

Bruxelles, 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL EVALUĂRII IMPACTULUI

Care însoțește documentele

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători

Propunere de Directivă a Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare

{COM(2013) 28 final}

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL EVALUĂRII IMPACTULUI

Care însoțește documentele

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători

Propunere de Directivă a Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare

DG coordonatoare: MOVE

1. DEFINIREA PROBLEMEI

În ceea ce privește transportul călătorilor, performanța sectorului feroviar nu se poate compara cu cea a altor moduri de transport. Cota modală de 6% a transportului feroviar în UE a rămas mai mult sau mai puțin stabilă de la jumătatea anilor '90 și contrastează puternic cu cota autoturismelor (75%), a autobuzelor (8%) și a transportului aerian (8%). Unele țări și-au deschis piața transportului intern de călători, în timp ce piețele altor state membre sunt dominate de operatorii tradiționali.

Două probleme principale se ascund în spatele acestor aspecte. În primul rând, într-o mare parte a UE se observă o calitate scăzută a serviciilor de transport feroviar de călători. Un sondaj realizat în 2012 a arătat că numai 46% dintre europeni sunt mulțumiți de sistemul feroviar național și regional. În al doilea rând, diferitele modele naționale din Europa se caracterizează prin discrepanțe în ceea ce privește eficiența operațională a întreprinderilor feroviare. În ciuda subvențiilor semnificative acordate sectorului feroviar, numeroase întreprinderi feroviare din întreaga UE au înregistrat pierderi de-a lungul anilor și, în unele cazuri, a fost nevoie în repetate rânduri de sprijinul contribuabililor pentru a le salva.

Există dovezi concludente conform cărora aceste probleme sunt provocate de absența presiunilor concurențiale și de normele privind accesul pe piață diferite în întreaga UE, ceea ce îngreunează consolidarea spațiului feroviar unic european. În 16 dintre cele 25 de state membre (SM) dotate cu o rețea de cale ferată, cota de piață a operatorilor tradiționali este în continuare de peste 90%. În aceste condiții, nu poate fi asigurată nici concurența *pentru* o piață [unde mai mulți operatori concurează pentru dreptul exclusiv la o anumită rută – un *contract de servicii publice* (CSP)], nici concurența *pe* o piață (unde mai mulți operatori își desfășoară activitatea pe aceeași rută – *acces liber*). De asemenea, începând din 1990, a crescut discrepanța în ceea ce privește eficiența dintre țările cu cele mai bune performanțe și cu cele mai slabe performanțe în sectorul căilor ferate, dezvăluind tendințe de dezvoltare divergente.

Cauzele profunde ale acestor probleme pot fi găsite în absența concurenței pentru contractele de servicii publice, distorsiunile pe piață provocate de restricționarea accesului la resursele necesare (cum este materialul rulant și sistemele integrate de emitere a biletelor) și restricțiile

naționale privind libertatea de a presta servicii de transport feroviar intern de călători. În prezent, 42% din întreaga piață a transportului intern de călători face obiectul unor contracte de servicii publice atribuite direct. În plus, cel puțin în 9 state membre, operatorul tradițional beneficiază încă de monopol în serviciile de transport intern de călători, prevăzut în legislația națională.

Aceste probleme și măsurile care urmează a fi propuse pentru soluționarea lor vor avea un impact asupra unui număr mare de actori pe piața transportului feroviar și dincolo de aceasta. În special, sunt vizate întreprinderile feroviare, pasagerii și industria feroviară. Mai concret, aceste măsuri vor influența, de asemenea, modul în care autoritățile gestionează finanțarea publică a sectorului feroviar.

2. SUBSIDIARITATE

Articolele 58, 90 și 100 din tratat extind asupra căilor ferate obiectivele unei piețe interne veritabile în contextul unei politici comune a UE în domeniul transporturilor.

Acțiunile întreprinse în mod autonom de statele membre nu pot asigura coerența pieței feroviare a UE și nu pot soluționa problema interpretării divergente a legislației, având în vedere persistența normelor naționale și funcționarea nesatisfăcătoare a instituțiilor naționale, care acționează ca obstacole în calea pieței interne. Acțiunea la nivelul UE are obiectivul de a asigura coerența punerii în aplicare a acquis-ului UE în domeniul feroviar, care ar trebui să conducă la realizarea spațiului feroviar unic european, înlăturând barierele administrative și tehnice inutile. În același timp, respectarea principiului subsidiarității este atent evaluată în ceea ce privește măsurile de deschidere a piețelor, legate de contractele de servicii publice, care sunt concepute în așa fel încât statele membre să beneficieze în continuare de maximum de flexibilitate.

