

Брюксел, 30.1.2013  
SWD(2013) 11 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

*Придружаваща*

**Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози**

**Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура**

{COM(2013) 28 final}

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

# РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

## ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

### *Придружаваща*

**Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози**

**Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура**

**Водеща ГД: „Мобилност и транспорт“**

#### **1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРОБЛЕМА**

Ефективността по отношение на пътническите превози при железопътния транспорт отбелязва по-ниски нива спрямо другите видове транспорт. Делът на железопътния транспорт в ЕС е 6 % и от средата на 90-те години се е запазил на стабилни равнища, като е значително по-нисък от този на леките автомобили (75 %), автобусите (8 %) и въздушния транспорт (8 %). Макар някои страни да са отворили своите вътрешни пазари за пътнически превози, пазарите на други държави членки все още са доминирани от исторически оператори.

Тази ситуация се дължи на два основни проблема. На първо място може да се посочи ниското качество на услугите за железопътни пътнически превози в целия ЕС — извършено през 2012 г. проучване показва, че само 46 % от европейците са доволни от своята национална и регионална железопътна система. На второ място, при редица различни национални модели в Европа се наблюдават пропуски в оперативната ефективност на железопътните предприятия. Въпреки големите субсидии за железопътен транспорт множество железопътни предприятия в ЕС от няколко години реализират загуби, като многократно се е налагало някои от тях да бъдат спасявани от данъкоплатеца.

Налице са категорични доказателства, че тези проблеми се дължат на липсата на конкурентен натиск и на различните правила за достъп до пазара в целия ЕС, което възпрепятства консолидирането на единното европейско железопътно пространство. В 16 от 25 държави членки с железопътен транспорт пазарният дял на историческите оператори остава над 90 %. При тези условия не може да се гарантира нито конкуренцията за пазара (няколко оператори, конкуриращи се за изключителното право над определен маршрут — *договор за обществена услуга*, нито тази на пазара (няколко оператори, обслужващи един и същи маршрут — *свободен достъп*). Също така от 1990 г. насам се забелязва по-отчетлива разлика в ефективността между най-силно и най-слабо представящите се оператори на железопътни превози в ЕС, което свидетелства за различни тенденции в развитието им.

Причините за тези проблеми са свързани с липсата на конкуренция при договорите за обществена услуга (ДОУ), нарушаването на пазарните принципи, причинено от ограничения достъп до необходимите ресурси (като например подвижен състав и интегрирани системи за продажба на билети) и националните ограничения пред свободата на предоставяне на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози. Днес 42 % от целия вътрешен пазар на пътнически превози в ЕС функционира въз основа на пряко възлагани задължения за обществена услуга (ЗОУ). Наред с това данните сочат, че в най-малко 9 държави членки историческият оператор все още разполага с монопол на вътрешния пазар на пътнически превози, предвиден в националното законодателство.

Тези проблеми, както и мерките, които ще бъдат предложени за тяхното разрешаване, ще засегнат множество участници в пазара на железопътни превози и извън него. По-специално те ще обхванат железопътните предприятия, пътниците и отрасли, занимаващ се с производство на железопътна техника, като особено внимание заслужава фактът, че мерките ще засегнат начина, по който се управлява публичното финансиране на железопътния отрасъл.

## **2. СУБСИДИАРНОСТ**

Посредством членове 58, 90 и 100 от Договора целите за изграждане на реално функциониращ вътрешен пазар в контекста на общата транспортна политика на ЕС се прилагат и към железопътните превози.

В контекста на съществуващите национални правила и неоптималното функциониране на националните институции, които поставят препятствия пред вътрешния пазар, самостоятелните действия на държавите членки не са в състояние да гарантират съгласуваността на пазара на железопътни превози в ЕС и да набележат начини за преодоляване на разликите в тълкуването на законодателството. Действията на европейско равнище имат за цел да гарантират последователно прилагане на достиженията на правото на ЕС по отношение на железопътните превози, което следва да доведе до създаването на единно европейско железопътно пространство (SERA) без излишни административни и технически препятствия. Наред с това е извършена щателна оценка на спазването на принципа на субсидиарност по отношение на свързаните с ДОУ мерки за отваряне на пазара, които са насочени към предоставянето на максимална гъвкавост на държавите членки.

