Kunsill
tal-Unjoni Ewropea

Brussell, 13 ta' Lulju 2023
(OR. en)

Fajl Interistituzzjonali:
2023/0271(COD)

11718/23
ADD 4

TRANS 305
CODEC 1346

NOTA TA' TRAŻMISSJONI

minn:	Is-Segretarju Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea, iffirmata mis-Sa Martine DEPREZ, Direttur
data meta waslet:	13 ta' Lulju 2023
lil:	Is-Sa Thérèse BLANCHET, Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Nru dok. Cion:	SWD(2023) 444 final
Suġġett:	DOKUMENT TA’ ĦIDMA TAL-PERSUNAL TAL-KUMMISSJONI SOMMARJU EŻEKUTTIV TAR-RAPPORT TAL-VALUTAZZJONI TAL-IMPATT Li jakkumpanja d-dokument Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar miżuri għal immaniġġjar u koordinazzjoni aħjar tat-traffiku ferrovjarju internazzjonali biex jiżdied is-sehem modali tal-ferroviji

Id-delegazzjonijiet isibu mehmuż id-dokument SWD(2023) 444 final.

Mehmuż: SWD(2023) 444 final

IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Strasburgu, 11.7.2023
SWD(2023) 444 final

DOKUMENT TA’ ĦIDMA TAL-PERSUNAL TAL-KUMMISSJONI

SOMMARJU EŻEKUTTIV TAR-RAPPORT TAL-VALUTAZZJONI TAL-IMPATT

Li jakkumpanja d-dokument

Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill

dwar miżuri għal immaniġġjar u koordinazzjoni aħjar tat-traffiku ferrovjarju internazzjonali biex jiżdied is-sehem modali tal-ferroviji

{COM(2023) 443 final} - {SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final}

A. Ħtieġa li tittieħed azzjoni

X'inhi l-problema u għalfejn hi problema fil-livell tal-UE?

Il-ferrovija hija mod sostenibbli tat-trasport li mistenni jgħin it-tranżizzjoni lejn ekonomija tal-UE newtrali għall-klima. Bħalissa s-settur ferrovjarju qed ibati biex jipprovdi servizzi li jissodisfaw il-ħtiġijiet tal-klijenti, b'mod partikolari fejn jidħol il-ġarr tal-merkanzija. Qabelxejn, il-prestazzjoni ħażina mil-lat ta' rispons għall-ħtiġijiet tal-klijenti, il-puntwalità, l-affidabbiltà u l-veloċità ħafna drabi jpoġġu lill-ferrovija fit-tieni għażla bħala mezz tat-trasport. It-tieni, il-maniġers tal-infrastruttura ferrovjarja u l-fornituri tas-servizzi tat-trasport (l-impriżi ferrovjarji) mhux dejjem jużaw sew il-kapaċità skarsa tal-infrastruttura ferrovjarja.

Ir-regoli dwar il-ġestjoni tal-kapaċità infrastrutturali ferrovjarja u tat-traffiku ferrovjarju huma stabbiliti fil-leġiżlazzjoni tal-UE. Id-**Direttiva 2012/34/UE** li tistabbilixxi ż-żona ferrovjarja unika Ewropea tistabbilixxi l-qafas legali ġenerali tal-Unjoni għaż-żona ferrovjarja unika Ewropea. Ir-**Regolament (UE) Nru 913/2010** dwar network ferrovjarju Ewropew għal trasport tal-merkanzija kompetittiv ("ir-Regolament dwar ir-RFC") jiddefinixxi regoli speċifiċi għal 11-il kuritur ferrovjarju tal-merkanzija li jinkludu linji li jaqsmu t-territorju ta' mill-inqas żewġ Stati Membri u li jikkollegaw żewġ terminals jew aktar. L-evidenza turi li l-qafas attwali ma jaqdix is-segmenti kollha tas-suq ferrovjarju bl-istess mod tajjeb; b'mod partikolari, it-trasport tal-merkanzija u transfruntier ibati biex jikseb kapaċità ta' kwantità u kwalità xierqa biex jissodisfa l-ħtiġijiet tal-klijenti.

