

Bryssel den 30.1.2013  
SWD(2013) 13 final

**ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR**

**SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN**

*som medföljer dokumentet*

**Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen**

{COM(2013) 29 final}  
{SWD(2013) 12 final}

# ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

## SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

*som medföljer dokumentet*

**Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen**

**Ansvarigt GD: MOVE**

### **1. PROBLEMFÖRMULERING**

Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, så som det definieras i 2011 års vitbok om transportpolitik, syftar till att skapa en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan tillhandahålla tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder. Trots befintlig lagstiftning finns det fortfarande effektivitets- och konkurrensproblem.

Järnvägsinfrastrukturen är ryggraden och drivkraften för den inre marknaden men också ett naturligt monopol på grund av sina höga kostnader. Mot bakgrund av det ökande trycket på de offentliga finanserna blir det allt viktigare med ökad effektivitet för att säkerställa optimal förvaltning och användning av infrastruktur som delas mellan olika järnvägsföretag. Om hållbar tillväxt ska uppnås måste hindren för tillträde till järnvägssektorn behandlas.

Ett sätt att bidra till sådan hållbar tillväxt är att stärka den inre marknaden genom att optimera styrningen av infrastrukturförvaltningen, särskilt genom att garantera att infrastrukturförvaltaren a) utför ett enhetligt antal funktioner som är samordnade med dess motparter inom EU vad gäller gränsöverskridande frågor, och är lyhörd för järnvägsföretagens behov ("effektivitetsproblem") och b) gör det möjligt för effektivt icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen ("lika tillträde-problem").

För det första uppstår effektivitetsproblemet eftersom den aktuella styrningen inte ger tillräcklig stimulans och tillräckliga medel för infrastrukturförvaltare att tillgodose transporttjänstemarknaden och för att bidra till resultatoptimeringen i sektorn som helhet. Omarbetningen av det första järnvägspaketet har lett till en skyldighet för infrastrukturförvaltare att samråda med användare och använda resultatplaner och mål, vilket inte gör det möjligt att ha en strukturerad och fortlöpande dialog med användarna. Dessutom kan spridningen av olika funktioner inom infrastrukturförvaltning bland olika marknadsaktörer leda till inkonsekvenser i förvaltningen och öka samordningskostnaderna. Ett viktigt villkor för att fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet är slutligen att funktionen för det gränsöverskridande samarbetet mellan infrastrukturförvaltare förbättras.

För det andra leder intressekonflikter i vertikalt integrerade järnvägsbolag naturligt till protektionism bland tidigare aktörer, vilket skadar konkurrensen för järnvägstjänster för alla andra sökanden, vilket ger "lika tillträde-problem". Erfarenheter under det senaste decenniet har visat att genomförandet av de nuvarande separeringskraven inte fullt ut förhindrade intressekonflikter och diskriminering vad gäller tillträde till järnvägsinfrastruktur och relaterade tjänster. Den befintliga lagstiftningen har dessutom visat sig vara otillräcklig när det gäller att upptäcka och förebygga korssubventionering från infrastrukturförvaltare till

aktörer. Inte ens tillsynsmyndigheternas ökade makt enligt omarbetningen kan förhindra detta, eftersom risken ligger inbyggd i den befintliga strukturen.

Problemen som beskrivs ovan och de åtgärder som ska föreslås för att hantera dem kommer att påverka ett stort antal aktörer inom järnvägsmarknaden, däribland nationella myndigheter, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och indirekt också passagerare och användare av godstransporttjänster.

## 2. SUBSIDIARITET

Med artikel 58, 90 och 100 i fördraget omfattas järnvägarna av målen för en verklig inre marknad enligt EU:s gemensamma transportpolitik.

