



Brussel, 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor

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) 28 final }

{ COM(2013) 29 final }

{ SWD(2013) 10 final }

{ SWD(2013) 12 final }

{ SWD(2013) 13 final }

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor

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 prestaties van de spoorwegsector op het gebied van passagiersvervoer steken ongunstig af bij andere vervoerswijzen. Het modale aandeel van 6 % voor passagiersvervoer per spoor in de EU is relatief stabiel gebleven sinds midden jaren 90, maar staat in sterk contrast met het aandeel van personenauto's (75 %), bussen (8 %) en luchtvervoer (8 %). Sommige lidstaten hebben hun binnenlandse markt voor passagiersvervoer opengesteld, terwijl deze markt in andere landen nog steeds wordt gedomineerd door gevestigde exploitanten.

Er zijn twee belangrijke oorzaken voor deze problemen. Ten eerste is de kwaliteit van het passagiersvervoer per spoor in de hele EU laag. Uit een enquête in 2012 bleek dat slechts 46 % van alle Europeanen tevreden is over hun nationaal en regionaal spoorwegsysteem. Ten tweede bestaan er binnen het brede gamma aan nationale modellen in Europa verschillen in operationele efficiëntie tussen spoorwegondernemingen. Ondanks de ruime subsidiëring van de spoorwegen maken veel spoorwegondernemingen in de EU al jaren verlies; in sommige gevallen moesten ze zelfs meermaals met belastinggeld worden gered.

Alles wijst erop dat het gebrek aan concurrentiedruk en de verschillen tussen markttoegangsregels in de EU de drijvende kracht vormen achter deze problemen, waardoor de consolidering van één Europese spoorwegruimte wordt belemmerd. In 16 van de 25 lidstaten met spoorwegen bedraagt het marktaandeel van de gevestigde exploitanten nog steeds meer dan 90 %. In dergelijke omstandigheden kan geen concurrentie *om* de markt (verschillende exploitanten die concurreren om het exclusieve recht op een bepaalde route – een *openbaredienstcontract* – *Public Service Contract, PSC*), noch concurrentie *op* de markt (diverse exploitanten die concurreren op dezelfde route – *open toegang*) worden gegarandeerd. Sinds 1990 is de efficiëntiekloof tussen de best presterende en de slechtst presterende spoorwegen in de EU toegenomen, hetgeen wijst op verschillende ontwikkelingstendenzen.

Aan de basis van deze problemen liggen de afwezigheid van concurrentie om openbaredienstcontracten, marktverstoringen ten gevolge van beperkingen op de toegang tot de noodzakelijke middelen (zoals rollend materieel en geïntegreerde ticketverkoopssystemen) en nationale beperkingen op de vrijheid om binnenlands passagiersvervoer per spoor aan te bieden. Tegenwoordig valt 42 % van de volledige EU-markt voor binnenlands

passagiersvervoer onder openbardienstverplichtingen (Public Service Obligation, PSO) die rechtstreeks worden gegund. Bovendien is in de wetgeving van minstens negen lidstaten vastgesteld dat de gevestigde exploitant een monopolie heeft op de binnenlandse markt voor passagiersvervoer.

Deze problemen en de maatregelen die zijn voorgesteld om ze op te lossen, zullen gevolgen hebben voor een groot aantal spelers op de spoorwegmarkt en daarbuiten, met name spoorwegondernemingen, passagiers en de spoorwegindustrie. Deze maatregelen zullen ook fundamentele gevolgen hebben voor de wijze waarop autoriteiten de openbare financiering van de spoorwegsector beheren.

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, aangezien de nationale regels en de suboptimale werking van nationale instellingen hinderpalen blijven 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. Tegelijk wordt zorgvuldig toegezien op de naleving van het subsidiariteitsbeginsel voor wat de openstelling van de markt voor openbardienstcontracten betreft; de maatregelen op dit gebied zijn zodanig opgesteld dat zij de lidstaten zoveel mogelijk flexibiliteit bieden.

3. DOELSTELLINGEN

Algemene doelstelling:

De kwaliteit en de operationele efficiëntie van het passagiersvervoer per spoor verbeteren, waardoor het concurrentievermogen toeneemt en de spoorwegsector aantrekkelijker wordt in vergelijking met andere vervoerswijzen, en verder werken aan de verwezenlijking van één Europese spoorwegruimte.

