



Брюксел, 30.1.2013
SWD(2013) 13 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНИЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Придружаващо документа

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на вътрешния пазар на пътнически железопътни услуги и управлението на железопътната инфраструктура

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

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНИЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Придружаващо документа

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на вътрешния пазар на пътнически железопътни услуги и управлението на железопътната инфраструктура

Водеща Генерална дирекция: „Мобилност и транспорт“ (MOVE)

1. ФОРМУЛИРАНЕ НА ПРОБЛЕМА

Единното европейско железопътно пространство, както е определено в Бялата книга от 2011 г. относно транспортната политика, има за цел да се изгради вътрешен железопътен пазар, на който европейските железопътни предприятия (ЖП) могат да предоставят услугите си без ненужни технически и административни пречки. Въпреки съществуващото законодателство, все още са налице проблеми в областта на ефикасността и на конкуренцията.

Железопътната инфраструктура е гръбнакът и двигателят на вътрешния пазар, но също така представлява естествен монопол поради високите си разходи. Предвид засиления натиск върху публичните финанси, подобрената ефикасност е по-важна от всякога, за да се гарантира оптимално управление и използване на общата инфраструктура от различни железопътни предприятия. За да се осигури устойчив растеж, трябва да бъдат премахнати пречките пред навлизането в железопътния сектор.

Заздравяването на единния пазар чрез оптимизиране на управлението на инфраструктурата, по специално като се гарантира, че управителят на инфраструктурата а) изпълнява набор от съгласувани функции, съгласува действията си по трансгранични проблеми с партньорите си в ЕС и откликва на нуждите на железопътните предприятия („предизвикателство, свързано с ефикасността“) и б) позволява действителен недискриминационен достъп до инфраструктурата („предизвикателство, свързано с равния достъп“), е начин, по който може да бъде подпомогнат устойчивият растеж.

На първо място се проявява предизвикателството, свързано с ефикасността, тъй като сегашният модел на управление не осигурява достатъчно стимули и средства управителите на инфраструктурата (УИ) да откликват на нуждите на пазара на транспортни услуги и да допринасят за оптимизирането на показателите на сектора като цяло. Макар преработеният вариант на първия пакет от законодателни актове за железопътния транспорт да въведе задължението УИ да се консултират с ползвателите и вариантът да предвижда използване на схеми и цели за показателите, това не позволява структуриран и непрекъснат диалог с ползвателите. Освен това разпределението на различни функции за управление на инфраструктурата между различните участници на пазара може да доведе до несъгласуваност в управлението на инфраструктурата и до увеличени разходи за координиране. Освен това, важно условие

за завършване на Единното европейско железопътно пространство е да се подобри функционирането на трансграничното сътрудничество между УИ.

На второ място, конфликтите на интереси във вертикално интегрираните железопътни холдинги доведе естествено до практики на протекционизъм у заварените оператори, които нарушават конкуренцията в областта на железопътните услуги за всички други заявители и съответно водят до „предизвикателство, свързано с равния достъп“. Опитът през последното десетилетие показва, че прилагането на сегашните изисквания за разделяне не е предотвратило напълно конфликтите на интереси и дискриминационните практики по отношение на достъпа до железопътната инфраструктура и до съответните услуги. Освен това, съществуващата нормативна уредба се оказва недостатъчна, за да даде възможност за откриване и предотвратяване на кръстосаното субсидиране от УИ за заварените оператори. Дори засилените правомощия на регулаторните органи съгласно преработения вариант не могат да предотвратят това, тъй като рискът е присъщ на съществуващата структура.

Проблемите, описани по-горе, и мерките, които ще бъдат предложени за справяне с тях, ще засегнат голям брой участници на железопътния пазар, включително националните органи, управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и непряко пътниците и ползвателите на услугите за железопътен товарен превоз.

2. СУБСИДИАРНОСТ

С членове 58, 90 и 100 от Договора железниците се включват в обхвата на целите за изграждане на реален вътрешен пазар в контекста на общата транспортна политика на ЕС.

Действия само от страна на държавите членки не са в състояние да гарантират интеграцията на железопътния пазар на ЕС и да премахнат разликите в тълкуването на законодателството, тъй като устойчивостта на националните правила и недостатъчно оптималното функциониране на националните институции, които действат като пречки за вътрешния пазар, в действителност са същината на проблема. Действията на равнището на ЕС имат за цел да гарантират последователно прилагане на достиженията на правото на ЕС в областта на железопътния транспорт, което следва да доведе до създаването на единно европейско железопътно пространство без ненужни административни и технически пречки.

