ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.1.2021 г.
COM(2021) 5 final

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## Седми мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

{SWD(2021) 1 final}

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## Седми мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

## 1. ОСНОВНИ КОНСТАТАЦИИ

Надеждният мониторинг на железопътния пазар е от основно значение, за да се разбере развитието на пазара и за да се вземат информирани решения за политиката. Комисията финансира секторни инициативи, като например дейности за сравнителен анализ по целеви показатели за ефективност в рамките на платформата PRIME, и работи с държавите членки за подобряване на мониторинга.

Докладът обхваща данни до 2018 г., поради което не съдържа фактологични доказателства за въздействието на пандемията от COVID-19 върху сектора. Макар железопътните, и по-специално товарните услуги да продължиха да се извършват през цялата 2020 г., по време на въведените различни ограничения на свободата на движение броят на международните пътници отбеляза значителен спад, като общото търсене намаля поради несигурността и икономическия спад.

Основните констатации и тенденции в ЕС-27 за периода 2015—2018 г. (с изключение на дължината на високоскоростната мрежа, която е съпоставена с тази от 2019 г.) са, както следва:

- железопътният транспорт ежегодно се е увеличавал с 2,5 % за пътниците и с 4,1 % за товарите;
- „делът на железопътния транспорт“ от сухопътния транспорт се е увеличил от 7,6 на 7,8 % за пътниците и е намалял от 18,8 на 18,7 % за товарите;
- през 2018 г. железопътният транспорт е съставлявал само 0,4 % от емисиите на парникови газове и емисиите на $CO_2$ от транспорта и 2 % от потреблението на енергия от транспорта;
- между 2015 и 2019 г. дължината на високоскоростната мрежа се е увеличила със 17 % ;
- общата дължина на железния път, за който е обявено, че е претоварен, е нараснала повече от два пъти;
- през 2018 г. железопътните предприятия са имали общо 1082 активни лицензии;
- през 2018 г. средният пазарен дял на конкурентите на традиционните национални оператори е бил:
    - 42 % от пазарите на железопътен превоз на товари (повишение с 8 процентни пункта);
    - 10 % от пазарите на търговски услуги за превоз на пътници (повишение с

2 процентни пункта);

- 16,2 % от пазарите на пътници със задължение за извършване на обществена услуга (намаление с 0,5 процентни пункта);

- железопътният транспорт остава един от най-безопасните видове транспорт, като пътуването с кола е почти 50 пъти по-рисковано от пътуването с влак; а също така

- в края на 2018 г. малко над 916 000 души са били заети в железопътния сектор, като около 527 000 от тях са служители на железопътни предприятия (ЖПП) (както основни, така и алтернативни оператори), а 389 000 – на управители на инфраструктура (УИ).

## 2. МЕТОДОЛОГИЯ

Това е седмото издание на мониторинговия доклад за железопътния пазар, който Комисията представя на всеки две години на Европейския парламент и на Съвета в съответствие с член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС[1]. Той има за цел да бъде направен преглед на основните тенденции в развитието на железопътните пазари в контекста на политиката на ЕС, отнасяща се до железопътния пазар[2]. В доклада са обхванати широк кръг от теми, включително: развитието на единния пазар за железопътни услуги; инфраструктурата и услугите, които са на разположение на железопътните предприятия; рамковите условия за железопътния пазар (включително таксите[3]); състоянието на мрежата; използването на права на достъп, а също така пречките за постигането на по-ефективни железопътни услуги. По-подробен анализ на тези теми е направен в придружаващия работен документ на службите на Комисията.

Това е вторият доклад, който е изготвен с помощта на въпросника за докладване, съдържащ се в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията относно мониторинга на железопътния пазар[4] („Регламента относно ПНЖП“), и първият, който е изготвен след края на преходния период за неговото прилагане през 2018 г.

Освен въз основа на данните от ПНЖП, предоставени от държавите членки, Обединеното кралство и Норвегия, настоящият доклад е изготвен и на основата на сведения от статистическия наръчник *„Транспортът в ЕС в цифри“*[5], доклади на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз[6], Евростат[7], статистически данни, събрани от различни секторни организации, презентации и проучвания. Когато Регламентът относно ПНЖП е единственият източник, в доклада се анализират тенденциите за периода 2015—2018 г., така че да бъде гарантирана съпоставимостта на

---

1 Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

2 Освен доклада за железопътния пазар Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз публикува всяка година доклади за безопасността на железниците и оперативната им съвместимост.

3 Поради голямото разнообразие на предлаганите услуги не е възможно да се извърши всеобхватен мониторинг на цените на железопътните услуги за клиентите.

4 Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар, ОВ L 181, 9.7.2015 г., стр. 1.

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

7 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

данните. Когато са използвани други източници, в доклада могат да се представят тенденции за по-дълъг период.

Обобщените данни и средните стойности се отнасят за ЕС-27 (т.е. за настоящите държави — членки на ЕС[8]). Тъй като Обединеното кралство беше държава членка до 31 януари 2020 г., в доклада са приведени също така общи и средни стойности за ЕС-28 било в текста, било във файла във формат Excel, публикуван на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“ заедно с доклада[9].

## 3. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ И УСТОЙЧИВОСТ

Железопътният транспорт е единственият вид транспорт, при който емисиите на парникови газове и $CO_2$ намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам, като същевременно се превозват около 13 % от товара и 7 % от пътниците във всички видове транспорт (ЕС-27, 2018 г.). Като такъв железопътният транспорт е сравнително по-малко замърсяващ и с по-високо равнище на енергийна ефективност от другите моторизирани транспортни средства. През 2018 г. железопътният транспорт съставлява само 0,4 % от емисиите на парникови газове и $CO_2$ от транспорта и 2 % от потреблението на енергия от транспорта в ЕС-27[10]. За да бъдат постигнати целите на Европейския зелен пакт, железопътният транспорт ще трябва да поеме по-голям дял от пътническите и товарните превози.

## 4. ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА НА ЕС

През 2018 г. общата дължина на железопътната мрежа на ЕС-27 е била около 201 000 линейни километра (с 0,4 % по-малко, отколкото през 2015 г.). Около 56 % от мрежата е електрифицирана, което е увеличение от 855 km спрямо 2015 г. (+ 1,2 %).

Високоскоростната железопътна мрежа на ЕС се простира на повече от 9100 km до края на 2019 г., което е увеличение със 17 % спрямо 2015 г.[11]

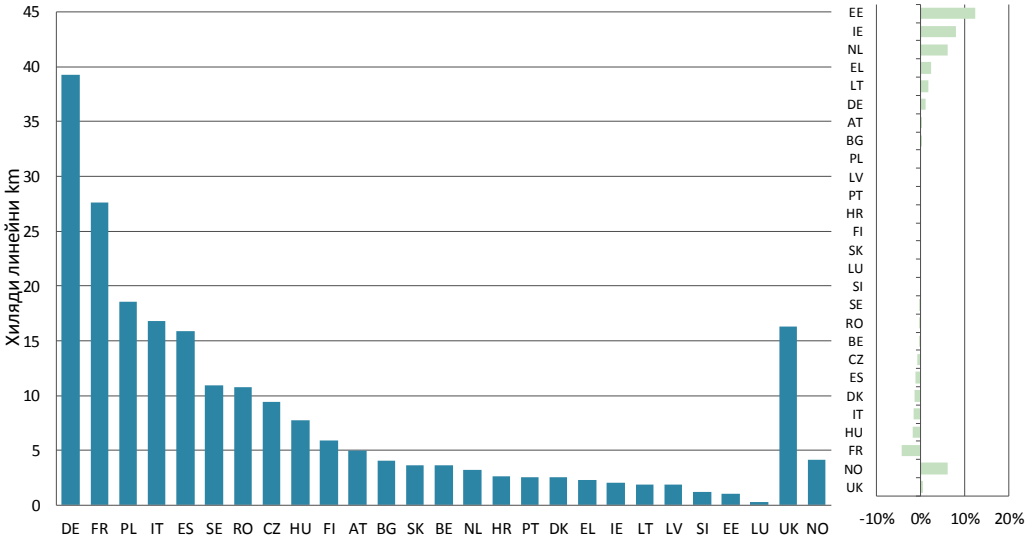
[8] Норвегия участва в проучването за наблюдение на железопътния пазар (ПНЖП), но данните за Норвегия не са включени в общите и средните стойности за ЕС.

