



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 21.8.2012 г.
COM(2012) 459 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Трети доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2012) 246 final}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Трети доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар

(текст от значение за ЕИП)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. През последните години европейските железници претърпяха значителни промени, свързани както с неблагоприятните икономически условия в световен мащаб, така и с изменението на регулаторната рамка, в частност европейската.
2. Целта за създаването на единно европейско железопътно пространство, на основата на свободната конкуренция, беше потвърдена в няколко документа — Бялата книга от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, съобщението „Действия за растеж, стабилност и заетост“, прието на 30 май 2012 г. (което подчертава значението на намаляването на административната тежест и пречките за влизане), заключенията на Европейския съвет от януари 2012 г. и съобщението „По-добро управление на единния пазар“. Тази отвореност допринася за целите на стратегията „Европа 2020“ чрез приноса си към икономическия растеж и създаването на работни места.
3. В тази връзка Комисията предложи да се преработи вариантът на първия пакет за железопътния транспорт, който беше предмет на политическо споразумение на 3 юли 2012 г., като междувременно отварянето на международния пътнически трафик в сила от 1 януари 2010 г. вече даваше първите си резултати.
4. Постоянното развитие на регулаторната рамка е дало основание за решението на законодателя да възложи на Комисията да следи редовно развитието на европейския железопътен пазар, с цел да се оцени въздействието на политиката на Общността върху железопътния пазар и да се улесни определянето на мерките, които трябва да бъдат приети и прилагани в бъдеще в областта на железопътния транспорт.
5. Настоящият доклад е в отговор именно на изискването за провеждане на наблюдение на европейския железопътен пазар съгласно Директива 2001/12/ЕО¹.
6. Съобщението относно наблюдението на развитието на железопътния пазар², прието на 18 октомври 2007 г., и след това Докладът³ със същото име от 18 декември 2009 г. даваха отговор на тази необходимост. Настоящият доклад

¹ Раздел Va от Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година (ОВ L 75, 15.3.2001 г.) за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността.

² Съобщение до Съвета и Европейския парламент относно развитието на наблюдението на железопътния пазар от 18 октомври 2007 г. (COM (2007) 609).

³ Доклад до Съвета и до Европейския парламент относно наблюдението на развитието на железопътния пазар COM (2009) 676, изменен с поправката от 8 декември 2010 г.

представлява не само актуализация на тези документи, но и внася редица нови елементи по въпроси, които не са били обхванати от тях.

II. СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР

7. В отговор на поставените изисквания Комисията изготви схема за наблюдение на железопътния пазар (Rail Market Monitoring Scheme — СНЖП).
8. При осъществяването на това наблюдение Комисията се подпомага от работна група, включваща както експерти от националните министерства и от железопътния отрасъл, така и социалните партньори. Между 2001 и края на 2011 г. са проведени двадесет и пет срещи на работната група по СНЖП, три от които след приемането на предишния доклад.
9. Настоящият анализ е изготвен въз основа на работата на СНЖП, и по-специално въз основа на резултатите от въпросника, както и въз основа на неотдавнашни проучвания и статистически източници, с които разполага Европейската комисия, и по-специално Евростат. За целите на анализа понятието „държави членки“ включва и Норвегия, която също е попълнила въпросника.

III. ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВНАТА И ИНСТИТУЦИОНАЛНАТА РАМКА

10. Всички държави членки, които разполагат с железопътни мрежи, са транспонирали директивите от първия пакет за железопътния транспорт. Въпреки това случаите на неправилно транспониране, на транспониране в различна степен и по отношение на различни аспекти наकरаха Комисията да започне от 2008 г. насам производство за установяване на неизпълнение на задължения срещу повечето държави членки. Производствата са на различни етапи в различните държави поради спецификата на тяхното положение. Към края на 2011 г. 12 държави имаха висящи дела в съда в Люксембург. Повтарящите се искове се отнасят до независимостта на основните функции, ценообразуването на такси за ползване на железопътната инфраструктура и независимостта на регулаторната агенция.
11. Освен това Комисията предложи⁴ преработване на първия пакет за железопътния транспорт; по отношение на формата става въпрос за опростяване на регулаторната рамка в железопътния сектор чрез сливане, хармонизиране, изясняване и актуализиране на трите посочени по-горе директиви в единен текст. По отношение на същността се преследват три цели: да се осигури адекватно финансиране и ценообразуване на железопътната инфраструктура, да се гарантират условия за лоялна конкуренция между предприятията и да се увеличи ефективността на контролните органи.
12. По отношение на втория пакет за железопътния транспорт, необходимите национални институции са създадени. Службите на Комисията извършват понастоящем оценка на транспонирането на Директивата относно безопасността⁵, която се очаква да приключи в средата на 2013 г.