Eftersom de nationella reglerna och den allt annat än optimala funktionen hos de nationella institutionerna fungerar som hinder för den inre marknaden kan inte enbart åtgärder från medlemsstaterna ge en sammanhållen järnvägsmarknad inom EU och hantera de olika tolkningarna av lagstiftningen. Åtgärder på EU-nivå syftar till att säkerställa ett enhetligt genomförande av EU:s *regelverk* för järnvägarna, vilket bör leda till att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde bildas utan onödiga administrativa och tekniska hinder.

## 3. MÅL

**Allmänt mål:** Att ytterligare stärka styrningen av järnvägsinfrastrukturen och på så sätt öka järnvägssektorns konkurrenskraft i förhållande till andra transportmedel och ytterligare utveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

### Särskilda mål

Problemet med effektiv hantering:

1. Förbättra infrastrukturförvaltarens möjlighet att effektivt förvalta infrastrukturen till förmån för användarna.

Problemet med lika tillträde:

2. Eliminera intressekonflikter och snedvriden konkurrens inom infrastruktur tillträde.

### Operativa mål

Problemet med effektiv hantering:

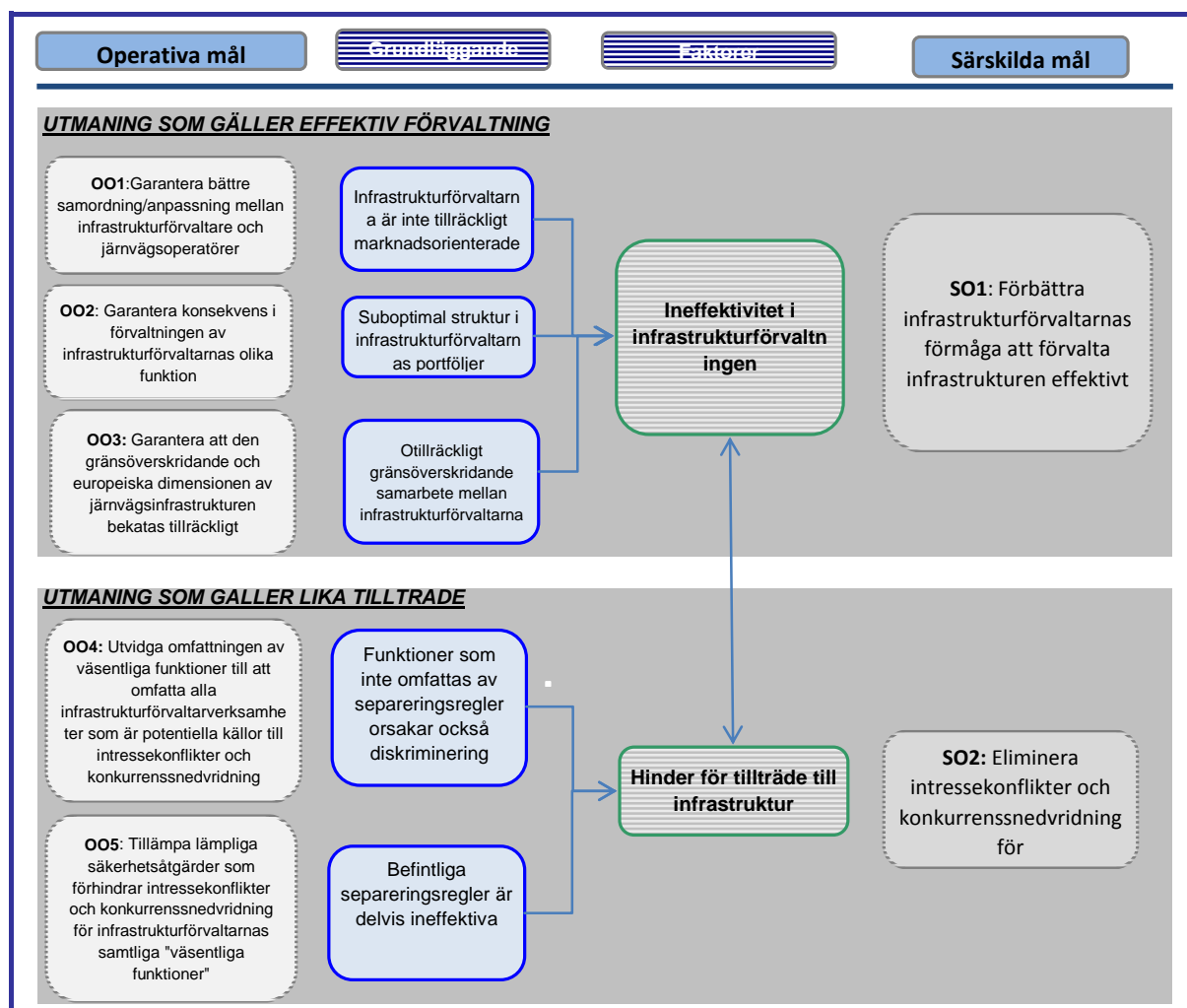
1. Garantera bättre samordning/anpassning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsoperatörer.
2. Säkerställa enhetlighet i förvaltningen av de olika infrastrukturfunktionerna.
3. Garantera att den gränsöverskridande och alleuropeiska dimensionen av järnvägsinfrastrukturen hanteras på lämpligt sätt.

