



Briselē, 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums Eiropas Padomes un Parlamenta Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

Priekšlikums Eiropas Padomes un Parlamenta Regulai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

{COM(2013) 28 final}

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums Eiropas Padomes un Parlamenta Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

Priekšlikums Eiropas Padomes un Parlamenta Regulai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

Vadošais GD: MOVE

1. PROBLĒMU KONSTATĒŠANA

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nozares darbības salīdzinājums ar citiem transporta veidiem nesniedz labus rezultātus. Kopš 20. gadsimta 90. gadu vidus dzelzceļa 6 % daļa ES ir bijusi samērā stabila un krasi kontrastē ar vieglo automobiļu daļu (75 %), autobusu daļu (8 %) un gaisa transporta daļu (8 %). Dažas valstis ir atvērušas savu vietējo pasažieru pārvadājumu tirgu, savukārt citu dalībvalstu tirgos dominē vēsturiski uzņēmumi.

Šo sarežģītumu pamatā ir divas galvenās problēmas. Pirmkārt, visā ES ir konstatēta dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu zema kvalitāte. Apsekojumā, ko īstenoja 2012. gadā, tika atklāts, ka tikai 46 % eiropiešu ir apmierināti ar savu valsts un reģionālo dzelzceļa sistēmu. Otrkārt, ir konstatētas dzelzceļa uzņēmumu darbības efektivitātes plaisas dažādos Eiropas valstu modeļos. Neraugoties uz lielajām subsīdijām, ko saņem dzelzceļa nozare, daudzi ES dzelzceļa uzņēmumi jau vairākus gadus ir darbojušies ar zaudējumiem un dažos gadījumos tos ir atkārtoti nācies glābt par nodokļu maksātāju naudu.

Atkārtoti pierādījies, ka šīs problēmas veicina konkurences spiediena trūkums un atšķirīgi tirgus piekļuves noteikumi ES, kas kavē vienotās Eiropas dzelzceļa telpas konsolidāciju. Sešpadsmit no 25 dalībvalstīm, kurās ir dzelzceļš, vēsturisko operatoru tirgus daļa joprojām ir vairāk nekā 90 %. Šādos apstākļos nevar nodrošināt ne konkurenci *tirgum* (vairāki operatori konkurē uz ekskluzīvajām tiesībām attiecībā uz konkrētu maršrutu (*sabiedrisko pakalpojumu līgums*)), ne konkurenci *tirgū* (vairāki operatori strādā vienā un tajā pašā maršrutā (*atvērta piekļuve*)). Turklāt kopš 1990. gada ir palielinājusies efektivitātes plaisa starp ES dzelzceļiem ar labākajiem un sliktākajiem darbības rezultātiem, atklājot atšķirīgas attīstības tendences.

Šo problēmu pamatcēloņi ir konkurences trūkums attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, tirgus izkropļojumi, ko izraisa ierobežotā piekļuve vajadzīgajiem resursiem (piemēram, ritošajam sastāvam un integrētām biļešu pārdošanas sistēmām) un valstu ierobežojumi attiecībā uz brīvību sniegt vietējos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Patlaban 42 % no visa ES vietējo pasažieru pārvadājumu tirgus apkalpo saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, ko piešķir tieši. Turklāt vismaz 9 dalībvalstīs vēsturiskajam operatoram, šķiet, joprojām ir nodrošināts vietējo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu monopols, kas ir noteikts valsts tiesību aktos.

Šīs problēmas un ierosinātie pasākumi, lai tās risinātu, skars lielu skaitu dzelzceļa tirgus dalībnieku un citas personas. It sevišķi dzelzceļa uzņēmumus, pasažierus un dzelzceļa

infrastruktūras ražošanas nozari. Padziļināti šie pasākumi ietekmēs veidu, kā iestādes pārvalda dzelzceļa nozares publiskās finanses.

2. SUBSIDIARITĀTE

Saskaņā ar Līguma 58., 90. un 100. pantu uz dzelzceļu attiecas patiesa iekšējā tirgus mērķi ES kopējās transporta politikas kontekstā.