3. OBIECTIVE

Obiectiv general:

Să se îmbunătățească calitatea serviciilor de transport feroviar de călători și să crească eficiența operațională a acestora, îmbunătățindu-se astfel competitivitatea și atractivitatea sectorului feroviar față de alte moduri de transport și dezvoltându-se spațiul feroviar unic european.

Obiective specifice:

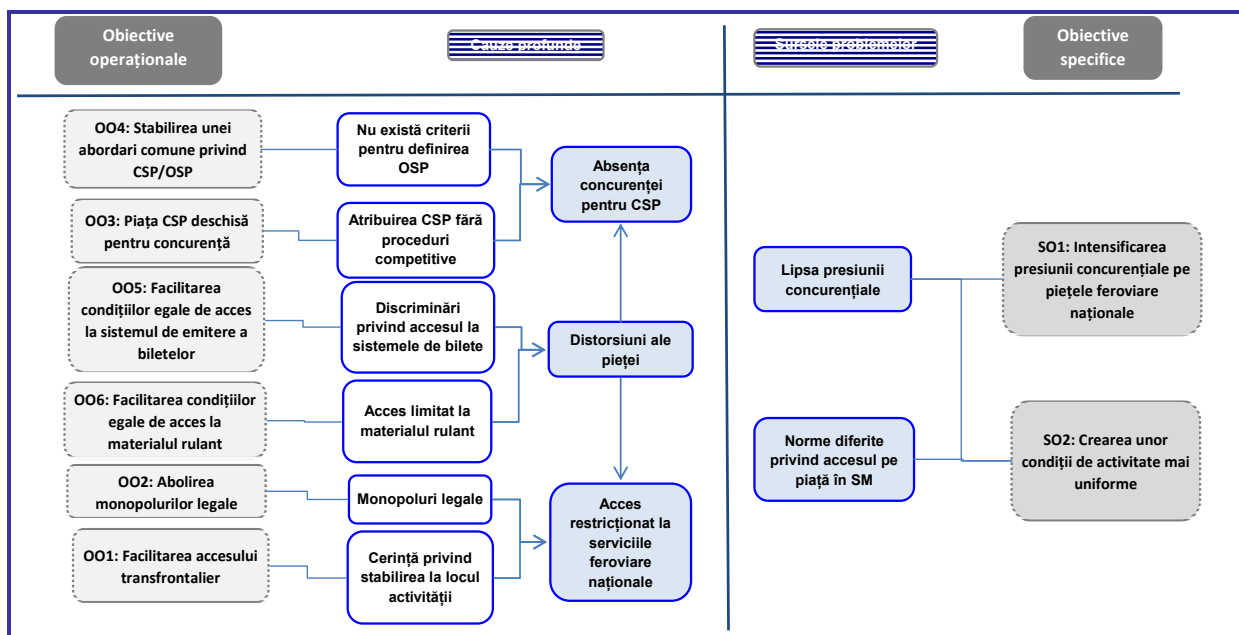
1. Să intensifice presiunea concurențială în cadrul piețelor feroviare naționale
2. Să creeze condiții de activitate mai uniforme

Obiective operaționale:

1. Să se faciliteze accesul transfrontalier pe piețele feroviare de transport intern de călători
2. Să se abolească monopolurile legale
3. Să se deschidă piețele contractelor de servicii publice pentru concurență
4. Să se stabilească o abordare comună pentru a controla definiția obligațiilor de serviciu public și pentru a defini contractele de servicii publice

5. Să se favorizeze egalitatea condițiilor de acces la sistemele de emitere a biletelor
6. Să se favorizeze egalitatea condițiilor de acces la materialul rulant

Schema surselor problemelor, a cauzelor profunde și a obiectivelor:



4. OPȚIUNI DE POLITICĂ

Ținând seama de consultarea părților interesate și de analiza problemelor, se pot identifica patru seturi mari de măsuri, prezentate în detaliu în tabelul următor:

Cauze profunde	Categoria de opțiuni corespunzătoare	Opțiuni de politică avute în vedere	Reținute
Restricții privind furnizarea serviciilor de transport feroviar intern de călători	Opțiuni A: Acces liber	Opțiunea A0: scenariul de referință – legislația UE nu prevede drepturi de acces liber la piețele feroviare naționale	✓
		Opțiunea A1: acces liber cu posibilitatea de restricții dacă viabilitatea CSP este compromisă	✓
		Opțiunea A2: acces liber limitat la liniile viabile din punct de vedere comercial	
		Opțiunea A3: acces liber limitat la liniile care nu intră sub incidența CSP	✓
		Opțiunea A4: acces liber nelimitat	
Absența concurenței pentru CSP	Opțiuni B: Proceduri competitive de atribuire a CSP-urilor	Opțiunea B0: scenariul de referință – autoritățile competente pot să aleagă între atribuirea directă și procedurile de atribuire competitive	✓
		Opțiunea B1: licitație obligatorie cu clauză de flexibilitate, domeniul de aplicare al CSP în competența organismului de reglementare național	✓

			Opțiunea B2: licitație obligatorie cu clauză de flexibilitate, domeniul de aplicare al CSP în competența Comisiei	
Acces discriminatoriu la sistemul de emiteri a biletelor	Opțiuni (Ticketing): Integrarea sistemelor emiteri biletelor	T de a	Opțiunea T0: scenariul de referință – punerea în aplicare a regulamentului privind drepturile pasagerilor și reformarea primului pachet feroviar	✓
			Opțiunea T1: sisteme naționale de emiteri a biletelor integrate pe bază voluntară	✓
			Opțiunea T2: sisteme naționale de emiteri a biletelor integrate obligatoriu	✓
			Opțiunea T3: sistem de emiteri a biletelor integrat la nivelul UE	
Acces limitat la materialul rulant	Opțiuni (Rolling Stock): Acces la materialul rulant	RS	Opțiunea RS0: scenariul de referință – legislația UE nu prevede cerințe specifice	✓
			Opțiunea RS1: crearea obligatorie a întreprinderilor de gestionare a materialului rulant (<i>ROSCO - Rolling Stock Companies</i>)	
			Opțiunea RS2: materialul rulant este obligatoriu în proprietatea autorităților competente	
			Opțiunea RS3: vânzarea sau închirierea obligatorie a materialului rulant de către beneficiarul precedent al CSP	✓
			Opțiunea RS4: autoritatea competentă este obligată să își asume riscurile financiare	✓
			Opțiunea RS5: Ghidul celor mai bune practici privind materialul rulant	

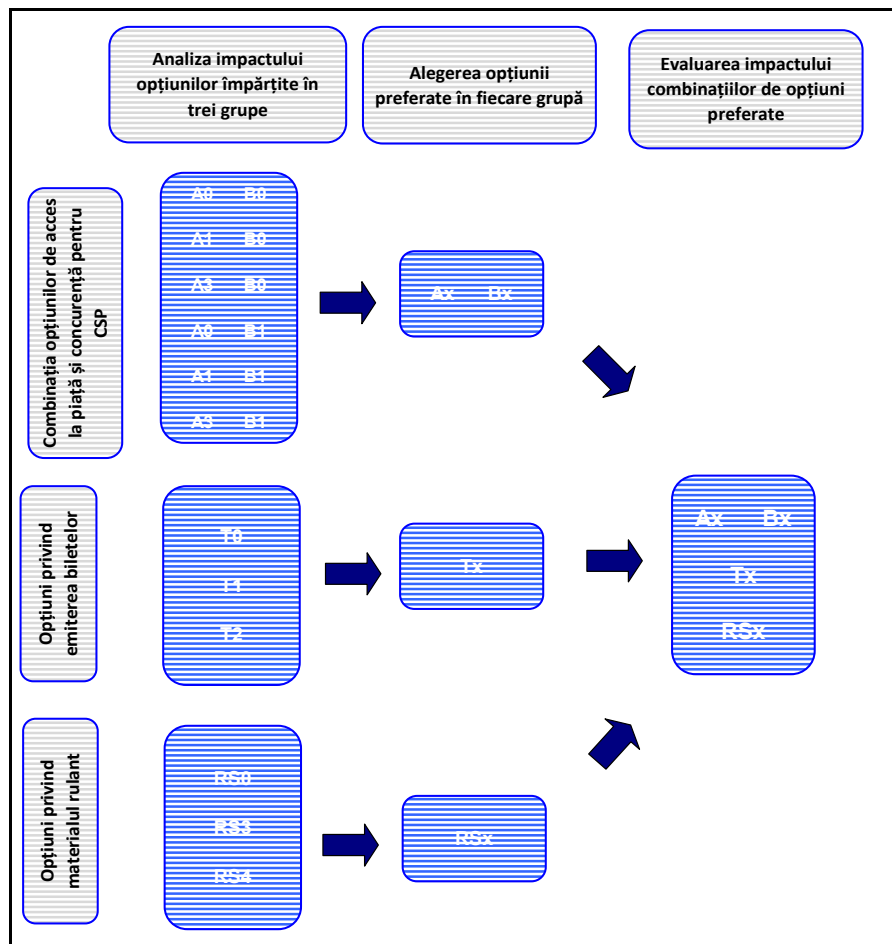
Opțiunile A și B sunt principalele măsuri ale inițiativei, iar combinarea lor determină ambiția de deschidere a pieței. Trebuie evaluate următoarele combinații ale opțiunilor principale:

- Opțiunea 0 (A0, B0) – Scenariul de referință
- Opțiunea 1 (A1, B0) – Deschiderea pieței bazată pe „acces liber extins”, nu sunt prevăzute măsuri privind procedurile competitive de atribuire a CSP
- Opțiunea 2 (A3, B0) – Deschiderea pieței bazată pe „acces liber limitat”, nu sunt prevăzute măsuri privind procedurile competitive de atribuire a CSP
- Opțiunea 3 (A0, B1) – Deschiderea pieței bazată exclusiv pe proceduri competitive de atribuire a CSP
- Opțiunea 4 (A1, B1) – Deschiderea pieței bazată pe „acces liber extins” și proceduri competitive de atribuire a CSP

Opțiunea 5 (A3, B1) – Deschiderea pieței bazată pe „acces liber limitat” și proceduri competitive de atribuire a CSP

Analiza opțiunilor privind emiterea biletelor și materialul rulant urmărește în principal să creeze condițiile-cadru necesare pentru aplicarea mai eficientă a principalelor opțiuni de politică A și B.

Opțiunile principale combinate cu opțiunile preferate T și RS:



5. EVALUAREA IMPACTURILOR

Deși normele UE ar crea condițiile necesare pentru o funcționare mai eficientă și mai uniformă a pieței feroviare, eficacitatea punerii în aplicare și efectele ulterioare depind în mare măsură de situația din fiecare stat membru și de starea de spirit care va domina transpunerea și controlul aplicării legislației. În consecință, analiza impactului diferitor opțiuni se bazează în principal pe evaluări calitative, cu cuantificare parțială, în cazul în care este posibil.

Impacturile *economice*, *sociale* și *de mediu* directe care au fost considerate ca fiind potențial cele mai relevante pentru măsurile de politică sunt prezentate în detaliu în tabelele de mai jos.

Evaluarea impacturilor economice și sociale directe

	Opțiunea 0 Scenariul de referință	Opțiunea 1 Exclusiv acces liber extins	Opțiunea 2 Exclusiv acces liber limitat	Opțiunea 3 Exclusiv proceduri competitive de atribuire	Opțiunea 4 Acces liber extins și proceduri competitive	Opțiunea 5 Acces liber limitat și proceduri competitive

					de atribuire	de atribuire
Impacturi economice directe						
Concurența	0	+ / ++	+	++	++++	+++
Cererea de transport	0	+	+	+	++	++
Veniturile și costurile pentru sector	0	+	+	++	+++	+++
Finanțarea publică	0	+	0/+	++	++	+++
Investițiile în sectorul feroviar	0	+	+	+	++	++
Costurile administrative suportate de operatori	0	0/+	0/+	--	-	--
Costuri administrative suportate de autoritățile publice	0	0	0	--	-	--
Activitățile feroviare multinaționale	0	+	+	+++	++++	++++
Întreprinderile mici și mijlocii	0	0/+	0/+	+	+	+
Impacturile sociale directe						
Tarifele pentru călători	0	+	0/+	0	+	0/+
Calitatea serviciilor	0	+	0/+	+	++	++
Ocuparea forței de muncă – întreprinderile feroviare	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Ocuparea forței de muncă – sectoare legate de sectorul feroviar	0	+	+	+	++	++
Condițiile de muncă	0	-	-	--	--	--
Siguranța feroviară	0	0	0	0	0	0

