Tai plačiausių užmojų politikos priemonė, kurią įgyvendinant būtų sprendžiami tiek viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo, tiek atviros prieigos klausimai ir būtų veiksmingiausiai siekiama konkrečių tikslų. Pasirinkus šią politikos priemonę būtų siekiama panaikinti rinkoje įsitvirtinusių operatorių monopolinį pelną ir sudarytos galimybės naujiems rinkos dalyviams. Sutaupyta lėšas reinvestavus į geležinkelių sektorių būtų galima teikti papildomų paslaugų. Poveikis užimtumui susijęs su pramonės pajamų pokyčiais.
5 politikos priemonė. Sąlyginai atverta prieiga ir sutarčių sudarymas konkurso tvarka	+++	++++	++/+ ++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/+	5 politikos priemonė yra panaši į 4 politikos priemonę, tačiau pagal ją sudaromos konkurencinės sąlygos naudotis atviros prieigos teisėmis ir konkurso tvarka sudaromomis viešųjų paslaugų sutartimis. Manoma, kad būtų sutaupyta mažiau viešųjų lėšų ir veiklos efektyvumas būtų mažesnis. Poveikis užimtumui iš esmės nesiskiria nuo poveikio, numatyto pagal 3 politikos priemonę.

Su bilietų pardavimu susijusių galimų politikos priemonių palyginimas	Veiksmingumas		Efektyvumas			Vientisumas	Motyvacija
	KT1. Padidinti konkurencinį šalių geležinkelių transporto rinkose spaudimą geležinkelių	KT2. Sudaryti panašesnes verslo sąlygas.	Geležinkelio įmonių veiklos efektyvumas	Keleivių bilietų kainos	Valdžios institucijoms tenkanti administracinė našta	Paslaugų kokybė	
T0 Pagrindinis scenarijus	0	0	0	0	0	0	Įgyvendinus reglamentą dėl keleivių teisių ir naujos redakcijos pirmąjį geležinkelių dokumentų rinkinį būtų gauta nedidelė nauda.
T1 Savanoriška integracija	++	0	+	0/+	0	+/-	Pagal T1 politikos priemonę metodai būtų suvienodinti mažiau, bet būtų sudarytos geresnės sąlygos konkurencijai. Pasirinkus savanoriškumo principu grindžiamą politikos priemonę rinka išliktų labiau susiskaidžiusi ir būtų sunku užtikrinti kelionių vientisumą.
T2 Privaloma integracija	+	0	0	0/-	-	0/+	Įdiegus privalomas bilietų pardavimo sistemas būtų sudarytos sąlygos užtikrinti kelionių vientisumą, bet galėtų sumažėti kainų konkurencija. Ši politikos priemonė gali trukdyti atvira prieiga besinaudojantiems operatoriams plėtoti savo pačių verslo strategijas. Dėl privalomų sistemų galėtų atsirasti neproporcingų išlaidų.

Su geležinkelio riedmenimis susijusių galimų politikos priemonių palyginimas	Veiksmingumas		Efektyvumas		Vientisumas			Motyvacija
	KT1. Padidinti konkurencinį spaudimą šalių geležinkelių transporto rinkose	KT2. Sudaryti panašesnes verslo sąlygas.	Geležinkelio įmonių veiklos efektyvumas	Viešasis finansavimas	Sauga	Nuosavybės teisės	Inovacijos	
RS0 Pagrindinis scenarijus	0	0	0	0	0	0	0	Didžiausia konkurencijos kliūtimi daugelyje šalių išlieka prieiga prie geležinkelio riedmenų.
RS3 Privalomas perdavimas	+	+	0/-	-	0	-	0/-	Pasirinkus tiek RS3, tiek RS4 politikos priemonę, būtų sudarytos vienodos sąlygos naudotis geležinkelių riedmenimis, todėl padidėtų potencialių konkurso dalyvių skaičius ir būtų suvienodintos verslo sąlygos. Manoma, kad padidėtų viešojo finansavimo efektyvumas. Pasirinkus RS3 politikos priemonę padidėtų operatorių išlaidos ir būtų panaikintos šiuo metu rinkoje įsitvirtinusių operatorių nuosavybės teisės į geležinkelio riedmenis, o tai galėtų sukelti konfliktą.
RS4 Sutartį sudariusiam subjektui tenkanti rizika	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Palyginti su RS3 politikos priemone, pagal šią politikos priemonę būtų veiksmingiau sudarytos sąlygos pasinaudoti geležinkelio riedmenimis, tačiau, atsižvelgiant į finansinę riziką, būtų daromas didesnis spaudimas viešajam finansavimui. Kad sumažintų išlaidas, sutartis sudarančios valdžios institucijos galėtų nuspręsti naudotis senais geležinkelių riedmenimis, o tai trukdytų inovacijoms.