## **3. ЦЕЛИ**

### **Обща цел:**

Да се повиши качеството на услугите за железопътни пътнически превози и тяхната оперативна ефективност, с което да се подобри конкурентоспособността и привлекателността на железопътния транспорт спрямо други видове транспорт и да се гарантира по-нататъшното развитие на SERA.

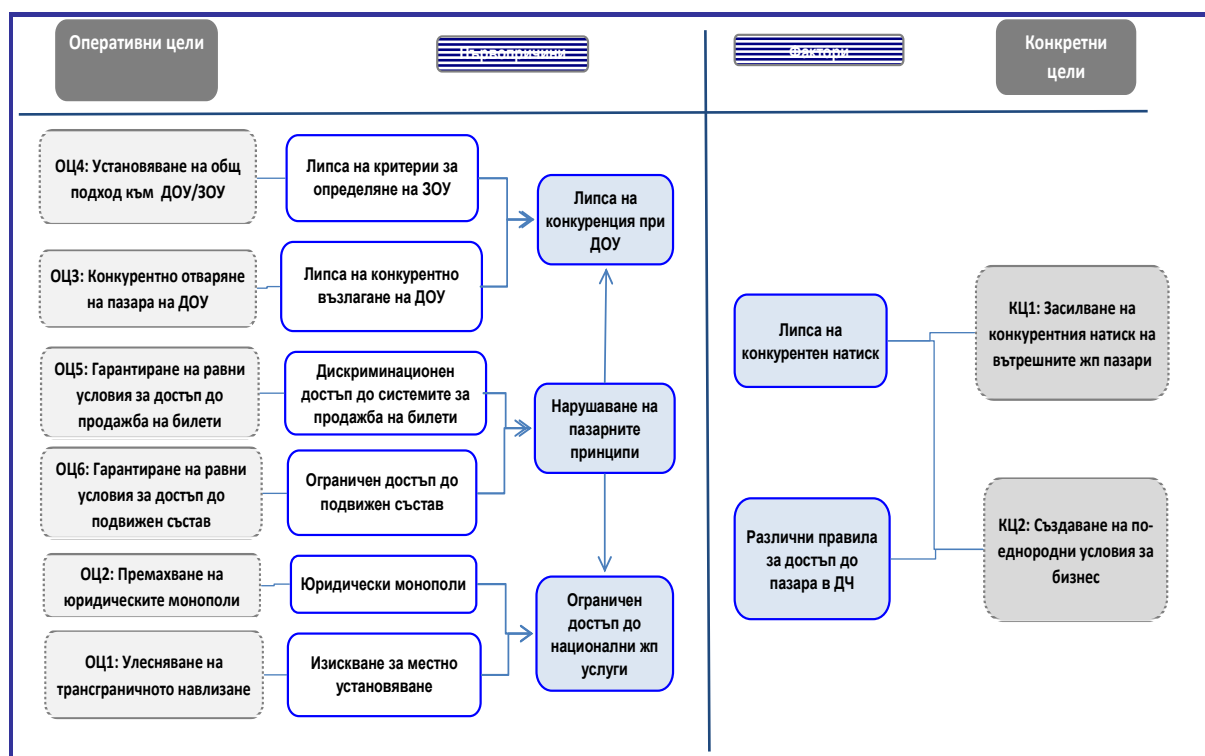
### **Конкретни цели:**

1. Засилване на конкурентния натиск върху националните пазари на железопътни превози
2. Създаване на по-еднородни условия за бизнес

## Оперативни цели:

1. Улесняване на трансграничното навлизане в националните пазари за железопътни пътнически превози
2. Премахване на юридическите монополи
3. Конкурентно отваряне на пазара на ДОУ
4. Установяване на общ подход за контрол върху определянето на ЗОУ и ДОУ
5. Гарантиране на равни условия за достъп до продажба на билети
6. Гарантиране на равни условия за достъп до подвижен състав

## Схема на факторите, първопричините и целите:



## 4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКАТА

Въз основа на консултациите със заинтересованите страни и анализа на проблемите могат да се определят четири общи набора от мерки, които са изложени в следната таблица:

| Първопричини   | Съответна категория на вариантите | Взети под внимание варианти на политика  | Избран ли е този вариант? |
|--|-----------------------------------|--|---------------------------|
| Ограничения за предоставянето на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози | Варианти А: Свободен достъп       | <b>Вариант А0: Базов сценарий</b> — в законодателството на ЕС не се предвиждат права за свободен достъп до вътрешни железопътни услуги | ✓                         |
|  |                                   | <b>Вариант А1:</b> Свободен достъп с възможност той да бъде ограничен при риск за жизнеспособността на ДОУ                             | ✓                         |