Dalībvalstu rīcība vien nevar nodrošināt ES dzelzceļa tirgus saskaņotību un risināt tiesību aktu atšķirīgās interpretācijas, ņemot vērā valstu noteikumu noturību un valsts iestāžu neoptimālo darbību, kas ierobežo iekšējo tirgu. ES līmeņa rīcības mērķis ir nodrošināt ES dzelzceļa *acquis* konsekventu īstenošanu, kā rezultātā būtu jāizveido vienotā Eiropas dzelzceļa telpa (*Single European Railway Area — SERA*) bez nevajadzīgiem administratīvajiem un tehniskajiem ierobežojumiem. Tajā pašā laikā ir rūpīgi izskatīta ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem saistīta tirgus atvēršanas pasākumu atbilstība subsidiaritātes principam, un šie pasākumi ir izstrādāti tā, lai dalībvalstīm nodrošinātu maksimālu elastību.

3. MĒRĶI

Vispārējais mērķis

Uzlabot dzelzceļa pasažieru pakalpojumu kvalitāti un pilnveidot to darbības efektivitāti, tādējādi uzlabojot dzelzceļa nozares konkurētspēju un pievilcību attiecībā pret citiem transporta veidiem un turpinot attīstīt vienoto Eiropas dzelzceļa telpu (SERA).

