ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 6.2.2019 г.
COM(2019) 51 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Шести доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар

{SWD(2019) 13 final}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Шести доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

1. Въведение

Железопътният сектор[1] оказва съществен принос към икономиката на ЕС, като пряко заетите в него са над 1 милион души (железопътни предприятия, управители на инфраструктура). Европейските железници превозват около 1,6 милиарда тона товари и 9 милиарда пътници годишно. Железопътният транспорт е от решаващо значение за стратегията на ЕС за по-устойчив транспортен сектор, икономическо и социално сближаване и свързаност на европейските граждани в рамките на територията на собствената им държава и между отделните държави членки.

Това е шестото издание на доклада относно наблюдението на железопътния пазар, който Комисията представя на Европейския парламент и Съвета съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС[2]. Целта на настоящия доклад е да се направи преглед на основните тенденции на развитие на железопътните пазари в контекста на целите на политиката на ЕС в тази област[3]. В доклада са обхванати широк кръг от теми, като развитието на вътрешния пазар на железопътни услуги, инфраструктурата и услугите, които са на разположение на железопътните предприятия, рамковите условия (включително таксите[4]), състоянието на мрежата, използването на правата за достъп и пречките пред постигането на по-ефективни железопътни услуги. По-подробен анализ е представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията.

Това е първият доклад, изготвен въз основа на въпросника за целите на докладването, представен в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар[5] (наричан по-нататък „Регламентът относно ПНЖП“). След като влиза в сила на 1 януари 2016 г., Регламентът относно ПНЖП следва постепенно да доведе до по-последователен и съгласуван набор от данни, като предходният период приключва с отчетната 2016 година.

---

[1] В настоящия доклад под „железопътен сектор“ се разбират железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура.

[2] 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.

[3] Норвегия участва в проучването за наблюдение на железопътния пазар (ПНЖП), но данните за Норвегия не са включени в общите и средните стойности за ЕС. В допълнение към доклада относно железопътния пазар Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз публикува всяка година доклади за безопасността на железниците, а на всеки две години — доклади относно техните резултати по отношение на оперативната им съвместимост.

[4] Поради голямото разнообразие на предлаганите услуги не е възможно да се извърши всеобхватно наблюдение на цените на железопътните услуги за клиентите.

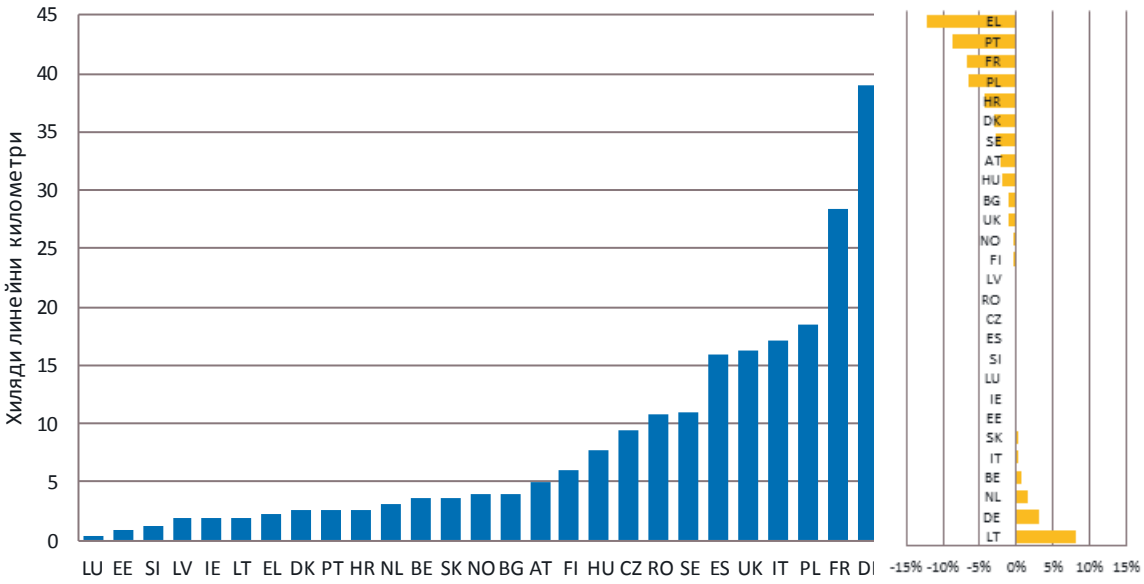
[5] Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар, ОВ L 181, 9.7.2015 г., стр. 1.

Освен на данните от ПНЖП, представени от държавите членки и Норвегия, настоящият доклад е изготвен въз основа и на сведения от статистическия наръчник „Транспортът в ЕС в цифри“[6], доклади на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз[7], Евростат[8], статистически данни, събрани от различни секторни организации, презентации и проучвания.

2. Железопътната мрежа на ЕС

През 2016 г. общата **дължина на железопътната мрежа на ЕС**[9] е била около 221 000 линейни километра (с 1,6 % по-малко отколкото през 2011 г.). **Гъстотата на националните железопътни мрежи** отразява различните географски особености на отделните държави, като скандинавските и балтийските държави са с най-ниска гъстота на железопътната мрежа спрямо площта, но с най-голяма гъстота спрямо населението. През 2016 г. около 54 % от мрежата на ЕС е била електрифицирана, като от 2011 г. насам са изградени нови 2097 km електрифицирани трасета (+1,7 %). До края на 2017 г. **високоскоростната мрежа** на ЕС е обхващала над 8400 линейни километра, като нейната дължина се е увеличила над два пъти от 2003 г. насам.

Фигура 1: Дължина на националните мрежи през 2016 г. и относителна промяна, 2011—2016 г.



Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2018 г. Допълващи данни от различни други източници.

3. Услуги за железопътните предприятия

Картографирането на обслужващите съоръжения продължава да бъде предизвикателство поради променливия характер на предлаганите услуги и големия брой различни по вид и мащаб оператори.

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en
8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
9 Включително Норвегия.

Според наличните данни от ПНЖП[10] към 2016 г. са съществували:

– 31 000 пътнически гари;

– 2358 товарни терминала;

– 452 разпределителни гари;

– 1667 съоръжения за поддръжка;

– 702 морски и пристанищни съоръжения; и

– 954 съоръжения за зареждане с гориво.

Комисията работи по изпълнението на Регламент (ЕС) 2017/2177 относно достъпа до обслужващи съоръжения[11], по създаването на портал относно железопътните съоръжения в ЕС с оглед картографирането им и по-доброто изпълнение на Регламента относно ПНЖП във връзка с тяхното наблюдение.

4. Развитие на железопътните услуги

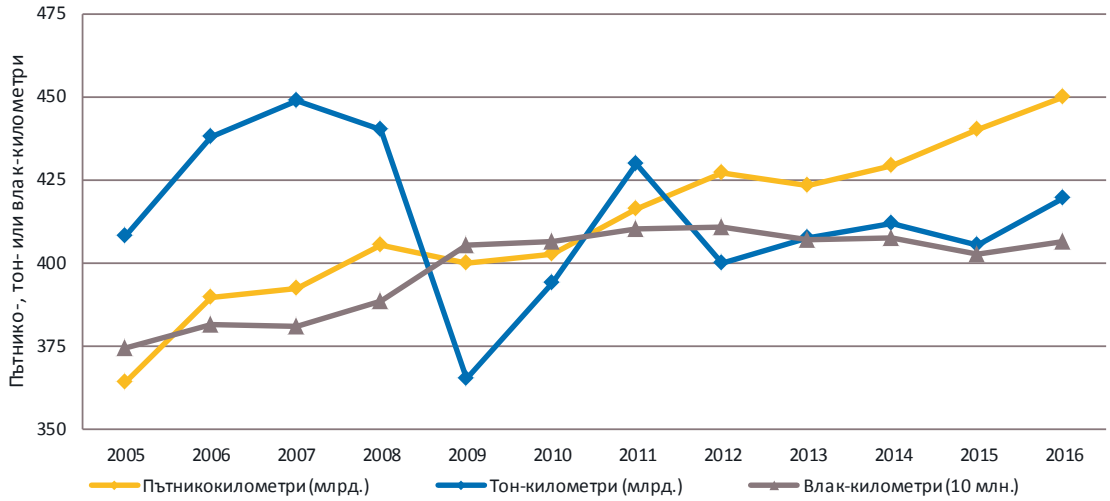
Общите влак-километри в ЕС, които включват движението както на пътническите, така и на товарните влакове, са се запазили стабилни през периода 2009—2016 г. Железопътният пътникопоток е продължил да се увеличава с 1,7 % годишно. За разлика от това, железопътният товаропоток трудно се е възстановил от значителния спад в обема, отчетен през 2009 г. — разгарът на икономическата криза. През 2011 г. е отбелязана връхна точка, която е последвана от бавно възстановяване от 2012 г. нататък[12].

[10] Непълни данни с пропуски и прилагани различни определения. Данните включват Норвегия.

[11] Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 г. относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги, ОВ L 307, 23.11.2017 г., стр. 1—13.

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

Фигура 2: Пътникопоток и товаропоток, 2005—2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Допълващи данни от различни други източници и прогнозни оценки.