Problemet med lika tillträde:

1. Utöka räckvidden för "väsentliga funktioner" till alla infrastrukturförvaltarens aktiviteter som kan vara potentiella källor till intressekonflikter och snedvriden konkurrens.

2. Tillämpa lämpliga säkerhetsåtgärder för att förhindra intressekonflikter och snedvriden konkurrens för alla "väsentliga funktioner" för infrastrukturförvaltare.

Figur 1 – Kartläggning av problem, bakomliggande orsaker och mål



#### 4. ALTERNATIV

I syfte att ta itu med de två problemen med effektivitet och lika tillträde och hitta en optimal styrningsstruktur har fem grupper av alternativ undersökts, vilka alla innehåller åtgärder för att motverka de olika problemdelarna, så som samordning av marknader, konsekvens i funktion, gränsöverskridande gränssnitt, intressekonflikter och lika tillträde. För varje grupp utarbetades två till fyra alternativ förutom utgångsalternativen. Kombinationen av alla dessa alternativ skulle teoretiskt sett kunna ge 576 scenarier. För att minska komplexiteten grundades förundersökningen för varje åtgärdsgrupp på intressenternas åsikter, efterlevnad av subsidiaritets-/proportionalitetsprinciperna, genomslag vad gäller de politiska målen samt övergripande genomförbarhet. I tabellen nedan visas de elva alternativ som har behållits, däribland de fem grundscenarierna, av de nitton alternativ som bedömdes.