Impactul opțiunilor privind emiterea biletelor

Impactul opțiunilor privind emiterea biletelor	T0 Scenariul de referință	T1 Integrare pe bază voluntară	T2 Integrare obligatorie
Impacturi economice			
Concurența și alte impacturi legate de concurență	0	++	+
Veniturile și costurile pentru sector	0	0	-
Cererea de transport, activități feroviare multinaționale	0	0	0
Costuri administrative suportate de autoritățile publice	0	0	-
Inovarea	0	+	0
Impacturi sociale			
Tarifele pentru călători	0	0/+	0/-
Calitatea serviciilor	0	+	0/+

Impactul opțiunilor privind materialul rulant

	RS1 Scenariul de referință	RS3 Transfer obligatoriu	RS4 Risc pentru entitatea contractantă
Impacturi economice			
Concurența și alte impacturi legate de concurență	0	+	++
Finanțarea publică	0	-	--

Activitățile feroviare multinaționale	0	+	+
Drepturi de proprietate	0	-	0
Veniturile și costurile pentru sector	0	0	+
Inovarea	0	0/-	0/-
Impacturi sociale			
Siguranța	0	0	0

6. COMPARAREA OPȚIUNILOR

Tabelul următor oferă o comparație a opțiunilor din punctul de vedere al eficacității, eficienței și coerenței.

Compararea opțiunilor de deschidere a pieței	Eficacitate ¹		Eficiență				Coerență				Justificare
	SO1: Intensificarea presiunii concurențiale în cadrul piețelor feroviare naționale	SO2: Crearea unor condiții de activitate mai uniforme	Eficiența operațională a IF	Tarifele pentru călători	Sarcinile administrative pentru operatori	Sarcinile administrative pentru autoritățile publice	Ocuparea forței de muncă și condiții de lucru	Ocuparea forței de muncă (sectoare legate de	Includerea socială, impactul asupra clienților	Sustenabilitatea ecologică	
Opțiunea 0 Scenariul de referință	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Niciun ofertant nou nu ar participa la procedurile competitive de atribuire și nu s-ar îmbunătăți eficiența cheltuielilor publice în sectorul feroviar. Ar exista în continuare disparități între statele membre în ceea ce privește structurile piețelor.
Opțiunea 1 Exclusiv acces liber extins	+ / ++	+	+	+	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Efecte pozitive asupra competitivității pieței feroviare. Cu toate acestea, măsura nu ar conduce la o restructurare majoră a sectorului feroviar și ar oferi câștiguri limitate în ceea ce privește eficiența și sarcina administrativă.
Opțiunea 2 Exclusiv acces liber limitat	+	+	+	0 / +	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Efectele sunt asemănătoare cu cele ale opțiunii 1, dar sunt chiar mai limitate. CSP vor rămâne protejate de concurența cu operatorii care beneficiază de acces liber, astfel încât nu se prevăd economii de fonduri publice.
Opțiunea 3 Exclusiv proceduri competitive de atribuire	++	+++	++	0	--	--	- / +	+	++	+	Opțiunea se referă numai la utilizarea CSP și, în consecință, îmbunătățește doar parțial drepturile de acces. Procedura competitivă de atribuire ar trebui

¹ Punctajele de eficacitate sunt legate de următoarele categorii de impacturi economice: concurența, utilizarea fondurilor publice, cererea de servicii feroviare/ponderea modală a transportului feroviar și dezvoltarea activităților feroviare multinaționale.

