



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30. 1. 2013
SWD(2013) 13 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 12 final}

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry

Vedúce GR: MOVE

1. VYMEDZENIE PROBLÉMU

Jednotný európsky železničný priestor vymedzený v bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011 je zameraný na vytvorenie vnútorného železničného trhu, na ktorom európske železničné podniky môžu poskytovať služby bez zbytočných technických a administratívnych prekážok. Napriek existujúcim právnym predpisom stále pretrvávajú problémy v oblasti efektívnosti a hospodárskej súťaže.

Železničná infraštruktúra je základom a hybnou silou vnútorného trhu, ale rovnako aj prirodzeným monopolom v dôsledku svojich vysokých nákladov. Vzhľadom na rastúci tlak na verejné financie je viac než kedykoľvek predtým dôležitá lepšia efektívnosť, aby sa zabezpečila optimálna správa a využívanie spoločnej infraštruktúry rôznymi železničnými podnikmi. V záujme umožnenia udržateľného rastu treba odstrániť prekážky vstupu do odvetvia železničnej dopravy.

Posilnenie jednotného trhu optimalizáciou správy riadenia infraštruktúry, a najmä tým, že sa zabezpečí, aby manažér infraštruktúry a) vykonával konzistentný súbor funkcií, koordinoval svoju činnosť so svojimi partnermi z EÚ v cezhraničných otázkach a reagoval na potreby železničných podnikov („problémy s efektívnosťou“) a b) aby umožnil účinný nediskriminačný prístup k infraštruktúre („problémy s rovnocenným prístupom“), predstavuje spôsob, ako podporiť takýto udržateľný rast.

Po prvé, problémy s efektívnosťou vznikajú vzhľadom na to, že súčasná správa neposkytuje manažérom infraštruktúry dostatočné stimuly a prostriedky na to, aby mohli reagovať na potreby trhu s dopravnými službami a prispievať k optimalizácii výkonnosti odvetvia ako celku. Zatiaľ čo sa v prepracovanom znení prvého železničného balíka zaviedla povinnosť pre manažérov infraštruktúry uskutočňovať konzultácie s používateľmi a navrhuje používanie výkonnostných schém a cieľov, tieto prvky neumožňujú štruktúrovaný a neprerušovaný dialóg s používateľmi. Okrem toho rozdelenie rôznych funkcií správy infraštruktúry medzi rôznych trhových aktérov môže viesť k nezrovnalostiam v rámci správy infraštruktúry a zvýšiť náklady na koordináciu. Napokon, dôležitým predpokladom dobudovania jednotného európskeho železničného priestoru je zlepšiť fungovanie cezhraničnej spolupráce manažérov infraštruktúry.

Po druhé, konflikty zájmov vo vertikálne integrovaných železničných holdingových spoločnostiach prirodzene vedú k protekcionistickým postupom historických etablovaných spoločností, ktoré narúšajú hospodársku súťaž v odvetví služieb železničnej dopravy pre všetkých ostatných uchádzačov a spôsobujú tak „problémy s rovnocenným prístupom“. Skúsenosti z uplynulého desaťročia poukázali na to, že vykonávaním súčasných požiadaviek na oddelenie sa úplne nezabránilo konfliktom zájmov a diskriminačným postupom v súvislosti s prístupom k železničnej infraštruktúre a súvisiacim službám. Navyše sa ukázalo, že existujúci právny rámec nepostačuje na odhaľovanie prípadov krížových dotácií, ktoré manažéri infraštruktúry poskytujú etablovaným podnikom, a na predchádzanie ich poskytovaniu. Tomu sa nedá zabrániť ani vďaka posilneným právomociam regulačných orgánov v rámci prepracovaného znenia, keďže toto riziko je svojou podstatou súčasťou existujúcej štruktúry.

Uvedené problémy a opatrenia, ktoré sa majú navrhnúť na ich riešenie, budú mať vplyv na veľký počet aktérov na trhu so železničnou dopravou vrátane vnútroštátnych orgánov, manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a nepriamo aj cestujúcich a používateľov služieb nákladnej železničnej dopravy.

2. SUBSIDIARITA

Na základe článkov 58, 90 a 100 zmluvy sa cieľ vybudovať skutočný vnútorný trh v kontexte spoločnej dopravnej politiky EÚ rozširuje aj na železnice.