Problem	Alternativkategori	Beaktat alternativ	Kvarstår
<b>Otillräcklig marknadsinriktning bland infrastrukturförvaltare</b>	<b>C-alternativ:</b> Samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag	<b>Alternativ C0:</b> Grundscenari - förbättringar enligt omarbetningen	✓
		<b>Alternativ C1:</b> Järnvägsföretagen deltar i förvaltarnas styrelse	
		<b>Alternativ C2:</b> Samordnande organ mellan förvaltare och företag	✓
		<b>Alternativ C3:</b> Anpassning med nya ekonomiska stimulansmedel	
<b>Infrastrukturförvaltarnas funktioner hanteras på ett inkonsekvent sätt</b>	<b>F-alternativ:</b> Konsekvent förvaltning av viktiga funktioner	<b>Alternativ F0:</b> Grundscenari - innehållet i befintliga väsentliga funktioner förtydligas av EG-domstolen	✓
		<b>Alternativ F1:</b> Ny samordningsmekanism mellan de olika enheterna som ansvarar för infrastrukturförvaltning	
		<b>Alternativ F2:</b> En samlad infrastrukturförvaltning (alla förvaltningsfunktioner samlas under infrastrukturförvaltaren)	✓
<b>Det gränsöverskridande samarbetet mellan infrastrukturförvaltare är otillräckligt</b>	<b>CB-alternativ:</b> Gränsöverskridande infrastrukturförvaltning	<b>Alternativ CB0:</b> Grundscenari - genomförande av befintlig EU-lagstiftning (omarbeting, reglering av järnvägskorridorer, osv.)	✓
		<b>Alternativ CB1:</b> Inrättande av ett EU-nätverk för infrastrukturförvaltare	✓
		<b>Alternativ CB2:</b> Skapa en EU-struktur som omfattar nationella infrastrukturförvaltare	
<b>Lika tillträde måste garanteras till alla väsentliga funktioner</b>	<b>SF-alternativ:</b> Funktioner som faller under separeringskraven	<b>SF0:</b> Grundscenari - separeringskraven gäller endast för tilldelning av tåglägen och avgiftsuttag för tillträde till järnvägsspår	✓
		<b>Alternativ SF1:</b> Nuvarande väsentliga funktioner + trafikledning separerade	
		<b>Alternativ SF2:</b> Nuvarande väsentliga funktioner + trafikledning + underhåll separerade	
		<b>Alternativ SF3:</b> Alla infrastrukturförvaltningsfunktioner separerade	✓
<b>Intressekonflikter i infrastrukturförvaltningsfunktionerna</b>	<b>S-alternativ:</b> Sätt att separera infrastrukturförvaltning från järnvägsföretag	<b>Alternativ S0:</b> Grundscenari - befintliga separationskrav för väsentliga funktioner så som de tolkas i det kommande domstolsavgörandet	✓
		<b>Alternativ S1:</b> Ytterligare behörighet för tillsynsorgan	
		<b>Alternativ S2:</b> Förtydliga i EU-lagstiftning de konkreta följderna av befintliga separationskrav	✓

		<b>Alternativ S3:</b> Institutionellt särskiljande	✓
		<b>Alternativ S4:</b> Regelefterlevnadsansvarig i integrerade strukturer	

Efter genomgång kvarstår endast följande scenarier och alternativ:

Alternativkategori	Grundscenario	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
<b>Samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag</b>	<b>Alternativ C0:</b> Förbättringar enligt omarbetningen	<b>Alternativ C2:</b> Samordningsorgan	<b>Alternativ C2:</b> Samordningsorgan	<b>Alternativ C2:</b> Samordningsorgan
<b>Konsekvent förvaltning av viktiga funktioner</b>	<b>Alternativ F0:</b> Befintliga väsentliga funktioner förtydligas av EG-domstolen, men räckvidden förblir begränsad	<b>Alternativ F2:</b> Samlad infrastrukturförvaltning	<b>Alternativ F2:</b> Samlad infrastrukturförvaltning	<b>Alternativ F2:</b> Samlad infrastrukturförvaltning
<b>Gränsöverskridande infrastrukturförvaltning</b>	<b>Alternativ SC0:</b> Genomförande av befintlig EU-lagstiftning - omarbetning, reglering av järnvägskorridorer.	<b>Alternativ CB1:</b> Inrättande av ett EU-nätverk för infrastrukturförvaltare	<b>Alternativ CB1:</b> Inrättande av ett EU-nätverk för infrastrukturförvaltare	<b>Alternativ CB1:</b> Inrättande av ett EU-nätverk för infrastrukturförvaltare
<b>Funktioner som faller under separeringskraven</b>	<b>Alternativ SF0:</b> Endast tilldelning av tåglägen och avgiftsuttag för tillträde till järnvägsspår avskiljs	<b>Alternativ SF3:</b> Alla infrastrukturförvaltningsfunktioner separerade	<b>Alternativ SF3:</b> Alla infrastrukturförvaltningsfunktioner separerade	<b>Alternativ SF3:</b> Alla infrastrukturförvaltningsfunktioner separerade
<b>Sätt att separera</b>	<b>Alternativ S0:</b> Befintliga separeringskrav	<b>Alternativ S0:</b> Befintliga separeringskrav	<b>Alternativ S2:</b> Förtydliga i EU-lagstiftning de konkreta följderna av befintliga separeringskrav	<b>Alternativ S3:</b> Institutionellt särskiljande