Specifieke doelstellingen:

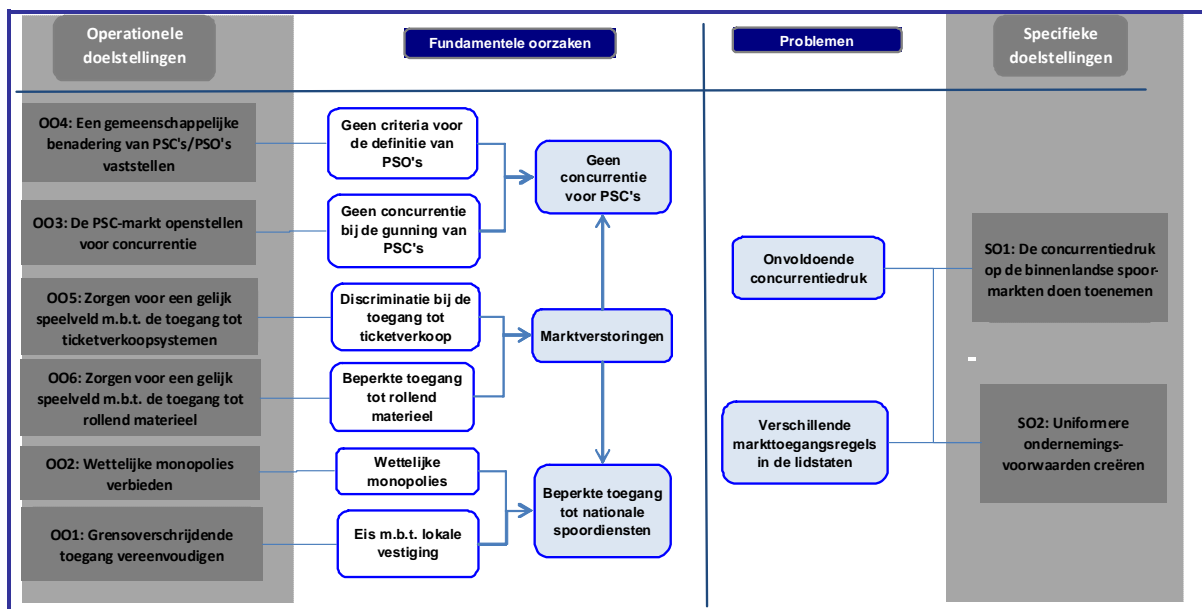
1. De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen
2. Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden

Operationele doelstellingen:

1. De grensoverschrijdende toegang tot binnenlandse markten voor passagiersvervoer per spoor verbeteren
2. Wettelijke monopolies afschaffen
3. De markt voor openbardienstcontracten openstellen voor concurrentie

4. Een gemeenschappelijke aanpak vaststellen om de definitie van openbardienstverplichtingen te controleren en om openbardienstcontracten te definiëren
5. Zorgen voor een gelijk speelveld voor wat de toegang tot ticketverkoop betreft
6. Zorgen voor een gelijk speelveld voor wat de toegang tot rollend materieel betreft

Drijvende krachten, fundamentele oorzaken en doelstellingen in kaart gebracht:



4. BELEIDSOPTIES

Rekening houdende met de raadpleging van belanghebbenden en de probleemanalyse is het mogelijk vier brede reeksen maatregelen te identificeren, zoals in detail uiteengezet in onderstaande tabel.