Opatreniami na úrovni jednotlivých členských štátov nemožno zabezpečiť súdržnosť trhu EÚ so železničnou dopravou a riešiť rozdielny výklad právnych predpisov vzhľadom na to, že v skutočnosti je ťažiskom problému pretrvávajúce vnútroštátnych pravidiel a neoptimálne fungovanie vnútroštátnych inštitúcií, čo predstavuje prekážky na vnútornom trhu. Cieľom opatrení na úrovni EÚ je zabezpečiť jednotné vykonávanie *acquis* EÚ v odvetví železničnej dopravy, čo by malo viesť k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru bez zbytočných administratívnych a technických prekážok.

3. CIELE

Všeobecný cieľ: Ďalej posilniť správu železničnej infraštruktúry, a tým aj konkurencieschopnosť odvetvia železničnej dopravy vo vzťahu k iným druhom dopravy a ďalej rozvíjať jednotný európsky železničný priestor.

Konkrétne ciele:

Problémy s efektívnou správou:

1. Zlepšiť schopnosť manažérov infraštruktúry efektívne riadiť infraštruktúru v prospech používateľov

Problémy s rovnocenným prístupom:

2. Odstrániť konflikty zájmov a narušenia hospodárskej súťaže v rámci prístupu k infraštruktúre

Operačné ciele:

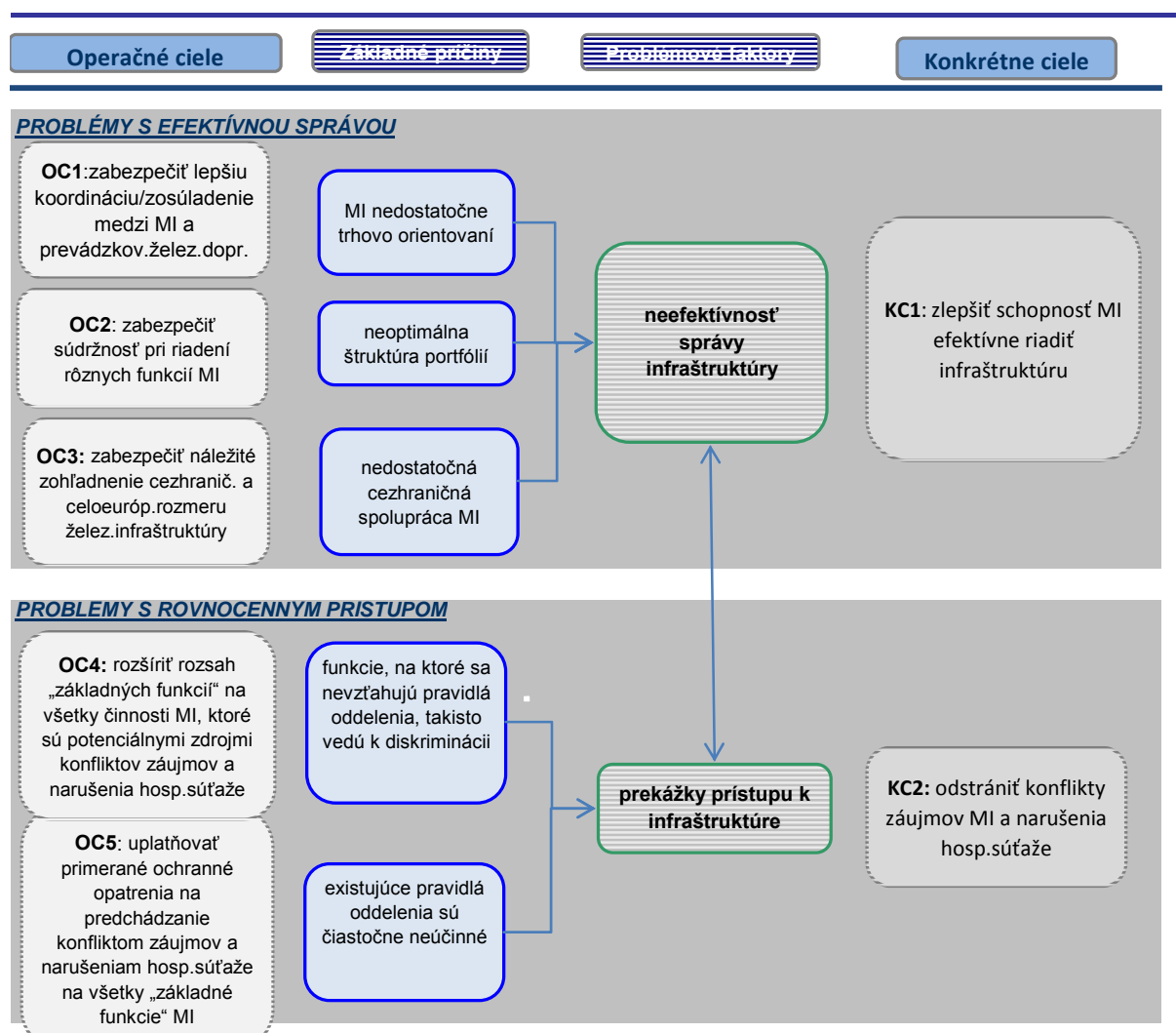
Problémy s efektívnou správou:

1. Zabezpečiť lepšiu koordináciu/súlad medzi manažérmi infraštruktúry a prevádzkovateľmi železničnej dopravy
2. Zabezpečiť súdržnosť riadenia rôznych funkcií manažérov infraštruktúry
3. Zabezpečiť náležité zohľadnenie cezhraničného a celoeurópskeho rozmeru železničnej infraštruktúry

Problémy s rovnocenným prístupom:

1. Rozšíriť rozsah „základných funkcií“ na všetky činnosti manažérov infraštruktúry, ktoré sú možnými zdrojmi konfliktov záujmov a narušenia hospodárskej súťaže
2. Uplatňovať primerané ochranné opatrenie(-a) na predchádzanie konfliktom záujmov a narušaniu hospodárskej súťaže v súvislosti so všetkými „základnými funkciami“ manažérov infraštruktúry

Obrázok 1 – Mapovanie súvislosti medzi problémovými faktormi, základnými príčinami a cieľmi



4. MOŽNOSTI POLITIKY

Na riešenie dvoch hlavných problémov s efektívnosťou a rovnocenným prístupom s cieľom nájsť optimálnu štruktúru správy bolo preskúmaných päť skupín možností, pričom v rámci každej z nich sa navrhovali opatrenia na nápravu rôznych problémových prvkov, akým je napríklad koordinácia trhu, konzistentnosť funkcie, cezhraničné rozhrania, konflikty záujmov a rovnocenný prístup. Pre každú skupinu boli okrem základných možností vypracované dve až štyri možnosti. Kombinácia všetkých týchto možností by mohla teoreticky vytvoriť 576 scenárov. V záujme zníženia zložitosti predbežné posúdenie v prípade každého súboru opatrení vychádzalo z názorov zainteresovaných strán, dodržiavania zásad subsidiarity/proporcionality, účinnosti z hľadiska cieľov politiky a celkovej uskutočniteľnosti. V nasledujúcej tabuľke sa uvádza 11 možností, ktoré boli ponechané, vrátane piatich základných scenárov devätnástich posudzovaných možností.

| Problémový prvok | Príslušná kategória možností | Posudzované možnosti politiky | Ponechané |
|---|--|--|-----------|
| Nedostatočná trhová orientácia manažérov infraštruktúry | Možnosti C: koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi | Možnosť C0: základný scenár – zlepšenie navrhované v prepracovanom znení | ✓ |
| | | Možnosť C1: účasť železničných podnikov na činnosti rady manažérov infraštruktúry | |
| | | Možnosť C2: koordinačné orgány manažérov infraštruktúry a železničných podnikov | ✓ |
| | | Možnosť C3: zosúladenie prostredníctvom nových finančných stimulov | |
| Nekonzistentné riadenie funkcií manažéra infraštruktúry | Možnosti F: konzistentné riadenie kľúčových funkcií | Možnosť F0: základný scenár – ESD objasní obsah existujúcich základných funkcií | ✓ |
| | | Možnosť F1: nové mechanizmy koordinácie medzi rôznymi subjektmi zodpovednými za funkcie manažéra infraštruktúry | |
| | | Možnosť F2: zjednotenie manažérov infraštruktúry (všetky funkcie manažéra infraštruktúry v rámci zodpovednosti manažéra infraštruktúry) | ✓ |
| Nedostatočná cezhraničná spolupráca medzi manažérmi infraštruktúry | Možnosti CB: cezhraničné riadenie manažérov infraštruktúry | Možnosť CB0: základný scenár – vykonávanie existujúcich právnych predpisov EÚ (prepracované znenie, nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy atď.) | ✓ |
| | | Možnosť CB1: zriadenie európskej siete manažérov infraštruktúry | ✓ |
| | | Možnosť CB2: vytvorenie štruktúry EÚ integrujúcej vnútroštátnych manažérov infraštruktúry | |
| Potreba zabezpečiť rovnocenný prístup ku všetkým kľúčovým funkciám | Možnosti SF: funkcie podliehajú požiadavkám na oddelenie | Možnosť SF0: základný scenár – požiadavky na oddelenie, ktoré sa uplatňujú len na pridelovanie trasy a spoplatňovanie traťového prístupu | ✓ |
| | | Možnosť SF1: oddelenie existujúcich základných funkcií + riadenia premávky | |
| | | Možnosť SF2: oddelenie existujúcich základných funkcií + riadenia premávky + údržby | |

