

V Bruseli 13. júla 2023  
(OR. en)

---

Medziinštitucionálny spis:  
2023/0271(COD)

---

11718/23  
ADD 4

TRANS 305  
CODEC 1346

#### SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie                                                                                                                                                                                                                                       |
| Dátum doručenia: | 13. júla 2023                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Komu:            | Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Č. dok. Kom.:    | SWD(2023) 444 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Predmet:         | PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE<br>ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU<br>Sprievodný dokument<br>Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, pokiaľ ide o opatrenia na lepšie riadenie a koordináciu medzinárodnej železničnej dopravy s cieľom zvýšiť podiel železničnej dopravy v rámci jednotlivých druhov dopravy |

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2023) 444 final.

Príloha: SWD(2023) 444 final

V Štrasburgu 11. 7. 2023  
SWD(2023) 444 final

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

**ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU**

*Sprievodný dokument*

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady,**

**pokiaľ ide o opatrenia na lepšie riadenie a koordináciu medzinárodnej železničnej  
dopravy s cieľom zvýšiť podiel železničnej dopravy v rámci jednotlivých druhov  
dopravy**

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

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>A. Potreba konať</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Železničná doprava predstavuje udržateľný druh dopravy, od ktorého sa očakáva, že podporí prechod na klimaticky neutrálne hospodárstvo EÚ. V súčasnosti železničný sektor s ťažkosťami poskytuje služby, ktoré uspokojujú potreby zákazníkov, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu. Po prvé, železničná doprava pre nízku výkonnosť z hľadiska schopnosti reagovať na potreby zákazníkov, presnosti spojov, spoľahlivosti a rýchlosti často býva až druhou voľbou pri výbere druhu dopravy. Po druhé, manažéri železničnej infraštruktúry a poskytovatelia dopravných služieb (železničné podniky) nie vždy náležite využívajú nedostatočnú kapacitu železničnej infraštruktúry.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>Pravidlá riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy sa stanovujú v právnych predpisoch EÚ. V <b>smernici 2012/34/EÚ</b>, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, sa stanovuje všeobecný právny rámec Únie v oblasti jednotného európskeho železničného priestoru. <b>Nariadením (EÚ) č. 913/2010</b> o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (ďalej len „nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy“) sa stanovujú osobitné pravidlá pre 11 koridorov železničnej nákladnej dopravy, ktoré zahŕňajú železničné trate prechádzajúce územím aspoň dvoch členských štátov a ktoré spájajú dva alebo viaceré terminály. Z dôkazov vyplýva, že súčasný rámec neslúži rovnako dobre všetkým segmentom železničného trhu, a najmä nákladná a cezhraničná doprava majú ťažkosti získať kapacitu v primeranom objeme a kvalite na uspokojenie potrieb zákazníkov.</p> <p>Železničné podniky a manažéri infraštruktúry začali viacero iniciatív, predovšetkým projekt prepracovania cestovného poriadku pre Inteligentný manažment kapacity železničnej infraštruktúry, ktorý je zameraný na revíziu procesu riadenia kapacity v Európe. Vykonávanie opatrení testovaných v rámci tohto projektu je však možné len prostredníctvom zmeny právnych predpisov EÚ.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Čo by sa malo dosiahnuť?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>Touto iniciatívou sa má zlepšiť riadenie kapacity a dopravy v železničnej sieti EÚ s cieľom podporiť rast železničnej dopravy. Na tento účel sa iniciatíva zameriava na riešenie dvoch zistených kľúčových problémov. Jej špecifické ciele sú: 1. umožniť efektívnejšie postupy riadenia kapacity; 2. posilniť stimuly na zvýšenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy; 3. zaviesť účinnejšie mechanizmy koordinácie medzi zainteresovanými stranami, predovšetkým na cezhraničnej úrovni, a 4. podporiť zavádzanie digitálnych nástrojov umožňujúcich lepšie riadenie kapacity a dopravy.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>Hoci sa väčšina osobnej železničnej dopravy uskutočňuje na vnútroštátnej úrovni, približne polovica železničnej nákladnej dopravy je cezhraničná a očakáva sa, že dopyt po cezhraničných službách železničnej dopravy vzrastie v dôsledku ambiciózných cieľov dekarbonizácie dopravy a politických opatrení navrhovaných a zavádzaných Európskou úniou a členskými štátmi. Železničná doprava má teda silný cezhraničný rozmer.</p> <p>V rámci opatrenia na úrovni EÚ sa musí nevyhnutne zohľadňovať rozvoj služieb železničnej dopravy, ktoré prekračujú vnútroštátne hranice. Vďaka nemu bude možné využiť konkurenčné výhody železničnej dopravy, ktoré sa s dlhšími vzdialenosťami zväčšujú. Opatrenie na úrovni EÚ je nevyhnutné na zlepšenie presnosti a spoľahlivosti cezhraničnej dopravy. Nové pravidlá navyše pozitívne ovplyvnia kvalitu všetkých služieb železničnej dopravy v sieti vrátane služieb na vnútroštátnej úrovni.</p> <p>V hodnotení <i>ex post</i> nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy z roku 2021 bol opísaný železničný trh, ktorý by bez ďalšieho zásahu na úrovni EÚ ostal zameraný na vnútroštátne služby, pričom železničné podniky a manažéri infraštruktúry by premeškali príležitosť na rozšírenie na základe lepšej výkonnosti. Manažéri infraštruktúry zriadení v prevažnej väčšine na úrovni členských štátov sa zo svojej podstaty sústredia na riadenie vnútroštátnej železničnej siete. Bezproblémová cezhraničná železničná doprava si teda vyžaduje účinnú koordináciu a integráciu na úrovni EÚ na riešenie otázok súvisiacich s kapacitou a dopravou v prípade cezhraničných vlakov v celej sieti EÚ, čím sa prekonajú obmedzenia koridorov železničnej nákladnej dopravy, ktoré sú zodpovedné len za časť kapacity na časti železničnej siete.</p> |
| <b>B. Riešenia</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

**Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?**

V rámci tohto posúdenia vplyvu boli vypracované štyri možnosti politiky (MP1, MP2, MP3 a MP4). V rámci všetkých možností sa navrhujú riešenia zistených problémov, líšia sa však z hľadiska rozsahu opatrení plánovaných na úrovni EÚ. Možnosť politiky 1 je zameraná na zachovanie koridorového prístupu a rozširuje ho na všetku cezhraničnú dopravu. Možnosti politiky 2, 3 a 4 sú inšpirované iniciatívami zainteresovaných strán a zavádza sa nimi nový a jedinečný súbor pravidiel riadenia kapacity v celej sieti. Líšia sa z hľadiska mechanizmov na zabezpečenie koordinácie cezhraničného riadenia kapacity, ako aj v takých aspektoch, ako je monitorovanie výkonnosti a regulačný dohľad. V možnostiach politiky 2, 3 a 4 sa navrhuje urýchlenie digitalizácie a automatizácie riadenia kapacity.

Uprednostňovanou možnosťou politiky, možnosťou politiky 3, sa zavádzajú všetky opatrenia, ktoré navrhne sektor, na modernizáciu pravidiel riadenia kapacity tak, aby lepšie vyhovovali potrebám všetkých segmentov železničného trhu. Táto možnosť pridáva mechanizmus koordinácie založenej na pravidlách, čím sa posilňuje sieť manažérov infraštruktúry ako rozhodovací orgán s podporou zákonne určeného operačného subjektu. Ako regulačná protistrana na úrovni EÚ posilňuje mandát siete železničných regulačných orgánov. Podrobné pravidlá, a to aj v súvislosti s výberom subjektu pre operačné úlohy, ktorý bude podporovať rozhodovací proces, sa stanovujú v nelegislatívnych aktoch po rozsiahlych konzultáciách so zainteresovanými stranami.

**Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?**

Z konzultácií so zainteresovanými stranami vyplýva jasný konsenzus v otázke, že súčasné pravidlá riadenia kapacity neumožnia železničnému sektoru, aby rástol v súlade s politickými ambíciami na úrovni EÚ a členských štátov. Prístup na prekonanie nepružnosti procesu tvorby ročných cestovných poriadkov a na doplnenie tohto procesu strategickejšími a iniciatívnejšími/pružnejšími procesmi, ktoré vykonávajú všetky železničné podniky a manažéri infraštruktúry, získal širokú podporu. Bez ohľadu na všeobecný konsenzus zainteresované strany zdôraznili aspekty, ktoré sú dôležité konkrétne pre ne. Železničné podniky upozornili na skutočnosť, že v riadení kapacity sa musia zohľadňovať potreby trhu a varovali pred prístupom, ktorý bude príliš zameraný na ponuku, v dôsledku ktorého by sa riadenie kapacity mohlo stať nepružným a vzdialiť sa od potrieb zákazníkov. Niektoré regulačné orgány s týmto názorom súhlasili a veľa z nich poukázalo na prínos hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy, pričom upozornili na dôležitosť svojej úlohy zabezpečovať rovnaké podmienky, najmä ak manažéri infraštruktúry dostanú aktívnejšiu úlohu pri riadení kapacity. V tejto súvislosti regulačné orgány tvrdili, že akákoľvek spoločná rozhodovacia zodpovednosť manažérov infraštruktúry na úrovni EÚ sa musí vyvážiť podobnými právomocami na strane regulačných orgánov na úrovni EÚ.

Pokiaľ ide o zavedenie mechanizmov koordinácie na úrovni EÚ, s ohľadom na kľúčové vlastnosti odlišujúce možnosti politiky 3 a 4 od možnosti politiky 2 železničné podniky a manažéri infraštruktúry v úvodnej fáze konzultácie zaujali zdržanlivý postoj. Manažéri infraštruktúry zdôraznili, že ich odbornosť a znalosť miestnej situácie nemôže nahradiť subjekt na úrovni EÚ. Železničné podniky vyjadrili znepokojenie, že všetky štruktúry na úrovni EÚ čelia riziku, že ich vytlačia manažéri infraštruktúry vzhľadom na prevažujúce národné záujmy. Železničné podniky vyjadrili vyššie očakávania od subjektu, v ktorom sa spájajú riadiace a regulačné funkcie na úrovni EÚ, ktorý bude v podriadenom postavení voči manažérom infraštruktúry, ako hlavnej sily podporujúcej lepšie podmienky pre cezhraničnú železničnú dopravu.

Zákazníci služieb železničnej dopravy, najmä v segmente nákladnej dopravy, poukázali na potrebu naliehavého a významného zvýšenia výkonnosti ako na nevyhnutný predpoklad pre presun ďalšieho objemu dopravy na železniciu. Najmä v prípade nákladnej dopravy sa zdôraznil význam spoľahlivosti, presnosti spojov a informovanosti zákazníkov. Relatívne najväčšiu podporu zákazníci služieb železničnej dopravy vyjadrili ambicióznym možnostiam politiky (možnosti 3 a 4), ktoré sa týkajú značných povinností na úrovni EÚ.

Hoci členské štáty počas konzultácie poskytli len obmedzenú spätnú väzbu, vo všeobecnosti podporovali cieľ iniciatívy podporovať rozvoj železničnej dopravy, ich vyjadrenia však boli pomerne nejasné, pokiaľ ide o spôsoby, ako tento cieľ dosiahnuť. Členské štáty mali tendenciu zachovať koridorový prístup k cezhraničnej koordinácii.

**C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti**

**Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?**

Uprednostňovaná možnosť politiky má za následok celkový prínos v odhadovanej výške 13 502,7 milióna EUR, vyjadrený v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom.