Fundamentele oorzaken	Overeenkomstige categorie opties	Overwogen beleidsopties	Behouden?
Beperkingen op het verlenen van binnenlandse diensten voor passagiersvervoer per spoor	Optie A: Open toegang	Optie A0: Basisscenario – de EU-wetgeving verleent geen recht op vrije toegang tot binnenlandse spoorwegmarkten	✓
		Optie A1: Vrije toegang, met de mogelijkheid om de toegang te beperken als de levensvatbaarheid van openbardienstcontracten in het gedrang komt	✓
		Optie A2: Vrije toegang beperkt tot routes die commercieel levensvatbaar zijn	
		Optie A3: Vrije toegang beperkt tot routes die niet onder openbardienstcontracten vallen	✓

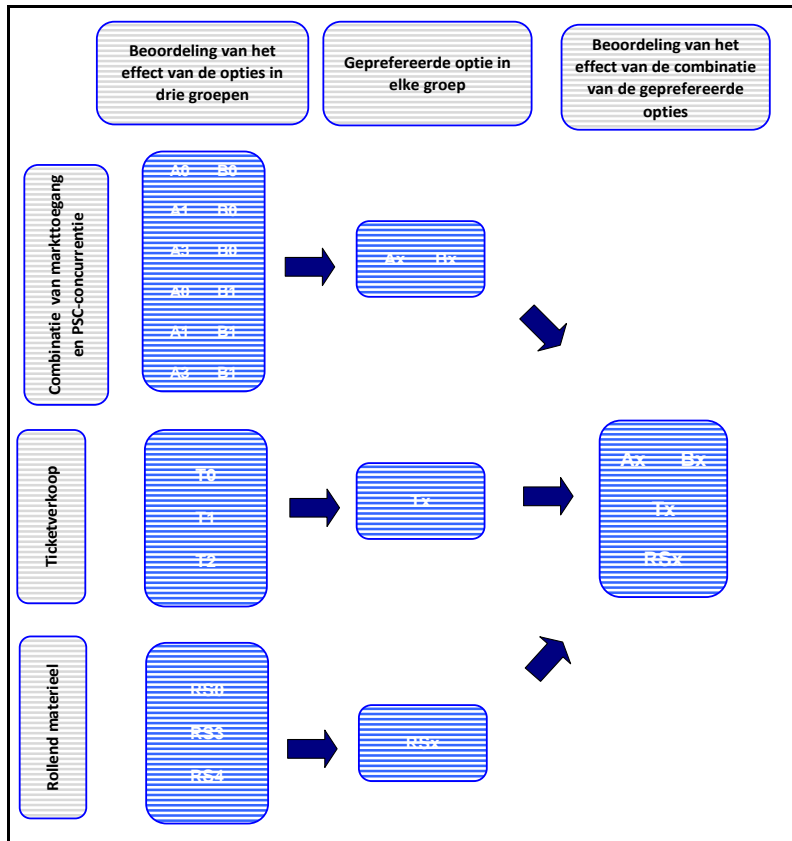
		Optie A4: Onbeperkte vrije toegang	
Geen concurrentie voor openbare dienstcontracten	Optie B: Openbare aanbestedingen voor openbare dienstcontracten	Optie B0: Basisscenario – de bevoegde autoriteiten hebben de keuze tussen rechtstreekse gunning en openbare aanbesteding	✓
		Optie B1: Verplichte openbare aanbesteding met flexibiliteit; het toepassingsgebied van het openbare dienstcontract wordt bepaald door een nationaal regelgevend orgaan	✓
		Optie B2: Verplichte openbare aanbesteding met flexibiliteit; het toepassingsgebied van het openbare dienstcontract wordt bepaald door de Commissie	
Discriminatie bij de toegang tot ticketverkoopsystemen	Optie T: Integratie van ticketverkoopsystemen	Optie T0: Basisscenario – tenuitvoerlegging van de verordening inzake passagiersrechten en de herschikking van het eerste spoorwegpakket	✓
		Optie T1: Vrijwillige integratie van nationale ticketverkoopsystemen	✓
		Optie T2: Verplichte integratie van nationale ticketverkoopsystemen	✓
		Optie T3: Geïntegreerd EU-ticketverkoopsysteem	
Beperkte toegang tot rollend materieel	Optie RS: Toegang tot rollend materieel	Optie RS0: Basisscenario – geen specifieke EU-eisen	✓
		Optie RS1: Verplichte oprichting van maatschappijen die rollend materieel leasen (Rolling Stock Companies, ROSCO's)	
		Optie RS2: De bevoegde autoriteiten zijn verplicht eigenaar van het rollend materieel	
		Optie RS3: De vorige begunstigde van het openbare dienstcontract moet het rollend materieel verplicht verkopen of in lease geven	✓
		Optie RS4: De bevoegde autoriteit moet verplicht de financiële risico's dragen	✓
		Optie RS5: Richtsnoeren inzake beste praktijken op het gebied van	