[9] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

[10] ЕС-28: съответно 0,5, 0,5 и 2 %.

[11] ЕС-28: 217 000 линейни километра, 54 % от които са електрифицирани, а над 9200 km са високоскоростни линии.

*Фигура 1: Дължина на националните мрежи по държави (в хиляди линейни km, 2018 г.) и относителна промяна (2015—2018 г.)*




*Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2020 г. Допълващи данни от различни други източници.*

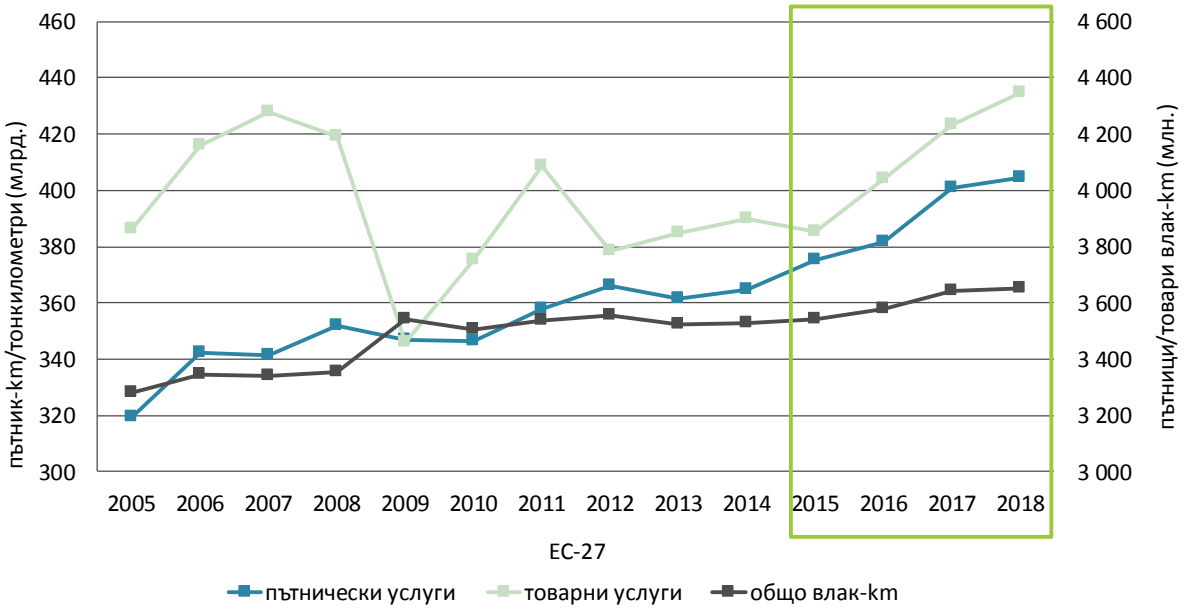
## 5. РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ УСЛУГИ

През последните 10 години общият брой влак-километри в ЕС (при движението както на пътнически, така и на товарни влакове) е останал до голяма степен стабилен. Пътническите и товарните услуги се възстановяват с различни темпове след финансовата криза от 2008 г. (с колебания при товарните превози). Между 2015 и 2018 г. железопътният трафик[12] в ЕС-27 се увеличава всяка година с 2,5 % за пътниците и с 4,1 % за товарите[13].

12 Данните относно потока, докладвани в годишния въпросник за ПНЖП, могат да се различават от докладваните от Евростат поради различния обхват, възможното двойно отчитане на транзитните потоци и корекциите (прогнозни оценки и добавени данни от други източници).

13 ЕС-28: 2,4 % за пътниците и 3,8 % за товарите.

*Фигура 2: Пътникопоток и товаропоток (в пътник-km, тонкилометри и влак-km, 2005—2018 г.)*

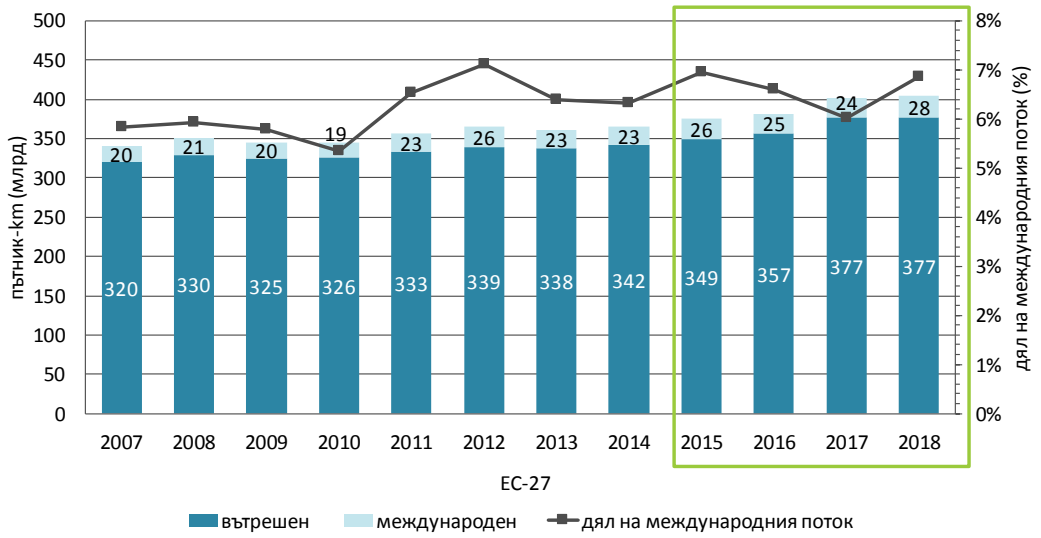



*Източник: ПНЖП, 2020 г. Допълващи данни от различни други източници и прогнозни оценки. Данните за Румъния за 2015 г. и 2016 г. са приведени по приблизителна оценка; данните включват също корекции на стойността на пътник-km за 2018 г. за Белгия, на стойностите на тонкилометрите за 2015 г. и 2016 г. за Испания, Нидерландия и Люксембург, както и на стойностите на влак-km за 2015 г. и 2016 г. за Ирландия.*

През 2018 г. железопътният пътникопоток в ЕС-27 достига 404 милиарда пътник-km, като сухопътният транспорт възлиза общо на около 5 трилиона пътник-km[14]. Железопътният пътникопоток все още е предимно с национален характер, като през 2018 г. делът на трансграничния пътникопоток при него е само 7 %.

[14] ЕС-28: 473 милиарда пътник-km, като сухопътният транспорт възлиза общо на около 6 трилиона пътник-km.

*Фигура 3: Развитие на железопътния пътникопоток (вътрешен, международен и дял на международния поток в общия поток) (в милиарди пътник-km, 2007—2018 г.)*