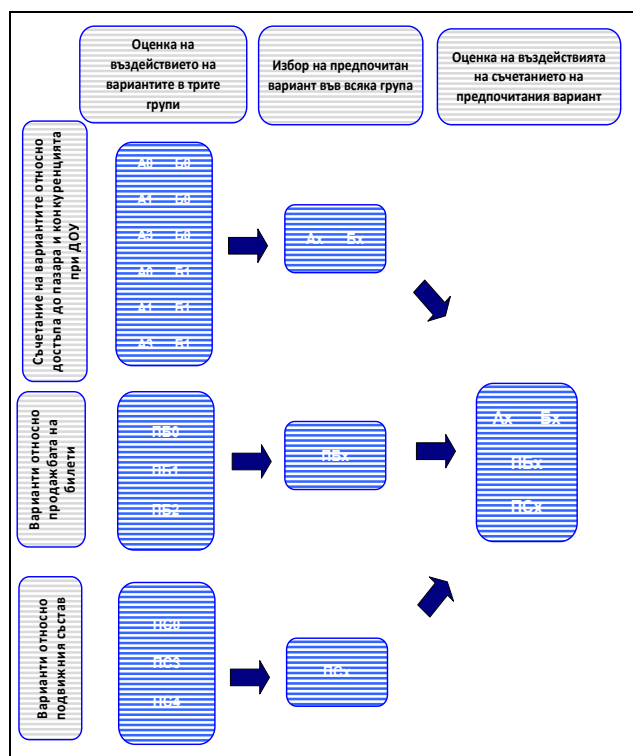
|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
|   |  | <b>Вариант А2:</b> Свободен достъп, ограничен до икономически жизнеспособни маршрути   |   |
|   |  | <b>Вариант А3:</b> Свободен достъп, ограничен до маршрути, които не са обхванати от ДОУ  | ✓ |
|   |  | <b>Вариант А4:</b> Неограничен свободен достъп   |   |
| <b>Липса на конкуренция по отношение на ДОУ</b>                 | <b>Варианти Б: Конкуrentна тръжна процедура за ДОУ</b>             | <b>Вариант Б0: Базов сценарий</b> — компетентните органи могат да избират между пряко възлагане и конкурентна тръжна процедура   | ✓ |
|   |  | <b>Вариант Б1:</b> Задължителна тръжна процедура на гъвкав принцип, при която обхватът на ДОУ е под контрола на национален регулаторен орган                                     | ✓ |
|   |  | <b>Вариант Б2:</b> Задължителна тръжна процедура на гъвкав принцип, при която обхватът на ДОУ е под контрола на Комисията  |   |
| <b>Дискриминационен достъп до системи за продажба на билети</b> | <b>Варианти ПБ: Интегриране на системите за продажба на билети</b> | <b>Вариант ПБ0: Базов сценарий</b> — Прилагане на Регламента за правата на пътниците и преработване на първия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт | ✓ |
|   |  | <b>Вариант ПБ1:</b> Доброволни национални интегрирани системи за продажба на билети  | ✓ |
|   |  | <b>Вариант ПБ2:</b> Задължителни национални интегрирани системи за продажба на билети  | ✓ |
|   |  | <b>Вариант ПБ3:</b> Интегрирана европейска система за продажба на билети   |   |
| <b>Ограничен достъп до подвижен състав</b>                      | <b>Варианти ПС: Достъп до подвижен състав</b>                      | <b>Вариант ПС0:</b> Базов сценарий — без специфични изисквания на ЕС   | ✓ |
|   |  | <b>Вариант ПС1:</b> Задължително създаване на дружества за експлоатиране на подвижен състав  |   |
|   |  | <b>Вариант ПС2:</b> Задължително притежание на подвижния състав от компетентните органи  |   |
|   |  | <b>Вариант ПС3:</b> Задължителна продажба или лизинг на подвижния състав от предходния бенефициер на ДОУ   | ✓ |
|   |  | <b>Вариант ПС4:</b> Задължение за компетентния орган да поеме финансовите рискове  | ✓ |
|   |  | <b>Вариант ПС5:</b> Насоки относно най-добрите практики за подвижния състав  |   |

Варианти А и Б са основните мерки на инициативата и тяхното съчетаване определя доколко амбициозна е целта за отваряне на пазара. Необходимо е да се направи оценка на следните съчетания на основни варианти:

- Вариант 0 (A0, – Базов сценарий B0)
- Вариант 1 (A1, – Отваряне на пазара въз основа на „широк свободен достъп“ и B0) без мерки относно конкурентните тръжни процедури за ДОУ
- Вариант 2 (A3, – Отваряне на пазара въз основа на „ограничен свободен достъп“ и B0) без мерки относно конкурентните тръжни процедури за ДОУ
- Вариант 3 (A0, – Отваряне на пазара въз основа единствено на конкурентни B1) тръжни процедури за ДОУ
- Вариант 4 (A1, – Отваряне на пазара въз основа на „широк свободен достъп“ и B1) конкурентни тръжни процедури за ДОУ
- Вариант 5 (A3, – Отваряне на пазара въз основа на „ограничен свободен достъп“ и B1) конкурентни тръжни процедури за ДОУ

Обсъждането на варианта относно продажбата на билети и подвижния състав има за цел установяването на рамкови условия, необходими за по-ефективното прилагане на основните варианти на политиката А и Б.

#### Основни варианти в съчетание с предпочитаните варианти относно ПБ и ПС:



#### 5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА

Докато правилата на ЕС биха създали необходимите условия за по-ефективно и еднородно функциониране на железопътния пазар, успехът на прилагането и свързаните с това въздействия зависят до голяма степен от ситуацията във всяка държава членка, както и от подхода към транспонирането и изпълнението на разпоредбите. Следователно анализът на въздействията на различните варианти се

основава предимно на качествена оценка, като по възможност тя е съчетана с частична количествена оценка.

Преките *икономически, социални и екологични* въздействия, чието потенциално значение за мерките на политиката се определя като най-съществено, са изложени в таблиците по-долу.

### Оценка на преките икономически и социални въздействия

|  | Вариант 0<br>Базов<br>сценарий | Вариант 1<br>Само широк<br>свободен<br>достъп | Вариант 2<br>Само<br>ограничен<br>свободен<br>достъп | Вариант 3<br>Само<br>конкурентна<br>тръжна<br>процедура | Вариант 4<br>Широк<br>свободен<br>достъп и<br>конкурентна<br>тръжна<br>процедура | Вариант 5<br>Ограничен<br>свободен<br>достъп и<br>конкурентна<br>тръжна<br>процедура |
|--|--------------------------------|---|--|---|--|--|
| <b>Преки икономически въздействия</b>        |                                |   |  |   |  |  |
| Конкуренция                                  | 0                              | + / ++  | +  | ++  | ++++   | +++  |
| Търсене на транспортни услуги                | 0                              | +   | +  | +   | ++   | ++   |
| Приходи и разходи на отрасъла                | 0                              | +   | +  | ++  | +++  | +++  |
| Публично финансиране                         | 0                              | +   | 0/+  | ++  | ++   | +++  |
| Инвестиции в железопътен транспорт           | 0                              | +   | +  | +   | ++   | ++   |
| Административни разходи за операторите       | 0                              | 0/+   | 0/+  | --  | -  | --   |
| Административни разходи за публичните органи | 0                              | 0   | 0  | --  | -  | --   |
| Многонационални железопътни дейности         | 0                              | +   | +  | +++   | ++++   | ++++   |
| Малки и средни предприятия                   | 0                              | 0/+   | 0/+  | +   | +  | +  |
| <b>Преки социални въздействия</b>            |                                |   |  |   |  |  |
| Тарифи за пътниците                          | 0                              | +   | 0/+  | 0   | +  | 0/+  |
| Качество на услугите                         | 0                              | +   | 0/+  | +   | ++   | ++   |
| Заетост — железопътни предприятия            | 0                              | 0   | 0  | -/+   | -/+  | -/+  |
| Заетост — отрасли, свързани с жп предприятия | 0                              | +   | +  | +   | ++   | ++   |
| Условия на работа                            | 0                              | -   | -  | --  | --   | --   |
| Безопасност на жп транспорт                  | 0                              | 0   | 0  | 0   | 0  | 0  |