De opties A en B vormen de kernmaatregelen van het initiatief en de combinatie van deze opties bepaalt de ambities inzake openstelling van de markt. De volgende combinaties van kernmaatregelen worden beoordeeld:

- Optie 0 (A0, B0) – Basisscenario
- Optie 1 (A1, B0) – Openstelling van de markt op basis van 'brede vrije toegang', geen maatregelen inzake openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten
- Optie 2 (A3, B0) – Openstelling van de markt op basis van 'beperkte vrije toegang', geen maatregelen inzake openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten
- Optie 3 (A0, B1) – Openstelling van de markt uitsluitend op basis van openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten
- Optie 4 (A1, B1) – Openstelling van de markt op basis van 'brede vrije toegang' en openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten
- Optie 5 (A3, B1) – Openstelling van de markt op basis van 'beperkte vrije toegang' en openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten

De opties ticketverkoop en rollend materieel worden voornamelijk in overweging genomen om de nodige kadervoorwaarden te creëren voor een effectievere toepassing van kernbeleidsopties A en B.

Kernopties in combinatie met geprefereerde opties T en RS:



5. EFFECTBEOORDELING

EU-regels zouden de nodige voorwaarden creëren voor een meer effectieve en uniforme werking van de spoorwegmarkt, maar de effectiviteit van de tenuitvoerlegging en de effecten ervan hangen grotendeels af van de situatie in elke lidstaat en de 'geest' waarin de omzetting en handhaving plaatsvindt. De analyse van de effecten van de verschillende opties is dan ook grotendeels gebaseerd op een kwalitatieve beoordeling, waar mogelijk gecombineerd met gedeeltelijke kwantificering.

De directe *economische, sociale en milieu*-effecten waarvan is vastgesteld dat ze de grootste relevantie kunnen hebben voor de beleidsmaatregelen, zijn in detail uiteengezet in de onderstaande tabellen.

Beoordeling van directe economische en sociale effecten

	Optie 0 Basisscenario	Optie 1 Alleen brede vrije toegang	Optie 2 Alleen beperkte vrije toegang	Optie 3 Alleen openbare aanbestedin gen	Optie 4 Brede vrije toegang en openbare aanbestedin gen	Optie 5 Beperkte vrije toegang en openbare aanbestedin gen
Directe economische effecten						
Concurrentie	0	+ / +++	+	++	++++	+++
Vraag naar vervoer	0	+	+	+	++	++
Baten en kosten voor	0	+	+	++	+++	+++

de sector						
Overheidsfinanciering	0	+	0/+	++	++	+++
Investerings in het spoor	0	+	+	+	++	++
Administratieve kosten voor exploitanten	0	0/+	0/+	--	-	--
Administratieve kosten voor overheden	0	0	0	--	-	--
Multinationale spoorwegactiviteiten	0	+	+	+++	++++	++++
Midden- en kleinbedrijf	0	0/+	0/+	+	+	+
Directe sociale effecten						
Passagierstarieven	0	+	0/+	0	+	0/+
Kwaliteit van de dienstverlening	0	+	0/+	+	++	++
Werkgelegenheid - spoorwegondernemingen	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Werkgelegenheid - spoorgerelateerde sectoren	0	+	+	+	++	++
Arbeidsvoorwaarden	0	-	-	--	--	--
Veiligheid op het spoor	0	0	0	0	0	0

Effecten van opties inzake ticketverkoop

Effecten van opties inzake ticketverkoop	T0 Basisscenario	T1 Vrijwillige integratie	T2 Verplichte integratie
Economische effecten			
Concurrentie en andere concurrentiegerelateerde effecten	0	++	+
Baten en kosten voor de sector	0	0	-
Vraag naar vervoer, multinationale spoorwegactiviteiten	0	0	0
Administratieve kosten voor overheden	0	0	-
Innovatie	0	+	0
Sociale effecten			
Passagierstarieven	0	0/+	0/-