⁴ Съобщение на Комисията относно изграждането на единно европейско железопътно пространство COM (2010) 474 от 17 септември 2010 г.

⁵ Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО

13. По отношение на третия пакет за железопътния транспорт крайният срок за транспониране на директиви 2008/57/ЕО⁶ и 2009/131/ЕО⁷ беше 19 юли 2010 г., а за Директива 2011/18/ЕС⁸ бе определен 31 декември 2011 г. За Директива 2007/58/ЕО⁹ крайният срок за транспониране беше 4 юни 2009 г., а срокът за нейното цялостно въвеждане — 1 януари 2010 г.
14. От друга страна Комисията оповести в своята Бяла книга от март 2011 г.¹⁰ нови инициативи в полза на железопътния транспорт. Тя възнамерява да предложи „четвърти пакет за железопътния транспорт“, който да има за цел отваряне на вътрешните пътнически превози, подобряване на достъпа до инфраструктурата и до допълнителните услуги, както и разширяване на отговорностите на Европейската железопътна агенция относно сертифицирането.
15. Регламентът за коридорите за товарния превоз¹¹ предвижда създаването на 6 коридора до 10 ноември 2013 г. и още 3 до 10 ноември 2015 г. Държавите членки трябва да създадат за всеки коридор Изпълнителен комитет, специално отговорен за контрола на голямата по обем работа за пускането на коридора от Управителния комитет, състоящ се от съответните оператори на инфраструктури. За повечето коридори вече са създадени Изпълнителни комитети. Тези коридори за железопътен превоз на товари ще бъдат гръбнакът на мултимодалните TEN-T коридори.
16. И накрая, преработката на директивите по първия пакет за железопътния транспорт позволи да се развие наблюдението на регулирането, финансирането и ценообразуването за инфраструктурата и на условията за достъп до пазара. Ще бъде създадена официална мрежа на регулаторните органи, за да се гарантира координацията и обмена на най-добрите практики, както и клауза за ново разглеждане на тази договореност през 2014 г.

IV. ОТВАРЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР

17. Към края на 2010 г. имаше издадени близо 700 европейски лицензи за опериране в железопътния превоз на товари, от които 340 в Германия и 72 в Полша. Броят на лицензите в сектора на пътническите превози оттогава досега е превишил 500, от които 320 в Германия и 44 във Великобритания. Така на ниво ЕС се отчита, че броят на лицензите се е увеличил за две години с близо

относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност.

⁶ Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

⁷ Директива 2009/131/ЕО на Комисията от 16 октомври 2009 година за изменение на приложение VII към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

⁸ Директива 2011/18/ЕС на Комисията от 1 март 2011 година за изменение на Приложения II, V и VI към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

⁹ Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура.

¹⁰ Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ СОМ (2011) 144 окончателен.

¹¹ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

16 % за товари и с 11 % за пътническият трафик. Трябва да се отбележи, че тези цифри не включват националните лицензи, като някои държави членки продължават да предоставят значителен брой от тях (за компаниите, които предоставят само товарни железопътни услуги от регионален характер, е достатъчен национален лиценз).

18. При товарните услуги дружествата, различни от най-голямото предприятие, притежават, изразено в тон-километри, най-голям пазарен дял в Румъния (55 %), Великобритания (51 %) и Естония (43 %), както е показано на фигура 1. За две години поради кризата пазарният дял на нетрадиционните предприятия се е увеличил значително в няколко държави членки (от 10 на 23 % в Латвия, от 14 на 27 % в Белгия и от 10 на 20 % във Франция), като в същото време е останал равен на или близък до нулата във Финландия, Ирландия, Литва и Люксембург.

Фигура 1: Общ пазарен дял (в проценти от трафика в тон-километри) на предприятията, различни от основното предприятия, предоставящи услуги по железопътен товарен превоз, в края на 2010 г.



Източник: Въпросник на СНЖП, попълнен от държавите членки през май/юни 2011 г.

19. В сферата на пътническите превози новите участници имат особено голям пазарен дял във Великобритания (90 %), Естония (50 %) и Полша (48 %), докато в страни, където традиционното предприятие все още контролира целия пазар, дяловете им са миноритарни (Белгия, Гърция, Испания, Финландия, Ирландия, Литва, Словения и Словакия). В някои държави членки обаче, например Полша, новите предприятия идват от частичното разпадане на

традиционното предприятие и фактически притежават монопол в съответните региони.