| | | | |
|---|---|--|---|
| | | Možnosť SF3: oddelenie všetkých funkcií manažérov infraštruktúry | ✓ |
| Konflikty záujmov pri riadení funkcií manažérov infraštruktúry | Možnosti S: spôsob oddelenia manažérov infraštruktúry od železničných podnikov | Možnosť S0: základný scenár – existujúce požiadavky na oddelenie základných funkcií v zmysle výkladu v pripravovanom rozhodnutí ESD | ✓ |
| | | Možnosť S1: dodatočné právomoci regulačných orgánov | |
| | | Možnosť S2: objasnenie v právnych predpisoch EÚ, aké sú konkrétne dôsledky existujúcich požiadaviek na oddelenie | ✓ |
| | | Možnosť S3: inštitucionálne oddelenie | ✓ |
| | | Možnosť S4: pracovník zodpovedný za dodržiavanie súladu s predpismi v integrovaných štruktúrach | |

Po preskúmaní sa ponechali iba nasledujúce scenáre a možnosti:

| Kategória možností | Základný scenár | Scenár 1 | Scenár 2 | Scenár 3 |
|---|---|---|---|---|
| Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi | Možnosť C0: zlepšenie navrhované v prepracovanom znení | Možnosť C2: koordinačné orgány | Možnosť C2: koordinačné orgány | Možnosť C2: koordinačné orgány |
| Konzistentné riadenie kľúčových funkcií | Možnosť F0: ESD objasní existujúce základné funkcie, ale rozsah ostáva obmedzený | Možnosť F2: zjednotení manažéri infraštruktúry | Možnosť F2: zjednotení manažéri infraštruktúry | Možnosť F2: zjednotení manažéri infraštruktúry |
| Cezhraničné riadenie manažérov infraštruktúry | Možnosť SC0: vykonávanie existujúcich právnych predpisov EÚ – prepracované znenie, nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy | Možnosť CB1: zriadenie európskej siete manažérov infraštruktúry | Možnosť CB1: zriadenie európskej siete manažérov infraštruktúry | Možnosť CB1: zriadenie európskej siete manažérov infraštruktúry |
| Funkcie podliehajú požiadavkám na oddelenie | Možnosť SF0: len oddelenie funkcií pridelovania trasy a spoplatňovania traťového prístupu | Možnosť SF3: oddelenie všetkých funkcií manažérov infraštruktúry | Možnosť SF3: oddelenie všetkých funkcií manažérov infraštruktúry | Možnosť SF3: oddelenie všetkých funkcií manažérov infraštruktúry |
| Spôsob oddelenia | Možnosť S0: existujúce požiadavky na oddelenie | Možnosť S0: existujúce požiadavky na oddelenie | Možnosť S2: objasnenie v právnych predpisoch EÚ, aké sú konkrétne dôsledky existujúcich požiadaviek na oddelenie | Možnosť S3: inštitucionálne oddelenie |

5. POSÚDENIE VPLYVOV

Posúdenie sa uskutočnilo v súvislosti s hlavnými hospodárskymi vplyvmi scenárov na základe ich vplyvu na odvetvie železničnej dopravy. Správa sa zameriava na priamy vplyv na odvetvie železničnej dopravy, pokiaľ ide o náklady na presadzovanie, transakčné náklady, regulačné náklady, náklady spojené s diskriminačnými postupmi, náklady na krížové dotácie, ale aj na vplyv oddelenia na efektívnosť používania infraštruktúry (vrátane posúdenia nákladov v súvislosti s nesúlalom). Uvádza sa aj posúdenie vyvolaných vplyvov iniciatívy, akými sú napríklad úroveň hospodárskej súťaže, úroveň činnosti, investícií, kvality služieb, bezpečnosti a vplyvy na MSP. Hodnotia sa v ňom aj širšie nepriame vplyvy na európsky dopravný systém a hospodárstvo. Analýza vychádza najmä z kvalitatívneho posúdenia možností politiky a ak je to možné, opiera sa aj o kvantitatívne prvky.