3. ЦЕЛИ

Обща цел: По-нататъшно укрепване на управлението на железопътната инфраструктура, като по този начин бъде повишена конкурентоспособността на железопътния транспорт по отношение на другите видове транспорт и по-нататъшно развитие на Единното европейско железопътно пространство.

Конкретни цели:

Предизвикателство, свързано с ефикасното управление:

1. Подобряване на способността на УИ за ефикасно управление на инфраструктурата в полза на ползвателите

Предизвикателство, свързано с равния достъп:

2. Премахване на конфликти на интереси и нарушения на конкуренцията при достъпа до инфраструктурата

Оперативни цели:

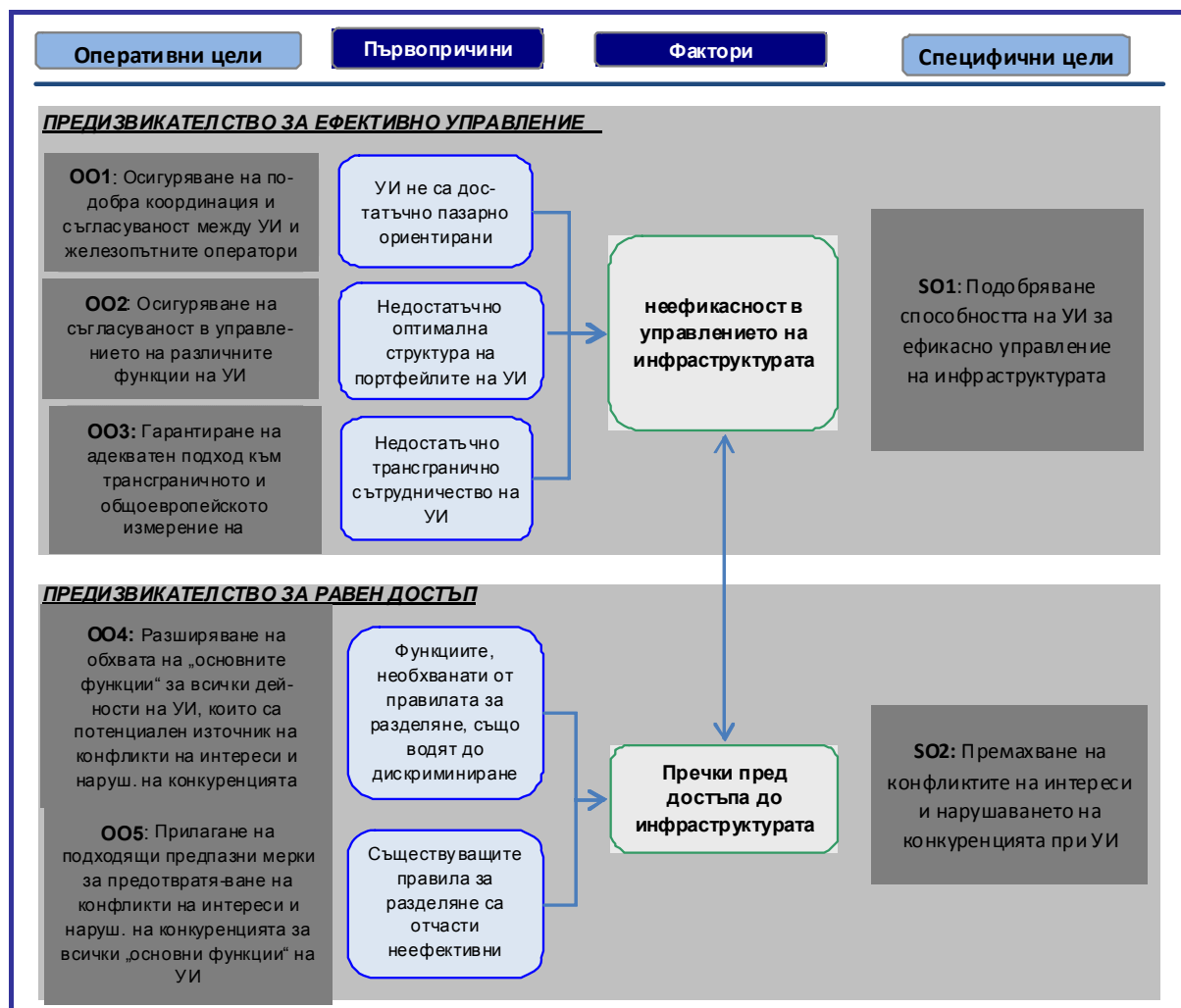
Предизвикателство, свързано с ефикасното управление:

1. Гарантиране на по-добра координация и съгласуваност между УИ и железопътните оператори
2. Осигуряване на съгласуваност в управлението на различните функции на УИ
3. Гарантиране на адекватен подход към трансграничното и общоевропейското измерение на железопътната инфраструктура

Предизвикателство, свързано с равния достъп:

4. Разширяване на обхвата на „основните функции“ за всички дейности на УИ, които са потенциален източник на конфликти на интереси и нарушения на конкуренцията
5. Прилагане на подходяща(и) предпазна(и) мярка(мерки) за предотвратяване на конфликти на интереси и нарушения на конкуренцията за всички „основни функции“ на УИ

Фигура 1 — Съответствие между факторите за проблемите, първопричините и целите



4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКАТА

За справяне с двете основни предизвикателства за ефикасността и равния достъп, с цел да се намери оптимална структура на управлението, бяха изследвани пет групи от варианти, всяка предлагаща мерки за преодоляване на различните проблемни елементи, като например координирането на пазара, съгласуваността на функциите, трансграничните интерфейси, конфликтите на интереси и равния достъп. За всяка група, като допълнение към базовите варианти бяха разработени от два до четири варианта. Комбинацията от всички тези варианти би могла да създаде теоретично 576 сценария. За да се намали сложността, за всеки набор от мерки, предварителното изследване се основаваше на мненията на заинтересованите страни, съобразяването с принципите на субсидиарност/пропорционалност, ефективността по отношение на целите на политиката и цялостната приложимост. В таблицата по-долу са дадени 11 варианта, които бяха избрани, в това число 5 базови сценария от 19-те оценявани варианта.

Проблемен елемент	Съответна категория варианти	Разглеждани варианти на политиката	Избран
Недостатъчна пазарна ориентация на УИ	Варианти С: Координация между УИ и ЖП	Вариант С0: Базов сценарий – подобрения, предвидени в преработения вариант	✓
		Вариант С1: Участие на ЖП в съвета на УИ	
		Вариант С2: Органи за координиране между УИ и ЖП	✓
		Вариант С3: Съгласуване чрез нови финансови стимули	
Функции на УИ, управлявани несъгласувано	Варианти F: Съгласувано управление на ключовите функции	Вариант F0: Базов сценарий – съдържанието на съществуващите основни функции е пояснено от Съда на ЕС	✓
		Вариант F1: Нов механизъм за координация между различните структури, отговарящи за функциите на УИ	
		Вариант F2: Обединени УИ (УИ е отговорен за всички функции на УИ)	✓
Недостатъчно трансгранично сътрудничество между УИ	Варианти СВ: Трансгранично управление на УИ	Вариант СВ0: Базов сценарий – прилагане на съществуващото законодателство на ЕС (преработения вариант на пакета, регулирането на коридорите за железопътен товарен превоз и т.н.)	✓
		Вариант СВ1: Създаване на мрежа на УИ в ЕС	✓
		Вариант СВ2: Създаване на структура на ЕС, обединяваща националните УИ	
Трябва да се осигури равен достъп до всички ключови	Варианти SF: Функции, предмет на изисквания за разделяне	SF0: Базов сценарий – изисквания за разделяне, които важат само за разпределението на маршрутите и таксуването на достъпа до железопътните линии	✓
		Вариант SF1: Разделят се сегашните основни функции и управлението на движението	

