



V Bruselu dne 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury

{COM(2013) 28 final}

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury

Odpovědné GR: MOVE

1. VYMEZENÍ PROBLÉMU

Výkonnost železničního sektoru v oblasti osobní dopavy není v porovnání s jinými druhy dopavy uspokojivá. Od poloviny devadesátých let minulého století 6% podíl železnice vůči ostatním druhům dopavy v EU víceméně stagnuje a ostře kontrastuje s podílem osobních automobilů (75 %), autobusů (8 %) a letecké dopavy (8 %). Přestože některé země svůj vnitrostátní trh osobní dopavy otevřely, na trzích jiných členských států mají dominantní postavení zavedené podniky.

S těmito otázkami jsou spojeny dva hlavní problémy. Zaprvé, v celé EU lze pozorovat nízkou kvalitu služeb osobní železniční dopavy. Při průzkumu v roce 2012 bylo zjištěno, že se svým státním a regionálním železničním systémem jen spokojeno pouhých 46 % Evropanů. Zadruhé, v široké škále různých vnitrostátních modelů v Evropě lze pozorovat nedostatky v provozní účinnosti železničních podniků. I přes značné subvencování železniční dopavy vykazuje mnoho železničních podniků v celé EU již několik let ztrátu a v některých případech je daňoví poplatníci museli opakovaně zachránit před úpadkem.

Existují souběžné důkazy, že tyto problémy jsou způsobeny nedostatečným konkurenčním tlakem a odlišnými pravidly přístupu na trh v rámci celé EU, což brání konsolidaci jednotného evropského železničního prostoru. V 16 z 25 členských států, které železnici mají, je tržní podíl zavedených provozovatelů železniční dopavy i nadále vyšší než 90 %. Za těchto podmínek není možné zajistit hospodářskou soutěž *pro trh* (několik provozovatelů usilujících o získání výlučného práva na konkrétní trati – *smlouvu o veřejných službách*) ani hospodářskou soutěž *na trhu* (několik provozovatelů provozujících dopravu na stejné trati – *otevřený přístup*). Od roku 1990 se také prohloubily rozdíly v účinnosti nejlepších a nejhorších železničních podniků v EU, čímž vyšly najevo odlišné vývojové trendy.

Hlavní příčiny těchto problémů lze hledat v chybějící hospodářské soutěži v oblasti smluv o veřejných službách, v narušování trhu omezováním přístupu k nezbytným zdrojům (např. kolejovým vozidlům a integrovaným systémům prodeje přepravních dokladů) a ve vnitrostátních omezeních, jež brání volnému poskytování služeb vnitrostátní osobní železniční dopavy. V současné době je 42 % celého trhu vnitrostátní osobní dopavy v EU provozováno v rámci závazků veřejné služby přidělených na základě přímého uzavírání smluv. Navíc je

zřejmé, že nejméně v devíti členských státech má zavedený provozovatel na poskytování služeb vnitrostátní osobní dopravy monopol, stanovený ve vnitrostátních právních předpisech.

Tyto problémy a opatření navržená k jejich řešení budou mít dopad na velký počet subjektů působících na trhu železniční dopravy i mimo něj. Zejména se dotknou železničních podniků, cestujících a výrobního odvětví železniční dopravy. V zásadě tato opatření rovněž ovlivní způsob, jakým orgány spravují veřejné finanční prostředky železničního sektoru.

2. SUBSIDIARITA

Články 58, 90 a 100 Smlouvy rozšiřují cíle skutečného vnitřního trhu v rámci společné dopravní politiky EU i na železnice.

Opatření samotných členských států nemohou zajistit soudržnost železničního trhu EU a řešit rozdílné výklady právních předpisů, neboť přetrvávající vnitrostátní předpisy a neoptimální fungování vnitrostátních institucí kladou vnitřnímu trhu překážky. Cílem opatření na úrovni EU je zajistit jednotné provádění železničního *acquis* EU, což by mělo vést k vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (SERA) bez zbytečných administrativních a technických překážek. Dodržení zásady subsidiarity je zároveň pečlivě posouzeno u opatření k otevření trhu se smlouvami o veřejných službách, jež jsou koncipována tak, aby členským státům ponechávala co největší pružnost.