Фигура 2: Общ пазарен дял (в процент от трафика в пътник-километри) на предприятията, различни от основното предприятие, предоставящи услуги по железопътен пътнически превоз, в края на 2010 г.



Източник: Въпросник на СНЖП, попълнен от държавите членки през май/юни 2011 г.

20. Това до голяма степен се дължи на факта, че отварянето на вътрешния пазар на железопътния пътнически превоз е настъпило доста по-рано в някои държави членки — в Швеция — през 1992 г., в Германия — през 1994 г., във Великобритания — през 1995 г., след това — в Дания и Италия, а по-късно — в десетина други държави от ЕС.
21. В международния превоз на пътници – пазар, който беше отворен за конкуренцията чрез европейското законодателство от 1 януари 2010 г. – съюзите между традиционните предприятия остават най-често срещаният начин на работа. Въпреки това се наблюдава постепенна поява на услуги, които попадат в конкуренция с тези на традиционното предприятие на някои от страните, където се обслужват няколко маршрута. Именно така Deutsche Bahn и Австрийските федерални железници (ÖBB) са се присъединили към компанията от Ломбардия FNM, за да обслужват маршрута Мюнхен—Болоня. По същия начин Trenitalia и Veolia Transdev предлагат маршрути Париж-Венеция. Westbahn GmbH откри линия Виена—Залцбург—Фрайласинг. Компанията Deutsche Bahn би могла също така да предложи сама обслужването на маршрути от Германия до Лондон, дори до Париж в относително близко бъдеще. И накрая, по отношение на регионалния трансграничен транспорт се наблюдава увеличаване на броя на новите услуги, някои от които се предлагат

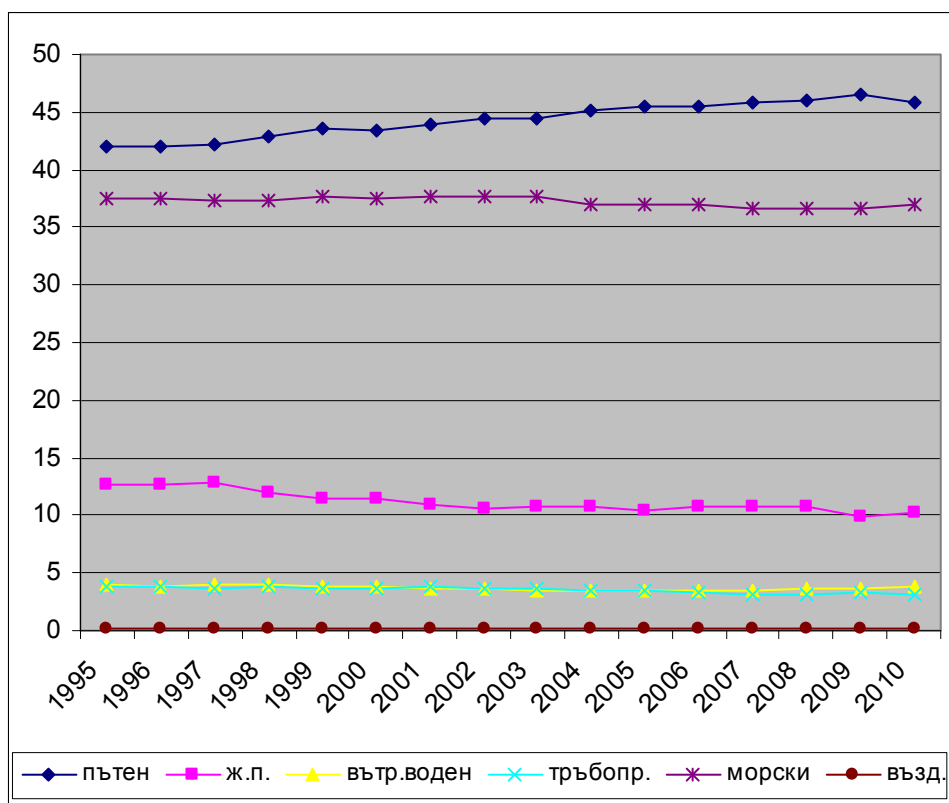
от традиционните предприятия, а други — от нови участници, както се подчертава в проучване на Комисията¹².