Kwaliteit van de dienstverlening	0	+	0/+
----------------------------------	---	---	-----

Effecten van opties inzake rollend materieel

	RS1 Basisscenario	RS3 Verplichte overdracht	RS4 Risico's voor de contractsluit ende entiteit
Economische effecten			
Concurrentie en andere concurrentiegerelateerde effecten	0	+	++
Overheidsfinanciering	0	-	--
Multinationale spoorwegactiviteiten	0	+	+
Eigendomsrechten	0	-	0
Baten en kosten voor de sector	0	0	+
Innovatie	0	0/-	0/-
Sociale effecten			
Veiligheid	0	0	0

6. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

In de onderstaande tabel worden de opties vergeleken in termen van effectiviteit, efficiëntie en coherentie.

Vergelijking van de opties inzake marktopenstelling	Effectiviteit ¹		Efficiëntie				Coherentie				Motivering
	SO1: De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen	SO2: Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden	Operationele efficiëntie van spoorwegondernemingen	Passagierstarieven	Administratieve lasten voor exploitanten	Administratieve lasten voor overheden	Arbeidsvoorwaarden (spoor)	Werkgelegenheid (spoorgerelateerde sectoren)	Sociale insluiting, effecten op de klanten	Milieuduurzaamheid	
Optie 0 Basisscenario	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Geen nieuwe inschrijvers voor openbare aanbestedingen en geen verbetering van de efficiëntie van overheidsuitgaven voor het spoor. De verscheidenheid aan marktstructuren in de lidstaten blijft bestaan.
Optie 1 Alleen brede vrije toegang	+ / + +	+	+	+	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Positieve effecten op de concurrentie op de spoorwegmarkt. Deze maatregel zou echter niet leiden tot een grote herstructurering van de spoorwegsector en zou slechts beperkte efficiëntieverbeteringen en administratieve voordelen opleveren.
Optie 2 Alleen beperkte vrije toegang	+	+	+	0 / +	0 / +	0	0	+	+	0 / +	De effecten zijn vergelijkbaar met die van Optie 1, maar nog beperkter. Openbaredienstcontracten blijven afgeschermd van concurrentie met exploitanten die gebruik maken van de vrije toegang; er mag dus niet worden uitgegaan van een besparing op de overheidsmiddelen.

¹ De score inzake effectiviteit houdt verband met de volgende categorieën economische effecten: concurrentie, gebruik van overheidsmiddelen, vraag naar spoorwegdiensten/modaal aandeel van het spoor en ontwikkeling van multinationale spoorwegactiviteiten.

Vergelijking van de opties inzake marktopenstelling	Effectiviteit ¹		Efficiëntie				Coherentie				Motivering
	SO1: De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen	SO2: Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden	Operationele efficiëntie van spoorwegondernemingen	Passagierstarieven	Administratieve lasten voor exploitanten	Administratieve lasten voor overheden	Arbeidsvoorwaarden (spoor)	Werkgelegenheid (spoorgerelateerde sectoren)	Sociale insluiting, effecten op de klanten	Milieuduurzaamheid	
Optie 3 Alleen openbare aanbestedingen	++	+++	++	0	--	--	-/+	+	++	+	Deze optie heeft uitsluitend betrekking op het gebruik van openbaredienstcontracten en verbetert dus slechts gedeeltelijk het recht op toegang. Openbare aanbestedingen zullen naar verwachting leiden tot verbeterde efficiëntie, met name van de gevestigde spoorwegexploitanten. De tarieven voor de klanten zullen ongewijzigd blijven; de administratieve lasten kunnen toenemen. De verwachte lichte verbetering van de dienstverlening zal leiden tot sociale insluiting en milieuduurzaamheid.
Optie 4 Brede vrije toegang en openbare aanbestedingen	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/ + +	Dit is de meest ambitieuze optie omdat ze zowel betrekking heeft op openbaredienstcontracten als op vrije toegang; het is ook de meest effectieve voor wat de verwezenlijking van de specifieke doelstellingen betreft. Deze optie bevordert de afschaffing van de monopoliewinsten van gevestigde exploitanten en creëert kansen voor nieuwe marktdeelnemers. Door het bespaarde geld opnieuw te investeren in de spoorwegsector, kunnen extra diensten ontstaan. Het effect op de werkgelegenheid is afhankelijk van de ontwikkeling van de inkomsten van de sector.
Optie 5 Beperkte vrije toegang en openbare	+++	++++	++/+++ +	0/ +	--	--	-/+	++	++	+/ +	Optie 5 is vergelijkbaar met optie 4, maar maakt concurrentie tussen vrije toegangsrechten en

