|  |  |
| --- | --- |
| **Anotācija pētījumam** |  **AS “Pasažieru vilciens” reorganizācijas juridiskais izvērtējums saistībā ar iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu**  |
|   | (pētījuma nosaukums) |

**Būtiski:** pētījums pieejams tikai Satiksmes ministrijā. Kontakti: lauris.mikelsons@sam.gov.lv; sintija.ziedone@sam.gov.lv

|  |  |
| --- | --- |
| **Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti latviešu valodā**(brīvā tekstā, aptuveni 150 vārdu)Ņemot vērā būtiskās pārmaiņas, ko pasažieru pārvadājumu jomā ieviesusi Regula Nr.1370/2007 *par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/707*, kā arī apstākli, ka sabiedriskā pakalpojuma līgums par pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu ar AS “Pasažieru vilciens” savu spēku zaudē jau 2024.gada decembrī, Satiksmes ministrijai un VSIA “Autotransporta direkcijai” šogad ir jāpieņem lēmums par turpmāko pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu tirgus regulējumu.Ziņojuma mērķis ir, balstoties uz juridiskajā izvērtējumā iegūtajiem datiem un analīzi: 1) izvērtēt iespēju noslēgt jaunu valsts tiešā piešķīruma pasūtījuma līgumu ar Pasažieru vilcienu no piemērojamo tiesību aktu viedokļa, kā arī juridiskos, operacionālos un finanšu riskus saistībā ar valsts tiešā piešķīruma pagarināšanu, cita starpā kontekstā ar Škoda līgumu un ar to saistīto finansējumu; 2) sagatavot prakses piemēru apkopojumu par Somijas, Vācijas un Austrijas īstenoto pārvaldības modeli, kā arī veikt šo valstu realizēto pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas procesu analīzi un apkopojumu attiecībā uz Eiropas Savienības regulējuma piemērošanu; 3) identificēt iespējamos rīcības scenārijus pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanai un turpmākai Pasažieru vilciena darbībai. Izvērtējuma gaitā attiecībā uz valsts tiešo piešķīrumu tika secināts, ka: * Regula paredz, ka līdz 2023. gada 25. decembrim pieļaujama jauna tiešā piešķīruma līguma noslēgšana uz termiņu līdz 10 gadiem.
* Tā kā Tiešā piešķīruma līgums ir spēkā līdz 2024. gada 31. decembrim, jaunu tiešā piešķīruma līgumu iespējams noslēgt, tikai izbeidzot spēkā esošo. Ņemot vērā to, ka netika konstatēts leģitīms un objektīvs spēkā esošā Tiešā piešķīruma līguma izbeigšanas pirms termiņa pamats, tā izbeigšana un jauna līguma noslēgšana pirms 2023. gada 25. decembra uz termiņu līdz pieļaujamajiem 10 gadiem varētu tikt interpretēta kā izvairīšanās no pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu tirgus atvēršanas, tādēļ nav ieteicama.
* Ņemot vērā, ka elektrovilcienu iegādei izmantota valsts budžeta dotācija, nevis Pasažieru vilciena paša resursi, Tiešā piešķīruma līgums nevar tikt pagarināts atbilstoši Regulas 4. panta 4. punktam un Tiešā piešķīruma līguma 3.2. punktam.
* Iespējama Tiešā piešķīruma līguma pagarināšana uz termiņu, kas nepārsniedz divus gadus, ja tiek konstatēts, ka Covid-19 radītās krīzes dēļ dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka varētu rasties šāda situācija.