V. ФУНКЦИОНИРАНЕ НА ПАЗАРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС¹³

V.1 Състояние на железопътния транспорт в сравнение с другите видове транспорт

22. Докато делът на железопътния транспорт в общия обем на товарните превози отбелязва значителен спад през предишните десетилетия, през последните десет години този пазарен дял запазва стойност малко под 11 %, като само през 2010 г. е 10,2 % в контекста на криза.
23. Делът на железопътния транспорт само при сухопътните товарни превози, който се бе стабилизирал от 2002 г. насам на 17,1 %, макар че през 1995 г. все още достигаше 20,2 %, спадна през 2010 г. до 16,2 %.

Фигура 3: Дял на железопътния транспорт в общия превоз на товари (ЕС-27, 1995-2010 г.)



Източник: Статистически справочник „Транспортът в ЕС в цифри, статистически наръчник 2012 г.“ (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012)

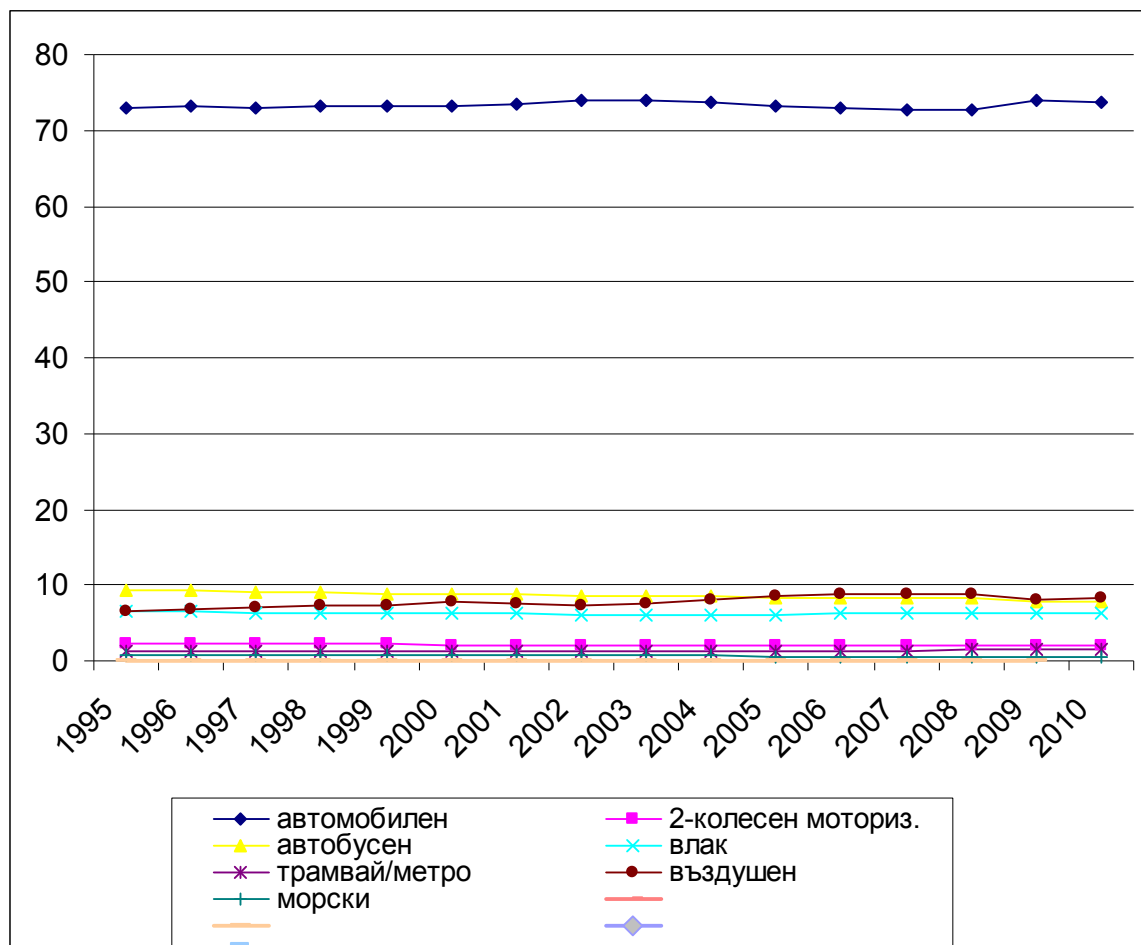
24. При пътните превози, делът на железниците на пазара за пътнически превози в ЕС-27 нарасна леко през последните години от 5,9 % през 2004 г. до 6,3 % през 2010 г. Въпреки това остават съществени различия между държавите членки, които имат железопътна мрежа, тъй като този дял бе около

¹² Състояние и перспективи на железопътния пазар, март 2010 г.

¹³ Тъй като Кипър и Малта нямат железопътни мрежи, всички позовавания на ЕС-12 и ЕС-27 следва да се считат като изключващи тези две страни.