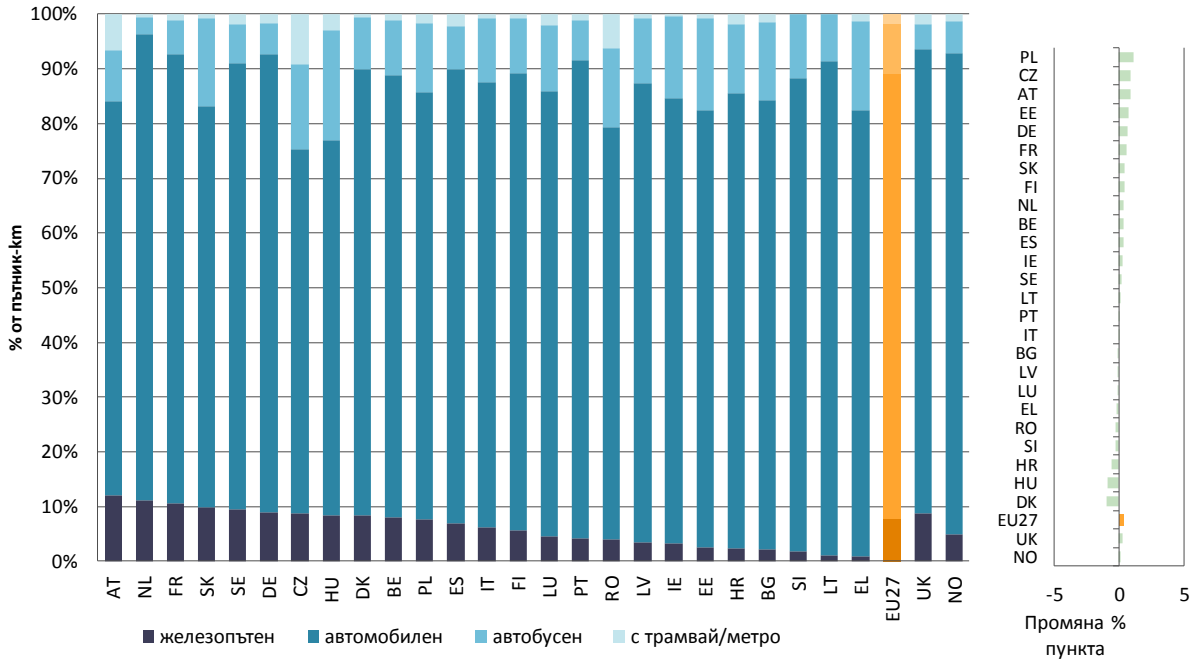

*Източник: ПНЖП, 2020 г. Допълващи данни от различни други източници и прогнозни оценки. Данните за Белгия, Гърция, Естония, Люксембург и Румъния за 2015 г. са приведени по приблизителна оценка.*

През 2018 г. всеки гражданин на ЕС-27 е пропътувал средно 909 пътник-km (+ 2,4 % годишно от 2015 г. насам[15]).

Между 2015 и 2018 г. делът на леките пътнически автомобили в сухопътния пътнически транспорт на ЕС-27 се е увеличил от 81 на 81,4 %, докато този на железопътния транспорт се е увеличил от 7,6 на 7,8 %, като между държавите има значителни разлики.

[15] ЕС-28: съответно 926 пътник-km и + 2,2 %.

*Фигура 4: Разпределение между видовете сухопътен пътнически транспорт, по държави (% през 2018 г.), и промяна в процентни пункта при железопътния транспорт (2015—2018 г.)*

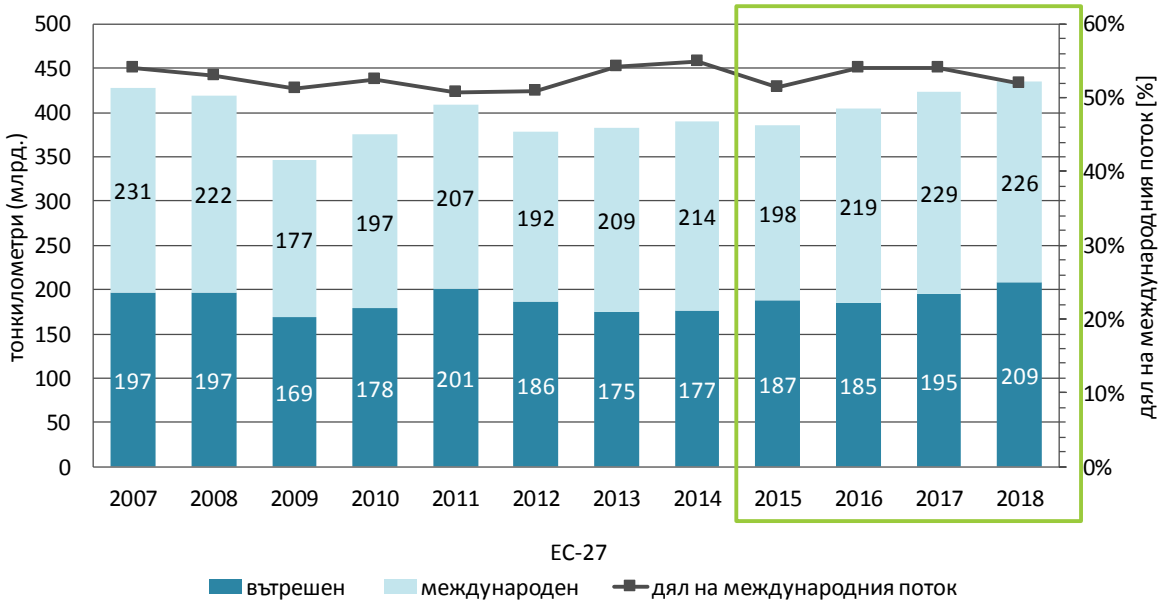



*Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2020 г.; с изключение на Кипър и Малта.*

През 2018 г. железопътният товаропоток в ЕС-27 възлиза на 435 млрд. тонкилометра от общо 2,3 трилиона тонкилометра сухопътен транспорт[16]. Повече от половината от общия железопътен товарен превоз е през границите, което прави конкурентоспособността на железопътния товарен превоз много чувствителна към оперативната съвместимост и оперативните трудности между националните железопътни мрежи.

[16] С изключение на тръбопроводите. За ЕС-28: 452 милиарда тонкилометра от общо 2,4 трилиона тонкилометра сухопътен транспорт.

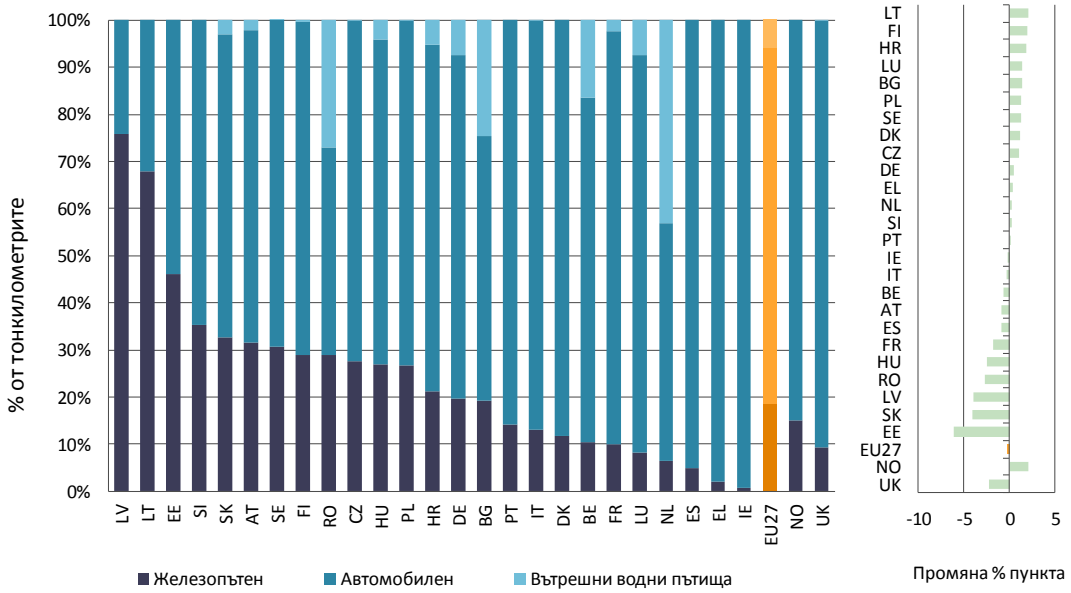
*Фигура 5: Развитие на железопътния товарооборот (вътрешен, международен и дял на международния поток в общия поток) (в милиарди тонкилометри, 2007—2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г. Допълващи данни от различни други източници и прогнозни оценки. Що се отнася до 2016 г., някои данни и оценки от ПНЖП са преразгледани в сравнение с шестия доклад за ПНЖП.*

Между 2015 и 2018 г. делът на автомобилния транспорт в сухопътния товарен транспорт на ЕС-27 се е увеличил от 74,2 на 75,4 %, докато този на железопътния транспорт е намалял от 18,8 на 18,7 %, като между държавите има значителни разлики.