Compararea opțiunilor de deschidere a pieței	Eficacitate ¹		Eficiență				Coerență				Justificare
	SO1: Intensificarea presiunii concurențiale în cadrul piețelor feroviare naționale	SO2: Crearea unor condiții de activitate mai uniforme	Eficiența operațională a IF	Tarifele pentru călători	Sarcinile administrative pentru operatori	Sarcinile administrative pentru autoritățile publice	Ocuparea forței de muncă și condiții de lucru	Ocuparea forței de muncă (sectoare legate de	Incluziunea socială, impactul asupra clienților	Sustenabilitatea ecologică	
											să aibă drept rezultat o eficiență mai bună, percepută în special de operatorii tradiționali. Tarifele pentru clienți vor rămâne aceleași, în timp ce sarcina administrativă ar putea crește. Incluziunea socială și sustenabilitatea mediului sunt legate de ușoara creștere preconizată a serviciilor de transport feroviar.
Opțiunea 4 Acces liber extins și proceduri competitive de atribuire	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/+ +	Este opțiunea cea mai ambițioasă, care vizează atât CSP, cât și accesul liber, și cea mai eficientă în ceea ce privește obiectivele specifice. Ea va promova eliminarea profiturilor de monopol ale operatorilor tradiționali și va crea oportunități pentru operatorii nou-intrați pe piață. Reinvestirea sumelor economisite în sectorul feroviar ar putea oferi servicii suplimentare. Impactul asupra ocupării forței de muncă este legat de evoluția veniturilor sectorului.
Opțiunea 5 Acces liber limitat și proceduri competitive de atribuire	+++	++++	++/+ ++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/+ +	Opțiunea 5 este similară cu opțiunea 4, însă permite concurența între drepturile de acces liber și CSP. Se așteaptă mai puține avantaje în ceea ce privește economiile publice și eficiența operațională. Efectele asupra ocupării forței de muncă sunt în mare măsură aceleași ca și în cazul opțiunii 3.

Compararea opțiunilor privind emiterea biletelor	Eficacitate		Eficiență			Coerență	Justificare
	SO1: Intensificarea presiunii concurențiale în cadrul piețelor feroviare naționale	SO2: Crearea unor condiții de activitate mai uniforme	Eficiența operațională a IF	Tarifele pentru călători	Sarcinile administrative pentru autoritățile publice	Calitatea serviciilor	
T0 Scenariul de bază	0	0	0	0	0	0	Punerea în aplicare a regulamentului privind drepturile pasagerilor și reformarea primului pachet feroviar ar duce la o îmbunătățire minimă.
T1 Integrare pe bază voluntară	++	0	+	0/+	0	+/-	T1 ar determina o armonizare mai puțin vizibilă a abordărilor, dar ar lăsa loc mai mult pentru concurență. Caracterul voluntar al opțiunii ar contribui la menținerea fragmentării pieței și ar împiedica fluiditatea călătoriilor.
T2 Integrarea obligatorie	+	0	0	0/-	-	0/+	Sistemele obligatorii de emitere a biletelor ar favoriza fluiditatea călătoriilor, dar ar putea reduce marjele de concurență în materie de prețuri. Aceste sisteme obligatorii ar putea împiedica posibilitatea operatorilor de a-și dezvolta propriile strategii de afaceri și ar genera costuri disproporționate.

Compararea opțiunilor privind materialul rulant	Eficacitate		Eficiență		Coerență			Justificare
	SO1: Intensificarea presiunii concurențiale în cadrul piețelor feroviare naționale	SO2: Crearea unor condiții de activitate mai uniforme	Eficiența operațională a IF	Finanțare publică	Siguranța	Drepturi de proprietate	Inovare	
RS0 Scenariul de referință	0	0	0	0	0	0	0	În multe țări, accesul la materialul rulant rămâne un obstacol major, împiedicând concurența.
RS3 Transfer obligatoriu	+	+	0/-	-	0	-	0/-	RS3 și RS4 prevăd condiții de concurență echitabile în ceea ce privește accesul la materialul rulant, creșterea numărului potențial al ofertanților și armonizarea condițiilor de activitate. Se poate aștepta îmbunătățirea eficienței finanțărilor publice. Opțiunea RS3 generează costuri suplimentare pentru operatori și implică retragerea materialului rulant din proprietatea operatorilor tradiționali, ceea ce poate conduce la declanșarea unor conflicte.
RS4 Risc pentru entitatea contractantă	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Această opțiune ar facilita accesul la materialul rulant într-un mod mai eficient decât RS3; cu toate acestea, dată fiind existența riscurilor financiare, vor exista presiuni mai mari asupra fondurilor publice. Pentru a reduce la minimum costurile, autoritățile contractante ar putea prefera utilizarea materialului rulant vechi, iar acest lucru ar aduce prejudicii inovației.