aanbestedingen	Vergelijking van de opties inzake marktopenstellingen		Effectiviteit¹		Efficiëntie				Coherentie				Motivering openbaredienstcontracten mogelijk. De voordelen inzake openbare besparingen en operationele efficiëntie zullen naar verwachting kleiner zijn. Het effect op de werkgelegenheid is grotendeels hetzelfde als dat van optie 3.		
			SO1: De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen	SO2: Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden	Operationele efficiëntie van spoorwegondernemingen	Passagierstarieven	Administratieve lasten voor exploitanten	Administratieve lasten voor overheden	Arbeidsvoorwaarden (spoor)	Werkgelegenheid (spoorgerelateerde sectoren)	Sociale insluiting, effecten op de klanten	Milieuduurzaamheid			

Vergelijking van de opties inzake ticketverkoop	Effectiviteit		Efficiëntie			Coherentie	Motivering
	SO1: De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen	SO2: Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden	Operationele efficiëntie van spoorwegondernemingen	Passagierstarieven	Administratieve lasten voor overheden	Kwaliteit van dienstverlening	
T0 Basisscenario	0	0	0	0	0	0	De tenuitvoerlegging van de verordening inzake passagiersrechten en de herschikking van het eerste spoorwegpakket zouden slechts tot marginale verbeteringen leiden.
T1 Vrijwillige integratie	++	0	+	0/+	0	+/-	T1 zou leiden tot minder harmonisering van de aanpak, maar zou meer ruimte laten voor concurrentie. Door een vrijwillige optie zou de markt meer versnipperd blijven en zou 'naadloos reizen' worden belemmerd.
T2 Verplichte integratie	+	0	0	0/-	-	0/+	Verplichte systemen voor ticketverkoop zouden 'naadloos reizen' bevorderen, maar kunnen de marges voor prijsconcurrentie beperken. Deze optie kan exploitanten die gebruik maken van de vrije toegang hinderen bij het ontwikkelen van hun eigen ondernemingsstrategieën. Verplichte systemen kunnen tot disproportionele kosten leiden.

Vergelijking van de opties inzake rollend materieel	Effectiviteit		Efficiëntie		Coherentie			Motivering
	SO1: De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen	SO2: Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden	Operationele efficiëntie van spoorwegondernemingen	Overheid	Veiligheid	Eigendomsrechten	Innovatie	
RS0 Basisscenario	0	0	0	0	0	0	0	De toegang tot rollend materieel blijft een belangrijk obstakel in veel landen en belemmert de concurrentie.
RS3 Verplichte overdracht	+	+	0/-	-	0	-	0/-	RS3 en RS4 zorgen voor een gelijk speelveld wat de toegang tot rollend materieel betreft, waardoor het potentieel aantal gegadigden toeneemt en de bedrijfsvoorwaarden worden geharmoniseerd. Naar verwachting zullen verbeteringen optreden met betrekking tot de efficiëntie van de overheidsfinanciering. Optie RS3 zorgt voor extra kosten voor de exploitanten en heeft tot gevolg dat gevestigde ondernemingen rollend materieel moeten afgeven, wat tot conflicten kan leiden.
RS4 Risico's voor de contractsluitende entiteit	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Deze optie zou de toegang tot rollend materieel effectiever verbeteren dan RS3, maar door de financiële risico's zullen de overheidsmiddelen onder grotere druk komen te staan. Om de kosten tot een minimum te beperken, kunnen de uitbestedende autoriteiten ervoor kiezen ouder rollend materieel te gebruiken, hetgeen de innovatie afremt.