*Фигура 6: Разпределение между видовете сухопътен товарен транспорт, по държави (% през 2018 г.), и промяна в процентни пункта при железопътния транспорт (2015—2018 г.)*




*Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2020 г.*

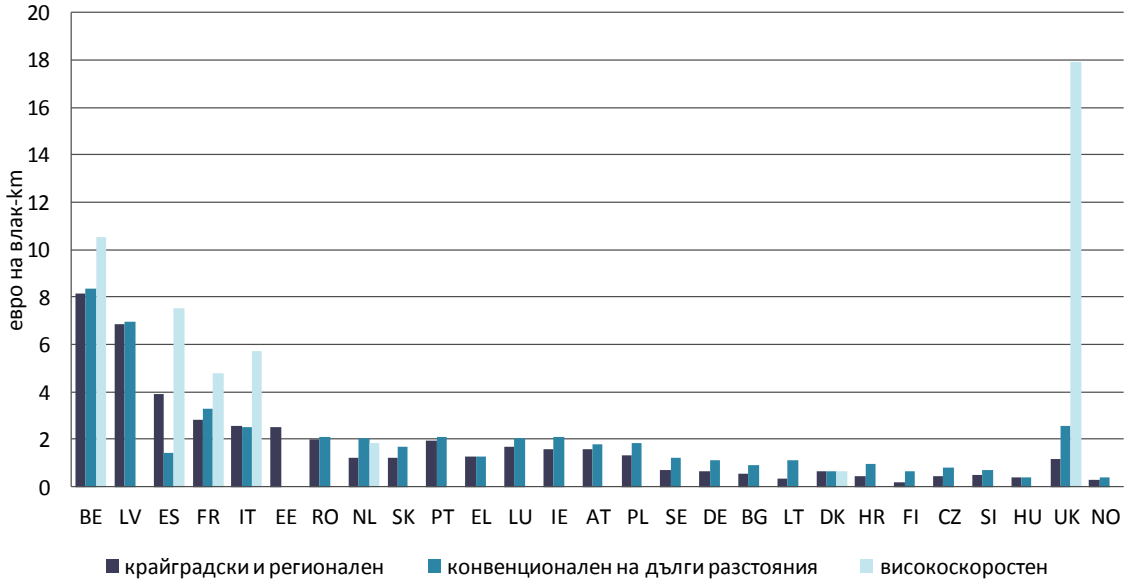
## 6. РАЗВИТИЕ НА РАМКОВИТЕ УСЛОВИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР

### 6.1. Налагане на такси за ползването на инфраструктурата

Таксите за достъп до железен път представляват над 80 % от приходите на управителите на инфраструктура от такси в ЕС-27 през 2018 г. (84 % от товарните влакове и 88 % от пътническите влакове[17]).

Таксите за достъп до железен път за високоскоростни влакове (без надценките) са по-високи от другите пътнически такси, като най-високите такси през 2018 г. са в Обединеното кралство (18 EUR на влак-km) и Белгия (10,6 EUR на влак-km).

*Фигура 7: Такси за достъп (без надценки) за различните категории пътнически влакове, по държави (в евро на влак-km, 2018 г.)*

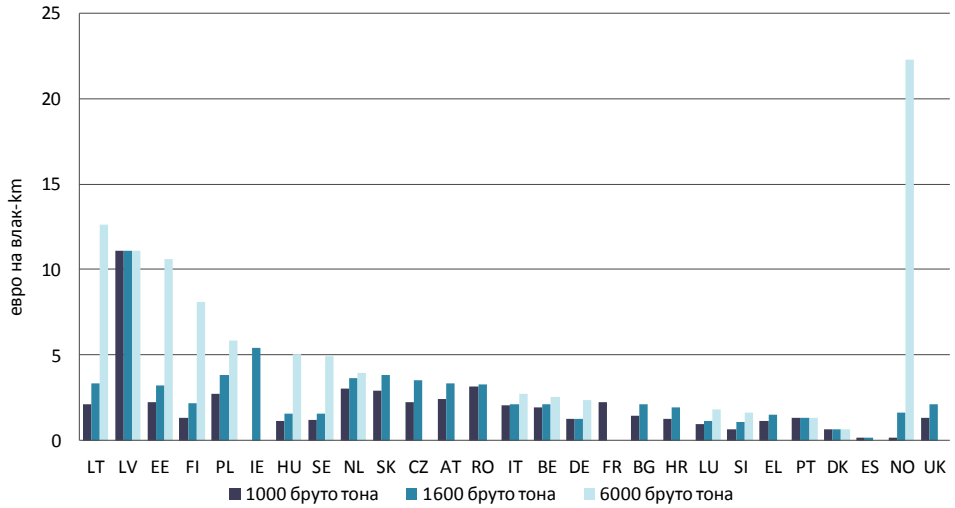



*Източник: ПНЖП, 2020 г.*

Мониторинг на таксите за превоз на товари (без надценките) се извършва за три различни групи максимален бруто тонаж (1000, 1600 и 6000). В повечето държави членки таксите за достъп се увеличават с размера на влака, но не непременно пропорционално на тонажа.

[17] ЕС-28: съответно 84 и 89 %.

*Фигура 8: Такси за достъп (без надценки) за различните категории товарни влакове, по държави (в евро на влак-km, 2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г.*

Между 2015 и 2018 г. не се наблюдава отчетлива възходяща или низходяща тенденция по отношение на отчетените равнища на таксуване[18] при пътническите или товарните влакове, с изключение на високоскоростните влакове (при които таксите за достъп до железен път намаляват навсякъде, с изключение на Обединеното кралство).

Платформата на управителите на железопътна инфраструктура в Европа (PRIME) ще проведе обстойно проучване на механизмите за таксуване и финансиране на управителите на инфраструктура, което ще бъде завършено през 2021 г. Проучването ще включва обзорен преглед на таксуването на достъпа до железния път и различните му компоненти.

С цел да се смекчи икономическото въздействие на пандемията от COVID-19, приетият през октомври 2020 г. Регламент 2020/1429 дава възможност да се намали финансовата тежест върху железопътния сектор чрез временно смекчаване на правилата за таксите[19].

### 6.2. Разпределяне на капацитета и ограничения на инфраструктурата

През 2018 г. мрежата на ЕС-27 има интензивност на използване от 18,2 хиляди влак-km на линеен километър (19,5 за ЕС-28). Най-интензивно използваните мрежи през 2018 г. са тези в Западна Европа, особено в Холандия, която има интензивност на използване от 50,6 хиляди влак-km на линеен километър. Гърция изглежда има най-ниска интензивност на използване, с едва 4,8 хиляди влак-km на линеен километър. Въпреки че тези очертаващи общата картина средни национални стойности не казват нищо за най-ненатоварените части на мрежата, те могат да дадат някои индикации за това кои

[18] Такси за достъп до железен път, без надценки.

[19] Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ L 333, 12.10.2020 г., стр. 1).

мрежи са средно по-заети от други и съответно могат да имат ограничен капацитет за допълнителен превоз.

Общата дължина на железния път, за който се посочва, че е претоварен в ЕС-27, се увеличава постоянно от 2015 г. насам и почти се е удвоила до 2018 г. Това засегна 2261 km от железния път (3432 km в ЕС-28), включително 1339 km по протежение на коридорите за железопътен товарен превоз.

В случаите на претоварване услугите, които най-често се определят като приоритетни от държавите членки, са услугите, предоставяни в рамките на задължение за извършване на обществена услуга, което е приоритет от първостепенно значение в 13 държави, следвани от международните услуги за превоз на пътници (7 държави). Товарният превоз (както вътрешен, така и международен) рядко се определя като водещ приоритет.

За преодоляване на съществуващите ограничения при експлоатацията на инфраструктурата и на несъвместимостта между заварените национални системи за управление на влаковете, които са значителни пречки пред безпроблемната оперативна съвместимост, ЕС въведе обща европейска система за сигнализация – Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). Съгласно европейския план за внедряване на ERTMS[20] до 2023 г. тази система за сигнализация следва да бъде разгърната на 15 682 km железен път; до момента системата е инсталирана на 5906 km от планираната дължина на железния път (т.е. 38 %), което представлява 78 % от планираната за края на 2019 г. цел.