**Priamy prínos** zahŕňa zvýšenie použiteľnej kapacity existujúcej infraštruktúry, vďaka ktorému bude možné v roku 2050 zvýšiť objem železničnej dopravy o 4 % (vyjadrený vo vlakokilometroch) v porovnaní so základným scenárom. Medzi ďalšie vplyvy patrí zvýšenie presnosti vlakov, spoľahlivosti služieb železničnej dopravy a zníženie negatívneho vplyvu prác na železničnej infraštruktúre na dopravu. Prínos pre železničné podniky v dôsledku zvýšenia použiteľnej kapacity sa odhaduje na 2 575,7 milióna EUR, vyjadrený v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom, a prínos vyplývajúci z vyššej presnosti vlakov na 658 miliónov EUR. Uprednostňovaná možnosť politiky má za následok určité úspory nákladov, najmä pre železničné podniky a manažérov infraštruktúry (vrátane prevádzkových nákladov), ale aj pre subjekty verejného sektora. Celkové úspory nákladov železničných podnikov sa odhadujú na 482,8 milióna EUR, kým úspory nákladov manažérov infraštruktúry sú odhadom 493,5 milióna EUR (z čoho 8,2 milióna EUR tvoria úspory administratívnych nákladov). Celkové úspory nákladov subjektov verejného sektora sa odhadujú na 9,4 milióna EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom, z čoho 2,6 milióna EUR tvoria úspory administratívnych nákladov.

**Nepriame vplyvy** zahŕňajú ďalšie pracovné miesta (1,06 milióna ďalších zamestnaných osôb v období 2025 – 2050), ako aj zníženie externých nákladov emisií CO<sub>2</sub>, emisií znečisťujúcich látok a dopravných nehôd a preťaženia. Prínosy v dôsledku zníženia externých nákladov sa vyjadrili v peňažných hodnotách a odhadujú sa na 3 309,3 milióna EUR v prípade emisií CO<sub>2</sub>, 681 miliónov EUR v prípade emisií znečisťujúcich látok, 2 801,6 milióna EUR v prípade dopravných nehôd a 2 374,8 milióna EUR v prípade preťaženia.

Množstvo hospodárskych subjektov by malo mať prospech zo zvýšenia služieb železničnej nákladnej dopravy a ich vyššej kvality. Patria medzi ne prevádzkovatelia terminálov a zákazníci železničnej nákladnej dopravy.

Uľahčenie cezhraničných služieb železničnej dopravy bude mať pozitívny vplyv aj na osobnú železničnú dopravu, a tak bude mať prínos pre občanov EÚ.

Keď sa navyše zohľadnia náklady, čistý prínos uprednostňovanej možnosti politiky sa odhaduje na 11 408,8 milióna EUR, vyjadrený v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom.

#### **Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?**

Náklady na uprednostňovanú možnosť politiky sa odhadujú na 2 094 miliónov EUR pripočítané k základným nákladom, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050.

Najväčšiu časť týchto nákladov budú v dôsledku niekoľkých politických opatrení znášať manažéri infraštruktúry. Významný podiel celkových nákladov vyplýva zo zavedenia nástrojov a aplikácií IT nevyhnutných na splnenie technických špecifikácií interoperability EÚ (TAF TSI) pre železničnú dopravu a všeobecnejšie na zjednodušenie riadenia kapacity prostredníctvom digitalizácie a automatizácie. Mechanizmy koordinácie EÚ povedú k významným nákladom na zabezpečenie prebiehajúcich operácií a správneho rozhodovania. Manažérom infraštruktúry takisto vzniknú náklady na zabezpečenie čo najlepšieho zosúladenia s úsilím na úrovni EÚ a s ich partnermi zo susedných krajín. Vysoký podiel nákladov v prípade manažérov infraštruktúry odráža skutočnosť, že ich úloha pri riadení kapacity a dopravy bola iniciatívou posilnená, ale aj to, že musia zabezpečovať rovnaké podmienky vykonávaním mechanizmov komplexných konzultácií. Celkové náklady manažérov infraštruktúry sa odhadujú na 1 609 miliónov EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 (v porovnaní so základným scenárom).