или над 10 % в Унгария и Австрия, но едва 2 % в Естония и малко повече от 1 % в Гърция.

Фигура 4: Дял на железопътния транспорт при пътническите превози (ЕС-27, 1995-2010 г.)



Източник: Статистически справочник „Транспортът в ЕС в цифри, Статистически наръчник 2012 г.“ (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012)

V.2 Тенденции при обема и производителността на железопътния транспорт¹⁴

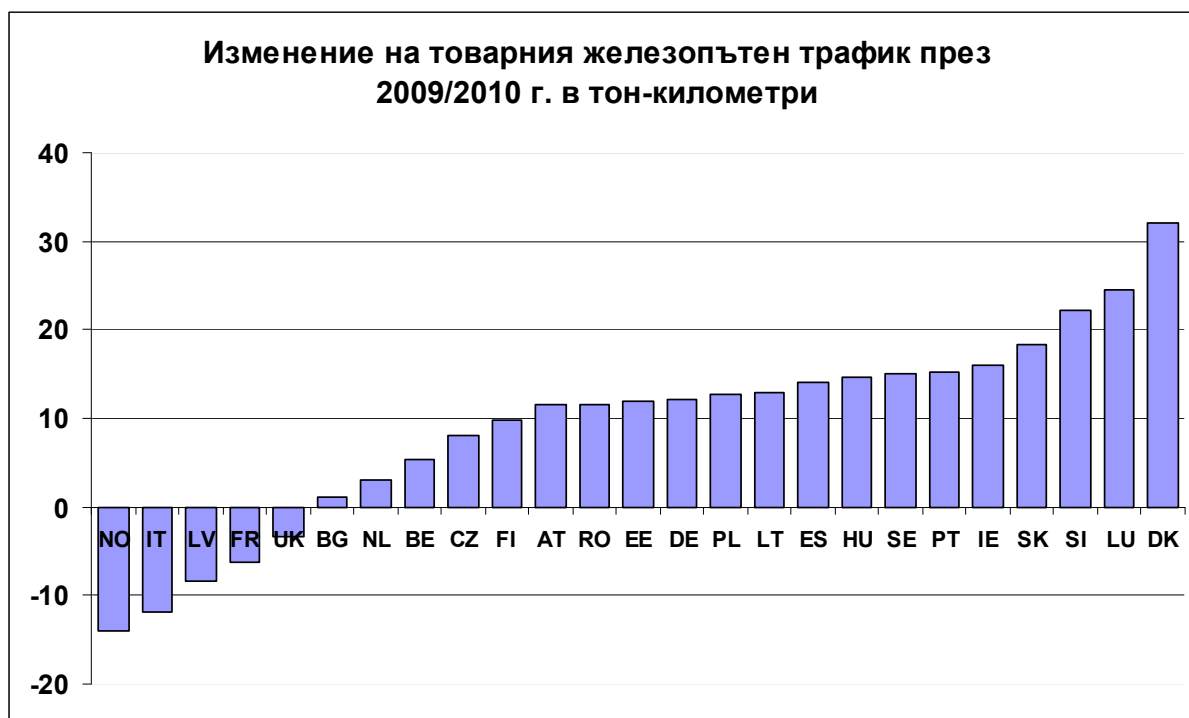
а) Товарни превози

25. Кризата беше довела до спад с 18,3 % при товарния превоз, изразен в тон-километри, през 2009 г. в ЕС-27. С възраждането на най-засегнатите сектори, като черната металургия, химическата и автомобилната индустрии, 2010 година бе белязана от рязък обрат в тенденцията, тъй като в поне 15 държави членки бе отбелязано увеличение от над 10 %, но на този етап нивото, наблюдавано през 2008 г., все още не е достигнато. Според цифрите, предоставени от CER (Общността на европейските железници), производителността на железопътните товарни превози през третото тримесечие на 2011 г. остава с 9,2 % по-ниска от тази за третото тримесечие на 2008 г. в целия европейски континент.

¹⁴

Под „производителност на железопътния транспорт“ се разбира извършения железопътен транспорт, изразен в тон-километри или в пътник-километри.

Фигура 5: Изменение на товарния железопътен трафик през 2009/2010 г. в тон-километри



Източник: Въпросник на СНЖП, попълнен от държавите членки през май/юни 2011 г.

б) Пътнически превози

26. Пътническите превози останаха относително незасегнати от кризата, доколкото намаляването на трафика, изразен в пътник-километри, беше 1,4 % през 2009 г. в ЕС-27, но увеличението с 3,6 % в ЕС-15 не успя да компенсира спада от 8,3 %, наблюдаван в страните от ЕС-12.

