



Brussel, 30.1.2013  
SWD(2013) 13 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

**SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING**

*Begeleidend document bij het*

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, voor wat betreft de openstelling van de markt voor binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur**

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 12 final}

# WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

## SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

### *Begeleidend document bij het*

### **Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, voor wat betreft de openstelling van de markt voor binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur**

#### **Bevoegd DG: MOVE**

#### **1. AARD VAN HET PROBLEEM**

De Europese spoorwegruimte, zoals gedefinieerd in het witboek van 2011 over het vervoersbeleid, heeft tot doel een interne spoorwegmarkt te creëren waarop Europese spoorwegondernemingen diensten kunnen verlenen zonder overbodige technische en administratieve hinderpalen. Ondanks de huidige wetgeving bestaan er nog steeds problemen op het gebied van efficiëntie en concurrentie.

De spoorweginfrastructuur vormt de ruggengraat en de drijvende kracht achter de interne spoorwegmarkt, maar is door de hoge kosten ook een natuurlijk monopolie. Gezien de toenemende druk op de overheidsfinanciën is het belangrijker dan ooit tevoren dat verschillende spoorwegondernemingen de gedeelde infrastructuur optimaal beheren en gebruiken. Om duurzame groei mogelijk te maken, moet een oplossing worden gevonden voor de hinderpalen die de toegang tot de spoorwegsector belemmeren.

De interne markt versterken door de governance van infrastructuurbeheer te optimaliseren, met name door ervoor te zorgen dat de infrastructuurbeheerder (IM) (a) met zijn EU-tegenhangers op samenhangende wijze overleg pleegt over grensoverschrijdende problemen ("de uitdaging inzake efficiëntie") en (b) effectieve niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur mogelijk maakt ("de uitdaging inzake gelijke toegang"), is een manier om deze duurzame groei te ondersteunen.

Ten eerste ontstaat er een efficiëntieprobleem omdat de huidige governance de infrastructuurbeheerders onvoldoende stimulansen en middelen oplevert om tegemoet te komen aan de behoeften van de markt voor vervoersdiensten en om bij te dragen tot de optimalisering van de prestaties van de sector in haar geheel. De herschikking van het eerste spoorwegpakket heeft de verplichting ingevoerd voor infrastructuurbeheerders om de gebruikers te raadplegen en voorziet in het gebruik van prestatieregelingen en doelstellingen, maar deze maken geen gestructureerde en permanente dialoog met de gebruikers mogelijk. Bovendien kan de verdeling van verschillende infrastructuurbeheersfuncties over verschillende marktspelers leiden tot onsamenhangend beheer van de infrastructuur en tot een toename van de coördinatiekosten. Ten slotte is de verbetering van de grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders een belangrijke voorwaarde voor de voltooiing van de Europese spoorwegruimte.

Ten tweede leiden belangenconflicten in verticaal geïntegreerde spoorwegholdings stevast tot protectionistische praktijken van gevestigde ondernemingen, hetgeen de concurrentie voor alle andere geïnteresseerden in spoorwegdiensten bemoeilijkt ("de uitdaging inzake gelijke

toegang"). Uit de ervaring die het voorbije decennium is opgedaan, blijkt dat de tenuitvoerlegging van de actuele scheidingseisen de belangenconflicten en discriminerende praktijken inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur en bijbehorende diensten niet volledig uit de wereld heeft geholpen. Bovendien is gebleken dat het bestaande wetgevingskader niet volstaat om kruissubsidiëring door infrastructuurbeheerders aan gevestigde ondernemingen op te sporen en te voorkomen. Zelfs de versterkte bevoegdheden die krachtens de herschikking aan de regelgevers zijn verleend, kunnen dit niet voorkomen omdat het risico inherent is aan de bestaande structuur.

De hierboven beschreven problemen en de maatregelen die worden voorgesteld om ze op te lossen, zullen gevolgen hebben voor een groot aantal spelers op de spoorwegmarkt, waaronder nationale autoriteiten, infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en indirect ook voor passagiers en gebruikers van het vrachtvervoer per spoor.

## 2. SUBSIDIARITEIT

Het doel om een echte interne markt tot stand te brengen in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid van de EU wordt krachtens de artikelen 58, 90 en 100 van het Verdrag uitgebreid tot de spoorwegen.