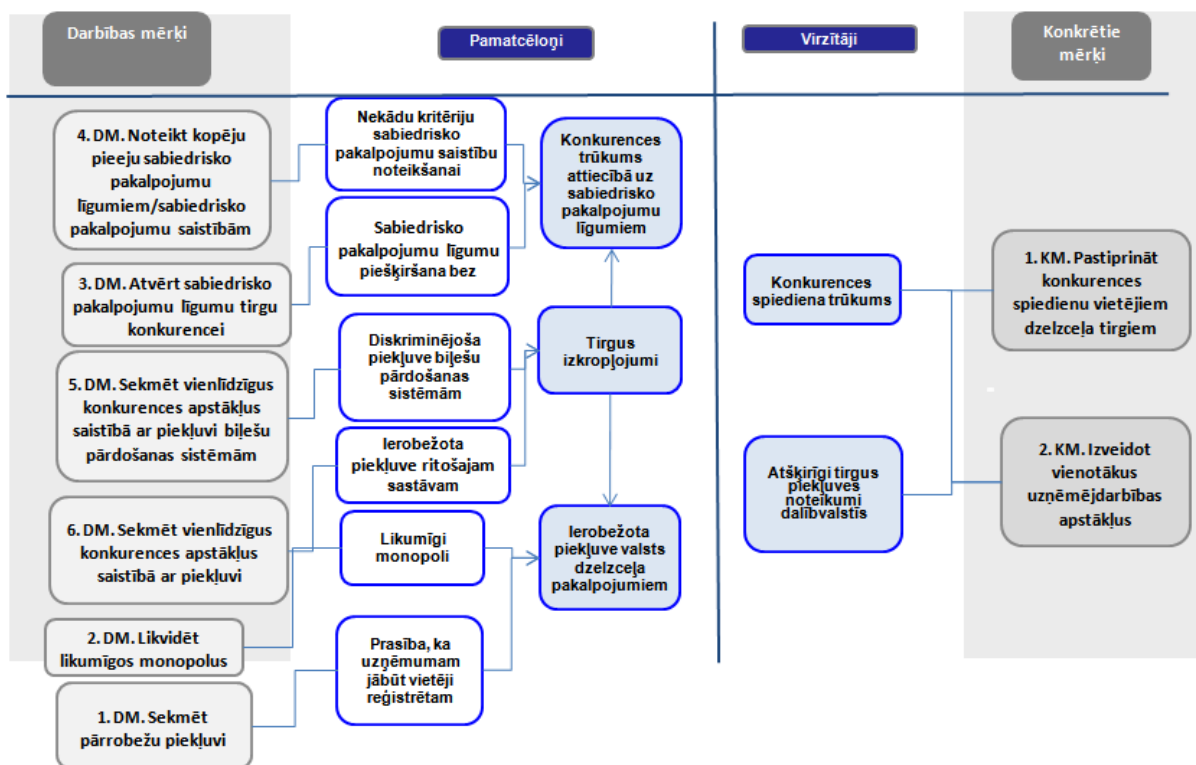
Konkrētie mērķi

1. Pastiprināt konkurences spiedienu vietējiem dzelzceļa tirgiem.
2. Izveidot vienotākus uzņēmējdarbības apstākļus.

Darbības mērķi

1. Sekmēt pārrobežu piekļuvi vietējiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgiem.
2. Likvidēt likumīgos monopolus.
3. Atvērt sabiedrisko pakalpojumu līgumu tirgu konkurencei.
4. Izveidot kopēju pieeju, lai kontrolētu sabiedrisko pakalpojumu saistību noteikšanu un lai noteiktu sabiedrisko pakalpojumu līgumus.
5. Sekmēt vienlīdzīgus konkurences apstākļus saistībā ar piekļuvi biļešu pārdošanas sistēmām.
6. Sekmēt vienlīdzīgus konkurences apstākļus saistībā ar piekļuvi ritošajam sastāvam.

Virzītāju, pamatcēloņu un mērķu shēma



4. POLITIKAS VARIANTI

Ņemot vērā apspriedes ar ieinteresētajām personām un problēmu analīzi, ir bijis iespējams noteikt četrus plašus pasākumu kopumus, kā norādīts tabulā turpmāk.

Pamatcēloņi	Attiecīgā variantu kategorija	Izskatītie politikas varianti	Paturēts?
Vietējo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas ierobežojumi	A varianti. Atvērta piekļuve	A0. variants. Pamatscenārijs — saskaņā ar ES tiesību aktiem netiek nodrošinātas nekādas atvērta piekļuves tiesības vietējam dzelzceļa tirgum	✓
		A1. variants. Atvērta piekļuve ar iespēju to ierobežot, ja ir apdraudēta sabiedrisko pakalpojumu līguma dzīvotspēja	✓
		A2. variants. Atvērtu piekļuvi piemēro tikai komerciāli dzīvotspējīgiem maršrutiem	
		A3. variants. Atvērtu piekļuvi piemēro tikai maršrutiem, uz ko neattiecas sabiedrisko pakalpojumu līgumi	✓
		A4. variants. Neierobežota atvērta piekļuve	
Konkurences trūkums attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem	B varianti. Sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursi	B0. variants. Pamatscenārijs — kompetentās iestādes var izvēlēties starp tiešu piešķiršanu un konkursiem	✓
		B1. variants. Obligāti, bet elastīgi konkursi. Sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības jomu	✓

		kontrolē valsts regulatīvā iestāde	
		B2. variants. Obligāti, bet elastīgi konkursi. Sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības jomu kontrolē Komisija.	
Diskriminējoša piekļuve biļešu pārdošanas sistēmām	T varianti. Biļešu pārdošanas sistēmu integrēšana	T0. variants. Pamatscenārijs – Pasažieru tiesību regulas un pārskatītā pirmā dzelzceļa tiesību aktu kopuma īstenošana	✓
		T1. variants. Brīvprātīgas valstu integrētās biļešu pārdošanas sistēmas	✓
		T2. variants. Obligātas valstu integrētās biļešu pārdošanas sistēmas	✓
		T3. variants. Integrētās ES biļešu pārdošanas sistēmas	
Ierobežota piekļuve ritošajam sastāvam	RS varianti. Piekļuve ritošajam sastāvam	RS0. variants. Pamatscenārijs – nekādu īpašu ES prasību	✓
		RS1. variants. Ritošā sastāva nomas uzņēmumu obligāta izveide	
		RS2. variants. Obligāta prasība, ka ritošajam sastāvam ir jāpieder kompetentajām iestādēm	
		RS3. variants. Iepriekšējā sabiedrisko pakalpojumu līguma saņēmēja ritošā sastāva obligāta pārdošana vai iznomāšana	✓
		RS4. variants. Kompetentās iestādes pienākums uzņemties finanšu riskus	✓
		RS5. variants. Pamatnostādnes par paraugpraksēm attiecībā uz ritošo sastāvu	