функции		Вариант SF2: Разделят се сегашните основни функции, управлението на движението и поддръжката	
		Вариант SF3: Разделят се всички функции на УИ	✓
Конфликти на интереси при упражняване на функциите на УИ	Варианти S: Начин на разделяне на УИ от ЖП	Вариант S0: Базов сценарий - съществуващите изисквания за разделяне на основните функции съгласно тълкуването в предстоящото решение на Съда	✓
		Вариант S1: Допълнителни правомощия на регулаторните органи	
		Вариант S2: В законодателството на ЕС да се изяснят конкретните последици от съществуващите задължения за разделяне	✓
		Вариант S3: Разделяне на институциите	✓
		Вариант S4: Отговорник по съответствието в интегрираните структури	

След изследването бяха избрани само следните сценарии и варианти:

Категория варианти	Базов сценарий	Сценарий 1	Сценарий 2	Сценарий 3
Координация между УИ и ЖП	Вариант C0: Подобрения, предвидени в преработения вариант на пакета	Вариант C2: Органи за координиране	Вариант C2: Органи за координиране	Вариант C2: Органи за координиране
Съгласувано управление на ключовите функции	Вариант F0: съществуващите основни функции се изясняват от Съда, но обхватът им остава ограничен	Вариант F2: Обединени УИ	Вариант F2: Обединени УИ	Вариант F2: Обединени УИ
Трансгранично управление на УИ	Вариант SC0: прилагане на съществуващото законодателство на ЕС - преработения вариант на пакета, регулирането на коридорите за железопътен товарен превоз	Вариант CB1: създаване на мрежа на УИ в ЕС	Вариант CB1: създаване на мрежа на УИ в ЕС	Вариант CB1: създаване на мрежа на УИ в ЕС
Функции, предмет на изисквания за разделяне	Вариант SF0: разделяне само на разпределянето на трасетата и таксуване на достъпа до железопътните	Вариант SF3: Разделят се всички функции на УИ	Вариант SF3: Разделят се всички функции на УИ	Вариант SF3: Разделят се всички функции на УИ

	линии			
Начин на разделяне	Вариант S0: съществуващи изисквания за разделяне	Вариант S0: съществуващи изисквания за разделяне	Вариант S2: В законодателството на ЕС да се изяснят конкретните последици от съществуващите задължения за разделяне	Вариант S3: Разделяне на институциите

5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА

Беше направена оценка на основните икономически последиствия от сценариите, произтичащи от тяхното въздействие върху железопътния сектор. В доклада се набляга на преките въздействия върху железопътния сектор от гледна точка на разходите по прилагането, разходите по трансакциите, разходите за спазване на нормативните изисквания, разходите във връзка с дискриминационни практики, разходите във връзка с кръстосано субсидиране, а също и на отделни въздействия върху ефикасността на използване на инфраструктурата (включително оценка на разходите поради несъгласуваност). Беше представена и оценка на привнесените от инициативата въздействия, като например по отношение на нивото на конкуренция, нивото на активност, инвестициите, качеството на услугите, както и въздействията върху безопасността и МСП. В доклада също така се разглеждат по-широките непреки въздействия върху европейската транспортна система и икономика. Анализът е въз основа най-вече на качествена оценка на вариантите на политиката, придружена от количествени елементи, когато това е възможно.

Освен това беше направена оценка на въздействията върху околната среда, включително изменението на климата, замърсяването и шума, като бяха взети предвид социалните въздействия, например върху нивата на заетост, безопасността и условията на работа, включително заплатите.