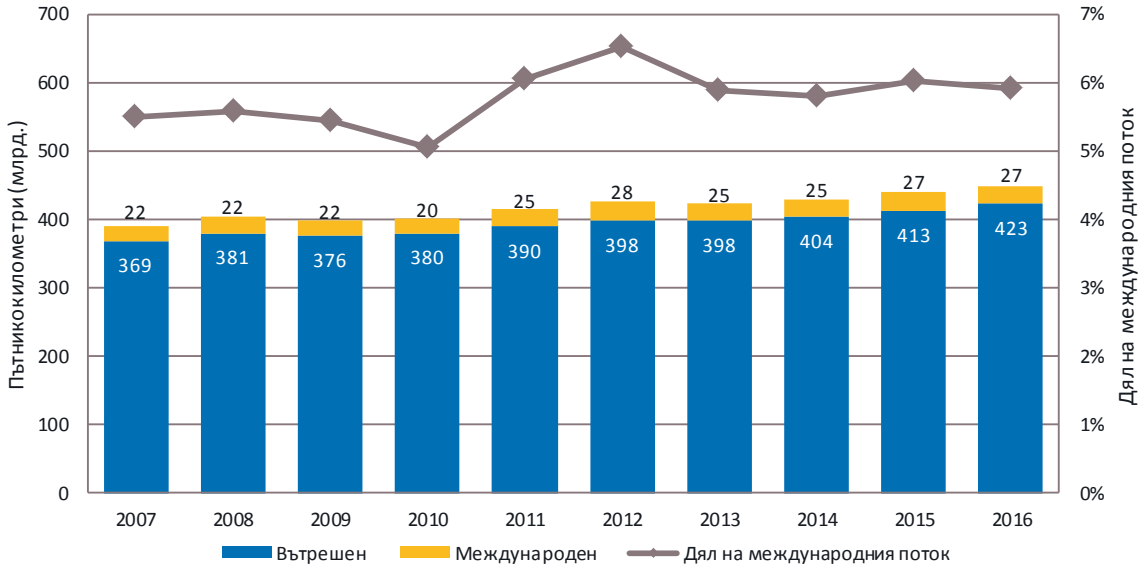
Железопътният транспорт има потенциал да допринесе значително за ускоряване на намаляването на емисиите от транспорта. На железопътния транспорт се падат едва 2 % от общото потребление на енергия в ЕС в транспортния сектор, а неговият дял от превозваните с всички видове транспорт товари и пътници през 2016 г. е съответно 11,2 % и 6,6 %. Той е също така единственият вид транспорт, при който емисиите на CO_2 намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам: през 2016 г. неговият дял от емисиите на CO_2 от всички видове транспорт[13] е бил само 0,5 %.

Пътнически превози

През 2016 г. пътникопотокът в ЕС е достигнал 450 милиарда пътникокилометра, като сухоземният транспорт е възлизал общо на около 6 трилиона пътникокилометра. Железопътният пътникопоток е предимно с национален характер, като през 2016 г. трансграничният дял е само 6 %.

[13] Не се включват индиректните емисии от потреблението на електроенергия.

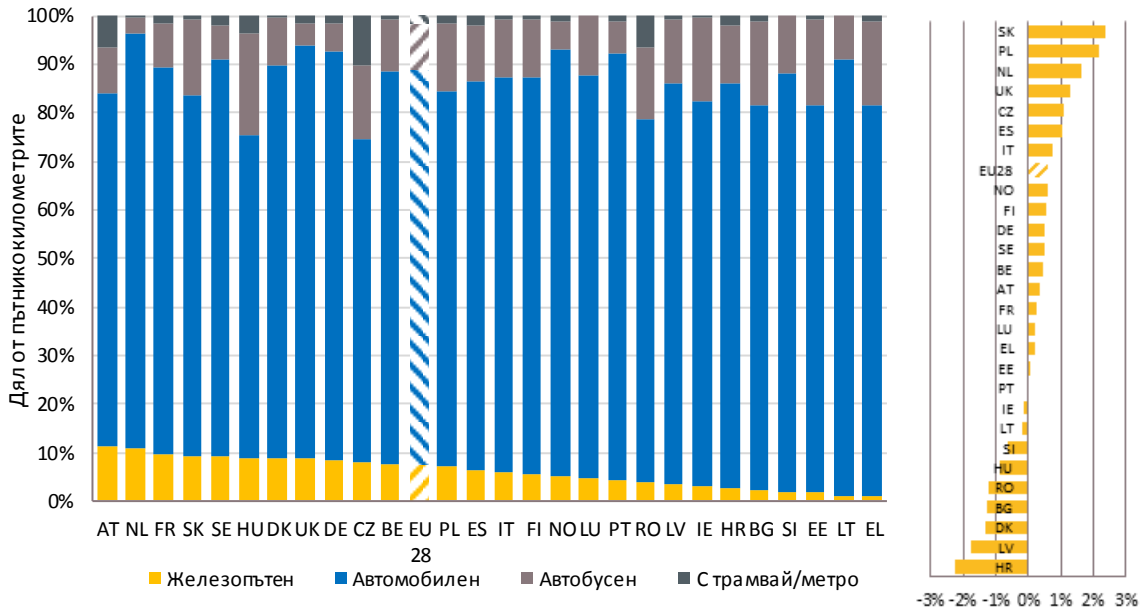
Фигура 3: Развитие на железопътния пътникопоток, 2007—2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Допълващи данни от различни други източници и прогнозни оценки.

Склонността към пътуване в ЕС се е увеличила от средно 830 пътникокилометра на глава от населението през 2011 г. на средно 882 през 2016 г. (+1,2 % годишно). През периода 2007—2016 г. **делът** на превоза на пътници с лек автомобил в **сухоземния транспорт** се е запазил над 80 %, а делът на железопътния превоз на пътници се е повишил от 7,0 % на 7,6 %.

Фигура 4: Разпределение между видовете сухоземен пътнически транспорт по държави през 2016 г. и промяна в дела на железопътния транспорт през периода 2011—2016 г.

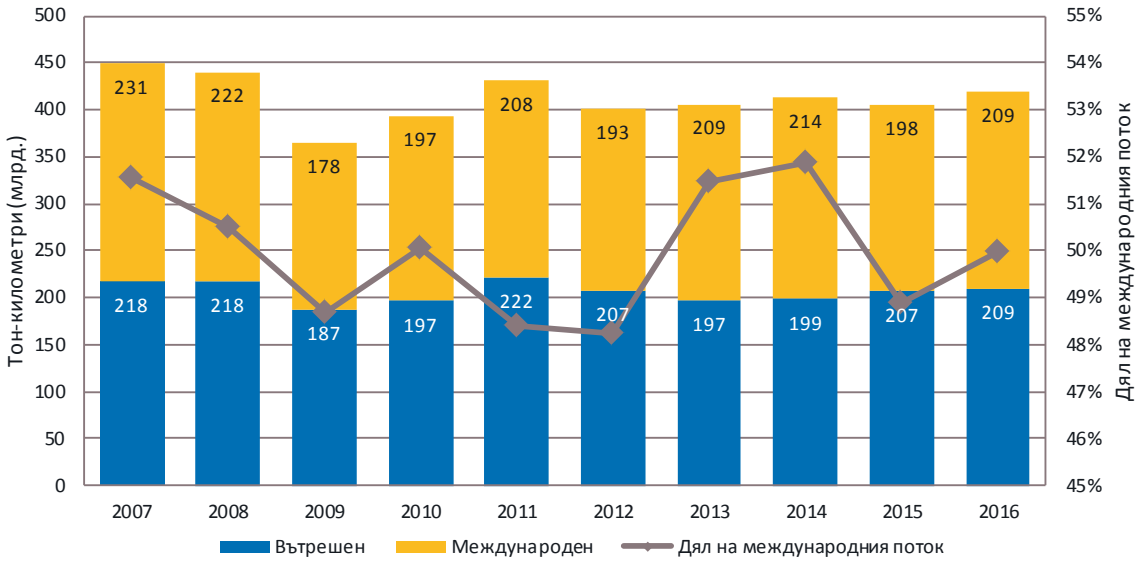


Източник: Евростат и Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2018 г. Данни за 2011 г. за ЕС-27.

Товарни превози

До 2016 г. товаропотокът в ЕС е достигнал 419 милиарда тонкилометра, като сухоземният транспорт е възлизал общо на около 2,5 трилиона тонкилометра. Около половината от общите железопътни товарни превози са трансгранични. Това придава на сектора на железопътните товарни превози силно европейско измерение и поради това той е още по-чувствителен към липсата на оперативна съвместимост и сътрудничество между националните железопътни мрежи, което може да засегне неговата конкурентоспособност.