3. CÍLE

Obecný cíl:

Zlepšit kvalitu služeb osobní železniční dopravy a zvýšit jejich provozní účinnost, a tím zlepšit konkurenceschopnost a atraktivnost odvětví železniční dopravy ve srovnání s ostatními druhy dopravy a dále rozvíjet jednotný evropský železniční prostor.

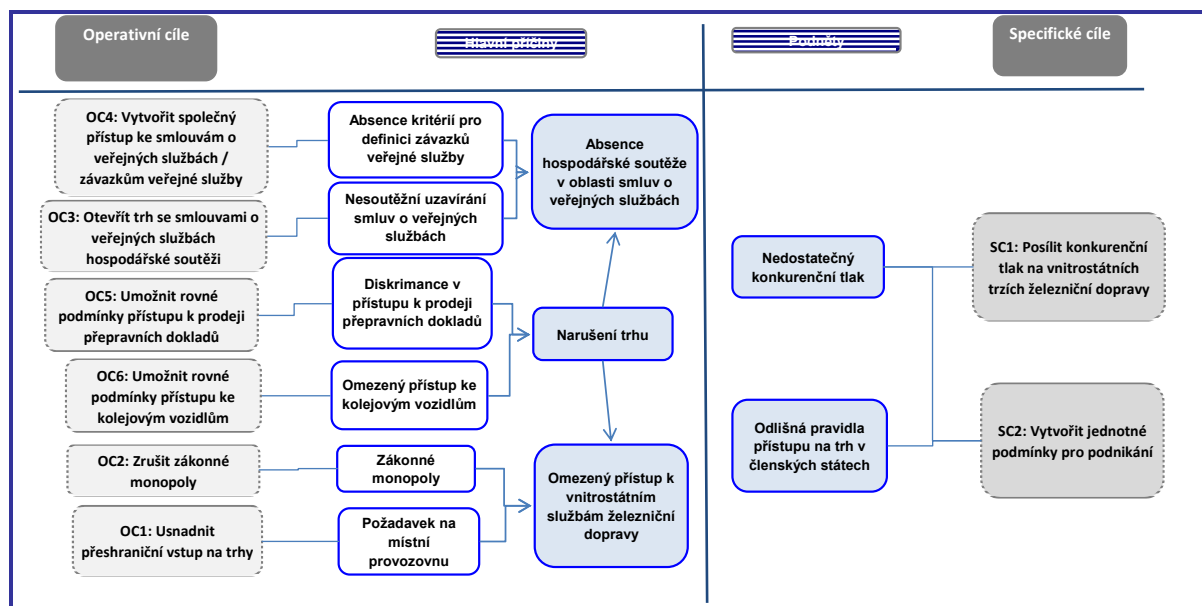
Specifické cíle:

1. Posílit konkurenční tlak na vnitrostátních trzích železniční dopravy
2. Vytvořit jednotnější podmínky pro podnikání

Operativní cíle:

1. Usnadnit přeshraniční vstup na vnitrostátní trhy osobní železniční dopravy
2. Zrušit zákonné monopoly
3. Otevřít trh se smlouvami o veřejných službách hospodářské soutěži
4. Vytvořit společný přístup umožňující kontrolovat vymezení závazků veřejné služby a vymezení smlouvy o veřejných službách
5. Umožnit rovné podmínky přístupu k systémům prodeje přepravních dokladů
6. Umožnit rovné podmínky přístupu ke kolejovým vozidlům

Přehled podnětů, hlavních příčin a cílů:



4. MOŽNOSTI POLITIKY

S ohledem na konzultace se zúčastněnými stranami a analýzu problému lze určit čtyři rozsáhlé soubory opatření, jež jsou popsány v následující tabulce:

Hlavní příčiny	Příslušná kategorie možností	Zvažované varianty politiky	Přijmout?
Omezení týkající se poskytování služeb vnitrostátní osobní železniční dopravy	Možnosti A: Otevřený přístup	Možnost A0: Základní scénář – Právo EU neposkytuje žádná práva na otevřený přístup na vnitrostátní trh železniční dopravy.	✓
		Možnost A1: Otevřený přístup s možností přístup omezit, je-li ohrožena životaschopnost smluv o veřejných službách	✓
		Možnost A2: Otevřený přístup je omezen na tratě, které jsou z obchodního hlediska životaschopné.	
		Možnost A3: Otevřený přístup je omezen na tratě, na něž se nevztahují smlouvy o veřejných službách.	✓
		Možnost A4: Otevřený přístup bez omezení	
Absence hospodářské soutěže v oblasti smluv o veřejných službách	Možnosti B: Uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení	Možnost B0: Základní scénář – Příslušné orgány mohou volit mezi přímým uzavřením smlouvy a jejím uzavřením formou nabídkového řízení.	✓
		Možnost B1: Pružné vypisování povinných nabídkových řízení, rozsah smluv o veřejných službách pod dohledem vnitrostátního regulačního orgánu	✓
		Možnost B2: Pružné vypisování povinných nabídkových řízení, rozsah smluv o veřejných službách pod dohledem Komise	

Diskriminační přístup k systémům prodeje přepravních dokladů	Možnosti T: Integrace systémů prodeje přepravních dokladů	Možnost T0: Základní scénář – Provedení nařízení o právech cestujících a přepracování prvního železničního balíčku	✓
		Možnost T1: Dobrovolné vnitrostátní integrované systémy prodeje přepravních dokladů	✓
		Možnost T2: Povinné vnitrostátní integrované systémy prodeje přepravních dokladů	✓
		Možnost T3: Integrovaný systém prodeje přepravních dokladů na úrovni EU	
Omezený přístup ke kolejovým vozidlům	Možnosti typu RS: Přístup ke kolejovým vozidlům	Možnost RS0: Základní scénář – Bez specifických požadavků EU	✓
		Možnost RS1: Povinné vytvoření ROSCO	
		Možnost RS2: Povinnost příslušných orgánů vlastnit kolejová vozidla	
		Možnost RS3: Povinnost dřívějšího příjemce smlouvy o veřejných službách prodat nebo pronajmout kolejová vozidla	✓
		Možnost RS4: Povinnost příslušného orgánu přijmout finanční rizika	✓
	Možnost RS5: Pokyny k osvědčeným postupům pro kolejová vozidla		

Možnosti A a B představují hlavní opatření této iniciativy a z jejich kombinace vyplývá míra ambicióznosti otevření trhu. Posoudit je třeba tyto kombinace hlavních možností:

Možnost 0 (A0, – Základní scénář B0)

Možnost 1 (A1, – Otevření trhu na základě „všeobecného otevřeného přístupu“, žádná opatření týkající se uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení B0)

Možnost 2 (A3, – Otevření trhu na základě „omezeného otevřeného přístupu“, žádná opatření týkající se uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení B0)