L-impriżi ferrovjarji u l-maniġers tal-infrastruttura nedew bosta inizjattivi, b'mod partikolari l-Proġett tar-Riprogrammar tal-Orarji (TTR) biex jirrevedu l-proċess għall-ġestjoni tal-kapaċità fl-Ewropa. Iżda l-implimentazzjoni tal-miżuri ttestjati f'dan il-proġett tista' ssir biss b'bidliet fil-leġiżlazzjoni tal-UE.

X'għandu jinkiseb?

Din l-inizjattiva hi maħsuba biex ittejjeb il-ġestjoni tal-kapaċità u tat-traffiku fin-network ferrovjarju tal-UE biex tappoġġa t-tkabbir tat-trasport ferrovjarju. Għal dan il-għan, l-inizjattiva għandha l-għan li tindirizza ż-żewġ problemi ewlenin identifikati. L-objettivi speċifiċi tagħha huma li: 1) tippermetti proċeduri għal ġestjoni tal-kapaċità aktar effettivi; 2) issaħħaħ l-inċentivi biex titjieb il-prestazzjoni tas-servizzi tal-infrastruttura ferrovjarja u tat-trasport ferrovjarju; 3) tintroduċi mekkaniżmi aktar effettivi għall-koordinazzjoni bejn il-partijiet ikkonċernati, b'mod partikolari bejn il-fruntieri; u 4) tappoġġa l-użu tal-għodod diġitali li jippermettu ġestjoni aħjar tal-kapaċità u tat-traffiku.

X'inhu l-valur miżjud ta' azzjoni fil-livell tal-UE (sussidjarjetà)?

Għalkemm ħafna mit-traffiku tal-passiġġieri bil-ferrovija hu domestiku, madwar nofs it-traffiku tal-merkanzija hu transfruntier u l-aspettattivi huma li d-domanda għas-servizzi ferrovjarji transfruntieri se tiżdied minħabba l-għanijiet ambizzjużi tad-dekarbonizzazzjoni tat-trasport u l-miżuri ta' politika proposti u stabbiliti mill-Unjoni Ewropea u mill-Istati Membri. Għalhekk, hemm dimensjoni transfruntiera soda għall-ferroviji.

L-azzjoni fil-livell tal-UE bilfors trid tikkunsidra l-iżvilupp ta' servizzi ferrovjarji li jmorru lil hinn mill-fruntieri nazzjonali. B'hekk jinkiseb ingranaġġ tal-vantaġġi kompetittivi tal-ferroviji li jkomplu jiżdiedu fuq distanzi itwal. L-azzjoni fil-livell tal-UE hi essenzjali biex jitjiebu l-puntwalità u l-affidabbiltà tat-traffiku transfruntier. Barra minn hekk, ir-regoli l-ġodda se jaffettwaw b'mod pożittiv il-kwalità tas-servizzi ferrovjarji kollha fin-network, inkluż dawk domestiċi.

L-evalwazzjoni *ex post* tal-2021 tar-Regolament dwar ir-RFC tiddeskrivi suq ferrovjarju li, mingħajr intervent ulterjuri fil-livell tal-UE, jibqa' ffokat fuq is-servizzi nazzjonali, u l-impriżi ferrovjarji u l-maniġers tal-infrastruttura jitilfu l-opportunità li jikbru bis-saħħa ta' prestazzjoni aħjar. Mid-disinn, il-maniġers tal-infrastruttura stabbiliti fil-maġġoranza l-kbira fil-livell tal-Istati Membri jikkonċentraw fuq il-ġestjoni tan-network ferrovjarju nazzjonali. Għalhekk, it-trasport ferrovjarju transfruntier mingħajr xkiel jeħtieġ koordinazzjoni u integrazzjoni effettivi fil-livell tal-UE li jindirizzaw kwistjonijiet relatati mal-kapaċità u t-traffiku tal-ferroviji transfruntieri fin-network kollu tal-UE, filwaqt li jegħlbu l-limitazzjonijiet tal-kurituri tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, li huma responsabbli biss għal parti mill-kapaċità f'parti min-network ferrovjarju.

B. Soluzzjonijiet

X'inhuma l-alternattivi differenti biex jintlaħqu l-objettivi? Hemm waħda ppreferuta? Jekk le, għaliex?