Individuele acties van lidstaten kunnen de samenhang van de EU-spoorwegmarkt niet garanderen en bieden geen oplossing voor uiteenlopende interpretaties van de wetgeving omdat de kern van het probleem wordt gevormd door de instandhouding van nationale regels en de suboptimale werking van nationale instellingen, die hinderpalen vormen voor de interne markt. Actie op EU-niveau heeft tot doel te zorgen voor een samenhangende tenuitvoerlegging van het spoorwegacquis van de EU, wat zou moeten leiden tot de oprichting van één Europese spoorwegruimte zonder overbodige administratieve en technische hinderpalen.

## 3. DOELSTELLINGEN

**Algemene doelstelling:** De governance van de spoorweginfrastructuur verder versterken, de concurrentiekracht van de spoorsector in vergelijking met andere vervoerswijzen verbeteren en verder werken aan één Europese spoorwegruimte.

### **Specifieke doelstellingen:**

De uitdaging inzake efficiënt beheer:

1. Infrastructuurbeheerders beter in staat stellen om de infrastructuur efficiënt te beheren in het belang van de gebruikers

De uitdaging inzake gelijke toegang:

2. Belangenconflicten en concurrentieverstoringen bij de toegang tot infrastructuur uit de wereld helpen

### **Operationele doelstellingen:**

De uitdaging inzake efficiënt beheer:

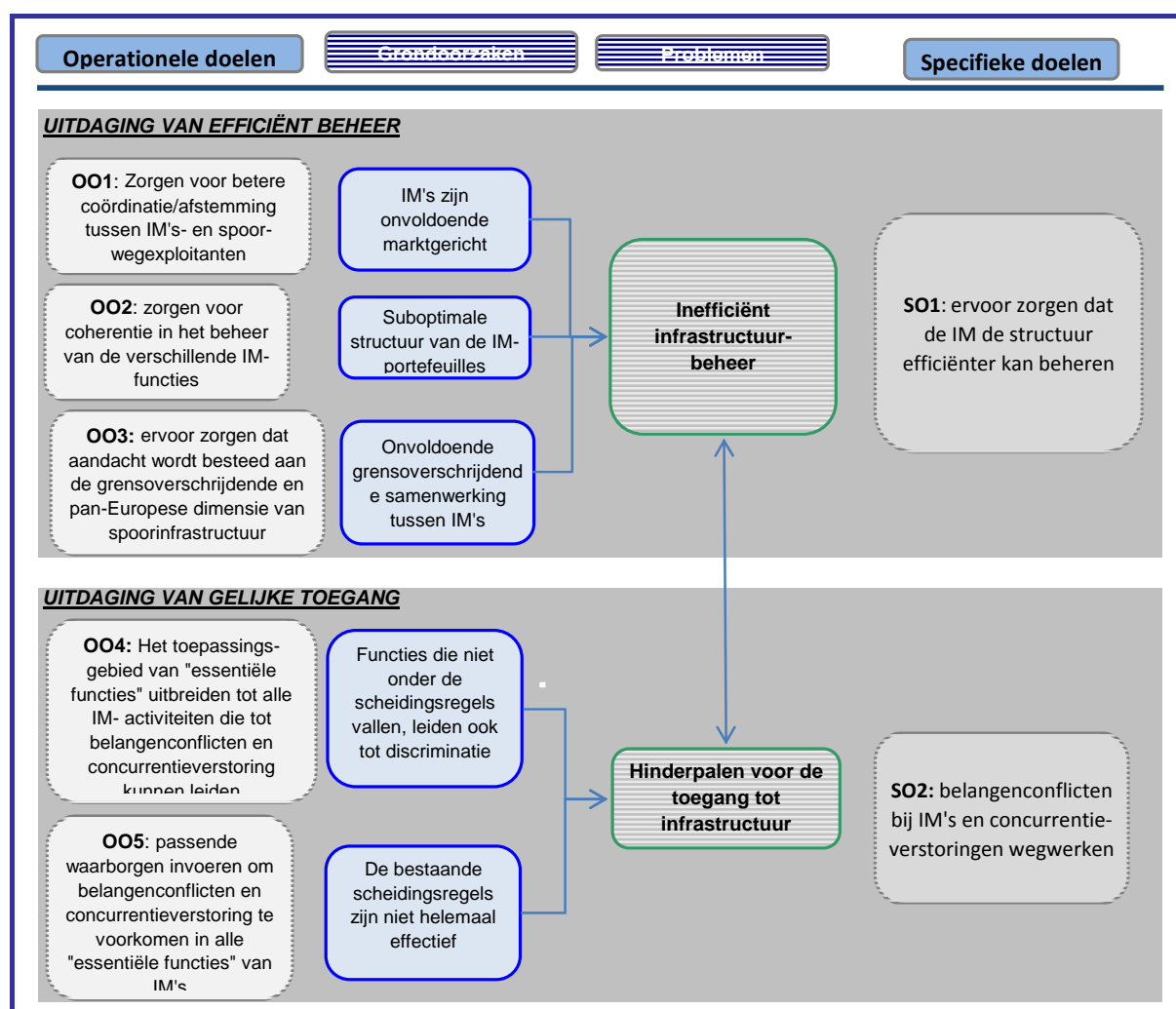
1. Zorgen voor betere coördinatie/onderlinge afstemming tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegexploitanten

- Zorgen voor samenhangend beheer van de verschillende functies van infrastructuurbeheerders
- Erop toezien dat de nodige aandacht wordt besteed aan de grensoverschrijdende en pan-Europese dimensie van spoorweginfrastructuur

De uitdaging inzake gelijke toegang:

- Het toepassingsgebied van "essentiële functies" uitbreiden tot alle activiteiten van infrastructuurbeheerders die kunnen leiden tot belangenconflicten en concurrentieverstoringen
- Passende vrijwaringsmaatregelen toepassen om belangenconflicten en concurrentieverstoringen te voorkomen voor alle "essentiële functies" van infrastructuurbeheerders

Figuur 1 – Drijvende krachten, fundamentele oorzaken en doelstellingen in kaart gebracht



#### 4. BELEIDSOPTIES

Om het hoofd te bieden aan de twee belangrijkste uitdagingen, namelijk efficiëntie en gelijke toegang, en om een optimale governancestructuur te vinden, zijn vijf groepen van opties onder de loep genomen. Elke groep bevat maatregelen om de diverse aspecten van de

problemen, zoals marktcoördinatie, samenhang van de functie, grensoverschrijdende interfaces, belangenconflicten en gelijke toegang, op te lossen. Voor elke groep zijn, naast de basisopties, twee tot vier opties ontwikkeld. De combinatie van al deze opties kan in theorie 576 scenario's opleveren. Om complexiteit te beperken, heeft voor elke reeks maatregelen een voorafgaande toetsing plaatsgevonden op basis van de standpunten van belanghebbenden, naleving van de beginselen van subsidiariteit/evenredigheid, effectiviteit in termen van beleidsdoelstellingen en algehele haalbaarheid. Van de 19 onderzochte opties zijn er 11 geselecteerd, inclusief 5 basisscenario's. Deze zijn in de onderstaande tabel uiteengezet.

Aspect van het probleem	Respectieve categorie opties	Overwogen beleidsopties	Behoudens
<b>De infrastructuur beheerders zijn onvoldoende marktgericht</b>	<b>Optie C:</b> Coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen	<b>Optie C0:</b> Basisscenario – verbeteringen zoals gepland in de herschikking	✓
		<b>Optie C1:</b> Deelname van de spoorwegondernemingen aan de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerders	
		<b>Optie C2:</b> Organen voor coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen	✓
		<b>Optie C3:</b> Onderlinge afstemming via nieuwe financiële stimulansen	
<b>De functies van de infrastructuur beheerder worden op onsamenhangende wijze beheerd</b>	<b>Optie F:</b> Samenhangend beheer van kernfuncties	<b>Optie F0:</b> Basisscenario – de inhoud van bestaande kernfuncties wordt verduidelijkt door het Europees Hof van Justitie	✓
		<b>Optie F1:</b> Nieuwe coördinatiemechanismen tussen de verschillende entiteiten die aan het hoofd staan van de functies van de infrastructuurbeheerder	
		<b>Optie F2:</b> Eengemaakte infrastructuurbeheerders (alle functies van infrastructuurbeheerders onder de verantwoordelijkheden van infrastructuurbeheerders)	✓
<b>Er is onvoldoende grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuur beheerders</b>	<b>Optie CB:</b> Grensoverschrijdend beheer van infrastructuurbeheerders	<b>Optie CB0:</b> Basisscenario – tenuitvoerlegging van de bestaande EU-wetgeving (de herschikking, de verordeningen inzake goederencorridors enz.)	✓
		<b>Optie CB1:</b> Oprichting van een EU-netwerk van infrastructuurbeheerders	✓
		<b>Optie CB2:</b> Oprichting van een EU-structuur waarbij de nationale infrastructuurbeheerders worden geïntegreerd	
<b>Er moet worden gezorgd voor</b>	<b>Optie SF:</b> Functies waarvoor de	<b>SF0:</b> Basisscenario – de scheidingsvereisten gelden alleen voor heffingen inzake padtoewijzing en spoortoeegang	✓