Okrem toho posúdenie vplyvov na životné prostredie zahŕňalo zmenu klímy, znečistenie a hluk a zohľadnili sa sociálne vplyvy, ako napríklad vplyv na úroveň zamestnanosti, bezpečnosť a pracovné podmienky vrátane miezd.

Posúdenie priamych vplyvov

| Vplyvy v porovnaní so základným scenárom | Scenár 1 (len opatrenia v oblasti efektívnosti) | Scenár 2 (efektívnosť a presadzovanie oddelenia) | Scenár 3 (efektívnosť a inštitucionálne oddelenie) |
|---|--|---|---|
| Náklady presadzovanie (jednorazové) | 0/- | -- Potenciálny rozsah nákladov 0,17 miliardy EUR | - Potenciálny rozsah nákladov 0,24 miliardy EUR |
| | Obmedzené náklady týkajúce sa vytvorenia koordinačných orgánov v mnohých členských štátoch a zjednotenia funkcií manažéra infraštruktúry v niektorých členských štátoch. | V súvislosti s nákladmi na vnútornú reorganizáciu potrebnú na zavedenie informačných bariér. Vplyv na členské štáty, ktoré majú integrované alebo holdingové štruktúry. | ~0,9 % ročných prevádzkových nákladov. Vplyv na členské štáty, ktoré majú integrované alebo holdingové štruktúry. |
| Transakčné náklady | + | - Potenciálny rozsah nákladov od 0,05 miliardy EUR do 0,16 miliardy EUR ročne | -- Potenciálny rozsah nákladov od 0,05 miliardy EUR do 0,16 miliardy EUR ročne |
| | Určité zlepšenie v dôsledku lepšej koordinácie. Vplyv na všetky členské štáty. | Aspoň 0,15 % prevádzkových nákladov. Vplyv na členské štáty, ktoré majú integrované alebo holdingové štruktúry. | ~0,3% prevádzkových nákladov. Vplyv na členské štáty, ktoré majú integrované alebo holdingové štruktúry. |
| Regulačné náklady | 0 | 0 | + |
| | Neočakáva sa, že náklady na regulačné presadzovanie v rámci scenára 1 budú podstatne nižšie než náklady vyplývajúce zo základného scenára. | Neočakáva sa, že náklady na regulačné presadzovanie v rámci scenára 2 budú podstatne nižšie než náklady vyplývajúce zo základného scenára. | Regulačné náklady na osobokilometer by v dôsledku inštitucionálneho oddelenia mohli klesnúť až o 75 %. Vplyv na členské štáty, ktoré majú integrované alebo holdingové štruktúry. |
| Iné náklady a prínosy súvisiace s: | | | |
| diskrimináciou | 0 | 0/+ | ++ |
| | Žiadny vplyv | Rozsah dohľadu regulačných orgánov sa rozširuje, ale ostáva prevažne reaktívny, čím sa len čiastočne zabraňuje príležitostným | Úplné inštitucionálne oddelenie by odstránilo príležitosti a stimuly na diskrimináciu. |

| | | nákladom spojeným s diskrimináciou. | |
|----------------------------|---|---|---|
| krížovými dotáciami | 0 | 0/+ | ++ |
| | Žiadny vplyv | Otázky transparentnosti a riziká poskytovania krížových dotácií ostávajú svojou podstatou súčasťou integrovaných a holdingových štruktúr dokonca aj v prípade zavedenia požiadaviek na oddelenie účtov. | Úplné inštitucionálne oddelenie by prinieslo potrebnú transparentnosť a odstránilo by príležitosti na poskytovanie krížových dotácií. |
| efektívnosťou | + | + | ++ |
| | Väčší konkurenčný tlak a špecializácia trhových aktérov budú mať ďalšie pozitívne účinky na ich produktivitu a efektívnosť. Ako sa podrobnejšie vysvetľuje v prílohe V, zároveň existujú riziká straty synergií a úspor z rozsahu, ktoré sa môžu vyskytnúť v prípadoch oddelenia manažérov infraštruktúry od dominantného železničného podniku. To je však nevyhnutné s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetkých prevádzkovateľov. Tieto riziká možno zmierniť posilnenou koordináciou medzi manažérmi infraštruktúry a používateľmi infraštruktúry, ako aj plnou realizáciou finančných stimulov navrhovaných v prepracovanom znení (úprava poplatkov, systém stimulov a systém výkonnosti). Takýmito opatreniami sa zabezpečí primerané zosúladenie stratégií a investícií vedúcich najmä k dlhodobému zvyšovaniu efektívnosti. | | |