Fil-kuntest ta' din il-valutazzjoni tal-impatt tfasslu erba' alternattivi ta' politika (PO1, PO2, PO3 u PO4). L-alternattivi lkoll jipproponu soluzzjonijiet għall-problemi identifikati, iżda jvarjaw fl-ambitu tal-azzjonijiet previsti fil-livell tal-UE. PO1 tiffoka fuq iż-żamma tal-approċċ ta' kuritur u testendih għat-traffiku transfruntier kollu. PO2, PO3 u PO4 huma ispirati mill-inizjattivi tal-partijiet ikkonċernati u jintroduċu sett ġdid u uniku ta' regoli dwar il-ġestjoni tal-kapaċità fin-network kollu. Dawn ivarjaw fejn jidħlu l-mekkaniżmi li jiżguraw il-koordinazzjoni tal-ġestjoni tal-kapaċità bejn il-fruntieri, kif ukoll ċerti aspetti bħall-monitoraġġ tal-prestazzjoni u s-superviżjoni regolatorja. PO2, PO3 u PO4 jipprevedu tħaffif fid-diġitalizzazzjoni u fl-awtomatizzazzjoni tal-ġestjoni tal-kapaċità.

L-alternattiva ppreferuta hi PO3 li tintroduċi l-miżuri kollha proposti mis-settur għal modernizzazzjoni tar-regoli dwar il-ġestjoni tal-kapaċità biex ikunu adattati aħjar għall-ħtiġijiet tas-segmenti kollha tas-suq ferrovjarju. Din iżżid mekkaniżmu tal-koordinazzjoni skont regoli, li jagħti s-setgħa lin-network tal-maniġers tal-infrastruttura bħala korp tat-teħid tad-deċiżjonijiet, bl-appoġġ ta' entità operazzjonali maħtura legalment. Bħala kontroparti regolatorja fil-livell tal-UE, din issaħħaħ il-mandat tan-network tal-korpi regolatorji ferrovjarji. Wara konsultazzjonijiet estensivi mal-partijiet ikkonċernati, se jiġu stabbiliti regoli dettaljati f'atti mhux leġiżlattivi, inkluż dwar l-għażla ta' entità għall-kompiti operazzjonali, li se tappoġġa l-proċess tat-teħid tad-deċiżjonijiet.

X'inhuma l-fehmiet tal-partijiet ikkonċernati differenti? Liema alternattiva u min jappoġġaha?

Il-konsultazzjoni mal-partijiet ikkonċernati ħarġet fid-dieher kunsens ċar li r-regoli attwali dwar il-ġestjoni tal-kapaċità mhux se jippermettu lis-settur ferrovjarju jikber skont l-ambizzjonijiet tal-politika fil-livell tal-UE u tal-Istati Membri. L-approċċ biex tingħeleb ir-riġidità tal-proċess annwali tal-iskeda taż-żmien u biex dan jiġi kumplimentat bi proċessi aktar strateġiċi u aktar aġli/flessibbli, kif segwiti b'mod konġunt mill-impriżi ferrovjarji u mill-maniġers tal-infrastruttura, kellu appoġġ wiesa'. Minkejja l-kunsens f'termini ġenerali, il-partijiet ikkonċernati enfasizzaw aspetti partikolarment rilevanti għalihom. L-impriżi ferrovjarji saħqu fuq il-fatt li l-ġestjoni tal-kapaċità trid tikkunsidra l-ħtiġijiet tas-suq, filwaqt li wissew li approċċ "xprunat wisq mill-provvista" jissogra li jagħmel il-ġestjoni tal-kapaċità riġida u maqtugħa mill-ħtiġijiet tal-klijenti. Xi korpi regolatorji qasmu dik il-fehma u ħafna minnhom enfasizzaw il-benefiċċji tal-kompetizzjoni fis-swieq tat-trasport ferrovjarju, u enfasizzaw l-importanza tal-kompitu tagħhom li jiżguraw kundizzjonijiet ekwi b'mod partikolari jekk il-maniġers tal-infrastruttura jingħataw rwol aktar proattiv fil-ġestjoni tal-kapaċità. F'dan il-kuntest, il-korpi regolatorji sostnew li kull responsabbiltà konġunta fit-teħid tad-deċiżjonijiet tal-maniġers tal-infrastruttura fil-livell tal-UE jeħtieġ tiġi bilanċjata b'setgħat simili fil-livell tal-UE fuq in-naħa regolatorja.