<b>gelijke toegang tot alle kernfuncties</b>	scheidingsvereisten gelden	<b>Optie SF1:</b> scheiding van de huidige essentiële functies + verkeersbeheer	
		<b>Optie SF2:</b> scheiding van de huidige essentiële functies + verkeersbeheer + onderhoud	
		<b>Optie SF3:</b> Scheiding van alle functies van de infrastructuurbeheerder	✓
<b>Belangenconflicten bij het beheer van de functies van de infrastructuurbeheerder</b>	<b>Optie S:</b> Wijze waarop infrastructuurbeheerders worden gescheiden van spoorwegondernemingen	<b>Optie S0:</b> Basisscenario – bestaande scheidingsvereisten voor de essentiële functies, zoals vastgesteld in het nakende arrest van het Europees Hof van Justitie	✓
		<b>Optie S1:</b> Aanvullende bevoegdheden voor regelgevende organen	
		<b>Optie S2:</b> Verduidelijking in de EU-wetgeving van de concrete gevolgen van bestaande scheidingsvereisten	✓
		<b>Optie S3:</b> Institutionele scheiding	✓
		<b>Optie S4:</b> Nalevingsambtenaar in geïntegreerde structuren	

Na de toetsing zijn alleen de volgende scenario's en opties behouden:

Categorie opties	Basisscenario	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
<b>Coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen</b>	<b>Optie C0:</b> Verbeteringen zoals gepland in de herschikking	<b>Optie C2:</b> Coördinerende instanties	<b>Optie C2:</b> Coördinerende instanties	<b>Optie C2:</b> Coördinerende instanties
<b>Samenhangend beheer van kernfuncties</b>	<b>Optie F0:</b> de bestaande essentiële functies worden verduidelijkt door het Europees Hof van Justitie, maar het toepassingsgebied blijft beperkt	<b>Optie F2:</b> Eengemaakte infrastructuurbeheerders	<b>Optie F2:</b> Eengemaakte infrastructuurbeheerders	<b>Optie F2:</b> Eengemaakte infrastructuurbeheerders
<b>Grensoverschrijdend beheer van infrastructuurbeheer</b>	<b>Optie SC0:</b> Tenuitvoerlegging van de bestaande EU-	<b>Optie CB1:</b> oprichting van een EU-netwerk van infrastructuurbeheer	<b>Optie CB1:</b> oprichting van een EU-netwerk van infrastructuurbeheer	<b>Optie CB1:</b> oprichting van een EU-netwerk van infrastructuurbeheer

<b>erders</b>	wetgeving - de herschikking, de verordeningen inzake goederencorrid ors.	ders	ders	ders
<b>Functies waarvoor de scheidingsvereiste n gelden</b>	<b>Optie SF0:</b> Alleen heffingen inzake padtoewijzing en spoortoegang gescheiden	<b>Optie SF3:</b> Scheiding van alle functies van de infrastructuurbeheer der	<b>Optie SF3:</b> Scheiding van alle functies van de infrastructuurbeheer der	<b>Optie SF3:</b> Scheiding van alle functies van de infrastructuurbeheer der
<b>Wijze van scheiding</b>	<b>Optie S0:</b> Bestaande scheidingsverei sten	<b>Optie S0:</b> Bestaande scheidingsvereisten	<b>Optie S2:</b> Verduidelijking in de EU-wetgeving van de concrete gevolgen van bestaande scheidingsvereisten	<b>Optie S3:</b> Institutionele scheiding