Concluzie

Analiza arată că cele mai bune rezultate sunt obținute în cazul următoarelor opțiuni:

- **Opțiunea 4** Deschiderea pieței bazată pe „accesul liber extins” și procedurile competitive de atribuire a CSP
- **T1** Sistemele naționale de emitere a biletelor integrate pe bază voluntară
- **RS3** Transferul obligatoriu al materialului rulant sau **RS4** Autoritatea competentă este obligată să își asume riscurile financiare legate de materialul rulant

După cum a fost deja explicat, evaluarea impacturilor anumitor opțiuni prezintă un grad de incertitudine, întrucât datele pe care se bazează sunt destul de recente (de exemplu, concurență pe piață) sau ambigue (sunt furnizate doar de anumite părți interesate). Adoptarea sau nu a combinației menționate anterior rămâne așadar o opțiune politică.

Estimări privind impacturile scenariului de politică preferat

O analiză a scenariilor, însoțită de teste de sensibilitate, a permis estimarea impacturilor posibile ale scenariului de politică preferat. În plus, separarea instituțională și coordonarea gestionării infrastructurii, măsuri propuse într-o altă inițiativă din al patrulea pachet feroviar, permit realizarea întregului potențial al deschiderii piețelor și duc la sinergii considerabile, după cum urmează:

Impacturile deschiderii pieței și ale politicilor de guvernare a infrastructurii

Toate modificările sunt estimări ilustrative	Beneficii financiare (VAN, miliarde EUR)	Creșterea în călători-km (miliarde)
Scenariul 1 – Axearea pe economii		
Exclusiv separare verticală	6,6	0,8
Exclusiv deschiderea pieței	29,4	2,0
Combinație între deschiderea pieței și separarea verticală	43,4	3,8
Scenariul 2 – Reinvestire (50% din economii sunt reinvestite în sectorul feroviar)		
Exclusiv separare verticală	4,4	1,1
Exclusiv deschiderea pieței	21,0	8,4
Combinație între deschiderea pieței și separarea verticală	33,8	16,4

În timp ce scenariul 1 se axează numai pe beneficii financiare (care constau, în principal, în economii de fonduri publice), scenariul 2 ar permite o creștere de 16 miliarde de călători-km (creștere de 6% în comparație cu scenariul de referință).

7. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Comisia va monitoriza și va evalua punerea în aplicare și eficacitatea acestei legislații prin intermediul unui set de indicatori, care este conform, de cele mai multe ori, cu indicatorii

definiți în tabloul de bord privind ajutoarele de stat, în Regulamentul nr. 1370/2007 și în Sistemul de monitorizare a pieței feroviare².

Obiectiv specific	Indicator
SO1: Intensificarea presiunii concurențiale în cadrul piețelor feroviare naționale	• Cota de piață a operatorilor nou-intrați* (se referă la obiectivele operaționale 001, 003) • Serviciile de transport feroviar reglementate de CSP* (se referă la 003 și 004) • Utilizarea drepturilor de acces* (se referă la 001, 002, 003) • Obstacolele în calea unei eficiențe mai mari a sectorului feroviar* (se referă la toate obiectivele operaționale) • Acordarea de licențe* (se referă la 001, 002)
SO2: Crearea unor condiții de activitate mai uniforme	• Serviciile de transport feroviar reglementate de CSP* • Utilizarea drepturilor de acces* • Obstacolele în calea unei eficiențe mai mari a sectorului feroviar*
Alți parametri	
Condițiile de muncă	• Dinamica ocupării forței de muncă* (de exemplu, creșterea sau scăderea ocupării forței de muncă) • Condiții sociale*

* Astfel cum se prevede la articolul 15 din reformarea primului pachet feroviar

Se preconizează ca, la cinci ani după sfârșitul perioadei de tranziție prevăzute pentru propunerile sale legislative, Comisia să evalueze dacă obiectivele inițiativei au fost atinse.

² Astfel cum a fost revizuit în reformarea primului pachet feroviar.