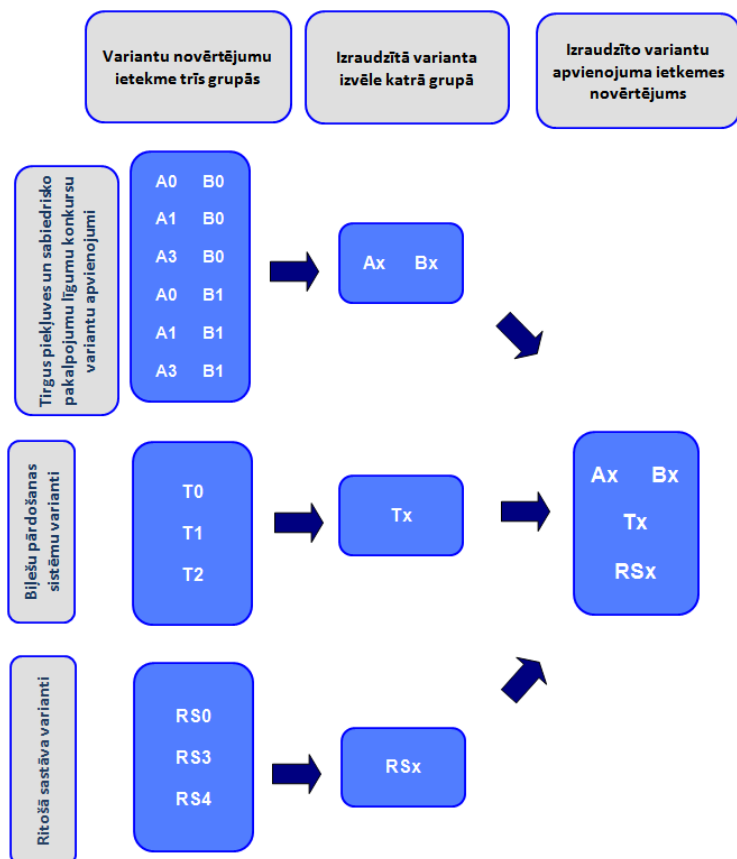
A un B varianti ir iniciatīvas pamatpasākumi, un to apvienojums nosaka mērķi atvērt tirgu. Ir jānovērtē turpmāk uzskaitītie apvienotie pamatvarianti.

- 0. variants (A0, – Pamatscenārijs B0)
- 1. variants (A1, – Tirgus atvēršana, pamatojoties uz „plašu atvērtu piekļuvi”; nekādi pasākumi attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursiem B0)
- 2. variants (A3, – Tirgus atvēršana, pamatojoties uz „ierobežotu atvērtu piekļuvi”; nekādi pasākumi attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursiem B0)
- 3. variants (A0, – Tirgus atvēršana, pamatojoties tikai uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursiem B1)
- 4. variants (A1, – Tirgus atvēršana, pamatojoties uz „plašu atvērtu piekļuvi” un sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursiem B1)

5. variants (A3, – Tirgus atvēršana, pamatojoties uz „ierobežotu atvērtu piekļuvi” un sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursiem

Biļešu pārdošanas sistēmu un ritošā sastāva variantu apsvērums būtība ir pamatnosacījumu izstrāde, kuri vajadzīgi A un B politikas pamatvariantu efektīvākai piemērošanai.

Pamatvarianti kopā ar izraudzītajiem T un RS variantiem



5. IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Lai gan ES noteikumi nodrošinātu vajadzīgos nosacījumus dzelzceļa tirgus efektīvākai un vienotākai darbībai, īstenošanas efektivitāte un izrietošā ietekme lielā mērā ir atkarīgas no situācijas katrā dalībvalstī un no transponēšanas un piemērošanas „būtības”. Tādēļ dažādo variantu ietekmes analīzes pamatā galvenokārt ir kvalitatīvs novērtējums ar daļēju kvantificēšanu, ja iespējams.