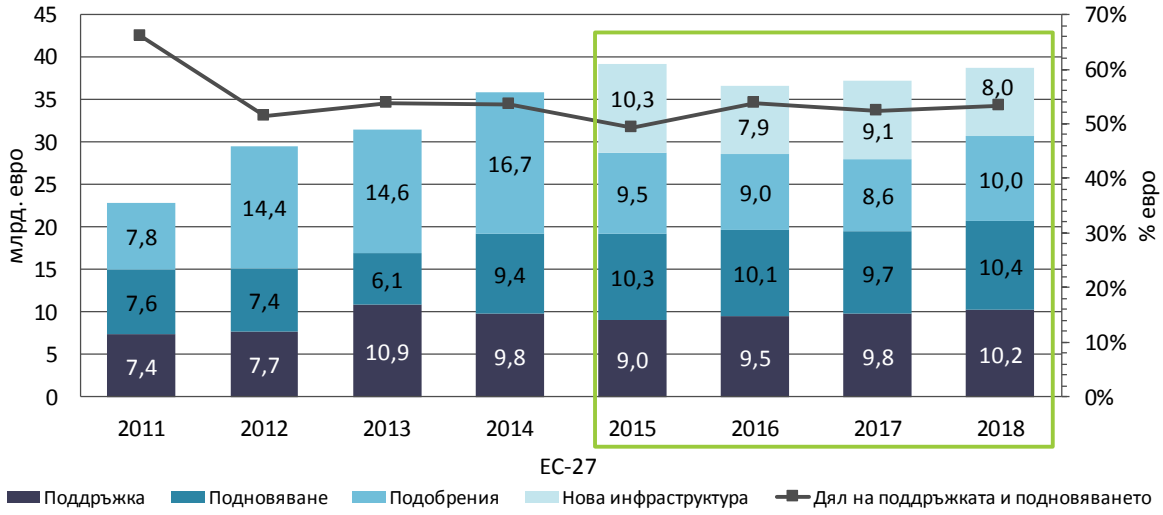
### 6.3. Разходи по инфраструктурата и финансирането им

През 2018 г. общите разходи за железопътна инфраструктура в ЕС-27 възлизат на 38,7 млрд. евро след регистрираното пиково равнище от 39,1 млрд. евро през 2015 г.[21]

[20] Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията от 5 януари 2017 г. за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение, ОВ L 3, 6.1.2017 г., стр. 6—28.

[21] ЕС-28: спад от 49,5 милиарда евро през 2015 г. на 47,5 млрд. евро през 2018 г.

*Фигура 9: Разходи за инфраструктурата и дял на разходите за поддръжка и подновяване, (в млрд. евро, 2011—2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г.*

През 2018 г.:

- общите разходи за поддръжка и подновяване, отчетени за ЕС-27, възлизат на 20,6 млрд. евро, т.е. 53 % от общите разходи (25,8 млрд. евро и 54 % за ЕС-28), със значителни разлики между държавите; освен това
- в ЕС-27 националните бюджети възлизат на 72,3 % от общите разходи и инвестиции за инфраструктура, съфинансирането от ЕС възлиза на 8,3 %, а останалите 19,4 % произлизат от други източници, включително заеми, финансиране със собствен капитал и такси[22].

### 6.4. Качество на железопътните транспортни услуги

Железопътните превози остават един от най-безопасните видове транспорт. Пътуването с кола е почти 50 пъти по-рисковано от пътуването с влак. Между 2015 и 2018 г. безопасността на железопътния транспорт в ЕС-27 продължава да се подобрява, въпреки отчетеното през 2016 г. леко увеличение на броя на смъртните случаи и сериозните наранявания[23].

Въз основа на използваното определение[24] средната точност на регионалните и местните услуги за превоз на пътници в ЕС-27 се е понижила леко от 93 % през 2015 г. до 90 % през 2018 г[25]. Средната точност на услугите на дълги разстояния и високоскоростните услуги за превоз на пътници се е понижила от 85 % през 2015 г. до 79 % през 2018 г.[26] Между 2015 и 2018 г. средната надеждност на местните и регионалните услуги за превоз на пътници се е понижила, като делът на отменените

22 ЕС-28: съответно 68,8, 6,6 и 24,5 %.

23 Източник: *Доклад на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за железопътната безопасност и оперативната съвместимост в ЕС за 2020 г.*

24 Според ПНЖП пътнически влак се счита за точен, ако има закъснение от неповече от 5 минути.

25 ЕС-28: като цяло същите стойности.

26 ЕС-28: от 84 до 77 %.

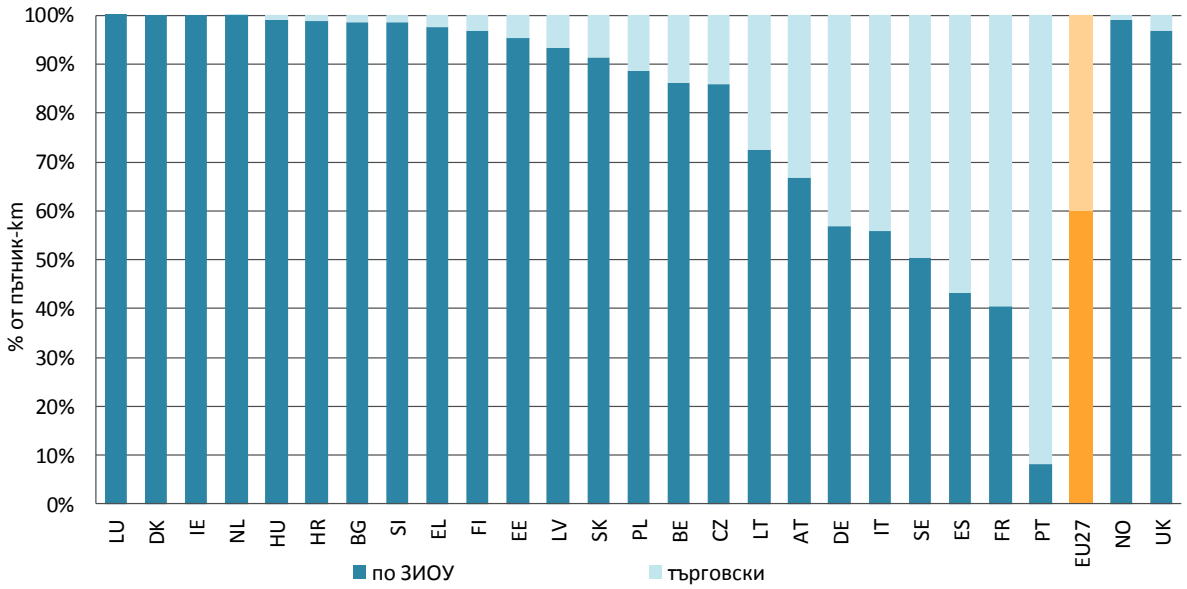
услуги нараства от 1,4 на 1,9 %[27]. Средната надеждност на услугите на дълги разстояния и високоскоростните услуги за превоз на пътници нараства между 2015 и 2018 г., като делът на отменените услуги е намалял от 1,5 на 1,3 %[28].

Средната точност[29] през 2018 г. при железопътните товарни превози в ЕС-27 е била 60,0 % за вътрешните и 53,2 % за международните услуги: 7,3 % от вътрешните и 11,0 % от международните услуги са отменени[30].

### 6.5. Обществени поръчки за услуги

През 2018 г. услугите за превоз на пътници в рамките на задължение за извършване на обществена услуга в ЕС-27 съставляват средно 60 % от всички железопътни пътник-километри (спрямо 53 % през 2015 г.[31]), около 98 % от които обхващат вътрешните услуги. В рамките на вътрешните услуги задължението за извършване на обществена услуга обхваща повече регионални услуги, отколкото услуги на дълги разстояния.

*Фигура 10: Дял на пътническите превози, предлагани съответно в рамките на задължение за извършване на обществена услуга (ЗИОУ) и търговски железопътни услуги, по държави (% от пътник-km, 2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г. Данните за Белгия, Гърция, Португалия и Франция са приведени по приблизителна оценка. Не са налични данни за Румъния.*

Състезателна процедура за възлагане на обществена поръчка е използвана само при 26 % от всички услуги, свързани със задължение за извършване на обществена услуга, активни през 2018 г. в ЕС-27 (43 % в ЕС-28), почти изключително в държавите членки, които са либерализирали своите услуги по-рано (Германия, Швеция и Обединеното кралство).

---

27 ЕС-28: от 1,6 до 2,2 %.

28 ЕС-28: увеличение от 1,7 на 1,8 %.

29 Според ПНЖП даден товарен влак се счита за точен, ако има закъснение от неповече от 15 минути.