Оценка на преките въздействия

Въздействия в сравнение с базовия сценарий	Сценарий 1 (само мерки за ефикасност)	Сценарий 2 (ефикасност и прилагане на разделянето)	Сценарий 3 (ефикасност и разделяне на институциите)
Разходи по прилагането на нормативните изисквания (еднократни)	0/-	-- Потенциален размер на разходите 0,17 млрд. EUR	-- Потенциален размер на разходите 0,24 млрд. EUR
	Ограничени разходи, свързани със създаването на органи за координиране в много държави членки и с обединяването на функциите на УИ в някои държави членки.	Свързани с разходите за вътрешна реорганизация, необходима за въвеждане на „китайски стени“. Въздействие върху държавите членки, притежаващи интегрирани или холдингови структури.	~ 0,9% от годишните оперативни разходи. Въздействие върху държавите членки, притежаващи интегрирани или холдингови структури.
Разходи по трансакциите	+	- Потенциален обхват на разходите 0,05 млрд. EUR и 0,16 млрд. EUR годишно	-- Потенциален обхват на разходите 0,05 млрд. EUR и 0,16 млрд. EUR годишно
	Известно подобрение, дължащо се на по-добро координиране. Въздействия върху всички държави членки.	Поне 0,15% от оперативните разходи. Въздействие върху държавите членки, притежаващи интегрирани или холдингови структури.	~0,3% от оперативните разходи. Въздействие върху държавите членки, притежаващи интегрирани или холдингови структури.
Разходи за спазване на нормативните изисквания	0	0	+
	Не се очаква разходите за прилагане на нормативните изисквания по сценарий 1 да бъдат съществено по-ниски от тези, възникнали при базовия сценарий.	Не се очаква разходите за прилагане на нормативните изисквания по сценарий 2 да бъдат съществено по-ниски от тези, възникнали при базовия сценарий.	Разходите за спазване на нормативните изисквания за влак-километър може да намалее с до 75% в резултат на разделянето на институциите. Въздействие върху държавите членки, притежаващи интегрирани или холдингови структури.
Други разходи и ползи, свързани с:			
Дискриминация	0	0/+	++
	Няма въздействие	Обхватът на надзора от регулаторните органи се разширява, но остава най-вече на принципа на реагиране, като по този начин само частично се избягват алтернативните разходи поради дискриминация.	Пълното разделяне на институциите би премахнало възможността и мотивацията за дискриминация.
Кръстосано субсидиране	0	0/+	++
	Няма въздействие	Проблемите, свързани с прозрачността и рисковете от кръстосано субсидиране, остават характерни за интегрираните и холдинговите структури, дори ако	Пълно разделяне на институциите би могло да осигури необходимата прозрачност и да премахне възможността за кръстосано субсидиране.

		има изисквания за разделно счетоводство.	
Ефикасност	+	+	++
	<p>Нарастващ конкурентен натиск и специализиране на участниците на пазара ще окажат допълнително положително въздействие върху тяхната производителност и ефикасност. В същото време, както е обяснено допълнително в приложение V, съществуват рискове от загуба на ефекти от взаимодействието и на икономии от мащаба, каквито могат да се появят в случаите на разделяне между УИ и ЖП с господстващо положение на пазара.</p> <p>Това обаче е неотменно, за да се гарантират равни условия за всички оператори. Тези рискове ще бъдат смекчени със засиленото координиране между УИ и ползвателите на инфраструктурата, както и с пълното прилагане на финансовите стимули, предвидени в преработения вариант (модулиране на таксите, схема за стимулиране и регулаторен режим за показателите). Тези мерки ще гарантират адекватно съгласуване на стратегиите и инвестициите, което по същество води до дългосрочно повишаване на ефикасността</p>		

Оценка на привнесените и косвени въздействия

Въздействия в сравнение с базовия сценарий	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
Икономически въздействия			
- Въздействие върху стопанската дейност, свързана с железопътния транспорт			
Ниво на конкуренцията	+	++	+++
Ниво на активност на железопътните оператори	+	++	+++
Ниво на инвестициите	+	++	++
Ниво на качеството на услугите и на точността	0/+	+	++
Ниво на безопасността на железопътния транспорт	0	0	0
Въздействие върху МСП	0	+	++
- Въздействие върху транспортния сектор			
Прехвърляне между видовете транспорт	0/+	+	+
Ефикасност на транспортната система (задръствания и продължителност на пътуванията)	+	+	++
Европейска икономика	+	+	+
Въздействие върху европейската икономика	+	+	+
Въздействия върху околната среда			
Изменение на климата	0/+	+	+
Замърсяване	0/+	+	+
Шум от железопътния транспорт	0/+	0/+	0/+
Социални въздействия			
Заетост и условия на труд в сектора на железопътния транспорт	+	+	++
Безопасност на транспорта	0/+	0/+	0/+

6. СРАВНЕНИЕ НА ВАРИАНТИТЕ

Като се вземат предвид всички въздействия, се счита, че сценарий 3 ще осигури най-много ползи, като при него се създава орган за координиране на ползвателите на УИ, обединяват се функции, създава се мрежа на УИ в ЕС и за всички функции на УИ се прилагат изискванията за разделяне на институциите.