## 5. KONSEKVENSBEDÖMNING

Bedömningen genomfördes på de främsta ekonomiska effekterna av scenarierna, utifrån deras effekt på järnvägssektorn. Rapporten fokuseras på direkta effekter på järnvägssektorn i termer av tillsynskostnader, transaktionskostnader, regleringskostnader, kostnader för diskrimineringsärenden, för korssubventionering men också avskiljningens effekter på effektiviteten i infrastruktur användning (inklusive bedömning av kostnader för avvikelser). Bedömning av initiativets efterföljande effekter, så som behörighetsnivå, aktivitetsnivå, investeringar, tjänstekvalitet, säkerhet och små och medelstora företag visas också. Även de vidare indirekta effekterna på det europeiska transportsystemet och ekonomin beaktas.

Analysen bygger mest på kvalitativ bedömning av alternativen, med stöd av kvantitativa delar där så är möjligt.

Bedömningen av miljöpåverkan omfattade dessutom klimatförändring, föroreningar och buller, och social påverkan på sysselsättningsnivåerna, säkerhet och arbetsvillkor inklusive löner bedömdes.

## Bedömning av direkta effekter

Påverkan jämfört med grundscenariot	Scenario 1 (endast effektivitetsåtgärder)	Scenario 2 (effektivitet och tillsyn av avskiljning)	Scenario 3 (effektivitet och institutionell avskiljning)
<b>Kostnader för tillsyn (engångskostnader)</b>	<b>0/-</b>	<b>--</b> Potentiell omfattning av kostnaderna € 0,17 miljarder	<b>-</b> Potentiell omfattning av kostnaderna € 0,24 miljarder –
	Begränsade kostnader för inrättande av samordningsorgan i många medlemsstater och samlade infrastrukturförvaltningsfunktioner i en del medlemsstater.	I samband med kostnader för intern omorganisation kan det bli nödvändigt att införa "kinesiska murar". Påverkan på medlemsstater som har integrerade strukturer eller holdingstrukturer.	~ 0,9 % av årliga driftkostnader. Påverkan på medlemsstater som har integrerade strukturer eller holdingstrukturer.
<b>Transaktionskostnader</b>	<b>+</b>	<b>-</b> Potentiellt kostnadsintervall mellan € 0,05 miljarder och € 0,16 miljarder per år	<b>--</b> Potentiellt kostnadsintervall mellan € 0,05 miljarder och € 0,16 miljarder per år
	Viss förbättring på grund av bättre samordning. Påverkan på alla medlemsstater.	Minst 0,15 % av driftkostnaderna. Påverkan på medlemsstater som integrerade strukturer eller holdingstrukturer.	~ 0,3 % av driftkostnaderna. Påverkan på medlemsstater som integrerade strukturer eller holdingstrukturer.
<b>Regleringskostnader</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
	Det förväntas inte att kostnaderna för tillsyn enligt scenario 1 ska bli avsevärt lägre än dem i grundscenariot.	Det förväntas inte att kostnaderna för tillsyn enligt scenario 2 ska bli avsevärt lägre än dem i grundscenariot.	Tillsynskostnader per tågkilometer skulle kunna minska med upp till 75 % till följd av institutionell avskiljning. Påverkan på medlemsstater som integrerade strukturer eller holdingstrukturer.
<b>Andra kostnader och fördelar kopplade till:</b>			
<b>Diskriminering</b>	<b>0</b>	<b>0/+</b>	<b>++</b>
	Ingen påverkan	Tillsynsorganens räckvidd utvidgas men förblir ändå mestadels reaktiv och därmed endast delvis undvikande diskrimineringsrelaterade kostnader.	Full institutionell avskiljning skulle undanröja tillfälle och motivering för diskriminering.
<b>Korssubventionering</b>	<b>0</b>	<b>0/+</b>	<b>++</b>
	Ingen påverkan	Öppenhet och risker för korssubventionering finns kvar i integrerade strukturer och holdingstrukturer även om kraven på särredovisning gäller.	Full institutionell avskiljning skulle ge nödvändig öppenhet och undanröja tillfälle till korssubventionering.
<b>Effektivitet</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>++</b>
	Ökat konkurrenstryck och specialisering hos marknadsaktörer kommer att ha ytterligare positiv effekt på deras produktivitet och effektivitet. På samma gång finns det, vilket förklaras ytterligare i bilaga V, risk för förlust av synergier och diversifieringsfördelar som kan uppstå vid avskiljning mellan infrastrukturförvaltning och ett dominant järnvägsföretag. Detta ingår dock för att skapa lika förutsättningar för alla operatörer. De här riskerna ska minskas genom förbättrad samordning mellan förvaltare och användare av infrastrukturen liksom med fullt genomförande av ekonomiska stimulansmedel som planeras i omarbetningen (modulering av avgifter, stimulanspaket och resultatsystem). Sådana åtgärder kommer att garantera lämplig anpassning av strategier och		