Išvada

Analizė parodė, kad geriausių rezultatų galima pasiekti pasirinkus šias politikos priemones:

- **4 galimą politikos priemonę** – rinkos atvėrimą, grindžiamą „plačiai atvertos prieigos“ principu ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu konkurso tvarka;
- **T1 galimą politikos priemonę** – savanoriškai diegiamas nacionalines integruotojo bilietų pardavimo sistemas;
- **RS3 galimą politikos priemonę** – privalomą geležinkelių riedmenų perdavimą – arba **RS4 galimą politikos priemonę** – įpareigojimą, kad kompetentingos valdžios institucijos prisiimtų su geležinkelio riedmenimis susijusią finansinę riziką.

Kaip paaiškinta pirmiau, kai kurių galimų politikos priemonių poveikio vertinimas gali būti šiek tiek netikslus, nes apie jas turimi duomenys kartais yra pakankamai nauji (pvz., konkurencija rinkoje) ar keliantys abejonių (nes juos pateikė tik tam tikros suinteresuotosios šalys). Todėl sprendimas imtis tolesnių veiksmų, pasirenkant pirmiau nurodytus galimų politikos priemonių derinius, yra politinis pasirinkimas.

Pasirinkto politikos scenarijaus poveikio vertinimas

Atlikus scenarijaus analizę ir jautrumo bandymus buvo galima įvertinti galimą pasirinkto politikos scenarijaus poveikį. Be to, siekiant pasinaudoti visomis rinkos atvėrimo galimybėmis, labai svarbus vaidmuo tenka pagal kitą ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio iniciatyvą siūlomoms priemonėms, t. y. instituciniam atskyrimui ir infrastruktūros valdymo koordinavimui, kurių sąveikos reikšmė matyti iš toliau pateiktos lentelės:

Rinkos atvėrimo ir infrastruktūros valdymo strategijų poveikis

Visų pokyčių apskaičiavimai yra preliminarūs	Finansinė nauda (grynoji dabartinė vertė, mlrd. EUR)	Padidėjęs keleivių km skaičius (mlrd.)
1 scenarijus. Dėmesys išlaidų mažinimui		
Tik vertikalus atskyrimas	6,6	0,8
Tik rinkos atvėrimas	29,4	2,0
Rinkos atvėrimo ir vertikalaus atskyrimo derinys	43,4	3,8
2 scenarijus. Reinvestavimas (50 % sutaupytų lėšų reinvestuojama į geležinkelius		
Tik vertikalus atskyrimas	4,4	1,1
Tik rinkos atvėrimas	21,0	8,4
Rinkos atvėrimo ir vertikalaus atskyrimo derinys	33,8	16,4

Pagal 1 scenarijų siekiama tik finansinės naudos (ją daugiausia sudaro viešųjų išlaidų mažinimas), o pagal 2 scenarijų keleivių km skaičius padidėtų 16 mlrd. (t. y. 6 % daugiau nei pagal pradiniam scenarijuje numatytas tendencijas).

7. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Komisija stebės ir vertins šio teisės akto įgyvendinimą ir veiksmingumą, remdamasi rodikliais, kurie daugeliu atveju dera su valstybės pagalbos rezultatų suvestinėje, Reglamente Nr. 1370/2007 ir Geležinkelių transporto rinkos stebėsenos sistemoje² nustatytais rodikliais.

Konkretusis tikslas	Rodiklis
KT1. Padidinti konkurencinį spaudimą šalių geležinkelių transporto rinkose	<ul style="list-style-type: none">Naujiems rinkos dalyviams tenkanti rinkos dalis* (susijęs su 1 ir 3 veiklos tikslais)Geležinkelių transporto paslaugos teikiamos pagal viešųjų paslaugų sutartis* (susijęs su 3 ir 4 veiklos tikslais)Naudojimasis prieigos teisėmis* (susijęs su 1, 2 ir 3 veiklos tikslais)Kliūtyms didesniai geležinkelių veiksmingumui* (susijęs su visais veiklos tikslais)Licencijų išdavimas* (susijęs su 1 ir 2 veiklos tikslais)
KT2. Sudaryti panašesnes verslo sąlygas	<ul style="list-style-type: none">Geležinkelių transporto paslaugos teikiamos pagal viešųjų paslaugų sutartis*Naudojimasis prieigos teisėmis*Kliūtyms didesniai geležinkelių veiksmingumui*
Kiti parametrai	
Darbo sąlygos	<ul style="list-style-type: none">Užimtumo dinamika* (pvz., užimtumo didėjimas ar mažėjimas)Socialinės sąlygos*

*Kaip numatyta naujos redakcijos pirmojo geležinkelių dokumentų rinkinio 15 straipsnyje

Numatoma, kad praėjus penkeriems metams po Komisijos teisės aktų pasiūlymų įgyvendinimo pereinamojo laikotarpio pabaigos Komisija įvertins, ar pasiekti iniciatyvos tikslai.

² Ši sistema peržiūrėta naujos redakcijos pirmajame geležinkelių dokumentų rinkinyje.