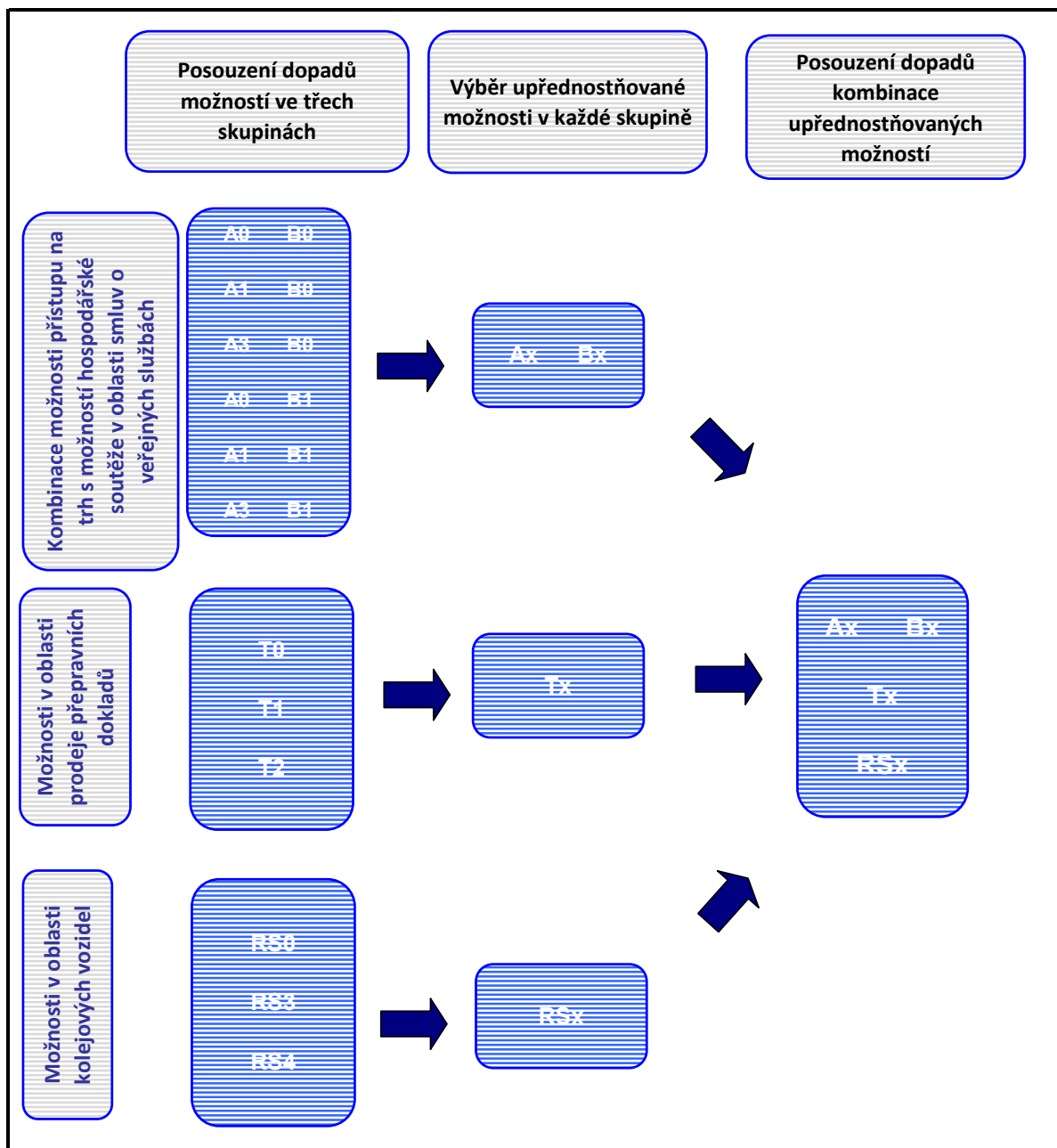
Možnost 3 (A0, – Otevření trhu výhradně na základě uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení B1)

Možnost 4 (A1, – Otevření trhu na základě „všeobecného otevřeného přístupu“ a uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení B1)

Možnost 5 (A3, – Otevření trhu na základě „omezeného otevřeného přístupu“ a uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení B1)

Podstatou úvah o možnostech v oblasti prodeje přepravních dokladů a kolejových vozidel je vytvořit rámcové podmínky nutné pro účinnější uplatňování hlavních možností politik A a B.

Hlavní možnosti v kombinaci s upřednostňovanými možnostmi T a RS:



5. POSOUZENÍ DOPADŮ

Zatímco pravidla EU by vytvořila nutné podmínky pro účinnější a jednodušší fungování trhu železniční dopravy, účinnost provádění a následné dopady namnoze závisejí na situaci v jednotlivých členských státech a na „duchu“ provádění do vnitrostátního práva a prosazování. V důsledku toho se analýza dopadů různých možností většinou zakládá na kvalitativním posouzení s částečnou kvantifikací tam, kde je to možné.

Přímé *ekonomické*, *sociální* a *environmentální* dopady, jež byly u jednotlivých možností politiky označeny za potenciálně nejdůležitější, jsou popsány v níže uvedených tabulkách.

Posouzení přímých ekonomických a sociálních dopadů

	Možnost 0 Základní scénář	Možnost 1 Pouze všeobecný otevřený přístup	Možnost 2 Pouze omezený otevřený přístup	Možnost 3 Pouze nabídkové řízení	Možnost 4 Všeobecný otevřený přístup a nabídkové řízení	Možnost 5 Omezený otevřený přístup a nabídkové řízení
Přímé ekonomické dopady						
Hospodářská soutěž	0	+ / ++	+	++	++++	+++
Poptávka po dopravě	0	+	+	+	++	++
Příjmy a náklady odvětví	0	+	+	++	+++	+++
Veřejné financování	0	+	0/+	++	++	+++
Investice do železniční dopravy	0	+	+	+	++	++
Administrativní náklady provozovatelů	0	0/+	0/+	--	-	--
Administrativní náklady veřejných orgánů	0	0	0	--	-	--
Nadnárodní činnost v oblasti železniční dopravy	0	+	+	+++	++++	++++
Malé a střední podniky	0	0/+	0/+	+	+	+
Přímé sociální dopady						
Jízdné	0	+	0/+	0	+	0/+
Kvalita služeb	0	+	0/+	+	++	++
Zaměstnanost železniční podniky -	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Zaměstnanost železniční odvětví -	0	+	+	+	++	++
Pracovní podmínky	0	-	-	--	--	--
Bezpečnost železniční dopravy	0	0	0	0	0	0