Conclusie

Uit de analyse blijkt dat de volgende opties de beste resultaten opleveren:

- **Optie 4** Openstelling van de markt op basis van brede 'vrije toegang' en openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten
- **T1** Vrijwillige integratie van nationale ticketverkoopssystemen
- **RS3** Verplichte overdracht van rollend materieel, of **RS4** Verplichting voor de bevoegde autoriteit om de financiële risico's in verband met rollend materieel op zich te nemen

Zoals reeds uitgelegd, is de beoordeling van de effecten van sommige opties gedeeltelijk onzeker omdat de aanwijzingen soms tamelijk recent (bijv. concurrentie op de markt) of ambigu (aanwijzingen die alleen door bepaalde belanghebbenden zijn verstrekt) zijn. Of al dan niet verder werk wordt gemaakt van de bovenvermelde combinatie is dus een politieke keuze.

Raming van de effecten van de geprefereerde beleidssenario's

Een analyse van de scenario's, samen met gevoeligheidstesten, heeft het mogelijk gemaakt de potentiële effecten van de geprefereerde beleidssenario's te ramen. De institutionele scheiding en de coördinatie van het infrastructuurbeheer, zoals voorgesteld in het kader van een ander initiatief van het vierde spoorwegpakket, dragen bovendien in belangrijke mate bij tot de volledige benutting van de voordelen van de marktopenstelling, hetgeen tot de volgende belangrijke synergieën leidt:

Effecten van het beleid inzake marktopenstelling en infrastructuurbeheer

Alle wijzigingen zijn ramingen ter illustratie	Financiële voordelen (NCW, miljard euro)	Toename van de passagierskilometers (miljard km)
Scenario 1 – Focus op besparingen		
Alleen verticale scheiding	6,6	0,8
Alleen marktopenstelling	29,4	2,0
Combinatie van marktopenstelling en verticale scheiding	43,4	3,8
Scenario 2 – Herinvestering (50 % van de besparingen worden opnieuw in de spoorwegen geïnvesteerd)		
Alleen verticale scheiding	4,4	1,1
Alleen marktopenstelling	21,0	8,4
Combinatie van marktopenstelling en verticale scheiding	33,8	16,4

Het eerste scenario (dat hoofdzakelijk uit overheidsbesparingen bestaat) is alleen gefocust op financiële voordelen, maar het tweede scenario kan 16 miljard extra passagierskilometers opleveren (een toename van het aantal passagierskilometers met 6 % in vergelijking met de basisscenario's).

7. TOEZICHT EN EVALUATIE

De Commissie zal de tenuitvoerlegging en effectiviteit van deze wetgeving volgen en beoordelen via een reeks indicatoren, die in de meeste gevallen zijn afgestemd op die welke in het scorebord voor overheidssteun, in Verordening 1370/2007 en in het Rail Market Monitoring System² zijn gedefinieerd

Specifieke doelstelling	Indicator
SO1: De concurrentiedruk op de binnenlandse spoorwegmarkten doen toenemen	<ul style="list-style-type: none">• Marktaandeel van nieuwe marktdeelnemers* (houdt verband met operationele doelstelling OO1, OO3)• Spoordiensten die onder openbaredienstcontracten vallen* (houdt verband met OO3 en OO4)• Gebruik van toegangsrechten* (houdt verband met OO1, OO2 en OO3)• Hinderpalen voor effectievere spoorwegen* (houdt verband met alle operationele doelstellingen)• Vergunningen* (houdt verband met OO1 en OO2)
SO2: Zorgen voor uniformere ondernemingsvoorwaarden	<ul style="list-style-type: none">• Spoordiensten die onder openbaredienstcontracten vallen*• Gebruik van toegangsrechten*• Hinderpalen voor effectievere spoorwegen*
Andere parameters	
Arbeidsvoorwaarden	<ul style="list-style-type: none">• Dynamiek van de arbeidsmarkt* (bijv. stijging of daling van de werkgelegenheid)• Sociale voorwaarden*

* Zoals bepaald in artikel 15 van de herschikking van het eerste spoorwegpakket

De Commissie is voornemens om vijf jaar na het einde van de overgangsperiode van haar wetgevingsvoorstellen na te gaan of de doelstellingen van het initiatief zijn verwezenlijkt.

² Zoals gewijzigd in de herschikking van het eerste spoorwegpakket.