Tiešā *ekonomiskā, sociālā* un *vides* ietekme ir noteikta kā potenciāli būtiskākā ietekme, kas saistīta ar tabulās turpmāk uzskaitītajiem politikas pasākumiem.

Tiešās ekonomiskās un sociālās ietekmes novērtējums

	0. variants Pamatscenārijs	1. variants Tikai plaša atvērta piekļuve	2. variants Tikai ierobežota atvērta piekļuve	3. variants Tikai līgumu konkursi	4. variants Plaša atvērta piekļuve un līgumu konkursi	5. variants Ierobežota atvērta piekļuve un līgumu konkursi
Tiešā ekonomiskā ietekme						
Konkurence	0	+ / ++	+	++	++++	+++

Transporta pieprasījums	0	+	+	+	++	++
Nozares ieņēmumi un izmaksas	0	+	+	++	+++	+++
Publiskais finansējums	0	+	0/+	++	++	+++
Ieguldījums dzelzceļā	0	+	+	+	++	++
Administratīvās izmaksas operatoriem	0	0/+	0/+	--	-	--
Administratīvās izmaksas valsts iestādēm	0	0	0	--	-	--
Starptautiskas dzelzceļa darbības	0	+	+	+++	++++	++++
Mazie un vidējie uzņēmumi	0	0/+	0/+	+	+	+
Tiešā sociālā ietekme						
Pasažieru biļešu cenas	0	+	0/+	0	+	0/+
Pakalpojumu kvalitāte	0	+	0/+	+	++	++
Nodarbinātība — dzelzceļa uzņēmumi	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Nodarbinātība — ar dzelzceļu saistītas nozares	0	+	+	+	++	++
Darba apstākļi	0	-	-	--	--	--
Dzelzceļa drošība	0	0	0	0	0	0

Bīlešu pārdošanas sistēmu variantu ietekme

Bīlešu pārdošanas sistēmu variantu ietekme	T0 Pamatscenārijs	T1 Brīvprātīga integrācija	T2 Obligāta integrācija
Ekonomiskā ietekme			
Konkurence un cita konkurences virzīta ietekme	0	++	+
Nozares ieņēmumi un izmaksas	0	0	-
Transporta pieprasījums, starptautiskas dzelzceļa darbības	0	0	0
Administratīvās izmaksas valsts iestādēm	0	0	-
Inovācijas	0	+	0
Sociālā ietekme			
Pasažieru biļešu cenas	0	0/+	0/-
Pakalpojumu kvalitāte	0	+	0/+

Ritošā sastāva variantu ietekme

	RS1 Pamatscenārijs	RS3 Obligāta nodošana	RS4 Līgumslēdzējas iestādes risks
Ekonomiskā ietekme			
Konkurence un cita konkurences virzīta ietekme	0	+	++
Publiskais finansējums	0	-	--
Starptautiskas dzelzceļa darbības	0	+	+
Īpašumtiesības	0	-	0
Nozares ieņēmumi un izmaksas	0	0	+

Inovācijas	0	0/-	0/-
Sociālā ietekme			
Drošība	0	0	0

6. VARIANTU SALĪDZINĀJUMS

Tabulā turpmāk ir salīdzināta dažādo variantu efektivitāte, lietderība un saskaņotība.