## 5. EFFECTBEOORDELING

De belangrijkste economische effecten van de scenario's zijn beoordeeld, uitgaande van hun effect op de spoorwegsector. In het verslag wordt vooral aandacht besteed aan de directe effecten op de spoorwegsector in termen van handhavingskosten, transactiekosten, regelgevingskosten, de kosten van discriminerende praktijken en de kosten van kruissubsidiëring, maar ook aan het effect van de scheiding op de efficiëntie van het infrastructuurgebruik (inclusief een beoordeling van de kosten van slechte afstemming). Ook de afgeleide effecten van het initiatief, zoals het concurrentieniveau, het activiteitsniveau, de investeringen, de kwaliteit van de dienstverlening, de veiligheid en het effect op het mkb komen aan bod in het verslag. Voorts wordt ook ingegaan op de ruimere indirecte effecten op het Europese vervoerssysteem en de economie. De analyse is grotendeels gebaseerd op een kwalitatieve beoordeling van de beleidsopties, waar mogelijk ondersteund door kwantitatieve elementen.

Bij de beoordeling van de milieueffecten werd onder meer aandacht besteed aan klimaatverandering, vervuiling en geluidsoverlast, en bij die van de sociale effecten aan werkgelegenheid, veiligheid en arbeidsomstandigheden, inclusief lonen.

## Beoordeling van de directe effecten

<i>Effecten in vergelijking met het basisscenario</i>	<b>Scenario 1 (alleen efficiëntiemaatregelen)</b>	<b>Scenario 2 (efficiëntie en handhaving van de scheiding)</b>	<b>Scenario 3 (efficiëntie en institutionele scheiding)</b>
<b>Handhavingskosten (eenmalig)</b>	<b>0/-</b>	-- Potentiële kosten: 0,17 miljard euro	- Potentiële kosten: 0,24 miljard euro
	Beperkte kosten voor de oprichting van coördinatieorganen in veel lidstaten en de eenmaking van functies van infrastructuurbeheerders in sommige lidstaten	Deze kosten houden verband met de interne reorganisatie die nodig is om "Chinese muren" te bouwen. Effect op de lidstaten met geïntegreerde structuren of holdings	~0,9 % van de jaarlijkse exploitatiekosten. Effect op de lidstaten met geïntegreerde structuren of holdings
<b>Transactiekosten</b>	<b>+</b>	- Potentiële kosten: van 0,05 tot 0,16 miljard euro per jaar	-- Potentiële kosten: van 0,05 tot 0,16 miljard euro per jaar
	Enige verbetering dankzij betere coördinatie Effect op alle lidstaten	Minstens 0,15 % van de jaarlijkse exploitatiekosten. Effect op de lidstaten met geïntegreerde structuren of holdings	~0,3 % van de exploitatiekosten. Effect op de lidstaten met geïntegreerde structuren of holdings
<b>Regelgevingskosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
	Naar verwachting zullen de kosten van de handhaving van de regelgeving in scenario 1 niet wezenlijk lager zijn dan in het basisscenario	Naar verwachting zullen de kosten van de handhaving van de regelgeving in scenario 2 niet wezenlijk lager zijn dan in het basisscenario	De regelgevingskosten per treinkilometer kunnen afnemen met 75 % dankzij de institutionele scheiding. Effect op de lidstaten met geïntegreerde structuren of holdings
<b>Andere kosten en baten, die verband houden met:</b>			
<b>Discriminatie</b>	<b>0</b>	<b>0/+</b>	<b>++</b>
	Geen gevolgen	Het toepassingsgebied van het toezicht van regelgevende organen wordt uitgebreid, maar blijft hoofdzakelijk reactief, waardoor alternatieve kosten die verband houden met discriminatie maar gedeeltelijk worden vermeden.	Volledige institutionele scheiding zou de gelegenheid en de motivering voor discriminatie wegnemen.
<b>Kruissubsidiëring</b>	<b>0</b>	<b>0/+</b>	<b>++</b>
	Geen gevolgen	Transparantieproblemen en risico's op kruissubsidiëring blijven inherent aan geïntegreerde structuren	Volledige institutionele scheiding zou voor de nodige transparantie zorgen en de mogelijkheid van