* Tiešā piešķīruma līguma pagarināšanas fakts pats par sevi neietekmē Škoda līguma spēkā esamību un Pasažieru vilciena pienākumu pildīt Škoda līgumā noteiktās
 | **Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti angļu valodā**(brīvā tekstā, aptuveni 150 vārdu)In the view of the significant changes introduced in the field of passenger transport by Regulation No 1370/2007 *on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulation (EEC) No 2408/92, 1191/69 and Council Regulation (EEC) No 1107/707*, as well as the fact that the public service contract for passenger transport by rail with JSC “Pasažieru vilciens” (Passenger Railway) expires in December 2024, the Ministry of Transport and State Ltd. “Road Transport Administration” must have to decide in this year on further passenger transport by rail market regulation.The aim of the report is based on the data and analysis obtained from the legal assessment:1) assess the possibility of concluding a new public direct grant contract with the JSC “Pasažieru vilciens” from the point of view of the applicable legislation, as well as the legal, operational and financial risks related to the extension of the public direct grant, inter alia in the context of the Škoda contract and related funding;2) to prepare a summary of best practices on the governance model implemented by Finland, Germany and Austria, as well as to analyze and summarize the passenger market opening processes implemented by those countries in relation to the application of the European Union regulation;3) to identify possible action scenarios for the opening of the passenger transport market and further operation of the JSC “Pasažieru vilciens”The evaluation of the national direct grant concluded that:* The Regulation provides for the conclusion of a new direct grant agreement for a period of up to 10 years until 25 December 2023.
* As the Direct Grant Agreement is valid until 31 December 2024, a new Direct Grant Agreement can only be concluded by terminating the existing one. In the absence of a legitimate and objective basis for the early termination of an existing Direct Grant Agreement, its termination and the conclusion of a new contract before 25 December 2023 for a maximum period of 10 years could be interpreted as avoiding the rail passenger market.
* The extension of the Direct Grant Agreement for a period not exceeding two years is possible if it is established that the crisis caused by Covid-19 interrupts the operation of rail
* passenger services or that there is an imminent threat of such a situation. The fact that a direct award contract is renewed does not in itself affect the validity of the *Škoda* contract and the passenger train's obligation to comply with the requirements set out in the *Škoda* contract.
 |
| **Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas** | Valsts tiešais piešķīrums, jauna tiešā piešķīruma līguma noslēgšana, tiešā piešķīruma līguma pagarināšana, ārvalstu prakses piemēru izpēte.  |
| **Pētījuma pasūtītājs** | Satiksmes ministrija |
| **Pētījuma īstenotājs** | KPMG Zvērinātu advokātu birojs (AS KPMG Baltic) |
| **Pētījuma īstenošanas gads** | 2021. gads |
| **Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots** |  29 200, 00 euro bez pievienotās vērtības nodokļa, Valsts budžeta programma 97.00.00 ”Nozaru vadība un politikas plānošana”. |
| **Pētījuma klasifikācija\*** | Padziļinātas ekspertīzes pētījumi politikas vai tiesiskā regulējuma izstrādei, politikas analīzei un ietekmes novērtēšanai |
| **Politikas joma, nozare\*\*** | Transporta un sakaru politika.  |
| **Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums**(visa Latvija vai noteikts reģions/novads) | Sagatavots prakses piemēru apkopojums par Somijas, Vācijas un Austrijas īstenoto pārvaldības modeli.  |
| **Pētījuma mērķa grupa/-as**(piemēram, Latvijas iedzīvotāji darbspējas vecumā) | Pētījums sagatavots Satiksmes ministrijas vajadzībām dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus atvēršanas kontekstā. |
| **Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:** |  |
|  | 1) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze | Jā |
|  | 2) statistikas datu analīze | Nē |
|  | 3) esošo pētījumu datu sekundārā analīze | Jā |
|  | 4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze | Nē |
|  | 5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze | Nē |
|  | 6) gadījumu izpēte | Jā |
|  | 7) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze | Nē |
|  | 8) citas metodes (norādīt, kādas) |  |
| **Kvantitatīvās pētījuma metodes**(ja attiecināms): | Nav attiecināms |
|  | 1) aptaujas izlases metode |  |
|  | 2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits |  |
| **Kvalitatīvās pētījuma metodes**(ja attiecināms): | Nav attiecināms |
|  | 1) padziļināto/ekspertu interviju skaits (ja attiecināms) |  |
|  | 2) fokusa grupu diskusiju skaits (ja attiecināms) |  |
| **Izmantotās analīzes grupas (griezumi)** | Nav attiecināms |
| **Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija** |  |
| **Pētījuma autori\*\*\* (autortiesību subjekti)** | KPMG Zvērinātu advokātu birojs |