През 2010 г. контрастите в развитието се засилиха, като се стигна до още по-неблагоприятна ситуация в ЕС-12 (-11,3 % в Румъния) в сравнение с ЕС-15, където най-голямо увеличение се отбелязва във Великобритания (+ 5,8 %).

Фигура 6: Изменение на пътническият железопътен трафик през 2009/2010 г. в пътник-километри



Източник: Въпросник на СЖП, попълнен от държавите членки през май/юни 2011 г.

VI. ПОСТИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

а) Заетост

27. В края на 2010 г. броят на служителите в дружествата, натоварени с търговската експлоатация на железопътните услуги и с управлението на инфраструктурата, достигаше 110 000 във Франция, 80 000 в Германия и 64 000 в Полша (виж приложение 6). Трудно е обаче да се правят сравнения, тъй като обхватът на дейността на тези компании в различните държави е различен. Трудно е също така да се определи точно в количествено отношение намаляването на броя заети лица, наблюдавано в сектора през последното десетилетие.
28. Делът на лицата на възраст над 50 години при работещото население в сухопътния транспорт през 2010 г. е бил 31 % срещу 27 % средно за всички отрасли. Секторът се отличава също и с ниска средна възраст на ранно пенсиониране (55 години) и с ниския дял на жените в общия брой на заетите лица (14 %).

б) Подвижен състав

29. Според едно проучване на Съюза на европейската железопътна индустрия (UNIFE)¹⁵ пазарът на железопътния транспорт в световен мащаб се оценява на повече от 120 милиарда евро през 2007 г., а до 2016 г. трябва да достигне 154 милиарда евро. Най-високи темпове на растеж се очакват в азиатско-тихоокеанския регион и в страните от Общността на независимите държави.

¹⁵ „Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016“ (Проучване в световен мащаб на състоянието на железопътния пазар и на перспективите до 2016 г.)

30. От друга страна CER (Общността на европейските железници) посочва, че в Чешката република, Словакия и Словения е в ход значително подновяване на железопътния подвижен състав за пътнически превози.

в) Качество на обслужването и удовлетвореност на пътниците

31. Качеството на услугите при железопътните товарни превози в Европейския съюз остава трудно за измерване, тъй като по принцип липсват показатели. Въпреки това постепенното въвеждане на проследяване на производителността на услугите за железопътни товарни превози по различните коридори за товарен превоз би трябвало да предостави донякъде информация за точността на услугите.
32. Съгласно Регламент (ЕО) № 1371/2007¹⁶ железопътните предприятия, за които той е в сила, трябва да публикуват ежегодно доклад за качеството на предоставяните услуги и в частност за точността на услугите за пътнически превози.
33. Освен това едно проучване, проведено за Комисията (виж приложение 15), показва, че пътниците като цяло са доволни от безопасността във влаковете, от предвиденото време за пътуване и от удобствата на вагоните; те обаче са склонни да считат, че чистотата и поддръжката на влаковете, точността им и качеството на предоставяната информация, особено в случай на закъснение, са елементите, които следва да бъдат подобрени. Точността изглежда е задоволителна в значителен брой държави членки, но се счита за недостатъчна от повече от 40 % от запитаните в Полша, Германия, Швеция, Румъния и Франция.
34. Пътниците смятат също така, че гарите, паркингите, качеството на съоръженията, както и чистотата и поддръжката, трябва да бъдат предмет на специална грижа. От друга страна, улесненията за закупуване на билети, информацията и безопасността изглеждат като цяло задоволителни. Степента на удовлетвореност от гарите обаче се различава значително в различните държави; тя е много висока в Испания и Люксембург, но остава ниска в Полша и Унгария.

г) Задължения за обществена услуга

35. 90 % от вътрешния пазар на железопътни пътнически превози е обхванат от задълженията за извършване на обществена услуга¹⁷. В страните от ЕС-15 повечето договори за обществена услуга се сключват за минимален срок от две до десет години; в ЕС-12 през 2005 г. срокът на повечето договори не надхвърляше една година, докато понастоящем делът на дългосрочните договори се увеличи, което е в полза на инвестициите.
36. През 2009 г. компенсациите, изразени в процент от разликата между разходите и приходите от продажбата на билети, не надвишаваше 71 % в страните от ЕС-12 срещу 94 % в ЕС-15; тези цифри са по-ниски с 4 пункта спрямо 2007 г. в контекста на строги бюджетни ограничения (виж приложение 11).