Posúdenie vyvolaných a nepriamych vplyvov

| Vplyvy v porovnaní so základným scenárom | Možnosť 1 | Možnosť 2 | Možnosť 3 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Hospodárske vplyvy | | | |
| - Vplyv na železničné podniky | | | |
| Úroveň hospodárskej súťaže | + | ++ | +++ |
| Úroveň činnosti prevádzkovateľov železničnej dopravy | + | ++ | +++ |
| Úroveň investícií | + | ++ | ++ |
| Úroveň kvality služieb a presnosť | 0/+ | + | ++ |
| Úroveň bezpečnosti železníc | 0 | 0 | 0 |
| Vplyv na malé a stredné podniky | 0 | + | ++ |
| - Vplyv na odvetvie dopravy | | | |
| Presun na iné druhy dopravy | 0/+ | + | + |
| Efektívnosť dopravného systému (preťaženie a cestovný čas) | + | + | ++ |
| Európske hospodárstvo | + | + | + |
| Vplyv na európske hospodárstvo | + | + | + |
| Vplyvy na životné prostredie | | | |
| Zmena klímy | 0/+ | + | + |
| Znečistenie | 0/+ | + | + |
| Hluk v železničnej doprave | 0/+ | 0/+ | 0/+ |
| Sociálne vplyvy | | | |
| Zamestnanosť a pracovné podmienky v odvetví železničnej dopravy | + | + | ++ |
| Bezpečnosť dopravy | 0/+ | 0/+ | 0/+ |

6. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

S prihliadnutím na všetky vplyvy sa za najprínosnejší považuje scenár 3, v rámci ktorého sa vytvorí koordinačný orgán používateľov manažérov infraštruktúry, dôjde k zjednoteniu funkcií, vytvorí sa európska sieť manažérov infraštruktúry a všetky funkcie manažérov infraštruktúry podliehajú požiadavkám na inštitucionálne oddelenie.

Okrem toho tento scenár najlepšie spĺňa všeobecné, konkrétne a operačné ciele a zlepšuje podmienky hospodárskej súťaže a efektívnosť systému železníc. Uľahčuje hospodársky rast, zvyšuje využívanie kapacity a výkonnosť infraštruktúry a obmedzuje prekážky vstupu prostredníctvom odstraňovania konfliktov záujmov. Zabezpečuje aj finančnú transparentnosť a znižuje regulačné náklady s obmedzenými nákladmi na presadzovanie.

Celkové výsledky porovnania scenárov sa uvádzajú v nasledujúcej tabuľke.

| | Účinnosť | | Pre vád zko vá efek tív nosť ma naž éra infr aštr uktú ry | Efektívnosť | | | Súdržnosť | | Zdôvodnenie |
|-----------------|---|--|--|--|---|---|---|---|---|
| | SO1: Zlepšen ie schopn osti manažé ra infraštr uktúry riadíť infraštr uktúru | SO2: Odstrá nenie narúša nia hospod árskej súťaže v rámci prístupu k infraštr uktúre | | Nák lady na pres adz ova nie | Re gu la čná é né ná kl ad y | Tr an sa kčné ná kl ad y | Za mes tna nosť a pr aco vné pod mie nky | Envir onme ntáln a udrža teľnosť | |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scenár 0 |
| Scenár 1 | ++ | + / 0 | + | 0 / - | 0 | + | + | 0 / + | Scenár 1 podľa očakávaní už má podstatný pozitívny vplyv na efektívnosť manažérov infraštruktúry. Pokiaľ však ide o obmedzenie konfliktov záujmov, bude mať len obmedzený vplyv vyplývajúci z rozšírenia existujúcej požiadavky na nezávislosť na všetky funkcie manažéra infraštruktúry. Zatiaľ čo vplyv na existujúce transakčné náklady bude pozitívny (hoci v obmedzenej miere) vďaka lepšiemu zosúladieniu medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi, regulačné náklady a náklady na presadzovanie mierne vzrastú, keďže opatrenia na zvýšenie efektívnosti prinášajú so sebou obmedzenú administratívnu záťaž. Sociálne a environmentálne vplyvy sú mierne, ale pozitívne. |