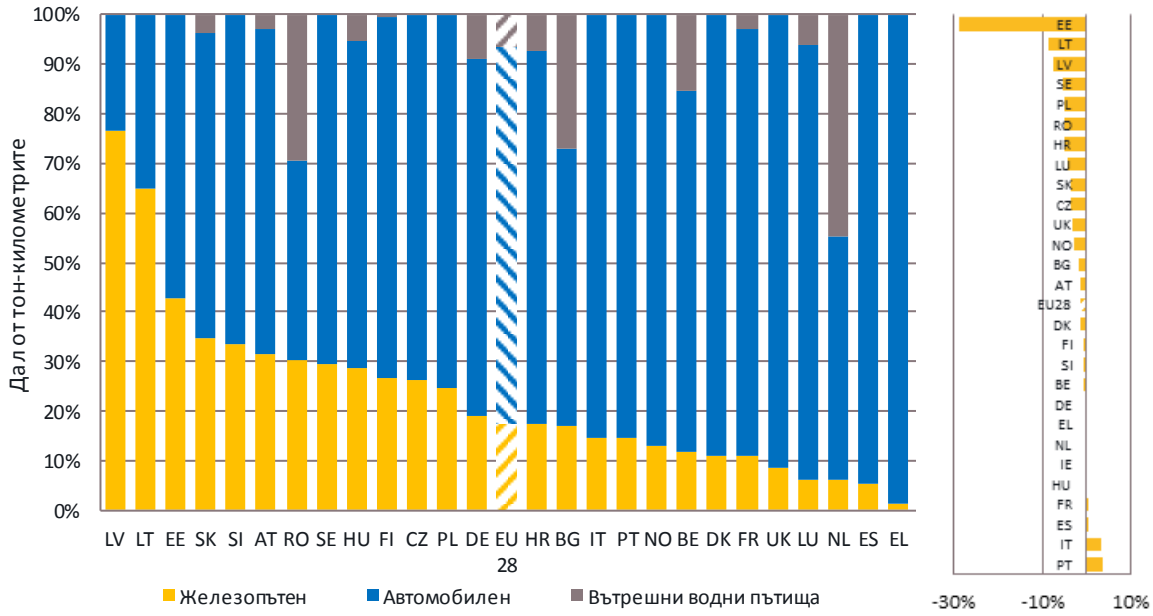
Фигура 5: Развитие на железопътния товаропоток, 2007—2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Допълващи данни от други различни източници и прогнозни оценки.

От отчетения през 2011 г. пик (19 %) насам делът на железопътния транспорт в сухоземния товарен транспорт в ЕС намалява, въпреки че той успява да се запази на около 17 % през 2016 г., а делът на автомобилния транспорт се е увеличил от 75 % на 76 %.

Фигура 6: Разпределение между видовете сухоземен товарен транспорт по държави през 2016 г. и промяна в дела на железопътния транспорт през периода 2011—2016 г.



Източник: Евростат

5. Развитие на рамковите условия в железопътния сектор

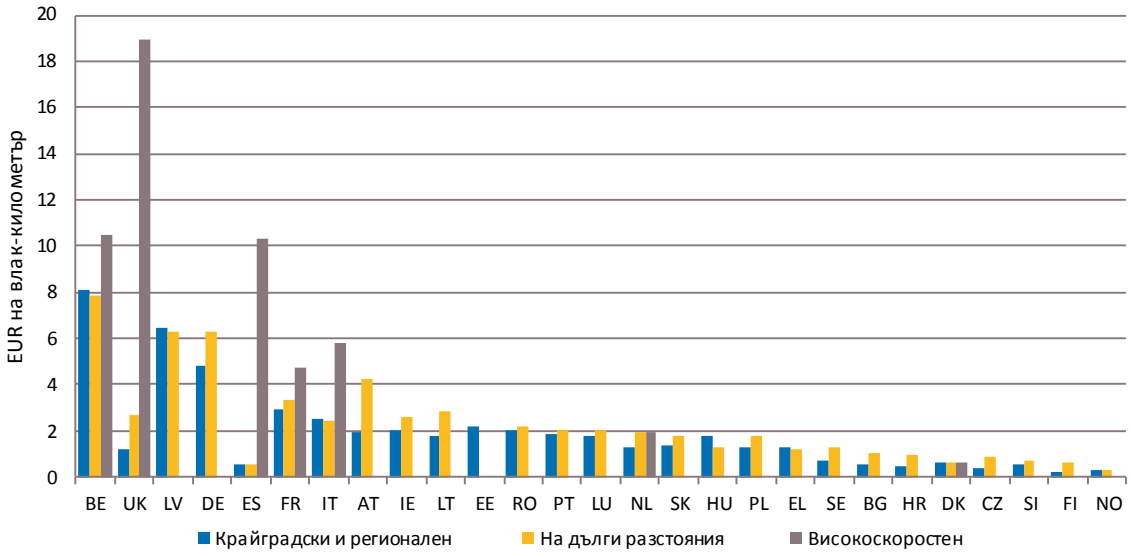
5.1. Налагане на такси за ползване на инфраструктурата

В повечето държави таксите за достъп до релсов път са представлявали над 80 % от приходите на управителите на инфраструктура, получени от такси, както за пътнически влакове, така и за товарни влакове.

Таксите за достъп до релсов път за високоскоростните влакове (без надценките) са по-високи от другите такси за превоз на пътници, като те достигат максимално равнище в Обединеното кралство (19 EUR на влак-километър през 2016 г.).

В повечето държави таксите за достъп до релсов път за традиционните пътнически влакове на дълги разстояния (без надценките -) са били по-малко от 3 EUR на влак-километър.

Фигура 7: Такси за достъп (без надценки): пътнически влакове по тип и по държави, 2016 г.

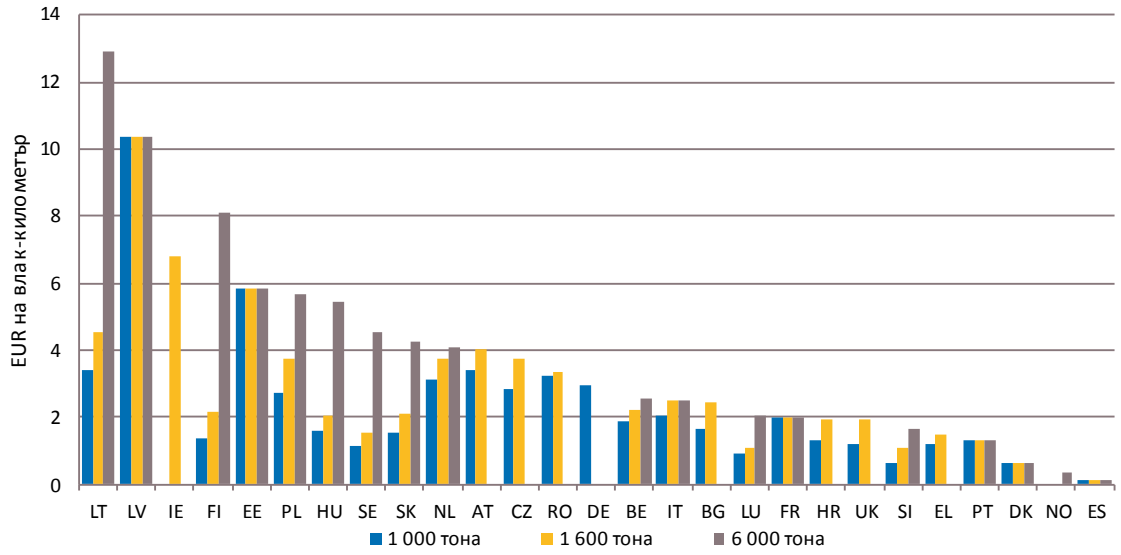


Източник: ПНЖП, 2018 г. Данните за Германия включват надценки.

Наблюдението на таксите за превоз на товари (без надценките) се извършва в три различни групи максимален брутен тонаж (1000, 1600 и 6000). Пет държави членки (Дания, Естония, Латвия, Португалия и Франция) прилагат фиксирана такса на влак-километър. В повечето други държави членки таксите за достъп се увеличават с размера на влака, но не непременно пропорционално на тонажа.

По отношение на равнищата на таксуване през периода 2013—2016 г. (когато е приложимо) не се наблюдава ясна възходяща или низходяща тенденция нито за пътническите, нито за товарните влакове.

Фигура 8: Такси за достъп (без надценки): товарни влакове по тип и по държави, 2016 г.

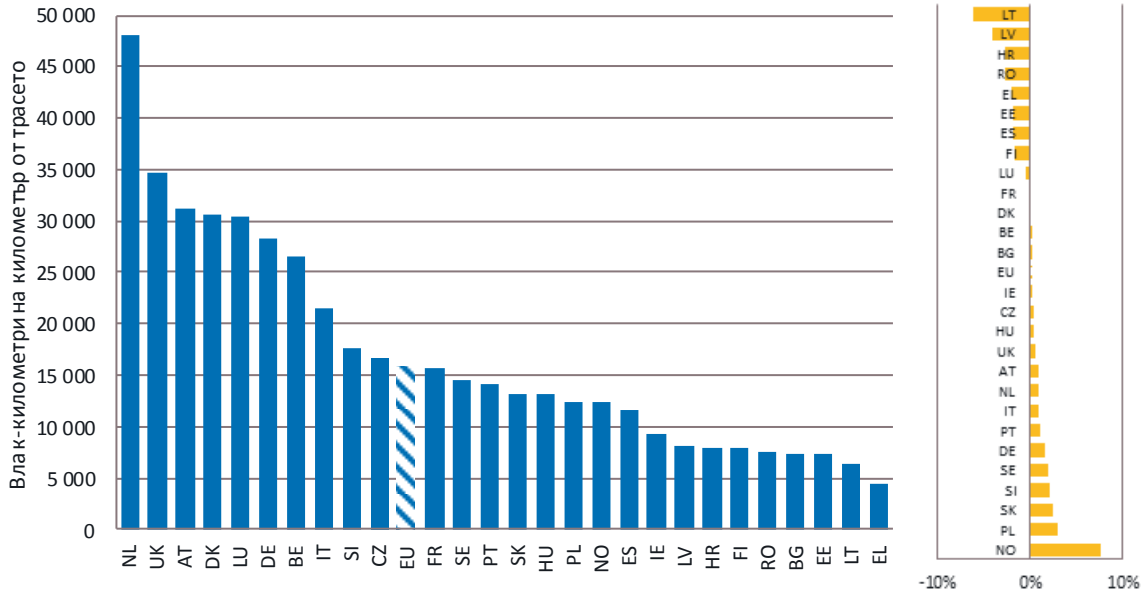


Източник: ПНЖП, 2018 г. За Германия: не е налично разпределение по типове влакове, тази фигура включва надценки.