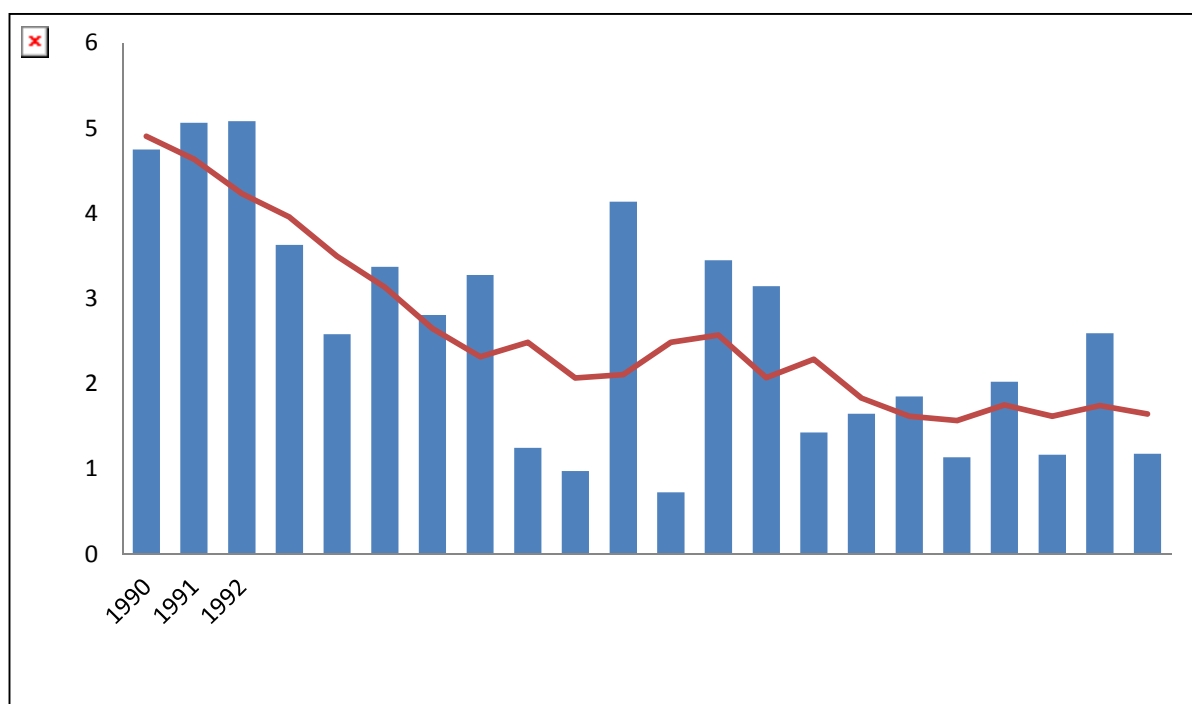
д) Безопасност

¹⁶ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътния транспорт.

¹⁷ Обществена услуга за железопътен транспорт в Европейския съюз: преглед (ноември 2011 г.).

37. Според доклада на Европейската железопътна агенция (виж приложение 16) 188 пътници във влаковете са били жертви на злополуки с фатален изход между 2008 и 2010 г. от общо 4 120 жертви за този период. 60 % от тези смъртни случаи засягат хора, които са се намирали на релсите, на места, до които достъпът е забранен.
38. Общото ниво на безопасност в Европа, измерено като брой злополуки с фатален изход на милиард влак-километри, продължава да се подобрява от 1990 г. насам, макар и с по-бавни темпове от 2004 г. насам, както е показано на фигура 7.

Фигура 7: Железопътни сблъсъци и дерайлиране с фатален изход за милиард влак-километри



Източник: Доклад за оценка на безопасността за 2012 г. на Европейската железопътна агенция

VII. ИНФРАСТРУКТУРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

а) Дължина на железопътните мрежи

39. Общата дължина на железопътните линии в ЕС е около 212 000 км, като нивото е относително стабилно през последните години. В някои държави, които изпитват особено силни бюджетни затруднения, по-конкретно в Гърция, Румъния и Португалия, се закриват предимно коловози, а не железопътни линии, най-вече защото железопътните мрежи са с прекалено големи размери.
40. Въпреки това европейската високоскоростна мрежа продължава да се разраства, достигайки 6 600 км през 2010 г., което представлява удвояване за осем години. Испания вече притежава най-голямата мрежа, като изпревари Франция (виж приложение 8).