Náklady železničných podnikov, ktoré priamo vyplývajú z tejto iniciatívy (435,1 milióna EUR), sú oveľa nižšie a súvisia prevažne s urýchlenným zavedením rozhraní pre ich IT systémy týkajúce sa riadenia kapacity, ktoré budú spĺňať špecifikácie TAF TSI, ako aj s ich aktívnou účasťou na konzultáciách s manažermi infraštruktúry.

Regulačné orgány budú musieť zabezpečiť, aby ich sieť mala prostriedky na monitorovanie a zasahovanie v rámci nového procesu riadenia kapacity. Celkové náklady vnútroštátnych subjektov verejného sektora vrátane regulačných orgánov sa odhadujú na 31,1 milióna EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom. Okrem toho

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Európskej komisii vzniknú náklady v odhadovanej výške 1,8 milióna EUR.</p> <p>Ostatné zainteresované strany (prevádzkovatelia terminálov a multimodálne dopravné služby) budú znášať nižšie náklady (17 miliónov EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p><b>Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?</b></p> <p>Uprednostňovaná možnosť politiky nie je zameraná na MSP, očakáva sa však, že sa ňou znížia prekážky vstupu na trh a zabezpečia rovnaké podmienky. Tým sa uprednostnia noví účastníci na trhu so službami železničnej dopravy, z ktorých niektorí môžu byť MSP.</p> <p>Prevádzkovatelia železničných zariadení a poskytovatelia služieb súvisiacich so železničnou dopravou, z ktorých niektorí sú MSP, pravdepodobne zaznamenajú zvýšenie hospodárskej činnosti v dôsledku zvýšenia objemu železničnej dopravy.</p> <p>Očakáva sa teda, že iniciatíva bude mať celkovo pozitívny vplyv na MSP.</p> |
| <p><b>Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?</b></p> <p>Väčšina manažérov infraštruktúry závisí od finančných prostriedkov štátu. Keďže sa od nich očakáva, že budú znášať veľkú časť nákladov, možno predpokladať, že to bude mať vplyv na štátne rozpočty, a to najmä v prvých piatich rokoch z dôvodu nevyhnutných investícií do informačných technológií.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p><b>Očakávajú sa iné významné vplyvy?</b></p> <p>Prejaví sa pozitívny vplyv na vnútorný trh vyplývajúci zo zvýšenia objemu železničnej dopravy. Uprednostňovaná možnosť politiky povedie k vyššej úrovni harmonizácie a integrácie služieb železničnej infraštruktúry, z čoho budú mať prospech prevádzkovatelia, ktorí pracujú na rozvoji cezhraničných služieb, čím sa vytvoria príležitosti na väčšiu hospodársku súťaž a prispeje sa k jednotnému európskemu železničnému priestoru.</p>                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Proporcionalita</b></p> <p>Uprednostňovaná možnosť politiky nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie celkových cieľov politiky. Cieľ zlepšiť výkonnosť železníc zahŕňa cezhraničnú dopravu. Možnosť politiky vytvára posilnený mechanizmus koordinácie v porovnaní so súčasnou správou koridorov železničnej nákladnej dopravy, zohľadňuje sa v nej však skutočnosť, že v súčasnosti je železničná doprava prevažne vnútroštátna.</p>                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>D. Nadväzné opatrenia</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p><b>Kedy sa táto politika preskúma?</b></p> <p>Politika sa preskúma v primeranej lehote po prijatí návrhu a zavedení podrobných pravidiel prostredníctvom nelegislatívnych aktov. Politické opatrenia si vyžadujú čas, aby sa prejavili ich účinky a aby mali vplyv. Ak sa neobjavia ťažkosti súvisiace s vykonávaním, bude to najskôr päť rokov po nadobudnutí účinnosti právneho predpisu.</p> <p>Komisii bude navyše pomáhať orgán na preskúmanie výkonnosti a Komisia sa zapojí do práce manažérov infraštruktúry a regulačných orgánov na úrovni EÚ, čím si zachová prehľad o pokroku pri vykonávaní a o vplyve opatrení.</p>                            |