| | Účinnosť | | | Efektívnosť | | | Súdržnosť | | Zdôvodnenie |
|-----------------|---|---|--|--------------------------|-------------------|--------------------|--------------------------------|------------------------------|--|
| | SO1: Zlepšenie schopnosti manažérov infraštruktúry riadiť infraštruktúru | SO2: Odstránenie narušenia hospodárskej súťaže v rámci prístupu k infraštruktúre | Prevádzková efektívnosť manažérov infraštruktúry | Náklady na presadzovanie | Regulačné náklady | Transakčné náklady | Zaťažnosť a pracovné podmienky | Environmentálna udržateľnosť | |
| Scenár 2 | ++ | ++ | ++ | -- | 0 | - | + | + | Scenár 2 bude mať rovnaký pozitívny vplyv ako scenár 1, pokiaľ ide o schopnosť manažérov infraštruktúry riadiť infraštruktúru. Ich prevádzková efektívnosť sa však bude ďalej zlepšovať v dôsledku rastúceho konkurenčného tlaku na železničné podniky. V rámci scenára 2 sa odstraňujú konflikty záujmov v rámci prístupu k infraštruktúre, ale nezabezpečuje sa optimálna finančná transparentnosť ani absencia narušenia hospodárskej súťaže. Transakčné náklady sa zvyšujú s počtom nových účastníkov a nárastom dopravy. Náklady na presadzovanie aj regulačné náklady sú vyššie v dôsledku zavádzania informačných bariér a absencie finančnej transparentnosti. Sociálne a environmentálne vplyvy sú mierne, ale pozitívne. |
| Scenár 3 | ++ | +++ | ++ | - | + | -- | ++ | + | V rámci scenára 3 sa ďalej zlepšuje schopnosť manažérov infraštruktúry riadiť infraštruktúru vďaka prínosom špecializácie týkajúcej sa inštitucionálneho oddelenia. V dôsledku celkovej finančnej transparentnosti sa úplne odstraňujú riziká narušenia hospodárskej súťaže pri pomerne nízkych nákladoch na presadzovanie a regulačných nákladoch. Transakčné náklady sa ďalej zvyšujú napriek zmierňujúcemu vplyvu lepšieho zosúladenia medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi. Nárast dopravy a efektívnosť vytvárajú najvyššie pozitívne sociálne a environmentálne vplyvy. |

7. ZHRNUTIE VÝSLEDKOV INICIATÍV V RÁMCI ŠTVRTÉHO ŽELEZNIČNÉHO BALÍKA

Konečným cieľom oddelenia je vytvoriť konkurencieschopnejšie a efektívnejšie odvetvie železničnej dopravy, a tým podporiť lepšiu ponuku služieb a zároveň zlepšiť využívanie

verejných prostriedkov vynakladaných prostredníctvom dotácií pre železničnú dopravu. V nasledujúcej tabuľke sa uvádza súhrn finančných prínosov v prípade:

1. len samotnej iniciatívy týkajúcej sa oddelenia (stĺpec 1)
2. len samotného otvorenia trhu vnútroštátnej osobnej dopravy v rámci dvoch scenárov:

Scenár otvorenia trhu 1 – zameranie na úspory (stĺpec 2) – v tomto scenári sa predpokladá, že príslušné orgány by sa zamerali na úsporu nákladov, pričom všetky zníženia nákladov na verejnú súťaž na zadávanie verejných zákaziek na poskytnutie služby by sa považovali za peňažné úspory, ktoré by sa znovu neinvestovali do zvýšenia kvality alebo kapacity železničnej dopravy.

Scenár otvorenia trhu 2 – opätovné investovanie (stĺpec 3) – v tomto scenári sa predpokladá, že príslušné orgány by sa nezameriavali na úspory nákladov, ale namiesto toho by implicitne „opätovne investovali“ polovicu potenciálnych úspor nákladov na verejnú súťaž na zadávanie verejných zákaziek na poskytnutie služby do vyššej kvality alebo kapacity v rámci verejných zákaziek na poskytnutie služby. Z hľadiska peňažných vplyvov to znamená zníženie čistej aktuálnej hodnoty a zároveň dosiahnutie prínosov z hľadiska nárastu osobokilometrov.