5.2. Разпределяне на капацитета, ограничения на инфраструктурата и пречки пред постигането на по-ефективни железопътни услуги

Най-интензивно използваните мрежи са тези в Северозападна Европа, включително Нидерландия (през 2016 г. са експлоатирани почти 50 000 влак-километра на всеки километър от трасето) и Обединеното кралство, Австрия, Дания, Люксембург, Германия и Белгия, където степента на използване на мрежата е била с около 70 % по-висока от средната за ЕС.

Фигура 9: Използване на мрежата през 2016 г. и кумулативен среден темп на растеж, 2011—2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г., и Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2018 г.

Претоварването подчертава наличието на ограничения на инфраструктурата; това възпрепятства използването на мрежата за всички потенциални превози. Общата дължина на релсовия път, за който е посочено, че е претоварен (включително Норвегия), се увеличава и е достигнала почти 3000 km през 2016 г., включително 1000 km от коридорите за железопътни товарни превози; 40 % от общата дължина на претоварения релсов път са в Обединеното кралство. Налице е значително претоварване и в Германия, Италия и Румъния, като всички тези държави са посочили като претоварени над 100 km от релсовия път.

Услугите, на които най-често се отдава приоритет в държавите членки, са тези, които се предоставят по силата на задължение за извършване на обществена услуга, което е приоритет от първостепенно значение в 11 държави членки, следвани от услугите за международни пътнически и товарни превози.

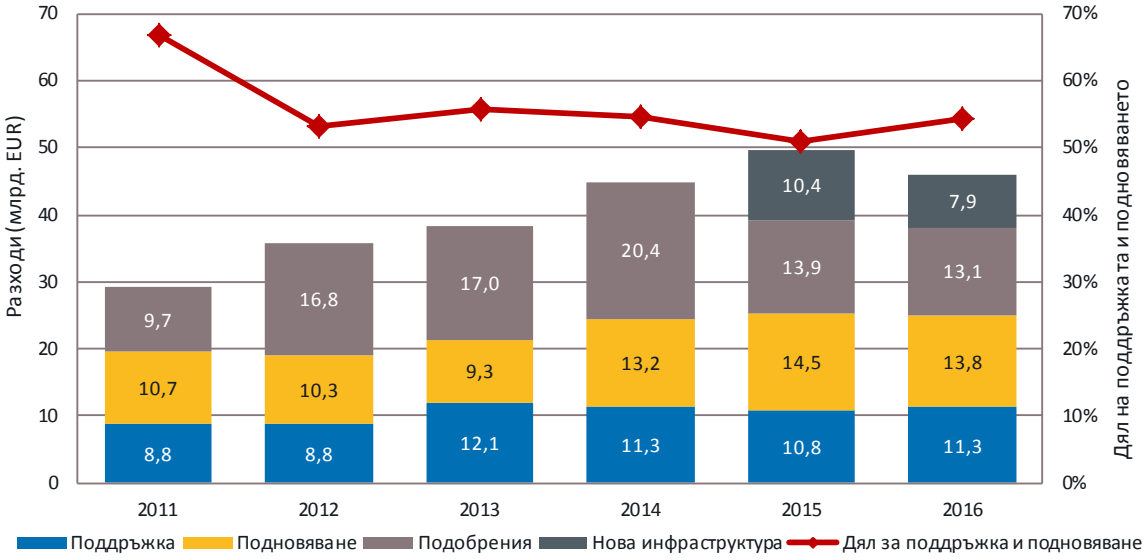
Ограниченията при експлоатацията на инфраструктурата могат също така да ограничават железопътния транспорт и да представляват пречка пред постигането на по-ефективни железопътни услуги. Несъвместимостта по-специално на заварените национални системи за контрол на влаковете представлява значителна пречка пред оперативната съвместимост. Поради това Съюзът въведе обща европейска система за сигнализация — европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). Съгласно новия европейски план за

внедряване на европейска система за управление на железопътното движение[14] около 30-40 % от коридорите на основната мрежа трябва да бъдат оборудвани с европейската система за управление на железопътното движение до 2023 г. (15 672 km): понастоящем тази система е въведена в експлоатация по само една трета от посочените километри, така че през следващите години предстои още много работа.

5.3. Разходи по инфраструктурата и финансирането им

Общите разходи на ЕС по инфраструктурата са нараснали от 29 милиарда евро през 2011 г. на 50 милиарда евро през 2015 г., като през 2016 г. са спаднали с 3,5 милиарда евро[15].

Фигура 10: Разходи по инфраструктурата и дял на разходите за поддръжка и подновяване, 2011—2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г.

ЕС може да съфинансира или подкрепя инвестиционни проекти за железопътна инфраструктура чрез Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие, Механизма за свързване на Европа, Европейската инвестиционна банка и Европейския фонд за стратегически инвестиции. Над 33 милиарда евро са разпределени като безвъзмездни средства за инвестиции в железопътна инфраструктура по линия на текущата финансова рамка на ЕС (2014—2020 г.).

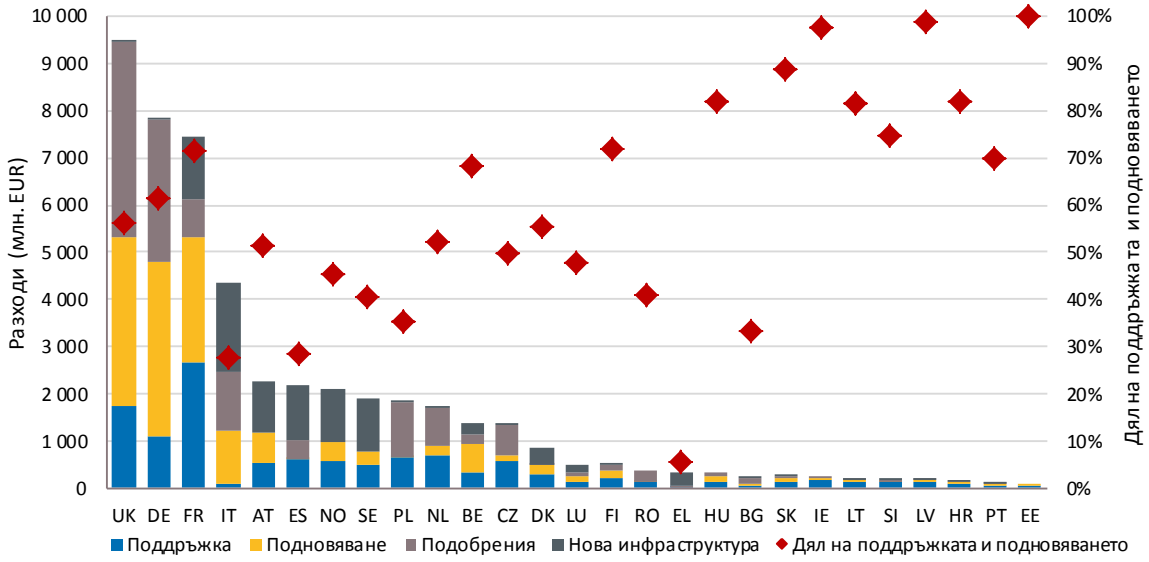
Поддръжката и подновяването на съществуващата мрежа за подобряване на безопасността и оперативната ефективност и гарантиране на надеждна услуга са сериозно предизвикателство за управителите на инфраструктура — и по-специално предвид увеличаването на превозите и амбициозните цели по отношение на ефективността, договорени между националните органи и операторите.

[14] 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).

[15] Без Норвегия.

През 2016 г. общите отчетени разходи за поддръжка и подновяване са били 26 милиарда евро[16]. Делът на разходите за поддръжка и подновяване е бил 54 % от общите разходи, но се различава в отделните държави, като държавите от Централна и Източна Европа изразходват значителен дял за поддръжка и подновяване на линиите.

Фигура 11: Разходи по инфраструктурата и дял на разходите за поддръжка и подновяване по държави, 2016 г.