Tirgus atvēršanas variantu salīdzinājums	Efektivitāte ¹		Lietderība				Saskaņotība				Motivācija
	1. KM. Pastiprināt konkurenci vietējiem dzelzceļa tirgiem	2. KM. Izveidot vienotākus uzņēmējdarbības apstākļus	DZU darbības lietderība	Pasažieru biješu cenas	Administratīvie slogi operatoriem	Administratīvie slogi valsts iestādēm	Nodarbinātība un darba apstākļi (dzelzceļš)	Nodarbinātība (ar dzelzceļu saistītas)	Sociālā iekļaušana, ietekme uz patērētājiem	Vides ilgtspēja	
0. variants. Pamatscenārijs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Līgumu konkursos nepiedalītos jauni kandidāti un nebūtu nekādu uzlabojumu attiecībā uz valsts līdzekļu tēriņu efektivitāti dzelzceļa nozarē. Joprojām saglabātos tirgus struktūru atšķirības starp dalībvalstīm.
1. variants. Tikai plaša atvērta piekļuve	+ / ++	+	+	+	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Positīva ietekme uz dzelzceļa tirgus konkurētspēju. Tomēr pasākumi nenodrošinātu dzelzceļa nozares lielu pārstrukturēšanu un nodrošinātu tikai nelielus efektivitātes un administratīvos ieguvumus.
2. variants. Tikai ierobežota atvērta piekļuve	+	+	+	0 / +	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Ietekme ir līdzīga 1. varianta ietekmei, bet vēl nelielāka. Sabiedrisko pakalpojumi līgumi joprojām būtu aizsargāti pret konkurenci ar atvērta piekļuves operatoriem, tāpēc netiek prognozēti nekādi valsts līdzekļu ietaupījumi.
3. variants. Tikai līgumu konkursi	++	+++	++	0	--	--	- / +	+	++	+	Variants risina tikai sabiedrisko pakalpojumu līgumu izmantošanu un tādējādi tikai daļēji uzlabo piekļuves tiesības. Sagaidāms, ka līgumu konkursi nodrošinās labāku efektivitāti, ko it sevišķi jutīs vēsturiskie

¹ Efektivitātes rādītāji ir saistīti ar šādām ekonomiskās ietekmes kategorijām: konkurence, valsts līdzekļu izmantošana, pieprasījums pēc dzelzceļa pakalpojumiem / dzelzceļa daļa transporta veidos un starptautisko dzelzceļa darbību attīstība.

Tirgus atvēršanas variantu salīdzinājums	Efektivitāte ¹		Lietderība				Saskaņotība				Motivācija
	1. KM. Pastiprināt konkurenci vietējiem dzelzceļa tirgiem	2. KM. Izveidot vienotākus uzņēmējdarbības apstākļus	DZU darbības lietderība	Pasažieru biļešu cenas	Administratīvie slogi operatoriem	Administratīvie slogi valsts iestādēm	Nodarbinātība un darba apstākļi (dzelzceļš)	Nodarbinātība (ar dzelzceļu saistītas)	Sociālā iekļaušana, ietekme uz patērētājiem	Vides ilgtspēja	
											uzņēmumi. Pasažieru biļešu cenas nemainīsies, var pieaugt administratīvais slogs. Sociālā iekļaušana un vides ilgtspēja ir saistītas ar paredzēto dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nelielo pieaugumu.
4. variants. Plaša atvērta piekļuve un līgumu konkursi	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/+ +	Variants ar vērienīgākiem mērķiem, kas attiecas gan uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, gan atvērtu piekļuvi, kā arī ir efektīvāks attiecībā uz konkrētajiem mērķiem. Tas veicinās vēsturisko uzņēmumu monopola peļņas novēršanu un nodrošinās iespējas jaunpienācējiem. Ietaupīto līdzekļu atkārtota ieguldīšana dzelzceļa nozarē varētu nodrošināt papildu pakalpojumus. Ietekme uz nodarbinātību ir saistīta ar nozares iegūto tendencēm.
5. variants. Ierobežota atvērta piekļuve un līgumu konkursi	+++	++++	++/+ ++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/+ +	5. variants ir līdzīgs 4. variantam, tomēr pieļauj konkurenci starp atvērtas piekļuves tiesībām un sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Prognozējams mazāks skaits ieguvumu valsts līdzekļu ietaupījumu un darbības efektivitātes veidā. Ietekme uz nodarbinātību lielā mērā atbilst 3. varianta ietekmei.