		en holdings, zelfs wanneer er eisen m.b.t. gescheiden rekeningen bestaan.	kruissubsidiëring uitschakelen.
<b>Efficiëntie</b>	+	+	++
	<p>De toename van de concurrentiedruk en de specialisering van de markspelers zal een aanvullend positief effect hebben op hun productiviteit en efficiëntie. Zoals verder uitgelegd in hoofdstuk V kan een scheiding tussen infrastructuurbeheerders en een dominante spoorwegonderneming ook risico's op verlies van synergieën en schaalvoordelen met zich meebrengen. Dit is echter onvermijdelijk als men een gelijk speelveld voor alle exploitanten wil creëren. Deze risico's worden beperkt door de versterkte samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en infrastructuurgebruikers en door de volledige tenuitvoerlegging van de financiële stimulansen waarin de herschikking voorziet (modulering van de heffingen, stimuleringsregeling en prestatieregeling). Dergelijke maatregelen zullen ervoor zorgen dat de strategieën en investeringen op elkaar worden afgestemd en zullen op lange termijn tot efficiëntiewinst leiden.</p>		

## Beoordeling van de afgeleide en indirecte effecten

Effecten in vergelijking met het basisscenario	Optie 1	Optie 2	Optie 3
<b>Economisch effect</b>			
<b>- Effect op de spoorwegsector</b>			
Concurrentieniveau	+	++	+++
Activiteitsgraad van spoorwegexploitanten	+	++	+++
Investeringsniveau	+	++	++
Kwaliteit van de dienstverlening en stiptheid	0/+	+	++
Veiligheidsniveau	0	0	0
Gevolgen voor het mkb	0	+	++
<b>- Effect op de vervoerssector</b>			
Modal shift	0/+	+	+
Efficiëntie van het vervoerssysteem (congestie en reistijden)	+	+	++
Europese economie	+	+	+
<b>Effect op de Europese economie</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Milieueffect</b>			
Klimaatverandering	0/+	+	+
Verontreiniging	0/+	+	+
Geluidsoverlast	0/+	0/+	0/+
<b>Sociale effecten</b>			
Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden in de spoorwegsector	+	+	++
Veiligheid van het vervoer	0/+	0/+	0/+

## 6. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

Rekening houdende met alle effecten wordt scenario 3 als het gunstigste beschouwd omdat in dit scenario een orgaan voor de coördinatie van de gebruikers van infrastructuurbeheerders wordt opgericht, functies worden verenigd, een EU-netwerk van infrastructuurbeheerders

wordt opgericht en eisen inzake institutionele scheiding gelden voor alle functies van infrastructuurbeheerders.

Bovendien beantwoordt dit scenario het best aan de algemene, specifieke en operationele doelstellingen en zorgt het voor een verbetering van de concurrentieomstandigheden en de efficiëntie op de spoorwegen. Het bevordert economische groei, verbetert de capaciteitsbenutting en de prestaties van de infrastructuur en beperkt de obstakels en hinderpalen voor toegang door belangenconflicten onmogelijk te maken. Het creëert ook financiële transparantie en doet de regelgevingskosten afnemen, terwijl de handhavingskosten beperkt blijven.

De algemene resultaten van de vergelijking van de scenario's zijn uiteengezet in de onderstaande tabel.

	Effectiviteit		Operatieve efficiëntie van de infrastructuurbeheerder	Efficiëntie			Samenhang		Motivering
	SO1: Het vermogen van de infrastructuurbeheerder om de infrastructuur te beheren verbeteren	SO2: Concurrentievervalsing bij de toegang tot infrastructuur elimineren		Kosten van de rechtshandhaving	Regelgevingskosten	Transactiekosten	Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden	Milieuduurzaamheid	
	0	0	0	0	0	0	0	0	Scenario 0
<b>Scenario 1</b>	++	+/0	+	0/-	0	+	+	0/+	Verwacht wordt dat scenario 1 al een aanzienlijk positief effect op de efficiëntie van de infrastructuurbeheerders zal hebben. Wat het vermijden van belangenconflicten betreft, zal dit scenario echter slechts een beperkt effect hebben ten gevolge van de uitbreiding van de bestaande onafhankelijkheidseis tot alle functies van infrastructuurbeheerders. Het scenario heeft een positief maar beperkt effect op de bestaande transactiekosten door de betere afstemming tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, maar de regelgevings- en handavingskosten zullen enigszins toenemen omdat efficiëntiemaatregelen beperkte administratieve kosten met zich meebrengen. Het sociale effect en het milieueffect zijn matig positief.