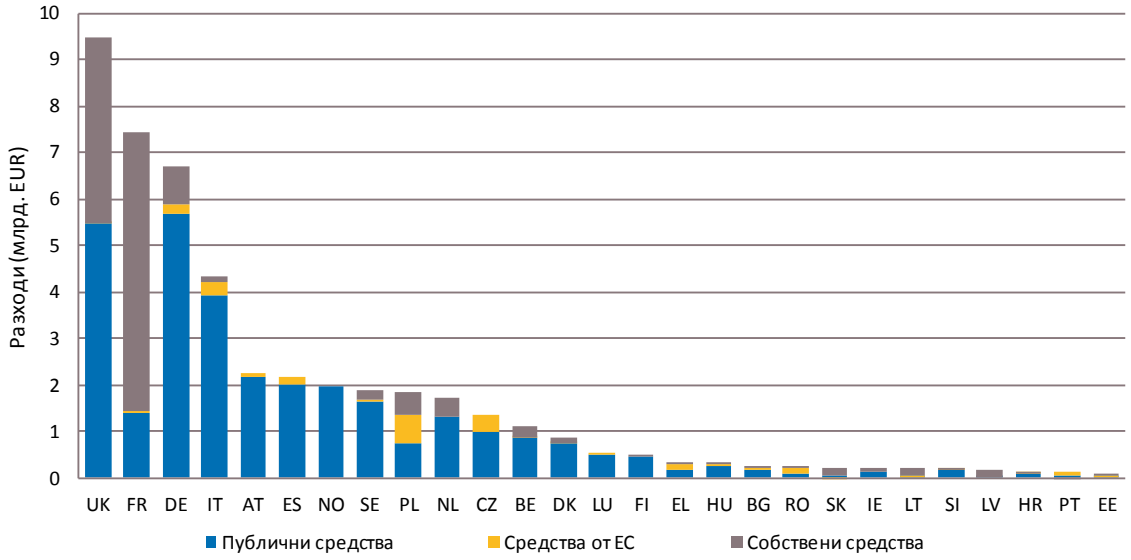


Източник: ПНЖП, 2018 г. За Норвегия и Швеция данните за подобрения включват подновявания.

Управителите на инфраструктура получават ресурси за поддръжката и подобряването на своята железопътна инфраструктура от различни източници, въпреки че през 2016 г. 70 % са били осигурени от националните бюджети. Техните собствени ресурси включват такси за достъп до инфраструктурата. Делът на общото финансиране, получено от вътрешни източници, е бил най-висок в Латвия (100 %), Литва и Франция (и в двете около 81 %), следвани от Словакия (69 %) и Обединеното кралство (42 %).

[16] Данните включват Норвегия.

Фигура 12: Държавно финансиране за железопътната инфраструктура по източници и държави, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г.

5.4. Качество на железопътните транспортни услуги

Точност и надеждност на услугите за пътнически превози

Въз основа на използваното определение[17] средно 90 % от местните и регионалните услуги за превоз на пътници са били **точни**. Услугите на дълги разстояния като цяло са с по-малка степен на точност, тъй като дългите разстояния често включват по-натоварени линии със смесени превози. **Надеждността** на услугите, изразена чрез процента на отменяне, обичайно е под 2 % както за влаковете на дълги разстояния, така и за местните и регионалните влакове.

Точност и надеждност на услугите за товарни превози

Има ограничени данни за **надеждността** на услугите за товарни превози, тъй като държавите членки все още се възползват от преходния период, за да се адаптират към новите задължения за докладване съгласно Регламента относно ПНЖП. Повечето държави членки са докладвали, че местните услуги за товарни превози са били по-**точни**[18] от международните услуги за товарни превози. От ограничените налични данни изглежда, че надеждността на услугите за товарни превози е значително по-малка от тази на услугите за пътнически превози и че международните услуги са по-засегнати от националните, основно поради изминаването на по-дълги разстояния.

Безопасност

[17] Според ПНЖП пътнически влак се счита за точен, ако има закъснение от 5 или по-малко минути.

[18] Според ПНЖП товарен влак се счита за точен, ако има закъснение от 15 или по-малко минути.

Железопътните превози остават един от най-безопасните видове транспорт. През 2016 г. е имало 964 смъртни случаи[19] при железопътни превози в Европа : по-голямата част от тях са били с хора, използващи железопътните прелези (255), и лица без право на достъп (600). Броят на смъртните случаи на служители и пътници е бил съответно 32 и 44. През периода 2010—2015 г. продължава тенденцията на подобряване на безопасността на железниците, въпреки че през 2016 г. броят на смъртните случаи и сериозните наранявания леко се е увеличил. През периода 2011—2015 г. пътуването с железниците е било над 25 пъти по-безопасно от пътуването с лек автомобил.

Удовлетвореност на клиентите от пътническите услуги

Съгласно проучване на Евробарометър[20], публикувано през септември 2018 г., 66 % от европейците са доволни от честотата на пътническите влакове, 59 % — от точността и надеждността, а 55 % — от информацията за пътуванията, предоставяна по време на пътуванията, особено когато има закъснение. Тези данни представляват значителни подобрения в сравнение със сходно проучване, проведено през 2013 г.

Проучването предоставя също така поглед върху навиците за пътуване. Четирима от всеки петима (80 %) европейци пътуват с влак и е най-вероятно да използват влак за крайградски пътувания (67 %). Все още съществуват значителни възможности за подобрение: едва 38 % от европейците са доволни от начина на разглеждане на жалбите, а по отношение на достъпността до железопътните услуги за пътници с намалена подвижност се изисква допълнителна работа. Проучването показва също така, че 75 % от европейците считат, че купуването на билети за влакове е лесно, а 62 % са доволни от наличността на билети за пътувания, при които се използват няколко влака или видове транспорт.

Удовлетвореност на заинтересованите страни от услугите по коридорите за железопътни товарни превози

Няма обхващащо целия ЕС съпоставително проучване на удовлетвореността на клиентите по отношение на услугите за товарни превози[21]. Независимо от това, изглежда между заинтересованите страни има определен консенсус относно трите основни елемента за гарантиране на удовлетвореност на клиентите от железопътните товарни превози: надеждност, гъвкавост и предоставяне на надеждна информация за превоза.

5.5. Обществени поръчки за услуги

През 2016 г. над 60 % от всички железопътни пътникокилометри в ЕС са изминати чрез използване на услуги, предоставени в рамките на задължение за извършване

---

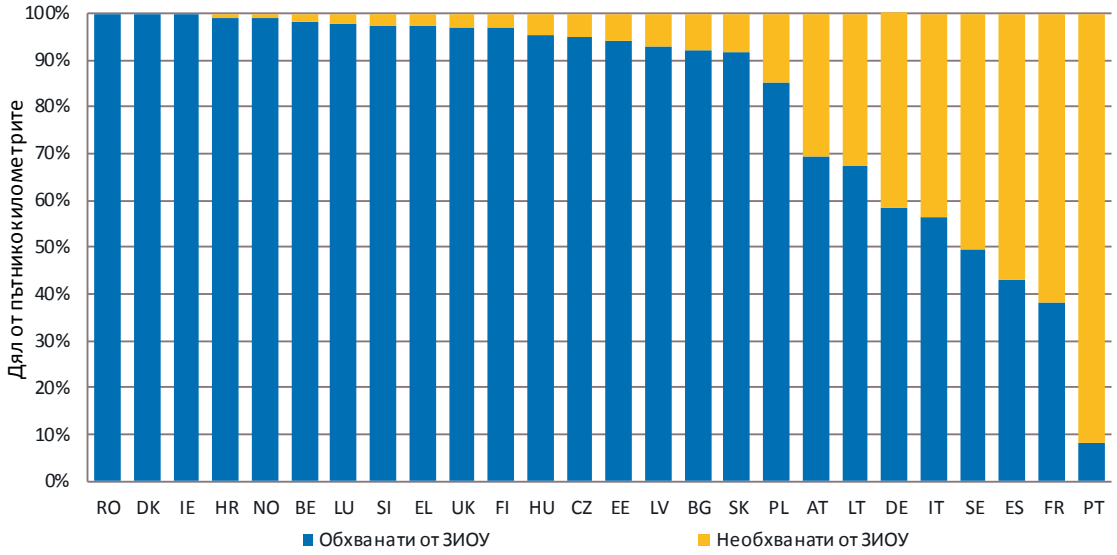
[19] Не се включват самоубийствата. Допълнителна информация е представена в „Доклад относно безопасността и оперативната съвместимост на железниците в ЕС през 2018 г.“ на Агенцията.

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

[21] Коридорите за железопътни товарни превози публикуват ежегодни проучвания въз основа на стандартизиран въпросник.

на обществена услуга, като обезщетението за задължението за извършване на обществена услуга продължава да бъде важен източник на приходи за железопътните предприятия в повечето държави членки. Задължението за извършване на обществена услуга се използва в по-голяма степен за националните и регионалните железопътни услуги, отколкото за услугите на дълги разстояния; само малък брой държави са докладвали, че прилагат задължение за извършване на обществена услуга по отношение на международни услуги.