Освен това този сценарий най-добре отговаря на общите, специфичните и оперативните цели, подобрява условията за конкуренция и ефикасността в железопътната система. Той стимулира икономическия растеж, повишава използването на капацитета и на техническите показатели на инфраструктурата и намалява пречките и бариерите пред навлизането на пазара, като отстранява конфликтите на интереси. Той също така осигурява финансова прозрачност и намалява разходите по регулирането чрез ограничените разходи по прилагането му.

Общите резултати от сравнението на сценариите са дадени в таблицата по-долу.

	Ефективност		—	Ефикасност			Съгласуваност		Обосновка
	SO1: Подобряване способността на УИ за управление на	SO2: Отстраняване на нарушенията на конкуренцията при		Оперативна ефикасност на УИ	Разходи по прилагането на	Регулаторни разходи	Разходи по трансакции	Условия на труд и заетост	
	0	0	0	0	0	0	0	0	Сценарий 0
Сценарий 1	++	+/0	+	0/-	0	+	+	0/+	Очаква се сценарий 1 вече да има значително положително въздействие върху ефикасността на УИ. По отношение на намаляването на конфликтите на интереси обаче той ще има само ограничен ефект, дължащ се на разширяването на обхвата на съществуващото изискване за независимост върху всички функции на УИ. Макар съществуващите разходи по трансакциите да търпят положително, но ограничено въздействие от по-доброто съгласуване между УИ и ЖП, разходите за спазване на нормативните изисквания и разходите по прилагането им са се увеличили умерено, тъй като мерките за ефикасност означават ограничена административна тежест. Социалните и екологичните въздействия са умерени, но положителни.
Сценарий 2	++	++	++	--	0	-	+	+	Сценарий 2 ще има същото положително въздействие като сценарий 1 върху способността на УИ да управляват инфраструктурата. Въпреки това оперативната му ефикасност ще се подобрява още с нарастващия натиск на конкуренцията върху железопътните предприятия. Сценарий 2 премахва конфликтите на интереси при достъпа до инфраструктурата, но не гарантира оптимална финансова прозрачност и отсъствие на нарушения на конкуренцията. Разходите по трансакциите растат с броя на новите участници и увеличаването на движението. Както разходите по прилагането, така и разходите по спазването на нормативните изисквания са по-високи, съответно поради въвеждането на „китайски стени“ и липсата на финансова прозрачност. Социалните и екологичните въздействия са умерени, но положителни.

	Ефективност		Ефикасност	Ефикасност			Съгласуваност		Обосновка
	SO1: Подобряване способността на УИ за управление на	SO2: Отстраняване на нарушенията на конкуренцията при		Оперативна ефикасност на УИ	Разходи по прилагането на	Регулаторни разходи	Разходи по трансакции	Условия на труд и заетост	
Сценарий 3	++	+++	++	-	+	--	++	+	Сценарий 3 подобрява допълнително способността на УИ да управляват инфраструктурата благодарение на ползите от специализацията, свързана с разделянето на институциите. При пълна финансова прозрачност той премахва изцяло рисковете от нарушаване на конкуренцията при относително ниски разходи по прилагането и по спазването на нормативните изисквания. Разходите по трансакциите се увеличават допълнително въпреки смекчаващия ефект на по-доброто съгласуване между УИ и ЖП. Увеличаването на движението и ефикасността поражда най-значителните положителни социални и екологични въздействия.

7. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИНИЦИАТИВИТЕ ОТ 4^{-я} ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПАКЕТ

Крайната цел на разделянето е да се създаде по-конкурентоспособен и ефикасен железопътен сектор и по този начин да се насърчи по-доброто предлагане на услуги, като едновременно с това се подобрява използването на публичните средства, предоставяни чрез субсидии за железопътния транспорт. Таблицата по-долу обобщава финансовите ползи за:

- само за инициативата за разделяне (колона 1)
- отварянето на вътрешния пазар на пътнически услуги само за два сценария:

Сценарий 1 за отварянето на пазара – съсредоточаване върху икономии (колона 2) - при този сценарий се приема, че компетентните органи ще се съсредоточат върху намаляването на разходите, като използват всички намаления на разходите от обществените поръчки за услуги като икономии на парични средства и не ги реинвестират в по-високо качество или по-голям капацитет на железопътните услуги.