Fir-rigward tal-introduzzjoni ta' mekkaniżmi tal-koordinazzjoni fil-livell tal-UE, meta qiesu l-karatteristika ewlenija li tiddifferenzja PO3 u PO4 minn PO2, l-impriżi ferrovjarji u l-maniġers tal-infrastruttura ħadu pożizzjoni riżervata fil-fażi inizjali tal-konsultazzjoni. Il-maniġers tal-infrastruttura enfasizzaw li l-għarfien espert prattiku tagħhom ma setgħux jinbidlu b'entità fil-livell tal-UE. L-impriżi ferrovjarji qajmu tħassib li struttura fil-livell tal-UE qed toħloq ir-riskju li titwarrab mill-maniġers tal-infrastruttura fid-dawl tal-interessi nazzjonali prevalenti. L-impriżi ferrovjarji kellhom aspettattivi akbar f'entità li tgħaqqad funzjonijiet maniġerjali u regolatorji fil-livell tal-UE, f'pożizzjoni subordinata fir-rigward tal-maniġers tal-infrastruttura, bħala forza mexxejja għal kundizzjonijiet aħjar għat-trasport ferrovjarju transfruntier.

Il-klijenti tas-servizzi tat-trasport bil-ferrovija, b'mod partikolari fis-segment tal-merkanzija, enfasizzaw il-ħtieġa ta' żidiet urġenti u sinifikanti fil-prestazzjoni bħala prekundizzjoni essenzjali għall-qlib ta' volumi addizzjonali tat-trasport lejn il-ferrovija. B'mod partikolari għall-merkanzija, ġiet enfasizzata l-importanza tal-affidabbiltà, il-puntwalità u l-informazzjoni tal-klijenti. Il-klijenti ferrovjarji wrew l-aktar appoġġ relattivament b'saħħtu għall-alternattivi ta' politika aktar ambizzjużi (PO3 u PO4), li jinvolvu responsabbiltajiet sinifikanti fil-livell tal-UE.

Għalkemm mingħand l-Istati Membri wasal rispons limitat tul il-konsultazzjoni, dan kien ġeneralment appoġġ għall-objettiv tal-inizjattiva li tippromwovi l-iżvilupp tat-trasport ferrovjarju iżda kien relattivament vag fejn jidħlu l-modi kif dan jista' jinkiseb. Kien hemm tendenza li jinżamm l-approċċ

ibbażat fuq kuritur għall-koordinazzjoni transfruntiera.