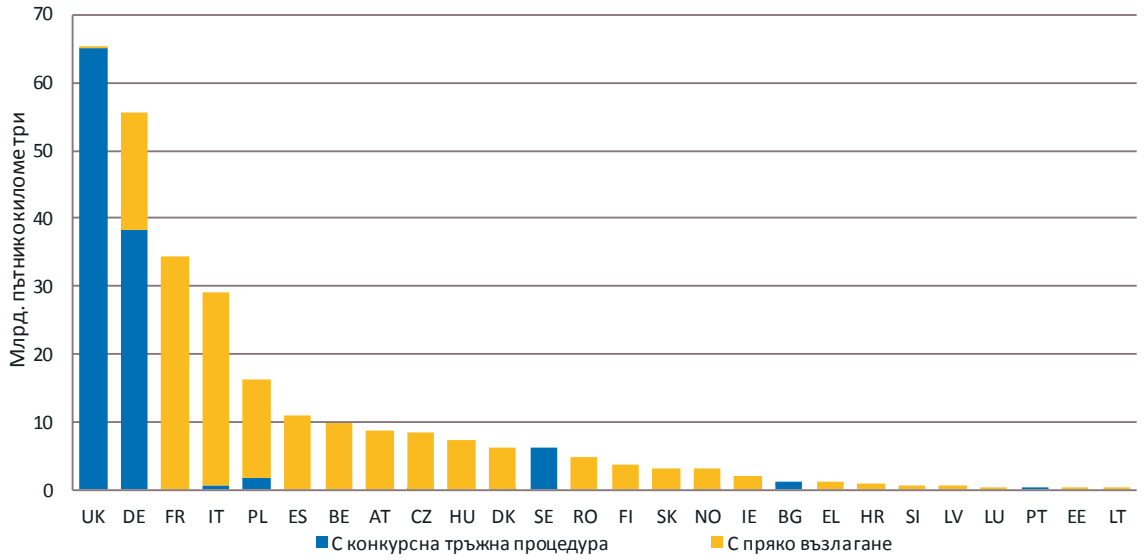
Фигура 13: Пътникокилометри при железопътните услуги, обхванати от задължение за извършване на обществена услуга (ЗИОУ), и търговските железопътни услуги, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма скорошни данни за Нидерландия.

Конкурсни тръжни процедури са били използвани за едва 41 % от всички действащи през 2016 г. услуги, обхванати от задължение за извършване на обществена услуга, като това е почти изключително в три държави членки, които са осъществили либерализация на ранен етап (Обединеното кралство, Германия и Швеция). Благодарение на четвъртия железопътен пакет конкурсните тръжни процедури постепенно ще станат задължителна практика, а прякото възлагане на поръчки ще бъде разрешено само в изключителни случаи. През 2016 г. са били възложени поръчки чрез нови конкурсни търгове за повече от 32 милиона влак-километра годишно.

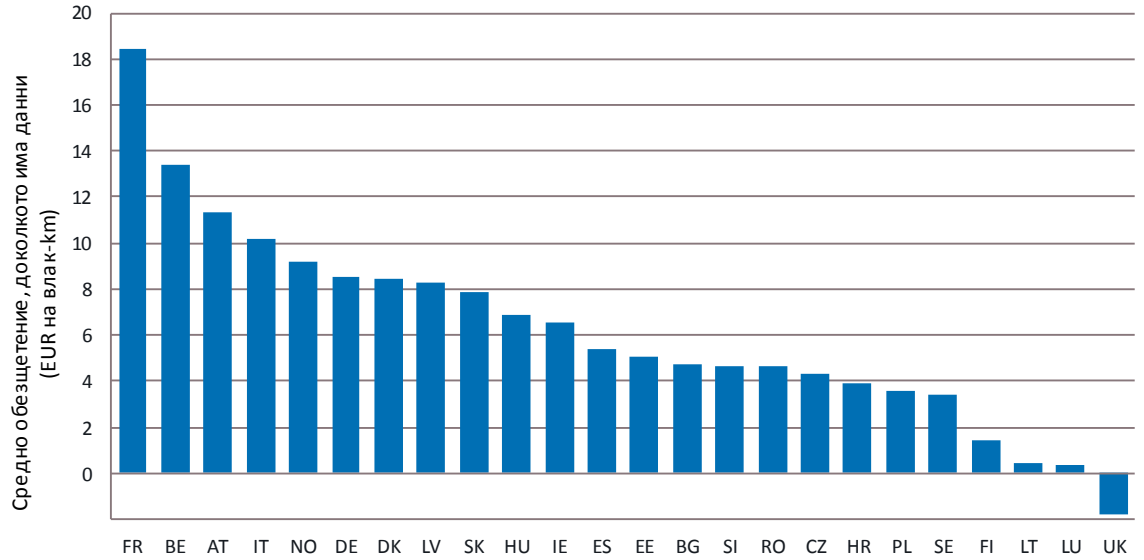
Фигура 14: Задължения за извършване на обществена услуга, възложени чрез конкурсни търгове, и пряко възложени такива, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма данни за Нидерландия.

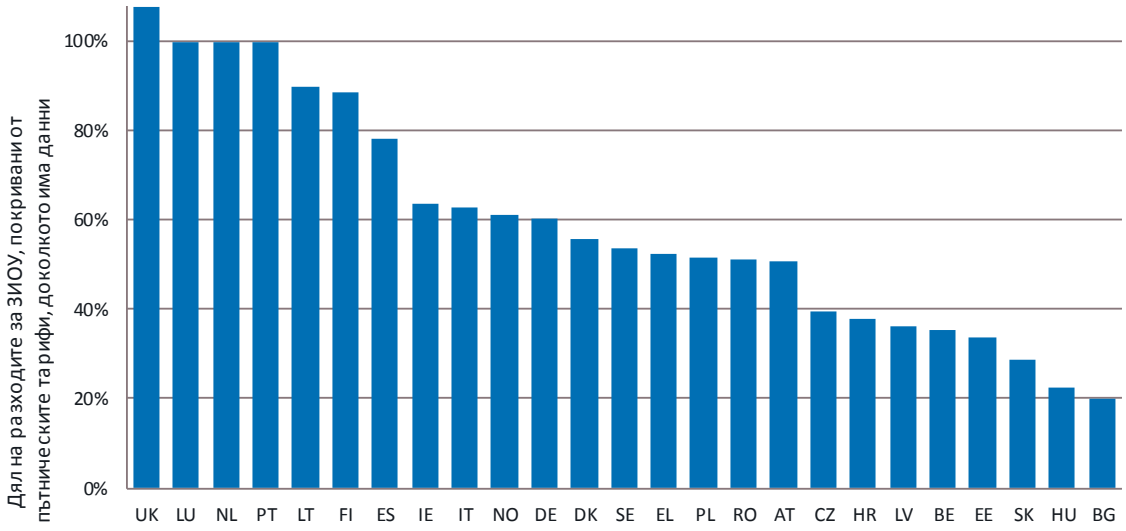
Размерът на обезщетението за всеки влак-километър, свързано със задължението за извършване на обществена услуга, и делът на разходите за задължението за извършване на обществена услуга, които се покриват от пътническите тарифи, се различават значително между отделните държави. Средното обезщетение за задължението за извършване на обществена услуга е отрицателно в Обединеното кралство, където оферентите за изключителни права в рамките на поръчки за задължения за извършване на обществена услуга („франчайзи“) могат да платят „премия“, ако те преценят, че услугите могат да се предоставят по рентабилен начин при текущите (регулирани) равнища на таксите за достъп и тарифите.

Фигура 15: Средно обезщетение за ЗИОУ, доколкото има данни, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма данни за Гърция, Нидерландия, Португалия

Фигура 16: Дял на разходите за ЗИОУ, които се покриват от пътническите тарифи, доколкото има данни, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма данни за Франция и Словения

5.6. Лицензиране

През 2016 г. **броят на активните лицензи** на железопътните предприятия е варирал, като в Германия той е бил 448, а в Люксембург и Ирландия — 2. Полша и Чешката република също са отчели над 100 активни лицензa, а Обединеното кралство над 50.

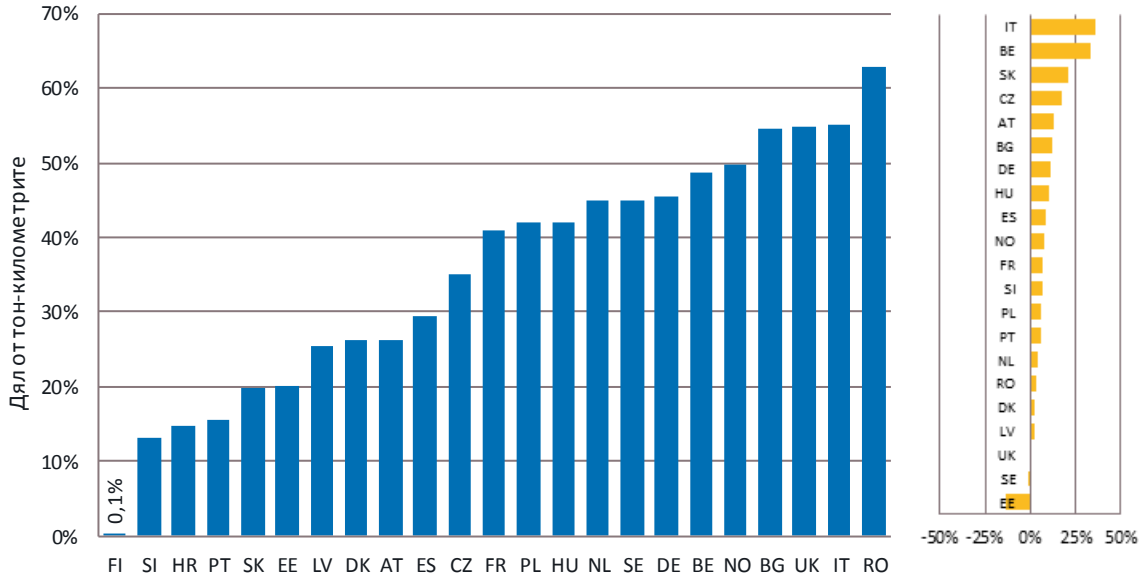
Средните такси за получаване на лиценз през 2016 г. са варирали между 37 500 EUR в Португалия и 10 EUR в Хърватия.