Сценарий 2 за отварянето на пазара - реинвестиране (колона 3) - при този сценарий се приема, че компетентните органи няма да се съсредоточат върху намаляването на разходите, а вместо това по подразбиране ще „реинвестират“ половината от потенциалните икономии на разходи от обществените поръчки за услуги като специфицират по-високо качество или капацитет в обществените поръчки за услуги. В парично изражение това предполага намаляване на нетната настояща стойност (ННС), докато ползите се проявяват като увеличение на пътник-километрите.

3. комбинирани въздействия от двете инициативи при разграничаване на два различни сценария за резултатите:

Сценарий 1 за комбинирани въздействия – съсредоточаване върху икономиите (колона 4)

Сценарий 2 за комбинирани въздействия – съсредоточаване върху реинвестирането (колона 5)

Прогнози за главните комбинирани прогнозни финансови последствия от отварянето на пазара и от политиките за управление на инфраструктурата					
Всички промени са примерни прогнози ННС (млрд. EUR) към 2035 г., при норма на дисконтиране 4% до 2019 г.	Сценарий 3 за разделянето	Отваряне на пазара: Сценарий 1 – икономии	Отваряне на пазара: Сценарий 2 – реинвестиране	Комбинирани въздействия Сценарий 1 – икономии	Комбинирани въздействия Сценарий 2 – реинвестиране
	1	2	3	4	5
Разходи по трансакциите (прогнозна средна стойност)	-1,37	-0,42	-0,42	-1,77	-1,77
Ползи от услуги на вътрешния пазар*	5,86	29,85	21,46	43,07	33,71
Ползи от услуги на международния пазар	1,07			1,05	0,89
Ползи от товарни превози	1,00			1,00	1,00
ННС общо	6,56	29,44	21,04	43,35	33,83

Разделянето на институциите, предвидено в сценарий 3, е важно предварително условие за осигуряването на пълните ползи от отварянето на пазара, както вече е извършено за пазара на железопътни товарни превози и за международния пътнически железопътен пазар. Двете инициативи, взети заедно, водят до важни ефекти от взаимодействието, както се вижда от таблицата по-долу.

Комбинирани последици от отварянето на пазара и политиките за управление на инфраструктурата			
Всички промени са примерни оценки в евро годишно	Финансови ползи (ННС, млрд. ЕВР)	Увеличение на пътник-километри	Увеличение на дела на нови участници на пазара (%)
Сценарий 1 – съсредоточаване върху икономии			
Само вертикално разделяне	6,56	0,8	0,5
Само отваряне на пазара	29,44	2,0	3,8
Комбинация от отваряне на пазара и вертикално разделяне	43,35	3,8	6,4
Сценарий 2 – реинвестиране			
Само вертикално разделяне	4,42	1,1	0,5
Само отваряне на пазара	21,04	8,4	3,7
Комбинация от отваряне на пазара и вертикално разделяне	33,83	16,4	6,2

Първият сценарий е съсредоточен само върху финансовите ползи (състоящи се предимно от икономии на публични средства), докато вторият сценарий за реинвестиране би позволил осигуряване на 16,4 милиарда допълнителни пътник-километри (6 % увеличение на пътник-километрите в допълнение към резултатите от базовия сценарий) и би позволил 6 % увеличение на пазарния дял на нови участници, с което той би достигнал 25 %.

8. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Комисията ще наблюдава и оценява изпълнението на специфичните цели на настоящото законодателство и неговите въздействия чрез набор от показатели на постоянен принцип. С цел да не се увеличава тежестта върху органите, отговарящи за предоставянето на данни, тези показатели са съгласувани с показателите, предоставяни на Комисията съгласно част от съществуващото законодателство на ЕС чрез усъвършенстваната Схема за наблюдение на железопътния пазар (RMMS), регулаторните органи и Европейската железопътна агенция.

Показателите ще включват интензивността на използване на инфраструктурата, интензивността на движението, броя на новите участници на пазара, пазарния дял на новите участници и жалбите до регулаторните органи.

Голяма част от тази информация вече е налице благодарение на съществуващата Схема за наблюдение на железопътния пазар, която включва всички заинтересовани страни, а преработеният вариант предвижда подобрения във връзка с покриването на таксите за инфраструктура, разпределянето на капацитет, инвестициите в железопътна инфраструктура, ценообразуването, качеството на услугите, обществените поръчки за услуги, лицензирането и степента на отваряне на пазара, хармонизирането между държавите членки и трудовата заетост и съответните социални условия.