investeringar som främst ger långsiktiga effektivitetsvinster.

## Bedömning av relaterade och indirekta effekter

Påverkan jämfört med grundscenariot	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
<b>Ekonomiska konsekvenser</b>			
<b>- Påverkan på järnvägsbranschen</b>			
Konkurrensnivå	+	++	+++
Aktivitetsnivå för järnvägsoperatörer	+	++	+++
Investeringsnivå	+	++	++
Nivå på tjänstekvalitet och punktlighet	0/+	+	++
Säkerhetsnivå	0	0	0
Påverkan på små och medelstora företag	0	+	++
<b>- Påverkan på transportsektorn</b>			
Byte av transportslag	0/+	+	+
Effektivitet för transportsystemet (trafikstockningarna och restider)	+	+	++
Europeisk ekonomi	+	+	+
<b>Effekter på europeisk ekonomi</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Miljömässiga konsekvenser</b>			
Klimatförändringar	0/+	+	+
Föroreningar	0/+	+	+
Buller från järnvägen	0/+	0/+	0/+
<b>Sociala konsekvenser</b>			
Sysselsättning och arbetsvillkor inom järnvägssektorn	+	+	++
Transportsäkerhet	0/+	0/+	0/+

## 6. JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIVEN

Med beaktande av alla effekter anses scenario 3 vara det bästa om det skapas ett samordningsorgan för infrastrukturförvaltare, funktionerna samlas, ett EU-nätverk för förvaltare skapas och alla funktioner lyder under institutionella avskiljningskrav.

Dessutom är det detta scenario som bäst når upp till de allmänna, specifika och driftsmässiga målen, förbättrar villkoren för konkurrens och effektivitet i järnvägssystemet. Det underlättar ekonomisk tillväxt, ökar kapacitetsutnyttjandet och infrastrukturprestandan och minskar kostnader och hinder för att få tillträde genom att intressekonflikter undanröjs. Det ger också ekonomisk öppenhet och minskar regleringskostnaderna med begränsade tillsynskostnader.

Det samlade resultatet av jämförelsen av scenarier visas i tabellen nedan.