Dopad možností v oblasti prodeje přepravních dokladů

Dopad možností v oblasti prodeje přepravních dokladů	T0 Základní scénář	T1 Dobrovolná integrace	T2 Povinná integrace
Ekonomické dopady			
Hospodářská soutěž a jiné dopady hospodářské soutěže	0	++	+

Příjmy a náklady odvětví	0	0	-
Poptávka po dopravě, nadnárodní činnost v oblasti železniční dopravy	0	0	0
Administrativní náklady veřejných orgánů	0	0	-
Inovace	0	+	0
Sociální dopady			
Jízdné	0	0/+	0/-
Kvalita služeb	0	+	0/+

Dopad možností v oblasti kolejových vozidel

	RS1 Základní scénář	RS3 Povinný převod	RS4 Riziko pro zadavatele
Ekonomické dopady			
Hospodářská soutěž a jiné dopady hospodářské soutěže	0	+	++
Veřejné financování	0	-	--
Nadnárodní činnost v oblasti železniční dopravy	0	+	+
Vlastnická práva	0	-	0
Příjmy a náklady odvětví	0	0	+
Inovace	0	0/-	0/-
Sociální dopady			
Bezpečnost	0	0	0

6. POROVNÁNÍ MOŽNOSTÍ

Následující tabulka porovnává jednotlivé možnosti z hlediska efektivnosti, účinnosti a soudržnosti.

Porovnání možností v oblasti otevření trhu	Efektivnost ¹		Účinnost				Soudržnost				Motivace	
	SC1: Posílit konkurenční tlak na vnitrostátních trzích železniční dopravy	SC2: Vytvořit jednotnější podmínky pro podnikání	Provozní účinnost železničních podniků	Jízdné	Administrativní zátěž provozovatelů	Administrativní zátěž veřejných orgánů	Zaměstnanost a pracovní podmínky (železniční)	Zaměstnanost (železniční odvětví)	Sociální začlenění, dopady na zákazníky	Udržitelnost prostředí životního		
Možnost 0 Základní scénář	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Nabídkových řízení se neúčastní žádní noví zájemci a účinnost správy veřejných výdajů v železniční dopravě ne zlepšuje. Přetrvávají rozdíly v tržních strukturách členských států.
Možnost 1 Pouze všeobecný přístup	+ / ++	+	+	+	0 / +	0	0	+	+	0 / +	0 / +	Pozitivní dopady na konkurenceschopnost trhu železniční dopravy. Opatření však nevedou k významné restrukturalizaci odvětví železniční dopravy a mají pouze omezený přínos z hlediska účinnosti a správy.
Možnost 2 Pouze omezený přístup	+	+	+	0 / +	0 / +	0	0	+	+	0 / +	0 / +	Dopady jsou obdobné jako u možnosti 1, jsou však ještě omezenější. Smlouvy o veřejných službách jsou díky provozovatelům s otevřeným přístupem nadále chráněny před hospodářskou soutěží, takže se nepředpokládají žádné úspory veřejných finančních prostředků.
Možnost 3 Pouze	++	+++	++	0	--	--	- / +	+	++	+	+	Možnost řeší pouze používání smluv o veřejných službách, takže jen částečně posiluje práva vstupu

¹ Bodové hodnocení efektivnosti je vázáno na tyto kategorie ekonomických dopadů: hospodářskou soutěž, využívání veřejných finančních prostředků, poptávku po službách železniční dopravy / podíl železnice vůči ostatním druhům dopravy a rozvoj nadnárodní činnosti v oblasti železniční dopravy.