30 ЕС-28: средната точност е 63,0 % за вътрешните и 53,2 % за международните услуги; 6,8 % от вътрешните и 11,0 % от международните услуги са отменени.

31 ЕС-28: 66 %, увеличение в сравнение с 60 % през 2015 г.

Компенсирането във връзка със задължението за извършване на обществена услуга остава значителен източник на приходи за железопътните предприятия в повечето държави членки, въпреки отчетеното съществено различие в равнищата на това компенсиране за влак-километър между отделните държави. През 2018 г. средната компенсация във връзка със задължението за извършване на обществена услуга в ЕС-27 е 10,51 EUR на влак-km (8,57 EUR в ЕС-28).

### 6.6. Лицензиране

През 2018 г. са докладвани общо 1082 активни лицензии за железопътни предприятия в ЕС-27 (1126 в ЕС-28). Германия отчита най-големия брой (434), а Ирландия и Люксембург — най-малкия (2).

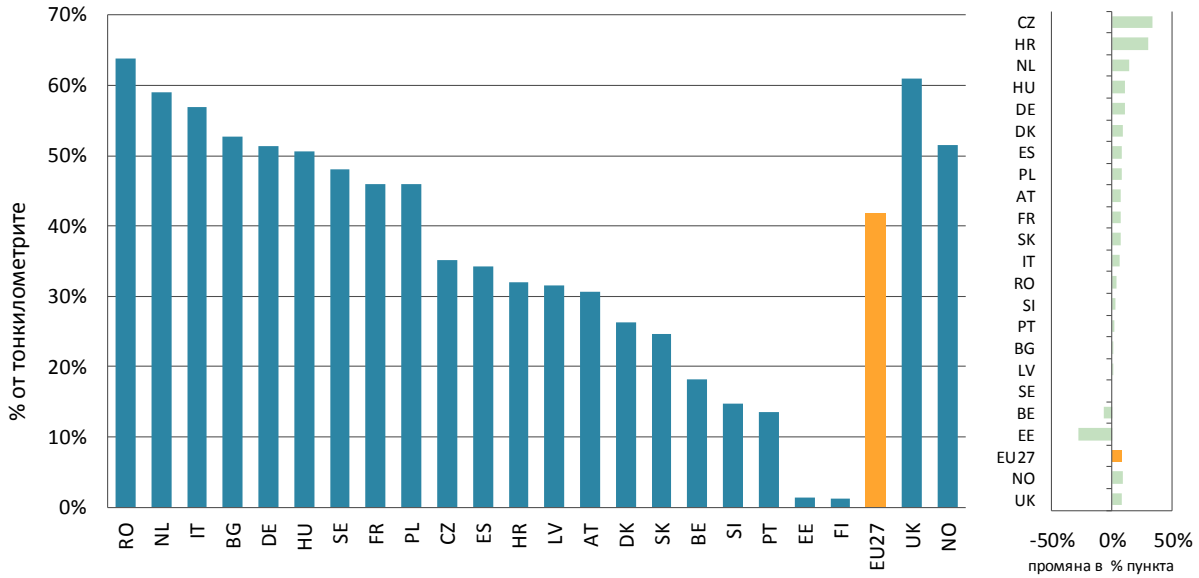
Средните такси, необходими за получаване на лицензия през 2018 г. (при наличие на такива), варират от 37 500 EUR в Португалия до 5 EUR в Хърватия.

При Испания, Полша и Обединеното кралство е регистриран най-дълъг среден срок за получаване на лицензия (над 100 дни).

### 6.7. Степен на отваряне на пазара и използване на правата за достъп

Между 2015 и 2018 г. средният пазарен дял на конкурентите на пазара на железопътни товарни превози в ЕС-27 се е увеличил от 34 на 42 %[32]. През 2018 г. има нови оператори, които се конкурират с традиционните национални оператори във всички държави, с изключение на Гърция, Ирландия, Литва и Люксембург, като в повече от половината от тях пазарният дял на конкурентите е над 30 %.

*Фигура 11: Пазарен дял на конкурентите на пазара на железопътни товари, по държави (% през 2018 г.), и промяна в процентни пункта (2015—2018 г.)*



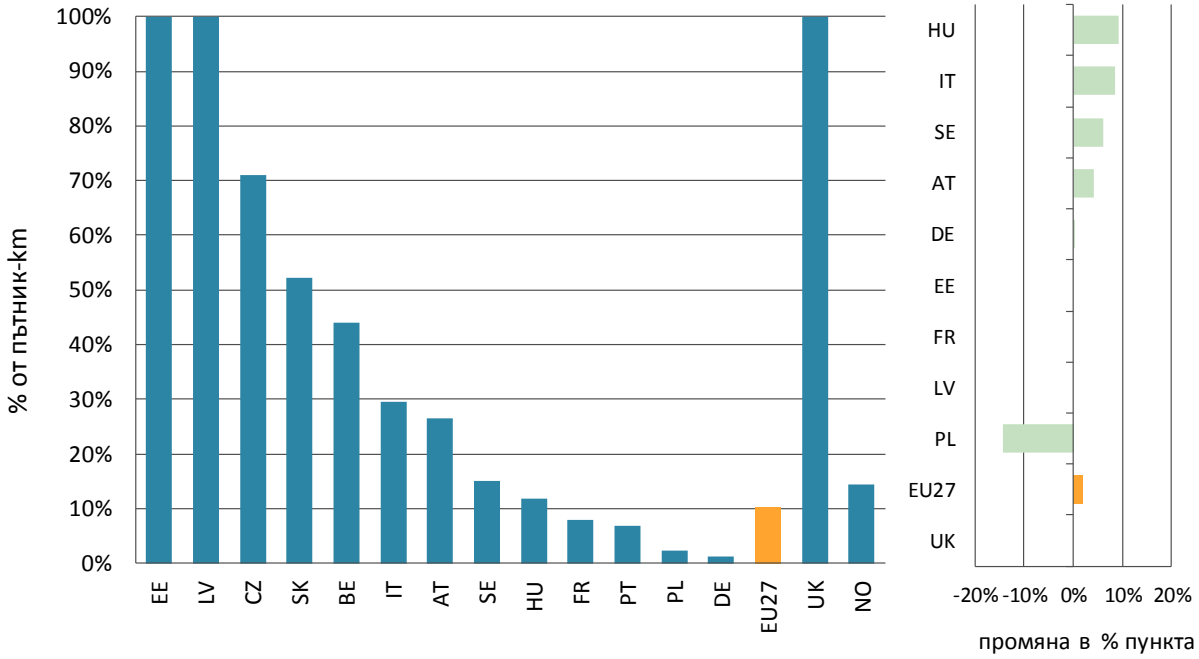

*Източник: ПНЖП, 2020 г. По един оператор със 100 % пазарен дял има в Гърция, Ирландия, Литва и Люксембург.*

[32] ЕС-28: от 35 до 43 %.

Отвореният достъп и задължителното възлагане в рамките на състезателна процедура на обществени поръчки за услуги на вътрешния пазар за превоз на пътници бяха въведени на равнището на ЕС едва с четвъртия железопътен пакет. Твърде рано е да се види въздействието му върху държавите, които не са отворили пазарите си преди това.

През 2018 г. конкурентите средно са имали пазарен дял от 10 % на националните пазари на търговски услуги за превоз на пътници в ЕС-27 (което представлява увеличение с 2 процентни пункта спрямо 2015 г.[33]) и 16,2 % пазарен дял на националните пазари за превоз на пътници в рамките на задължение за извършване на обществена услуга, което е почти неизменно равнище в сравнение с 2015 г. (намаление с 0,5 процентни пункта[34]).