C. Impatti tal-alternattiva ppreferuta
X'inhuma l-benefiċċji tal-alternattiva ppreferuta (jekk hemm, inkella ta' dawk ewlenin)?
L-alternattiva ppreferuta tikseb benefiċċji totali stmati għal EUR 13 502,7 miljun, espressi b'ċifri attwali tul 2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi. Il-**benefiċċji diretti** jinkludu żieda fil-kapaċità użabbli tal-infrastruttura eżistenti, li tippermetti żieda ta' 4% fit-traffiku ferrovjarju (espressa f'km ta' ferroviji) meta mqabbla max-xenarju bażi fl-2050. Fost impatti oħra hemm it-titjib fil-puntwalità tal-ferroviji, l-affidabbiltà tas-servizzi ferrovjarji u t-tnaqqis fl-impatt negattiv tax-xogħlijiet infrastrutturali ferrovjarji fuq it-traffiku. Il-benefiċċji għall-impriżi ferrovjarji biż-żieda fil-kapaċità użabbli huma stmati għal EUR 2 575,7 miljun, espressi b'ċifri attwali tul 2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi, filwaqt li dawk dovuti għall-puntwalità aħjar tal-ferroviji huma stmati għal EUR 658 miljun. L-alternattiva ppreferuta tikseb xi ffrankar tal-kostijiet, b'mod partikolari għall-RUs u l-IMs (inkluż tal-kostijiet operazzjonali) iżda wkoll għall-awtoritajiet pubbliċi. L-iffrankar totali tal-kostijiet għall-impriżi ferrovjarji hu stmat għal EUR 482,8 miljun, filwaqt li l-iffrankar tal-kostijiet għall-maniġers tal-infrastruttura hu EUR 493,5 miljun (li EUR 8,2 miljun minnhom hu ffrankar tal-kostijiet amministrattivi). Għall-awtoritajiet pubbliċi, l-iffrankar totali tal-kostijiet hu stmat għal EUR 9,4 miljun, espress b'ċifri attwali tul 2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi, li EUR 2,6 miljun minnhom hu ffrankar tal-kostijiet amministrattivi. L-**impatti indiretti** jinkludu impjiegi addizzjonali (1,06 miljun persuna addizzjonali impjegati tul 2025-2050), u tnaqqis fil-kostijiet esterni tal-emissjonijiet tas-CO_2, tal-emissjonijiet tas-sustanzi niġġiesa u, tal-inċidenti u l-konġestjoni fit-toroq. Il-benefiċċji mit-tnaqqis fil-kostijiet esterni huma monetizzati u stmati għal EUR 3 309,3 miljun għall-emissjonijiet tas-CO_2, EUR 681 miljun għall-emissjonijiet tat-tniġġis tal-arja, EUR 2 801,6 miljun għall-inċidenti u EUR 2 374,8 għall-konġestjoni. Għadd ta' operaturi ekonomiċi għandhom jibbenefikaw miż-żieda fis-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u mill-kwalità mtejba tagħhom. Dawn jinkludu l-operaturi tat-terminali u l-klijenti tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Anki l-iffaċilitar tas-servizzi ferrovjarji transfruntieri se jħalli impatt pożittiv fuq il-ferroviji tal-passiġġieri u b'hekk igawdu ċ-ċittadini tal-UE. Meta jitqiesu wkoll il-kostijiet, il-benefiċċji netti għall-alternattiva ppreferuta huma stmati għal EUR 11 408,8 miljun, espressi b'ċifra attwali tul l-2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi.
X'inhuma l-kostijiet tal-alternattiva ppreferuta (jekk hemm, inkella x'inhuma dawk ewlenin)?
Il-kostijiet tal-alternattiva ppreferuta huma stmati għal EUR 2 094 miljun minbarra l-kostijiet bażi, espressi b'ċifra attwali tul 2025-2050. L-akbar parti ta' dawn il-kostijiet se jġarrbuha l-maniġers tal-infrastruttura minħabba diversi miżuri ta' politika. Sehem kbir mill-kostijiet totali jinħoloq bl-użu tal-għodod u l-applikazzjonijiet tal-IT meħtieġa għall-konformità mal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi tal-UE għall-interoperabbiltà (TSI dwar it-TAF) għall-ferroviji u għas-simplifikazzjoni tal-ġestjoni tal-kapaċità bid-diġitalizzazzjoni u l-awtomatizzazzjoni b'mod aktar ġenerali. Il-mekkaniżmi tal-koordinazzjoni tal-UE se joħolqu bosta kostijiet sinifikanti biex ikunu żgurati l-operazzjonijiet attwali u teħid tad-deċiżjonijiet tajjeb. Il-maniġers tal-infrastruttura se jġarrbu wkoll kostijiet biex jiżguraw l-aħjar allinjament possibbli mal-ħidma fil-livell tal-UE u l-pari ġirien tagħhom. Is-sehem qawwi tal-kostijiet għall-maniġers tal-infrastruttura juri li r-rwol tagħhom fil-ġestjoni tal-kapaċità u tat-traffiku qed jissaħħaħ mill-inizjattiva, iżda wkoll li jridu jipprovdu ambjent ekwu billi jimplimentaw mekkaniżmi komprensivi tal-konsultazzjoni. Il-kostijiet totali għall-maniġers tal-infrastruttura huma stmati għal EUR 1,609 miljun, espressi b'ċifra attwali tul 2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi. Il-kostijiet għall-impriżi ferrovjarji li jinħolqu direttament minn din l-inizjattiva (EUR 435,1 miljun) huma ħafna iżgħar, u huma relatati l-aktar mal-introduzzjoni mħaffa ta' interfaċċi konformi mat-TSI dwar it-TAF għas-sistemi tal-IT tagħhom relatati mal-ġestjoni tal-kapaċità u mal-parteċipazzjoni attiva tagħhom fil-konsultazzjonijiet mal-maniġers tal-infrastruttura.