	Effectiviteit			Efficiëntie	Samenhang		Motivering		
	SO1: Het vermogen van de infrastructuurbeheerder om de infrastructuur te beheren verbeteren	SO2: Concurrentieverstoring bij de toegang tot infrastructuur elimineren	Operationele efficiëntie van de infrastructuurbeheerder		Kosten van de rechtshandhaving	Regelgevingskosten		Transactiekosten	Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden
<b>Scenario 2</b>	++	++	++	--	0	-	+	+	Scenario 2 heeft hetzelfde positieve effect als scenario 1 op het vermogen van de infrastructuurbeheerder om de infrastructuur te beheren. De operationele efficiëntie ervan zal echter verder verbeteren door de toenemende concurrentiedruk op de spoorwegondernemingen. Scenario 2 elimineert belangenconflicten bij de toegang tot infrastructuur maar zorgt niet voor optimale financiële transparantie en werkt ook de concurrentieverstoringen niet helemaal weg. De transactiekosten nemen toe met het aantal nieuwe marktdeelnemers en de toename van het verkeer. Zowel de handavings- als de regelgevingskosten zijn hoger, respectievelijk ten gevolge van de tenuitvoerlegging van "Chinese muren" en de afwezigheid van financiële transparantie. Het sociale effect en het milieueffect zijn matig positief.

	Effectiviteit		Efficiëntie	Samenhang			Motivering		
	SO1: Het vermogen van de infrastructuurbeheerder om de infrastructuur te beheren verbeteren	SO2: Concurrentieverstoring bij de toegang tot infrastructuur elimineren		Operationele efficiëntie van de infrastructuurbeheerder	Kosten van de rechtshandhaving	Regelgevingskosten		Transactiekosten	Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden
<b>Scenario 3</b>	++	+++	++	-	+	--	++	+	Scenario 3 zorgt voor een verdere verbetering van het vermogen van de infrastructuurbeheerder om de infrastructuur te beheren dankzij de specialisatievoordelen van institutionele scheiding. De volledige financiële transparantie van dit scenario elimineert volledig het risico op concurrentieverstoring tegen relatief lage handavings- en regelgevingskosten. De transactiekosten nemen verder toe ondanks het verzachtende effect van betere afstemming tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen. Verkeersgroei en efficiëntie zorgen voor het grootste positieve sociale en milieueffect.

## 7. SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN VAN DE INITIATIEVEN VAN HET VIERDE SPOORPAKKET

Het uiteindelijke doel van scheiding is een competitievere en efficiëntere spoorwegsector te creëren en aldus een beter dienstenaanbod aan te moedigen en tegelijk het gebruik van overheidsmiddelen die via subsidies naar de spoorwegsector vloeien, te verbeteren. De onderstaande tabel bevat een overzicht van de financiële baten voor:

1. het scheidingsinitiatief alleen (kolom 1)
2. de openstelling van de binnenlandse passagiersmarkt voor slechts twee scenario's:

*Marktopenstelling scenario 1* – Focus op besparingen (kolom 2) – In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat de bevoegde autoriteiten in de eerste plaats aandacht besteden aan kostenbesparingen, waarbij alle besparingen op aanbestedingen voor openbare dienstcontracten als netto-besparingen worden beschouwd en niet opnieuw worden geïnvesteerd in een verbetering van de kwaliteit of de capaciteit van het spoor.

*Marktopenstelling scenario 2* – Herinvestering (kolom 3) - In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat de bevoegde autoriteiten niet in de eerste plaats aandacht

besteden aan kostenbesparingen, maar dat ze de helft van de potentiële besparingen op aanbestedingen voor openbaredienstcontracten "herinvesteren" in een verbetering van de kwaliteit of de capaciteit van het spoor. De monetaire gevolgen hiervan zijn een verlaging van de netto contante waarde, maar het voordeel is dat het aantal passagierskilometers stijgt.