Bīešu pārdšanas sistēmu variantu salīdzinājums	Efektivitāte		Lietderība			Saskaņotība	Motivācija
	1. KM. Pastiprināt konkurences spiedienu vietējiem dzelzceļa tirgiem	2. KM. Izveidot vienotākus uzņēmējdarbības apstākļus	DzU darbības lietderība	Pasažieru bīešu cenas	Administratīvie slogi valsts iestādēm	Pakalpojumu kvalitāte	
T0. Pamatscenārijs	0	0	0	0	0	0	Pasažieru tiesību regulas un pārskatītā pirmā dzelzceļa tiesību aktu kopuma īstenošana nodrošinātu minimālu uzlabojumu.
T1. Brīvprātīga integrācija	++	0	+	0/+	0	+/-	T1 panāktu pieeju saskaņošanu mazākā mērā, bet nodrošinātu lielākas konkurences iespējas. Brīvprātīgs variants uzturētu sadrumstalotāku tirgu un kavētu „netraucētus braucienus”.
T2. Obligāta integrācija	+	0	0	0/-	-	0/+	Obligātas bīešu pārdšanas sistēmas nodrošinātu to, kas vajadzīgs „netraucētiem braucieniem”, bet varētu samazināt cenu konkurences robežas. Variants var traucēt atvērtas piekļuves operatoriem izstrādāt savas uzņēmējdarbības stratēģijas. Obligātas sistēmas varētu radīt neproporcionālas izmaksas.

Ritošā sastāva variantu salīdzinājums	Efektivitāte		Lietderība		Saskaņotība			Motivācija
	1. KM. Pastiprināt konkurenci spiedienu vietējiem dzelzceļa tirgiem	2. KM. Izveidot vienotākus uzņēmējdarbības apstākļus	DzU darbības lietderība	Publiskais finansējums	Drošība	Īpašumtiesības	Inovācijas	
RS0. Pamatscenārijs	0	0	0	0	0	0	0	Piekļuve ritošajam sastāvam joprojām ir liels ierobežojums daudzās valstīs, kas kavē konkurenci.
RS3. Obligāta nodošana	+	+	0/-	-	0	-	0/-	RS3. un RS4. variants nodrošina vienādi vienlīdzīgus konkurenci apstākļus attiecībā uz piekļuvi ritošajam sastāvam, palielinot kandidātu potenciālo skaitu un saskaņojot uzņēmējdarbības apstākļus. Sagaidāms publiskā finansējuma efektivitātes uzlabojums. RS3. variants rada papildu izmaksas operatoriem un ir saistīts ar ritošā sastāva īpašumtiesību atņemšanu esošajiem vēsturiskajiem uzņēmumiem, kas var radīt iespējamus konfliktus.
RS4. Līgumslēdzējas iestādes risks	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Šis variants efektīvāk par RS3. variantu atvieglotu piekļuvi ritošajam sastāvam, tomēr, ņemot vērā finanšu riskus, būs lielāks spiediens uz valsts līdzekļiem. Lai pēc iespējas samazinātu izmaksas, līgumslēdzējas iestādes varētu izvēlēties izmantot vecu ritošo sastāvu, un tas traucētu inovācijām.

Secinājumi

Analīze parāda, ka labākie rezultāti ir šādiem variantiem:

- **4. variants** — tirgus atvēršana, pamatojoties uz „plašu atvērtu piekļuvi” un sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursiem;
- **T1. variants** — brīvprātīgas valstu integrētās biļešu pārdošanas sistēmas;
- **RS3. variants** — obligāta ritošā sastāva nodošana; vai **RS4. variants** — kompetentās iestādes pienākums uzņemties ar ritošo sastāvu saistītos finanšu riskus.

Kā jau tika paskaidrots, dažu variantu ietekmes vērtējumā ir zināma nenoteiktības daļa, jo dažkārt pierādījumi ir neseni (konkurence *tirgum*) vai neviennozīmīgi (datus sniedz tikai dažas ieinteresētās personas). Izvēle turpmāk izstrādāt minētos variantus tāpēc ir politiska izvēle.