	Genomslag		Driftseffektivitet i förvaltningen	Effektivitet			Samstämmighet		Motivering
	SO1: Förbättra infrastrukturförvaltarens möjlighet att förvalta	SO2: Eliminera snedvriden konkurrens i tillträdet till		Tillsynskostnader	Regleringskostnader	Transaktionskostnader	Sysselsättnings- och arbetsförhållanden	Miljömässig hållbarhet	
	0	0	0	0	0	0	0	0	Scenario 0
<b>Scenario 1</b>	++	+/0	+	0/-	0	+	+	0/+	Scenario 1 förväntas redan ha en avsevärd positiv effekt på effektiviteten i infrastrukturförvaltningen. När det gäller minskning av intressekonflikter har det dock endast begränsad effekt genom att det befintliga kravet på oberoende utökas till alla förvaltningsfunktioner. Även om de befintliga transaktionskostnaderna påverkas på ett positivt om än begränsat sätt genom bättre anpassning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, ökade reglerings- och tillsynskostnaderna något eftersom effektivitetsåtgärder medför en begränsad administrativ börda. Den sociala och miljömässiga påverkan är liten men positiv.
<b>Scenario 2</b>	++	++	++	--	0	-	+	+	Scenario 2 får samma positiva effekt som Scenario 1 på infrastrukturförvaltarens möjlighet att förvalta infrastrukturen. Dess driftseffektivitet ökar dock ytterligare med det ökade konkurrenstrycket på järnvägsföretag. Scenario 2 undanröjer intressekonflikter i tillträdet till infrastrukturen men garanterar inte optimal ekonomisk öppenhet och undanröjande av snedvriden konkurrens. Transaktionskostnaderna ökar med antalet nya aktörer och ökad trafik. Såväl tillsyns- som regleringskostnader blir högre på grund av införandet av "kinesisk mur" och avsaknaden av ekonomisk öppenhet. Den sociala och miljömässiga påverkan är liten men positiv.

	Genomslag			Effektivitet			Samstämmighet		Motivering
	SO1: Förbättra infrastrukturförvaltarens möjlighet att förvalta	SO2: Eliminera snedvriden konkurrens i tillträdet till		Drift effektivitet i förvaltningen	Tillsynskostnader	Regleringskostnader	Transaktionskostnader	Sysselsättnings- och arbetsförhållanden	
<b>Scenario 3</b>	++	+++	++	-	+	--	++	+	Scenario 3 förbättrar ytterligare infrastrukturförvaltarens möjlighet att förvalta infrastrukturen tack vare specialiseringsfördelarna vid institutionell avskiljning. Med full ekonomisk öppenhet elimineras risken för snedvriden konkurrens helt med relativt låga tillsyns- och regleringskostnader. Transaktionskostnader ökar ytterligare trots effekten av bättre anpassning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsoperatörer. Ökad trafik och effektivitet genererar de största positiva sociala och miljömässiga effekterna.

## 7. SAMMANFATTNING AV RESULTATEN FÖR INITIATIVEN I DET FJÄRDE JÄRNVÄGSPAKETET

Det främsta målet för en avskiljning är att skapa en konkurrenskraftigare och effektivare järnvägssektor och därmed uppmuntra till bättre tjänster, samtidigt som användningen av offentliga medel ska användas bättre genom subventioner till järnvägar. I tabellen nedan sammanfattas de ekonomiska fördelarna för följande:

1. Enbart avskiljningsinitiativet (kolumn 1).
2. Öppning av inrikes passagerartrafik för två scenarier:
  - Marknadsöppning scenario 1* - Fokus på besparingar (kolumn 2) - I det här scenariot antas det att behöriga myndigheter skulle fokusera på kostnadsbesparingar och ta alla sänkningar av anbuds-kostnader för avtal för allmän trafik som kassabesparingar och inte återinvestera dem i högre järnvägs-kvalitet eller -kapacitet.
  - Marknadsöppning scenario 2* - Återinvestering (kolumn 3) - I det här scenariot antas att behöriga myndigheter inte skulle fokusera på kostnadsbesparingar utan i stället underförstått "återinvestera" hälften av de möjliga sänkningarna av anbuds-kostnader för avtal för allmän trafik genom att ange högre kvalitet eller kapacitet i avtalen. När det gäller ekonomiska effekter innebär detta en minskning av det diskonterade nuvärdet, medan fördelarna ligger i en ökning av antalet passagerarkilometer.
3. Kombinerade effekter av båda initiativen som avskiljer två olika resultatscenarier:
  - Scenario med kombinerade effekter 1* – Fokus på besparingar (kolumn 4).
  - Scenario med kombinerade effekter 2* – Fokus på återinvestering (kolumn 5).