3. De gecombineerde effecten van beide initiatieven leiden tot twee verschillende scenario's:

*Gecombineerde effecten scenario 1 – Focus op besparingen (kolom 4)*

*Gecombineerde effecten scenario 2 – Focus op herinvestering (kolom 5)*

<b>Gecombineerde financiële ramingen van de effecten van het beleid inzake marktopenstelling en infrastructuurgovernance</b>					
<b>Alle wijzigingen zijn ramingen ter illustratie Netto contante waarden (in miljarden euro's) tot 2035, tot 2019 geactualiseerd tegen een percentage van 4 %</b>	<b>Scheidingsscenario 3</b>	<b>Openstelling van de markt: Scenario 1 - Besparingen</b>	<b>Openstelling van de markt: Scenario 2 - Herinvestering</b>	<b>Gecombineerde effecten: Scenario 1 - Besparingen</b>	<b>Gecombineerde effecten: Scenario 2 - Herinvestering</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Transactiekosten (gemiddelde raming)	-1,37	-0,42	-0,42	-1,77	-1,77
Voordelen voor de binnenlandse dienst*	5,86	29,85	21,46	43,07	33,71
Voordelen voor de internationale dienst*	1,07			1,05	0,89
Voordelen voor het vrachtvervoer	1,00			1,00	1,00
<b>Totaal netto contante waarden</b>	<b>6,56</b>	<b>29,44</b>	<b>21,04</b>	<b>43,35</b>	<b>33,83</b>

De institutionele scheiding waarin scenario 3 voorziet, is een belangrijke voorafgaande voorwaarde die moet worden vervuld opdat de marktopenstelling al zijn voordelen zou kunnen opleveren. Dit is reeds ten uitvoer gelegd voor de markt van goederenvervoer per spoor en voor de markt van internationaal passagiersvervoer per spoor. De twee initiatieven samen leiden tot belangrijke synergieën, zoals blijkt uit onderstaande tabel.

<b>Gecombineerde effecten van het beleid inzake marktopenstelling en infrastructuurgovernance</b>			
<b>Alle wijzigingen zijn ramingen ter illustratie, uitgedrukt in euro per jaar</b>	<b>Financiële baten (NCW, miljard euro)</b>	<b>Stijging van de passagierskilometers (miljard)</b>	<b>Stijging van het aandeel nieuwe marktdeelnemers (%)</b>
<b>Scenario 1 –Focus op besparingen</b>			
Alleen verticale scheiding	6,56	0,8	0,5
Alleen marktopenstelling	29,44	2,0	3,8
Combinatie van marktopenstelling en verticale scheiding	43,35	3,8	6,4
<b>Scenario 2 - Herinvestering</b>			
Alleen verticale scheiding	4,42	1,1	0,5
Alleen marktopenstelling	21,04	8,4	3,7
Combinatie van marktopenstelling en verticale scheiding	33,83	16,4	6,2

In het eerste scenario ligt de focus alleen op financiële voordelen (hoofdzakelijk overheidsbesparingen), maar het tweede scenario (herinvestering) maakt 16,4 miljard extra passagierskilometers mogelijk (een toename van aantal passagierskilometers met 6 % bovenop het basisscenario) en ook een toename van het marktaandeel van nieuwe marktdeelnemers met 6 %, tot 25 %.

## **8. MONITORING EN EVALUATIE**

De Commissie zal de tenuitvoerlegging van de specifieke doelstellingen van deze wetgeving en de effecten ervan op permanente basis volgen en beoordelen via een reeks indicatoren. Om de organen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van gegevens niet nog meer te belasten, worden deze indicatoren in lijn gebracht met die welke via het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) aan de Commissie moeten worden verstrekt in het kader van bestaande EU-wetgeving en die welke aan regelgevende organen en het Europees Spoorwegbureau moeten worden verstrekt.

Onder meer de volgende indicatoren worden gebruikt: de gebruikspercentages van de infrastructuur, de verkeersvolumes, het aantal nieuwe marktdeelnemers, het marktaandeel van nieuwe marktdeelnemers en klachten bij regelgevende instanties.

Veel van deze informatie is reeds beschikbaar via het RMMS, waar alle relevante belanghebbenden bij betrokken zijn, en de herschikking voorziet in verbeteringen teneinde ook informatie te verzamelen over infrastructuurheffingen, capaciteitstoeiwijzing, investeringen in spoorweginfrastructuur, prijzen, kwaliteit van de dienstverlening, openbaredienstcontracten, vergunningen en de graad van marktopenstelling, harmonisering tussen lidstaten, werkgelegenheid en sociale omstandigheden.