б) Изменение на инвестициите в инфраструктурата

41. Според ITF (Международен транспортен форум) делът на инвестициите в инфраструктурата на сухопътния транспорт остава стабилен със стойност 0,8 % в Западна Европа през последното десетилетие и се увеличи в страните от Централна и Източна Европа до 2 % през 2009 г. Делът на железопътния транспорт в тези инвестиции обаче се различава значително в различните държави; през 2009 г., достигаше 65 % в Австрия, 55 % във Великобритания, 52 % в Люксембург, 45 % в Швеция и 41 % в Белгия, или 32 % средно в Западна Европа; в страните от Централна и Източна Европа обаче този дял спадна от 22 % през 2000 г. до 13 % през 2009 г. (виж приложение 9).

в) Такси за достъп и многогодишни договори

42. Нивото на таксите за достъп до мрежата се различава значително при различните оператори на инфраструктура; за товарен влак от 1 000 тона цената в евро на влак-километър варира от 0,1 в Испания и 0,5 в Швеция до 10,2 в Словакия и 9,8 в Ирландия (виж приложение 10). Като цяло, изглежда, че различията ще намаляват, тъй като няколко страни в ЕС-12 с традиционно високи такси обявиха или дори започнаха да намаляват цените. Трябва да се отбележи, че таксите също могат да се различават значително в рамките на една национална мрежа, в зависимост от линиите или графициите.
43. Комисията счита, че многогодишните договори между операторите на инфраструктури и железопътните предприятия са в състояние да осигурят добро ниво на услугите и необходимата финансова стабилност. Такива договори бяха подписани в петнадесет държави членки (виж приложение 12).

г) Разгръщане на системата ERTMS

44. Внедряването на Европейската система за управление на железопътното движение (European Railway Traffic Management System – ERTMS) представлява важен показател за напредъка към постигане на по-голяма оперативна съвместимост. Към края на 2011 г. над 4 000 км линии в експлоатация бяха оборудвани с ERTMS в рамките на Съюза, което представлява увеличение с повече от 20 % спрямо предходната година. В допълнение, над 4 000 километра линии се оборудват в момента и трябва да бъдат пуснати в експлоатация до края на 2013 г.
45. Европейският план за разгръщане, приет на 22 юли 2009 г., поставя изискването за задължително оборудване на ключовите железопътни артерии до 2015 г. Държавите членки трябва да оповестят преди края на 2012 г. подробен график, включващ както датите на търговете, така и основните етапи за изпълнение на проекта, който да доведе до въвеждането на ERTMS до 2015 г. Комисията ще следи стриктно за спазването на това изискване.

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

46. Икономическата криза от 2009 г. имаше значително въздействие върху железопътните товарни превози. Въпреки значителния напредък нивата от 2010 г. останаха с около 15 % под тези, които са били наблюдавани през 2008 г. в повечето държави членки; спадът дори продължи във Франция и Италия. На равнището на ЕС изглежда все пак, че делът на модалния железопътен превоз днес е сравним с нивото отпреди кризата.
47. Ефектите от кризата бяха много по-малки в пътническия железопътен транспорт. В действителност нарастването на трафика, наблюдавано в повечето

страни от ЕС-15, продължи; от своя страна спадът, започнал през 90-те години в ЕС-12, продължи и през 2010 г. В този контекст се отбелязва поразителна корелация между развитието в трафика в последно време, наблюдавано във всяка държава членка, и степента на удовлетвореност на пътниците, установена при проучване на общественото мнение, проведено за Комисията, което се подчертава например от добрите резултати, получени в Обединеното кралство и Литва.

48. Във връзка с кризата процесът на отваряне на пазара се е ускорил при железопътните товарни превози, макар и с неравномерно темпо в различните държави членки. От друга страна, някои от традиционните предприятия оттогава са придобили значителни пазарни дялове в други европейски страни чрез дъщерни предприятия, работещи там. Като цяло, кризата не е забавила развитието на новонавлизащите участници на различните национални пазари. В този контекст е важно да се отбележи, че засиленото присъствие на конкурентни предприятия не е упражнило отрицателно въздействие върху високото ниво на безопасност на този вид транспорт.
49. Действителното отваряне на пазара на пътнически превоз се осъществява постепенно, но вече засяга по-голяма част от държавите членки. Процесът на наблюдение на железопътния пазар в краткосрочен план ще бъде обогатен от публикуването на проучване на Евробарометър относно отварянето на вътрешния пазар на железопътния пътнически транспорт, което е в процес на изготвяне по искане на Комисията. Резултатите от това проучване ще бъдат взети под внимание при разработването на бъдещо законодателно предложение относно отварянето на вътрешния пазар за пътнически железопътен превоз.