Izraudzītā politikas scenārija ietekmes aplēses

Scenārija analīze kopā ar jutīguma testiem ir ļāvusi noteikt izraudzītā politikas varianta iespējamo ietekmi. Turklāt tirgus atvēršanas visas priekšrocības izmantot lielā mērā ļauj iestāžu nošķiršana un infrastruktūras pārvaldības koordinācija, kā ierosināts citā iniciatīvā, kas ietverta ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu kopumā, kas nodrošina sinerģiju, kā parādīts tabulā turpmāk.

Tirgus atvēršanas un infrastruktūras pārvaldības politikas virzienu ietekme

Visas izmaiņas ir ilustratīvas aplēses	Finansiāli ieguvumi (NPV, miljardi EUR)	Pasažierkilometru pieaugums (miljardi)
1. scenārijs — uzmanības koncentrēšana uz ietaupījumiem		
Tikai vertikāla nošķiršana	6,6	0,8
Tikai tirgus atvēršana	29,4	2,0
Tirgus atvēršanas un vertikālas nošķiršanas apvienojums	43,4	3,8
2. scenārijs — atkārtota ieguldīšana (50 % no ietaupījumiem tiek atkārtoti ieguldīti dzelzceļā)		
Tikai vertikāla nošķiršana	4,4	1,1
Tikai tirgus atvēršana	21,0	8,4
Tirgus atvēršanas un vertikālas nošķiršanas apvienojums	33,8	16,4

Pirmajā scenārijā uzmanību koncentrē tikai uz finansiāliem ieguvumiem (ko galvenokārt veido publisko finanšu ietaupījumi), otrajā scenārijā būtu iespējams nodrošināt papildu 16 miljardus pasažierkilometru (pasažierkilometru pieaugums 6 % apmērā papildus pamatscenārija attīstībai).

7. UZRAUDZĪBA UN VĒRTĒŠANA

Komisija uzraudzīs un novērtēs šā tiesību akta īstenošanu un efektivitāti, izmantojot rādītāju kopumu, kas vairumā gadījumu ir saskaņots ar rādītājiem, kuri noteikti Valsts atbalsta

progresā ziņojumā, Regulā (EK) Nr. 1370/2007 un Dzelzceļa transporta tirgus pārraudzības shēmā².

Konkrētais mērķis	Rādītājs
1. KM. Pastiprināt konkurences spiedienu vietējiem dzelzceļa tirgiem	<ul style="list-style-type: none"> • Jaunpienācēju tirgus daļa* (saistīts ar darbības mērķiem: 1. DM un 3. DM) • Sabiedrisko pakalpojumu līgumos ietvertie dzelzceļa pakalpojumi* (saistīts ar 3. DM un 4. DM) • Piekļuves tiesību izmantošana* (saistīts ar 1. DM, 2. DM un 3. DM) • Ierobežojumi efektīvākai dzelzceļa nozarei* (saistīts ar visiem darbības mērķiem) • Licencēšana* (saistīts ar 1. DM un 2. DM)
2. KM. Izveidot vienotākus uzņēmējdarbības apstākļus	<ul style="list-style-type: none"> • Sabiedrisko pakalpojumu līgumos ietvertie dzelzceļa pakalpojumi* • Piekļuves tiesību izmantošana* • Ierobežojumi efektīvākai dzelzceļa nozarei*
Citi raksturlielumi	
Darba apstākļi	<ul style="list-style-type: none"> • Nodarbinātības dinamika* (piemēram, nodarbinātības pieaugums vai samazinājums) • Sociālie apstākļi*

* Kā paredzēts pārskatītajā pirmā dzelzceļa tiesību aktu kopuma 15. pantā.

Ir plānots, ka pēc pieciem gadiem pēc savu tiesību aktu priekšlikumu pārejas perioda beigām Komisija novērtēs, vai ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

² Pārskatīts saskaņā ar pārskatīto pirmo dzelzceļa tiesību aktu kopumu.