Porovnání možností v oblasti otevření trhu	Efektivnost ¹		Účinnost				Soudržnost				Motivace	
	SC1: Posílit konkurenční tlak na vnitrostátních trzích železniční dopravy	SC2: Vytvořit jednotnější podmínky pro podnikání	Provozní účinnost železničních podniků	Jízdné	Administrativní zátěž provozovatelů	Administrativní zátěž veřejných orgánů	Zaměstnanost a pracovní podmínky (železniční)	Zaměstnanost (železniční odvětví)	Sociální začlenění, dopady na zákazníky	Udržitelnost životního prostředí		
nabídkové řízení											na trh. Předpokládá se, že nabídkové řízení povede k větší účinnosti, což pocítí zvláště zavedení operátoři. Cena jízdného zůstane stejná; může se zvýšit administrativní zátěž. S očekávaným mírným nárůstem v poskytování železničních služeb je spojeno větší sociální začlenění a udržitelnost životního prostředí.	
Možnost 4 Všeobecný otevřený přístup a nabídkové řízení	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/+	+	Nejambicióznější možnost, která řeší jak smlouvy o veřejných službách, tak otevřený přístup a která je nejefektivnější z hlediska specifických cílů. Podporuje odstranění monopolních zisků zavedených provozovatelů a vytváří příležitosti pro nové účastníky na trhu. Opětovná investice uspořené prostředků do odvětví železniční dopravy by mohla zajistit další služby. Dopady na zaměstnanost souvisejí s vývojem odvětvových příjmů.
Možnost 5 Omezený otevřený přístup a nabídkové řízení	+++	++++	++/+ ++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/+	+	Možnost 5 se podobná možnosti 4, umožňuje však konkurenci práv otevřeného přístupu a smluv o veřejných službách. Z hlediska veřejných úspor a provozní účinnosti se předpokládá menší přínos. Dopady na zaměstnanost jsou do značné míry stejné jako u možnosti 3.

Porovnání možností v oblasti prodeje přepravních dokladů	Efektivnost		Účinnost			Soudržnost	Motivace
	SC1: Posílit konkurenční tlak na vnitrostátních trzích železniční dopravy	SC2: Vytvořit jednotnější podmínky pro podnikání	Provozní účinnost železničních podniků	Jízdné	Administrativní zátěž veřejných orgánů	Kvalita služeb	
T0 Základní scénář	0	0	0	0	0	0	Provedení nařízení o právech cestujících a přepracování prvního železničního balíčku by znamenalo jen okrajové zlepšení.
T1 Dobrovolná integrace	++	0	+	0/+	0	+/-	Možnost T1 by vedla k menší harmonizaci přístupů, ale ponechala by více prostoru hospodářské soutěži. Jako možnost dobrovolná by zachovala větší roztržitost trhu a znemožňovala „nepřerušené cestování“.
T2 Povinná integrace	+	0	0	0/-	-	0/+	Povinné systémy prodeje přepravních dokladů by sice zajistily „nepřerušené cestování“, ale mohly by vést ke snížení marží v rámci cenové konkurence. Provozovatelům s otevřeným přístupem by mohly bránit ve vytváření vlastních obchodních strategií. Povinné systémy by mohly způsobit nepřiměřené náklady.

Porovnání možností v oblasti kolejových vozidel	Efektivnost		Účinnost		Soudržnost			Motivace
	SC1: Posílit konkurenční tlak na vnitrostátních trzích železniční dopravy	SC2: Vytvořit jednotnější podmínky pro podnikání	Provozní účinnost železničních podniků	Veřejné financování	Bezpečnost	Vlastnická práva	Inovace	
RS0 Základní scénář	0	0	0	0	0	0	0	Přístup ke kolejovým vozidlům je nadále hlavní překážkou, která v mnoha zemích brání hospodářské soutěži.
RS3 Povinný převod	+	+	0/-	-	0	-	0/-	Možnosti RS3 i RS4 stanoví rovné podmínky, pokud jde o přístup ke kolejovým vozidlům, čímž zvyšují potenciální počet nabízejících a harmonizují podmínky podnikání. Podle předpokladů se zvýší účinnost veřejného financování. Možnost RS3 zvyšuje náklady provozovatelům a počítá s odejmutím kolejových vozidel ve vlastnictví stávajících zavedených provozovatelů, což může vést k možným konfliktům.
RS4 Riziko pro zadavatele	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Tato možnost by přístup ke kolejovým vozidlům usnadnila efektivněji než možnost RS3, avšak vzhledem k finančním rizikům vytvoří větší tlak na veřejné finanční prostředky. Zadavatelé by za účelem minimalizace nákladů mohli upřednostnit používání starých kolejových vozidel, což by brzdilo inovaci.