Швеция, Испания и Полша са отчели най-дълъг **среден срок за получаване на лиценз** (над 100 дни).

5.7. Степен на отваряне на пазара и използване на правата за достъп

Благодарение на законодателството на ЕС пазарът на **железопътни товарни превози** беше отворен **за конкуренция** през 2007 г. През 2016 г. във всички държави, с изключение на Гърция, Ирландия, Литва и Люксембург, е имало нови оператори, които осъществяват дейност и се конкурират с националните традиционни предприятия, а в половината от държавите **пазарният дял** на конкурентите е бил над 40 %. През периода 2011—2016 г. във всички държави от ЕС пазарният дял на конкурентите трайно нараства. Конкурентите са загубили пазарен дял само в Швеция и Естония, като в Естония техният пазарен дял е намалял от 41 % на 20 %.

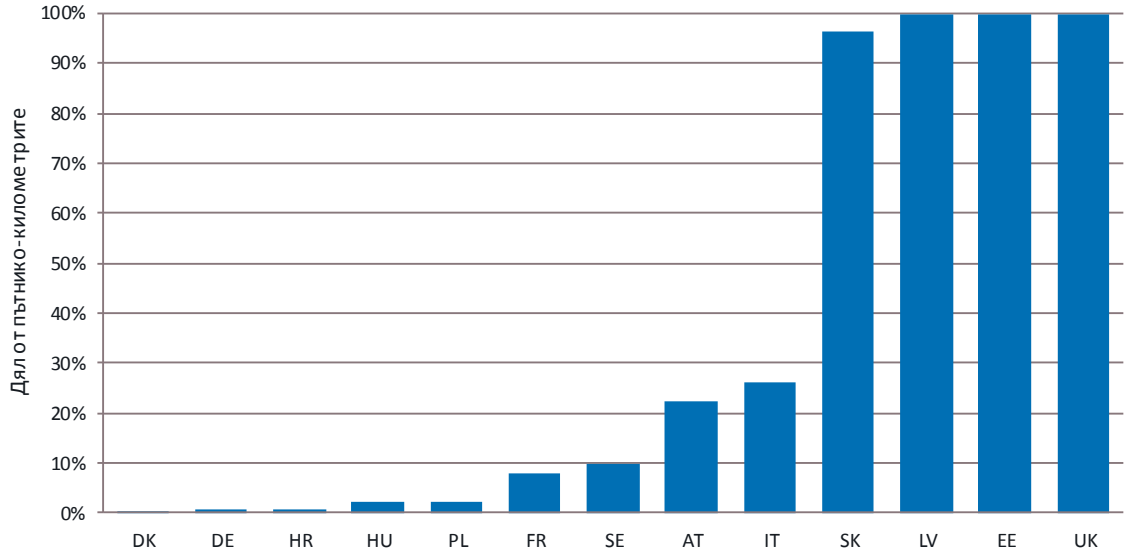
Фигура 17: Конкуренти на пазара на товарни превози, пазарен дял и кумулативен среден темп на растеж, 2011—2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Един оператор с дял от 100 % в Гърция, Ирландия, Литва, Люксембург

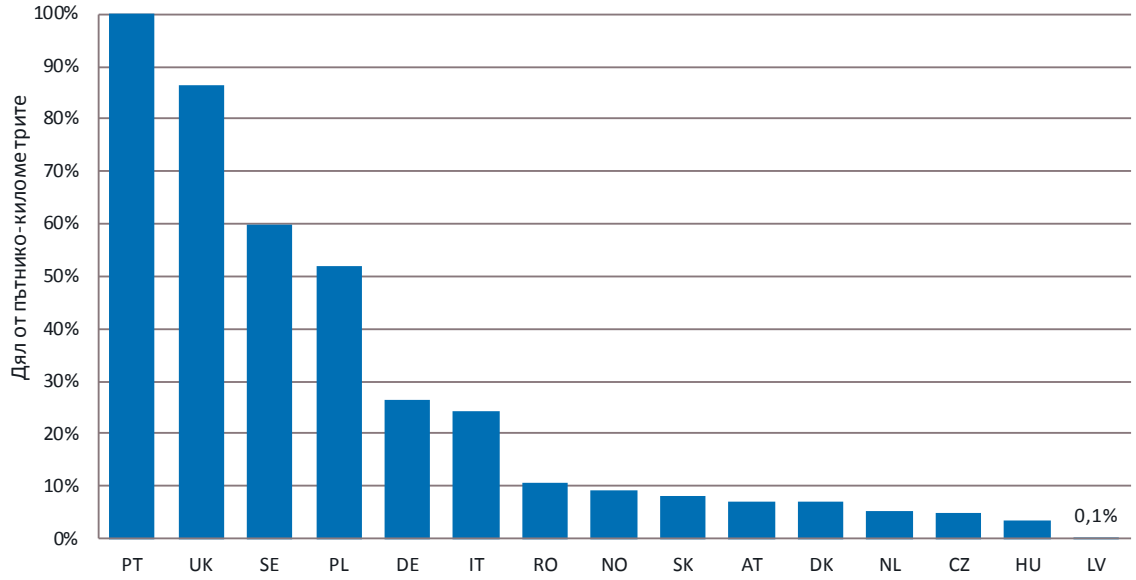
Въпреки че **международният пазар за превоз на пътници** е **отворен за конкуренция** от 2010 г. насам, държавите членки ще продължат да регулират достъпа до своите **национални пазари за превоз на пътници** до изпълнението на четвъртия железопътен пакет. Железопътните предприятия за превоз на пътници могат да предлагат своите услуги в рамките на схема за изпълнение на задължение за извършване на обществена услуга или изцяло при търговски условия (т.е. без обезщетение от обществения сектор). И при двата пазара услугите могат да се предлагат само от традиционен оператор с монополно положение или могат да бъдат отворени за други конкуриращи се железопътни предприятия. Според докладваните данни само в половината от държавите членки са налице конкуренти, които осъществяват дейност на пазара на търговски услуги за превоз на пътници. Техният **пазарен дял** е като цяло по-висок от 10 %, а в четири държави членки почти всички търговски услуги се предлагат от новите участници. В сегмента, обхванат от задължение за извършване на обществена услуга, също присъстват алтернативни оператори; техният пазарен дял обаче е над 10 % само в ограничен брой държави членки.

Фигура 18: Конкуренти на пазара на търговски услуги за превоз на пътници, пазарен дял, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма данни за Белгия, Чешката република, Ирландия, Нидерландия и Румъния.

Фигура 19: Конкуренти на пазара за превози на пътници, обхванати от ЗИОУ, пазарен дял, 2016 г.



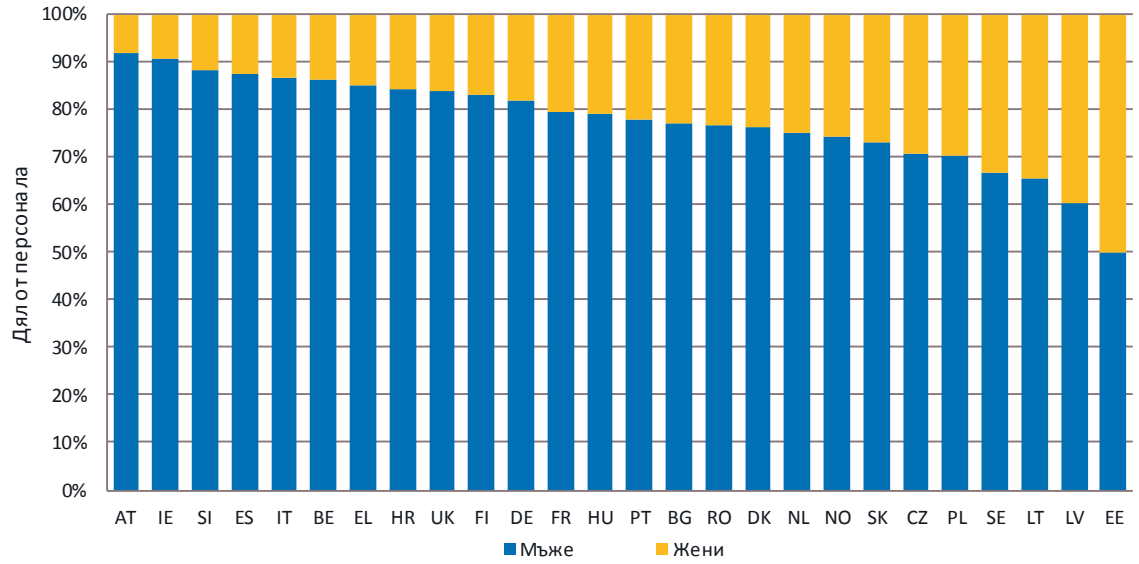
Източник: ПНЖП, 2018 г. Всички други държави членки са докладвали един единствен оператор.