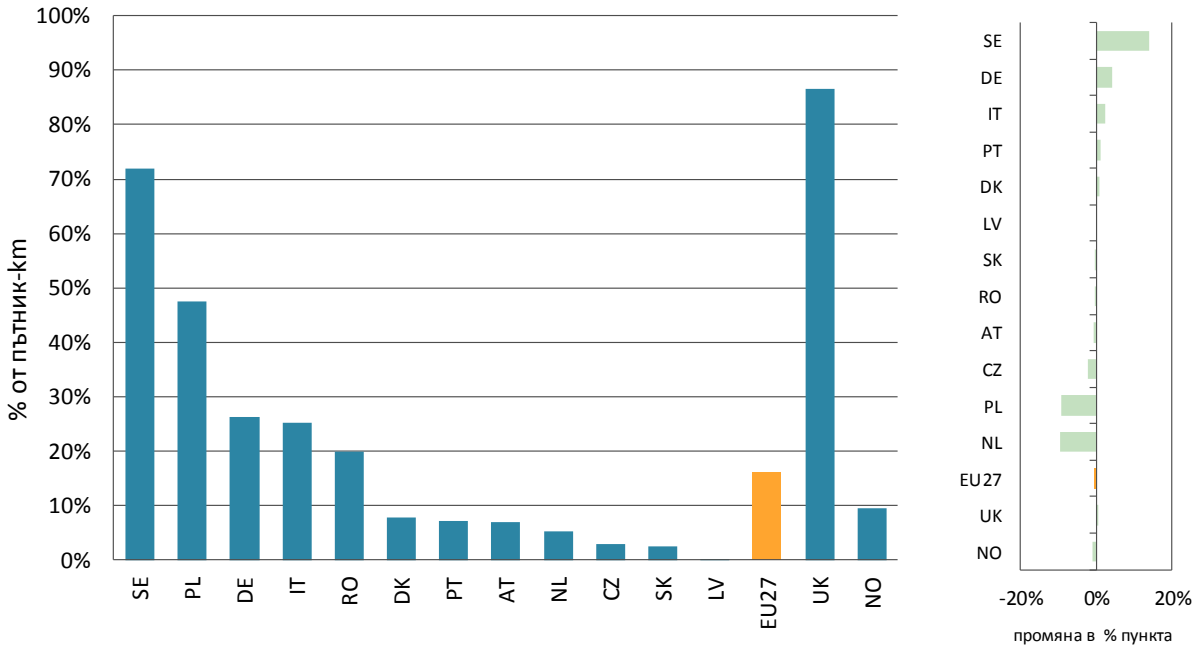
*Фигура 12: Пазарен дял на конкурентите на пазара на търговски услуги за превоз на пътници, по държави (% през 2018 г.), и промяна в процентни пункта (2015—2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г. България, Гърция, Дания, Испания, Литва, Люксембург, Словения, Финландия и Хърватия не посочват конкуренти в търговските услуги с пазарен дял от 1 % или повече за 2018 г. В Ирландия не е имало услуги на пазара на търговски услуги за превоз на пътници. Не са налични данни за Нидерландия и Румъния.*

[33] ЕС-28: 12 %, +2 процентни пункта в сравнение с 2015 г.
[34] ЕС-28: 32 %, -2 процентни пункта в сравнение с 2015 г.

*Фигура 13: Пазарен дял на конкурентите на пазара за превоз на пътници в рамките на задължение за извършване на обществена услуга (ЗИОУ), по държави (% през 2018 г.), и промяна в процентни пункта (2015—2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г. Данните за Португалия през 2015 г. са приведени по приблизителна оценка. Белгия, България, Гърция, Естония, Ирландия, Испания, Литва, Люксембург, Словения, Унгария, Финландия, Франция и Хърватия не са докладвали за нито един конкурент на пазара за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ.*

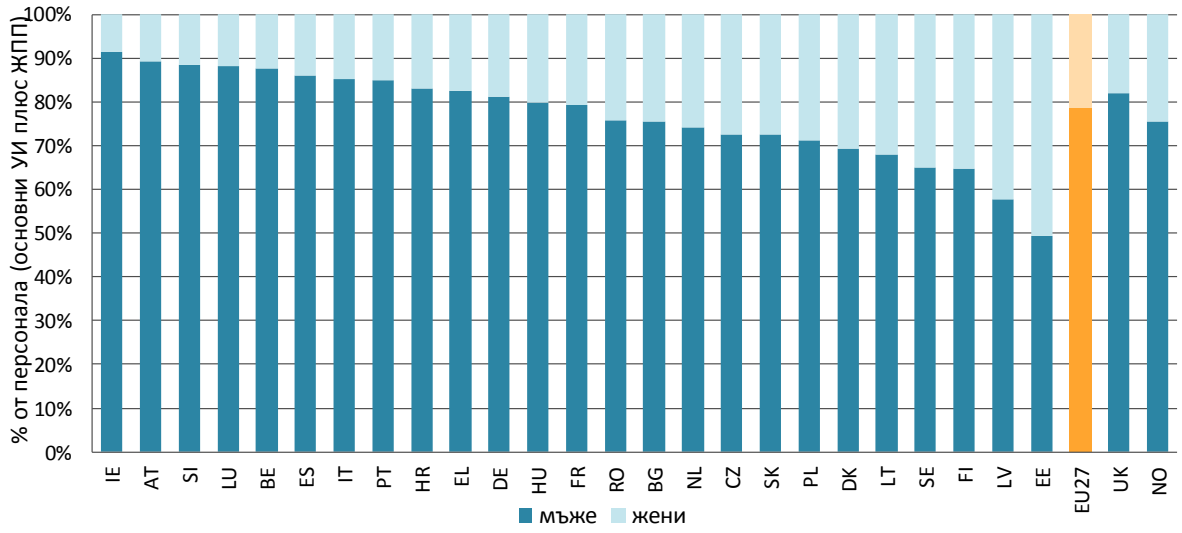
### 6.8. Заетост и социални условия

В края на 2018 г. малко над 916 000 души са били заети в железопътния сектор, като около 527 000 от тях са служители на железопътни предприятия (ЖПП) (както основни, така и алтернативни оператори), а 389 000 – на управители на инфраструктура (УИ)[35].

Работната сила в железопътния сектор е съставена предимно от мъже; средно едва 21 % от служителите са жени. Делът на служителите жени варира между 51 % в Естония и 9 % в Ирландия.

[35] За ЕС-28: малко над 1 034 000 души са били заети, като около 600 000 от тях са служители на железопътни предприятия, а 434 000 – на управители на инфраструктурата.

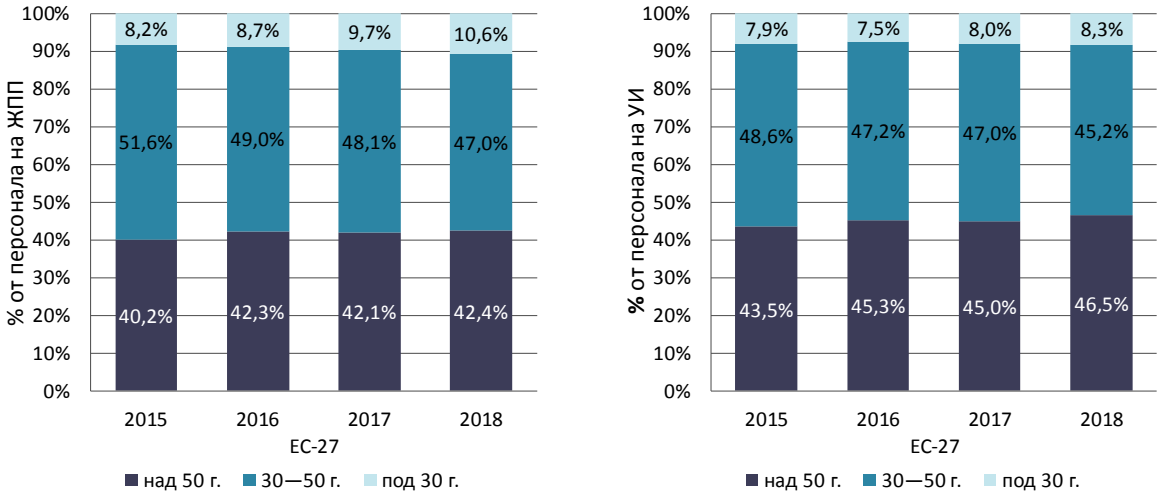
*Фигура 14: Общо служители (основните управители на инфраструктура (УИ) плюс железопътните предприятия (ЖПП) по полова структура (% през 2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г.*

Делът на по-младите служители (под 30-годишни) в ЕС-27, които работят за железопътни предприятия, се е увеличил от 8,2 % през 2015 г. на 10,6 % през 2018 г.[36] Застаряването на работната ръка продължава да буди загриженост, особено в Испания, Румъния, Гърция, България и Литва, където през 2018 г. над 50 % от работната ръка е била съставена от служители на възраст над 50 години. В общия случай работещите за управители на инфраструктура са по-възрастни от работещите за железопътни предприятия, но между 2015 и 2018 г. делът на по-младите служители също е нараснал от 7,9 на 8,3 %.