Závěr

Tato analýza ukazuje, že nejlepších výsledků lze dosáhnout s těmito možnostmi:

- **Možnost 4** Otevření trhu na základě všeobecného „otevřeného přístupu“ a uzavírání smluv o veřejných službách formou nabídkového řízení
- **T1** Dobrovolné vnitrostátní integrované systémy prodeje přepravních dokladů
- **RS3** Povinný převod kolejových vozidel nebo **RS4** Povinnost příslušného orgánu převzít finanční rizika spojená s kolejovými vozidly

Již bylo upozorněno, že v posouzení dopadů některých možností panuje určitá nejistota, neboť důkazy jsou v některých případech příliš čerstvého data (např. hospodářská soutěž na trhu) nebo vágní (poskytly je jen některé zúčastněné strany). Volba výše uvedené kombinace tudíž zůstává volbou politickou.

Odhady dopadů upřednostňovaného scénáře politiky

Odhad potenciálních dopadů upřednostňovaného scénáře politiky bylo možno provést na základě analýzy scénáře ve spojení se zkouškami citlivosti. Zajištění veškerých výhod, jež plynou z otevření trhu, dále významně napomáhá institucionální oddělení a koordinace správy infrastruktury, které navrhla další iniciativa v rámci čtvrtého železničního balíčku a z nichž vyplývá tato významná synergie:

Dopady politiky v oblasti otevření trhu a řízení infrastruktury

Všechny změny jsou názorné odhady	Finanční výhody (čistá současná hodnota v mld. EUR)	Nárůst osobokilometrů (mld.)
Scénář 1 – Zaměření na úspory		
Pouze vertikální oddělení	6,6	0,8
Pouze otevření trhu	29,4	2,0
Kombinace otevření trhu a vertikálního oddělení	43,4	3,8
Scénář 2 – Reinvestice (50 % úspor reinvestováno do železniční dopravy)		
Pouze vertikální oddělení	4,4	1,1
Pouze otevření trhu	21,0	8,4
Kombinace otevření trhu a vertikálního oddělení	33,8	16,4

Zatímco scénář 1 je zaměřen pouze na finanční přínos (převážně z veřejných úspor), scénář 2 by zajistil dalších 16 miliard osobokilometrů (6% nárůst počtu osobokilometrů nad rámeč vývoje podle základního scénáře).

7. SLEDOVÁNÍ A HODNOCENÍ

Komise bude sledovat a hodnotit provádění a efektivnost tohoto právního předpisu na základě souboru ukazatelů, který je ve většině případů v souladu s těmi, jež jsou definovány ve

srovnávacím přehledu státních podpor, v nařízení č. 1370/2007 a v systému sledování železničního trhu².

Specifický cíl	Ukazatel
SC1: Posílit konkurenční tlak na vnitrostátních trzích železniční dopravy	<ul style="list-style-type: none"> • Tržní podíl nových účastníků na trhu* (týká se operativních cílů OC1 a OC3) • Služby železniční dopravy, na něž se vztahují smlouvy o veřejných službách* (týkají se OC3 a OC4) • Využívání práv přístupu* (týká se OC1, OC2 a OC3) • Překážky bránící větší efektivnosti železniční dopravy* (týkají se všech operativních cílů) • Udělování licencí* (týká se OC1 a OC2)
SC2: Vytvořit jednotnější podmínky pro podnikání	<ul style="list-style-type: none"> • Služby železniční dopravy, na něž se vztahují smlouvy o veřejných službách* • Využívání práv přístupu* • Překážky bránící větší efektivnosti železniční dopravy*
Další parametry	
Pracovní podmínky	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamika zaměstnanosti* (např. nárůst nebo pokles zaměstnanosti) • Sociální podmínky*

* Jak předpokládá článek 15 přepracovaného znění prvního železničního balíčku.

Plánuje se, že Komise posoudí, zda cílů iniciativy bylo dosaženo, pět let po skončení přechodného období platnosti jejích legislativních návrhů.

² Přezkoumáno při přepracování prvního železničního balíčku.