5.8. Заетост и социални условия

Съгласно данните от СНЖП, отчетени от държавите членки и Норвегия, в края на 2016 г. в европейския железопътен сектор са били заети малко над 1 милион души, като железопътните предприятия са осигурили заетост на около 600 000 от тях, а управителите на инфраструктура на 440 000 от тях.

Работната сила е съставена предимно от мъже; средно жените са едва 21 %. Делът на служителите жени варира между 50 % в Естония и 8 % в Австрия.

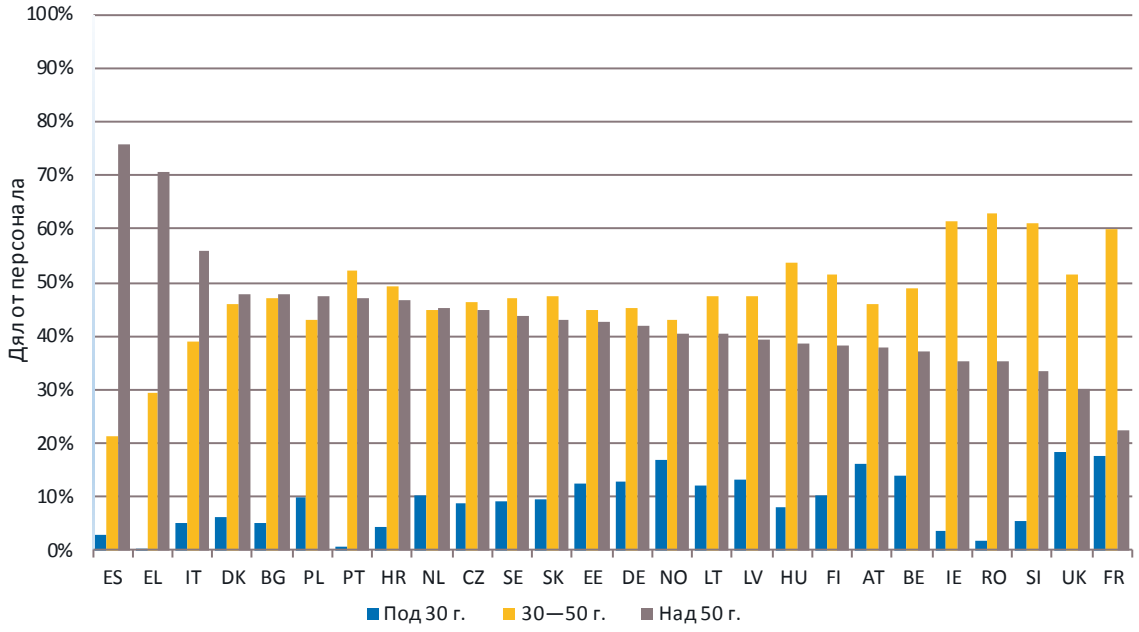
Фигура 20: Служители по пол и държави, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма данни за Люксембург.

Застаряването на работната сила продължава да буди загриженост, особено за Гърция, Испания и Италия, където през 2016 г. над 50 % от работната сила е била съставена от служители на възраст над 50 години.

Фигура 21: Служители по възрастова група и държави, 2016 г.



Източник: ПНЖП, 2018 г. Няма данни за Люксембург.

Данните показват, че 90 % от служителите или повече имат постоянни договори, което е отражение както на необходимостта от задържане на високо

квалифицирания персонал, като машинисти и сигналисти, така и на традиционните политики за заетост. 80 % от персонала или повече са заети на пълен работен ден.

Само няколко държави членки са докладвали, че използват програми за чиракуване и стажове, които са по-често прилагани в Австрия за железопътните предприятия и в Германия за управителите на инфраструктура.

6. Заключения

Настоящият раздел съдържа заключения, изведени въз основа на анализа, извършен в настоящия доклад и в придружаващия работен документ на службите на Комисията, а така също и преглед на целесъобразността на текущите инициативи на Комисията и необходимостта от законодателство в железопътния сектор.

Железниците на ЕС продължават да бележат ръст, като пътникопотокът се е увеличил значително по-специално през периода 2011—2016 г. Товаропотокът обаче остава нестабилен и това е довело до загуба на дял на този вид транспорт в сравнение с автомобилния през 2016 г. Същевременно е налице постепенно отваряне на железопътните пазари, а нивата на безопасност се запазват високи. Секторът става постепенно все по-ефективен и иновативен и отговаря по-добре на нуждите на клиентите.

Железопътният транспорт има важен принос за транспортния микс на ЕС, като осигурява екологично чиста мобилност и високо ниво на ефикасност. Въпреки че удовлетвореността на европейците от железопътните услуги за превоз на пътници се е повишила в сравнение с периода преди 5 години, все още има възможности за подобрение по отношение на правата на пътниците. Все още продължават преговорите със законодателите относно предложението на Комисията от 2017 г. за преразглеждане на Регламент (ЕО) 1371/2007[22] относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Тези тенденции на развитие са се проявили на фона на значителна промяна в рамките на сектора, обусловена от структурните промени, които започнаха да се осъществяват преди повече от 20 години в резултат на законодателството на ЕС и които приключиха с приемането на четвъртия железопътен пакет през 2016 г. Прилагането на техническия стълб от пакета от юни 2019 г. нататък ще подобри още повече оперативната съвместимост между националните железопътни мрежи. Също така, ще се намали бюрокрацията, свързана с дейности извън пределите на една единствена държава членка, и ще се засили ролята на Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз. Благодарение на пазарния стълб през декември 2019 г. ще завърши процесът на отваряне на националните пазари, а принципът на провеждане на конкурсни тръжни процедури ще се наложи като правило за обществените поръчки за услуги в ЕС най-късно до декември 2023 г., като пряко възлагане ще бъде разрешено само в изключителни случаи.

Комисията е продължила работата си по изпълнението на мерки, необходими за ефективното функциониране на пазара. Сега тя насочва вниманието си към

[22] 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.

правоприлагането, за да гарантира, че двата стълба на пакета се транспонират и прилагат правилно, както и че се приемат и спазват актове за изпълнение.

По отношение на трудностите пред увеличаването на дела на железопътните товарни превози, поради своя международен характер тези услуги са чувствителни на пречки пред оперативната съвместимост и проблеми, свързани с трансграничната координация. Комисията изпълнява програма от допълващи инициативи и мерки, за да се справи със ситуацията. Наскоро беше подсилена дългогодишната политика на Комисията за постигане на оперативна съвместимост (включително ефикасно и координирано внедряване на европейската система за управление на железопътното движение), като беше поставен акцент върху разрешаването на практически проблеми, свързани с трансграничната експлоатация.

Политиката на Комисията за развитие на инфраструктурата, изразена под формата на политиката за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), има за цел подобряване на инфраструктурата чрез намиране на решение на участъците с недостатъчна пропускателна способност и липсващите връзки. За следващия финансов период Комисията е предложила да използва финансова подкрепа по линия на Механизма за свързване на Европа 2, Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие и InvestEU, за да се ускори цифровизацията на железниците. С оглед подпомагане на достъпа до финансиране за железопътния сектор, Комисията разработва методология за оценяване на компонентите за екологизиране в железопътните проекти в рамките на своя план за действие за финансиране за устойчив растеж[23].

Коридорите за железопътни товарни превози продължават да бъдат основна част от политиката на Комисията за стимулиране на железопътните товарни превози. Продължава оценката на Регламента за железопътните товарни превози[24] и Директивата за машинистите, управляващи влакове[25]. С цел укрепване на железопътните товарни превози през ноември 2017 г. Комисията предложи да измени Директива 92/106/ЕО относно комбинирания транспорт[26] като част от своя втори пакет за мобилност, за да осигури нови и по-ефективни мерки за подкрепа за пренасочване на товарите от автомобилния към железопътния транспорт.

Тези ключови политики се съпътстват от усилия за разрешаване на проблема, свързан с шума от железопътния транспорт, за по-добро интегриране на железопътния транспорт в системата за мултимодални превози чрез внедряване на цифрови технологии и за насърчаване на иновациите, и по-специално чрез дейностите на съвместното предприятие Shift2Rail[27].

---

[23] https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en

[24] 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.

[25] Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността, ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51—78.

[26] Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки, ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38.

[27] https://shift2rail.org/

Освен това железопътният транспорт не може да се разглежда изолирано от другите видове транспорт: неговата конкурентоспособност зависи също така от рамката за интермодална конкуренция. Поради това Комисията се стреми към постигане на еднакви условия за интермодална конкуренция, например чрез пакета за мобилност, включително изменението на Директивата за евровинетката[28]. Комисията възложи също така цялостно проучване на интернализацията на външните разходи в транспорта. То ще ѝ помогне да оцени степента на прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ за всички видове транспорт в държавите членки.

Извършването на надеждно наблюдение на железопътния пазар продължава да бъде приоритет, за да се осигури възможност за проследяване на тенденциите на развитие на пазара и за сравняване на ефективността с целеви показатели.

[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en