*Фигура 15: Служители по възрастови групи (% през 2015—2018 г.)*




*Източник: ПНЖП, 2020 г. Не бяха налични данни за 2015 г. за железопътните предприятия (ЖПП) в Испания, Латвия, Люксембург и Швеция. Не бяха налични данни за 2015 г. за управителите на инфраструктура (УИ) в*

[36] ЕС-28: съответно 8,4 и 10,6 %.

Заетостта на пълен работен ден е най-често срещаният статут за служителите както на управителите на инфраструктура, така и на железопътните предприятия. Всички служители на управители на инфраструктура изглежда имат постоянни договори в Белгия, Дания и Люксембург, докато в Ирландия само 89 % от тях имат такива договори. Единствено Швеция, Италия, Полша, Нидерландия, Германия и Норвегия отчитат под 95-процентен дял на служителите на железопътни предприятия с постоянни договори. Най-малък е делът на договорите на пълен работен ден сред персонала на управителите на инфраструктура в Нидерландия (83 %) и Белгия (88 %). Сред основните железопътни предприятия най-малък е делът на договорите на пълен работен ден в Белгия (86 %).

Само няколко държави членки са докладвали, че използват програми за чиракуване и стажове, които са сравнително масова практика в Австрия и Германия както сред железопътните предприятия, така и сред управителите на инфраструктура.

## 7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Железопътният сектор има значителен принос за икономическото и социалното сближаване в рамките на ЕС-27, като осигурява пряка заетост за повече от 900 000 души и превозва около 1,6 милиарда тона товари[37] и 7,1 милиарда пътници[38] всяка година.

По-широкото използване на железопътния транспорт е от решаващо значение за задоволяване на търсенето на по-устойчив транспорт и би имало значително положително въздействие върху замърсяването и потреблението на енергия, допринасяйки по този начин за постигането на амбициозните цели за намаляване на емисиите, залегнали в Европейския зелен пакт.

Докато железопътният пътникопоток през последните няколко години непрекъснато се увеличава, наблюдаваното увеличение при железопътния товаропоток е по-неравномерно. Движението на влаковете както за пътниците, така и за товарите, остана стабилно на фона на нарасналото търсене на устойчиви форми на транспорт и на все по-голямата обществена осведоменост по въпроса за изменението на климата.

Въпреки тези положителни развития железопътният транспорт все още не е реализирал пълния си потенциал. Железопътният транспорт трябва да стане по-точен и надежден в сравнение с другите видове транспорт, като отчита в по-голяма степен нуждите на клиентите и използва по-пълноценно иновациите. Той също така трябва да стане по-ефикасен и достъпен.

За да се помогне на сектора да посрещне основните пазарни предизвикателства, действията на ЕС са насочени към постигането на следните четири цели:

1. <u>Конкурентен пазар</u>

   Осигуряването на справедлив за всички оператори достъп до пазара ще позволи

[37] Евростат, ЕС-27 с изключение на Белгия, която обяви данните за поверителни.
[38] Евростат, ЕС-27 с изключение на Белгия, Нидерландия, Полша и Унгария, които обявиха данните за поверителни.

въвеждането на нови, мултимодални предложения и по-голям избор за пътниците и предприятията.

За тази цел с пазарния стълб на четвъртия железопътен пакет беше въведена състезателната процедура като стандартна процедура за възлагането на обществени поръчки за услуги, с преходен период до декември 2023 г. С него също така беше осигурен режим на свободен достъп до търговско предоставяне на вътрешни услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт, като се започне с графика от 2021 г. Комисията ще бъде особено бдителна при мониторинга за правилното транспониране и прилагане на четвъртия железопътен пакет, за да се гарантира, че ще бъде реализиран пълният му потенциал в средносрочен план.

Следва също да се насърчава лоялната конкуренция между видовете транспорт, като се гарантира, че всеки вид транспорт покрива външните си разходи.

2. Подобрени трансгранични железопътни услуги

Преминаването на вътрешните граници на ЕС трябва да стане по-гладък процес, за да се увеличи модалният дял на железопътния транспорт. Премахването на бариерите пред оперативната съвместимост, разгръщането на ERTMS, наличието на подходящ подвижен състав и наличието на машинисти са от основно значение за постигането на тази цел.

По искане на Европейския парламент Комисията започна проучване на трансграничните връзки на дълги разстояния, със специален акцент върху услугите с нощни влакове; очаква се тя да излезе с доклад до средата на 2021 г.

3. По-добри показатели на железопътната инфраструктура

Осигуряването на ефективно предоставяне на железопътни транспортни услуги изисква наличието на добре развита инфраструктура без участъци с недостатъчна пропускателна способност и липсващи връзки. ЕС ще продължи своята политика за развитие на инфраструктурата чрез трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), като по линия на Механизма за свързване на Европа ще бъде предоставена значителна финансова подкрепа за железопътния транспорт. По-мащабна високоефективна и високоскоростна мрежа ще бъде вече на разположение до края на 2030 г. с приключването на големите проекти на TEN-T.

Железопътният сектор усвоява значителна част от публичното финансиране. Нарастващият пазар на зелени облигации може да даде възможност за преминаване към частно финансиране на устойчиви инвестиции. Регламентът за таксономията[39] и свързаните с него делегирани актове установяват необходимата рамка и критерии за ясна система за класификация с оглед идентифициране на устойчиви дейности.

Нарастващата степен на претоварване създава участъци с недостатъчна пропускателна способност, особено по главните железопътни коридори, а основните дейности по поддръжката препятстват ефективното използване на мрежата. Комисията подкрепя новите подходи на сектора за разпределяне и

[39] Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 г. за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088, ОВ L 198, 22.6.2020 г., стр. 13—43.

управление на капацитета въз основа на взаимосвързани цифрови платформи/инструменти и бързото им въвеждане в практиката.

4. По-висока степен на отчитане на нуждите на клиентите

Железопътните услуги трябва да отговарят на нуждите на клиентите. Подобряването на точността и надеждността и по-добрият достъп до услуги в железопътните съоръжения са приоритет както за пътническите, така и за товарните услуги.

За да се стимулира използването на железопътния транспорт, трябва да бъдат гарантирани правата на пътниците на информация, помощ, продължаване на пътуването и компенсация. Предложението на Комисията за преработка на Регламент (ЕО) 1371/2007[40], по което беше постигнато споразумение през октомври 2020 г. с Европейския парламент и със Съвета, следва да подобри правата на пътниците с увреждания или ограничена подвижност, да изясни правилата за правоприлагане и разглеждане на жалби и да гарантира по-добра защита на пътниците в случай на прекъсване на пътуването.

Коридорите за железопътен товарен превоз продължават да бъдат основен елемент от политиката на Комисията за стимулиране на железопътните товарни превози. Оценката на правната рамка на Регламент (ЕС) № 913/2010[41] подготвя почвата за допълнителни законодателни мерки.

Комисията напълно подкрепя инициативите за подобряване на ефективността и гъвкавостта на процеса на изготвяне на разписанието, процеса на справяне с извънредни ситуации и координирането на временните ограничения на капацитета.

Насърчаването на цифровизацията е от особено важно значение за да стане железопътният сектор по-привлекателен за предприятията. Новият регламент относно електронната информация за товарни превози (eFTI[42]) ще даде възможност за цифров обмен на информация между дружествата и органите. Комисията планира също така да представи предложение за европейско партньорство в областта на железопътните изследвания и иновациите, опирайки се на настоящото съвместно предприятие Shift2Rail. Бъдещото партньорство ще бъде съсредоточено върху ускоряването на научноизследователската дейност и разработването на иновативни технологии и оперативни решения, улеснени чрез цифровизация и автоматизация.

Обявената за Европейска година на железопътния транспорт 2021 г. ще има допълнителен принос в усилията за увеличаване на дела на пътниците и товарите, превозвани с железопътен транспорт, чрез споделяне на знания и най-добри практики.

---

[40] Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14—41.

[41] Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22—32.

[42] Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози, ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33—48.