3. kombinovaných vplyvov obidvoch iniciatív s oddelením dvoch scenárov s rôznym výsledkom:

Scenár kombinovaných vplyvov 1 – zameranie na úspory (stĺpec 4)

Scenár kombinovaných vplyvov 2 – zameranie na opätovné investovanie (stĺpec 5)

| Kombinované základné finančné odhady vplyvov politik otvorenia trhu a správy infraštruktúry | | | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|--|---|--|
| Všetky zmeny sú ilustratívne odhady | Scenár oddelenia a 3 | Otvorenie trhu: Scenár 1 - úspory | Otvorenie trhu: Scenár 2 - opätovné investovanie | Kombinované vplyvy: Scenár 1 - úspory | Kombinované vplyvy: Scenár 2 - opätovné investovanie | |
| Čistá aktuálna hodnota (mld. EUR) do roku 2035 diskontovaná 4 % do roku 2019 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Transakčné náklady (priemerný odhad) | - 1,37 | - 0,42 | - 0,42 | - 1,77 | - 1,77 | |
| Prínosy súvisiace so službami vnútroštátnej dopravy* | 5,86 | 29,85 | 21,46 | 43,07 | 33,71 | |
| Prínosy súvisiace so službami medzinárodnej dopravy | 1,07 | | | 1,05 | 0,89 | |
| Prínosy súvisiace so službami nákladnej dopravy | 1,00 | | | 1,00 | 1,00 | |
| Celková čistá aktuálna hodnota | 6,56 | 29,44 | 21,04 | 43,35 | 33,83 | |

Inštitucionálne oddelenie, s ktorými sa počíta v rámci scenára 3 a ktoré sa už realizovalo v prípade trhu nákladnej železničnej dopravy a trhu medzinárodnej osobnej železničnej dopravy, je dôležitým predpokladom dosiahnutia celkových prínosov otvorenia trhu. Spoločným výsledkom týchto dvoch iniciatív sú významné synergie, ako sa uvádza v nasledujúcej tabuľke.

| Kombinovaný výsledný rozsah vplyvov politik otvorenia trhu a správy infraštruktúry | | | |
|---|--|--------------------------------------|--|
| Všetky zmeny sú ilustratívne odhady v EUR ročne | Finančné prínosy (čistá aktuálna hodnota, mld. EUR) | Nárast osobokilometrov (mld.) | Zvýšenie trhového podielu nových účastníkov (%) |
| Scenár 1 – zameranie na úspory | | | |
| Iba vertikálne oddelenie | 6,56 | 0,8 | 0,5 |
| Iba otvorenie trhu | 29,44 | 2,0 | 3,8 |
| Kombinácia otvorenia trhu a vertikálneho oddelenia | 43,35 | 3,8 | 6,4 |
| Scenár 2 – opätovné investovanie | | | |
| Iba vertikálne oddelenie | 4,42 | 1,1 | 0,5 |
| Iba otvorenie trhu | 21,04 | 8,4 | 3,7 |
| Kombinácia otvorenia trhu a vertikálneho oddelenia | 33,83 | 16,4 | 6,2 |

Prvý scenár je zameraný len na finančné prínosy (pozostávajúce hlavne z verejných úspor), zatiaľ čo druhý scenár opätovného investovania by umožnil poskytovanie dodatočných 16,4 miliardy osobokilometrov (6 % nárast osobokilometrov v porovnaní so základným vývojom), ako aj 6 % zvýšenie trhového podielu nových účastníkov na 25 %.

8. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Komisia bude prostredníctvom súboru ukazovateľov priebežne monitorovať a hodnotiť plnenie konkrétnych cieľov týchto právnych predpisov a ich vplyvy. S cieľom predísť zvyšovaniu záťaže orgánov zodpovedných za poskytovanie údajov sú tieto ukazovatele zosúladené s ukazovateľmi, ktoré má Komisia k dispozícii v rámci existujúcich právnych predpisov EÚ prostredníctvom zlepšenej schémy monitorovania železničného trhu (RMMS), regulačných orgánov a Európskej železničnej agentúry.

Ukazovatele budú zahŕňať mieru využívania infraštruktúry, objem dopravy, počet nových účastníkov, trhový podiel nových účastníkov a sťažnosti predložené regulačným orgánom.

Väčšina týchto informácií je už k dispozícii vďaka existujúcej RMMS, ktorá zahŕňa všetky relevantné zainteresované strany. V prepracovanom znení sa predpokladá rozšírenie rozsahu pôsobnosti na spoplatňovanie infraštruktúry, pridelovanie kapacity, investície do železničnej infraštruktúry, tvorbu cien, kvalitu služieb, verejné zákazky na poskytnutie služby,

udeľovanie licencií a stupeň otvorenia trhu, harmonizáciu medzi členskými štátmi a zamestnanosť a súvisiace sociálne podmienky.