**Kombinerade budgeteffekter av marknadsöppnandet och styrning av infrastrukturförvaltning**

Alla förändringar är uppskattningar NPV (miljarder €) till 2035, diskonterat till 4 % till 2019	Avskiljning Scenario 3	Marknadsöppnande: Scenario 1 - Besparingar	Marknadsöppnande: Scenario 2 - Återinvestering	Kombinerade effekter: Scenario 1 - Besparingar	Kombinerade effekter: Scenario 2 - Återinvestering
	1	2	3	4	5
Transaktionskostnader (medeluppskattning)	-1,37	-0,42	-0,42	-1,77	-1,77
Vinster för inrikes tjänster*	5,86	29,85	21,46	43,07	33,71
Vinster för internationella tjänster	1,07			1,05	0,89
Vinster för gods	1,00			1,00	1,00
<b>Totalt diskonterat nuvärde</b>	<b>6,56</b>	<b>29,44</b>	<b>21,04</b>	<b>43,35</b>	<b>33,83</b>

Den institutionella avskiljning som avses i scenario 3 är en viktig förutsättning för att uppnå alla fördelar med marknadsöppningen, vilket redan har skett för godstrafiken och den internationella persontrafiken. De två initiativen tillsammans ger viktiga synergier vilket visas i tabellen nedan.

<b>Kombinerade resultateffekter av marknadsöppningen och politik för styrning av infrastrukturförvaltning</b>			
<b>Alla ändringar är uppskattningar i euro per år</b>	<b>Ekonomiska fördelar (NPV, € miljarder)</b>	<b>Ökning i passagerar-km (miljarder)</b>	<b>Ökning i marknadsandel för nya aktörer (%)</b>
<b>Scenario 1 – Fokus på besparingar</b>			
Endast vertikal separation	6,56	0,8	0,5
Endast marknadsöppning	29,44	2,0	3,8
Kombination av marknadsöppning och vertikal separation	43,35	3,8	6,4
<b>Scenario 2 - Återinvestering</b>			
Endast vertikal separation	4,42	1,1	0,5
Endast marknadsöppning	21,04	8,4	3,7
Kombination av marknadsöppning och vertikal separation	33,83	16,4	6,2

Det första scenariot fokuserar endast på ekonomiska vinster (mestadels bestående av offentliga besparingar) medan det andra återinvesteringsscenariot skulle ge ytterligare 16,4 miljarder passagerarkilometer (6 % ökning av passagerarkilometer ovanpå utvecklingen av grundscenariot) och skulle göra det möjligt att öka 6 % i marknadsandel för nya marknadsaktörer till 25 %.

## **8. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING**

Kommissionen ska fortlöpande och med hjälp av ett antal indikatorer övervaka och utvärdera genomförandet av de specifika målen i den här lagstiftningen och dess effekter. För att inte arbetsbördan ska öka för de organ som ansvarar för att tillhandahålla data, anpassas de här indikatorerna efter dem som kommissionen får som en del i befintlig EU-lag genom det förbättrade systemet för övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS), tillsynsorgan och Europeiska järnvägsbyrån.

Indikatorerna ska omfatta infrastrukturutnyttjande, trafikvolym, antalet nya aktörer, marknadsandel för nya aktörer och klagomål till tillsynsmyndigheter.

Mycket av denna information finns redan tillgänglig från det befintliga systemet för övervakning av järnvägsmarknaden som omfattar alla relevanta intressenter och i omarbetningen förutses förbättringar som ska täcka uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, investeringar i järnvägsinfrastruktur, prissättning, tjänstekvalitet, avtal om allmän trafik, tillståndsgivning och graden av marknadsöppning, harmonisering mellan medlemsstaterna samt sysselsättning och relaterade sociala villkor.