Il-korpi regolatorji se jkollhom jiżguraw li n-network tagħhom ikollu r-riżorsi biex jimmonitorja u jintervjeni fil-proċess il-ġdid tal-ġestjoni tal-kapaċità. Il-kostijiet totali għall-awtoritajiet pubbliċi nazzjonali, inkluż il-korpi regolatorji, huma stmati għal EUR 31,1 miljun, espressi b'ċifra attwali tul 2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi. Barra minn hekk, il-Kummissjoni Ewropea se ġġarrab kostijiet stmati għal EUR 1,8 miljun. Partijiet ikkonċernati oħra (operaturi tat-terminali u servizzi tat-trasport multimodali) se jġarrbu kostijiet iżgħar (EUR 17 miljun, espressi b'ċifra attwali tul 2025-2050 meta mqabbla max-xenarju bażi.
X'inhuma l-impatti fuq l-SMEs u l-kompetittività?
L-alternattiva ppreferuta mhix immirata għall-SMEs, iżda mistennija tnaqqas l-ostakli għad-dħul fis-suq u tiżgura ambjent ekwu. Dan jiffavorixxi lill-parteċipanti l-ġodda fis-suq tas-servizzi ferrovjarji, li wħud minnhom aktarx ikunu SMEs. L-operaturi tal-faċilitajiet ferrovjarji u l-fornituri tas-servizzi relatati mal-ferroviji, li wħud minnhom huma SMEs, aktarx igawdu żieda fl-attività ekonomika minħabba ż-żieda fit-traffiku ferrovjarju. Għalhekk, l-inizjattiva mistennija tħalli impatt pożittiv ġenerali fuq l-SMEs.
Se jkun hemm impatti sinifikanti fuq il-baġits u fuq l-amministrazzjonijiet nazzjonali?
Ħafna mill-maniġers tal-infrastruttura jistrieħu fuq il-finanzjament tal-Istat. Peress li dawn mistennija jġarrbu parti kbira mill-kostijiet, jista' jiġi preżunt li dan se jkollu effett fuq il-baġits nazzjonali, b'mod partikolari fl-ewwel 5 snin minħabba l-investimenti meħtieġa fl-IT.
Se jkun hemm impatti sinifikanti oħra?
Se jkun hemm impatt pożittiv fuq is-suq intern minħabba ż-żieda fit-traffiku ferrovjarju. L-alternattiva ppreferuta se tikseb livell aqwa ta' armonizzazzjoni u integrazzjoni tas-servizzi tal-infrastruttura ferrovjarja, li jkunu ta' ġid għall-operaturi li jiżviluppaw servizzi transfruntieri, u b'hekk jipprovdu opportunitajiet għal aktar kompetizzjoni u jikkontribwixxu għaż-żona ferrovjarja unika Ewropea.
Proporzjonalità
L-alternattiva ppreferuta ma tmurx lil hinn minn dak meħtieġ biex jintlaħqu l-objettivi ġenerali tal-politika. L-objettiv li titjieb il-prestazzjoni tal-ferroviji jinkludi t-traffiku transfruntier. L-alternattiva ta' politika tipprovdi mekkaniżmu msaħħaħ tal-koordinazzjoni meta mqabbel mal-governanza attwali tal-kurituri ferrovjarji tal-merkanzija, iżda tqis il-fatt li bħalissa t-traffiku ferrovjarju hu fil-biċċa l-kbira domestiku.
D. Segwitu
Meta se tiġi rieżaminata l-politika?
Il-politika se tiġi rieżaminata b'mod li tipprovdi perjodu taż-żmien xieraq wara l-adozzjoni tal-proposta u l-introduzzjoni tar-regoli dettaljati b'atti mhux leġiżlattivi. Il-miżuri ta' politika jeħtieġu ż-żmien biex jidħlu fis-seħħ u jiġġeneraw l-impatti. Sakemm ma jkunx hemm kwistjonijiet b'rabta mal-implimentazzjoni, dan ir-rieżami mhux se jsir qabel 5 snin minn meta l-leġiżlazzjoni tidħol fis-seħħ. Barra minn hekk, il-Kummissjoni se tkun assistita minn korp tar-rieżami tal-prestazzjoni u se tipparteċipa fil-ħidma tal-maniġers tal-infrastruttura u tal-korpi regolatorji fil-livell tal-UE, u b'hekk jibqa' jkollha għajnejn fuq il-progress tal-implimentazzjoni u l-impatt tal-miżuri.