### Въздействие на вариантите относно продажбата на билети

| Въздействие на вариантите относно продажбата на билети                | ПБ0<br>Базов<br>сценарий | ПБ1<br>Доброволно<br>интегриране | ПБ2<br>Задължително<br>интегриране |
|---|--------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| <b>Икономически въздействия</b>                                       |                          |                                  |                                    |
| Въздействия върху конкуренцията и други обусловени от нея въздействия | 0                        | ++                               | +                                  |
| Приходи и разходи на отрасъла   | 0                        | 0                                | -                                  |

|   |   |     |     |
|---|---|-----|-----|
| Търсене на транспортни услуги, многонационални железопътни дейности | 0 | 0   | 0   |
| Административни разходи за публичните органи                        | 0 | 0   | -   |
| Иновации  | 0 | +   | 0   |
| <b>Социални въздействия</b>   |   |     |     |
| Тарифи за пътниците   | 0 | 0/+ | 0/- |
| Качество на услугите  | 0 | +   | 0/+ |

### Въздействие на вариантите относно подвижния състав

|   | ПС1<br>Базов<br>сценарий | ПС3<br>Задължително<br>прехвърляне | ПС4<br>Риск за<br>възложителя |
|---|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Икономически въздействия</b>                                       |                          |                                    |                               |
| Въздействия върху конкуренцията и други обусловени от нея въздействия | 0                        | +                                  | ++                            |
| Публично финансиране  | 0                        | -                                  | --                            |
| Многонационални железопътни дейности                                  | 0                        | +                                  | +                             |
| Права на собственост  | 0                        | -                                  | 0                             |
| Приходи и разходи на отрасъла   | 0                        | 0                                  | +                             |
| Иновации  | 0                        | 0/-                                | 0/-                           |
| <b>Социални въздействия</b>   |                          |                                    |                               |
| Безопасност   | 0                        | 0                                  | 0                             |

## 6. СЪПОСТАВКА НА ВАРИАНТИТЕ

В таблицата по-долу е изложена съпоставката на вариантите от гледна точка на тяхната ефективност, ефикасност и съгласуваност.



| Съпоставка на вариантите за отваряне на пазара |                                | Ефективност <sup>1</sup>   |  | Ефикасност                                 |                     |                                       |   | Съгласуваност                            |  |   |                        | Обосновка  |
|--|--------------------------------|--|--|--|---------------------|---------------------------------------|---|--|--|---|------------------------|--|
|  |                                | КЦ1: Засилване на конкурентния натиск на вътрешните пазари на жп превози | КЦ2: Създаване на по-еднородни условия за бизнес | Оперативна ефективност на жп предприятията | Тарифи за пътниците | Административна тежест за операторите | Административна тежест за публичните органи | Заетост и условия на труд (жп транспорт) | Заетост (отрасли, свързани с жп транспорт) | Социално приобщаване, клиентски въздействия | Екологична устойчивост |  |
| <b>Вариант 0</b><br>сценарий                   | Базов                          | 0  | 0  | 0  | 0                   | 0                                     | 0   | 0  | 0  | 0   | 0                      | В конкурентните тръжни процедури няма да се явят нови оференти и няма да има подобрения в ефективността на публичните разходи в железопътния отрасъл. Различията в пазарните структури в държавите членки се запазват.                               |
| <b>Вариант 1</b>                               | Само широк свободен достъп     | + / ++   | +  | +  | +                   | 0 / +                                 | 0   | 0  | +  | +   | 0 / +                  | Положителни въздействия върху конкурентоспособността на железопътния пазар. Мярката обаче няма да доведе до значително реструктуриране на железопътния отрасъл и ще предостави само ограничени ползи по отношение на ефикасността и администрацията. |
| <b>Вариант 2</b>                               | Само ограничен свободен достъп | +  | +  | +  | 0 / +               | 0 / +                                 | 0   | 0  | +  | +   | 0 / +                  | Въздействията са сходни с тези на вариант 1, но още по-ограничени. ДОУ ще останат защитени от конкуренцията с оператори за открит достъп, така че не са заложили икономии на публични средства.  |
| <b>Вариант 3</b>                               | Само конкурентна тръжна        | ++   | +++  | ++   | 0                   | --                                    | --  | - / +                                    | +  | ++  | +                      | Вариантът обхваща единствено използването на ДОУ, поради което подобрява входящите права   |

<sup>1</sup> Показателите за ефективност са свързани със следните категории икономически въздействия: конкуренция, използване на публични средства, търсене на услуги/ дял на железопътния отрасъл и разработване на многонационални железопътни дейности.

| Съпоставка на вариантите за отваряне на пазара                            | Ефективност <sup>1</sup>   |  | Ефикасност                                 |                     |                                       |   | Съгласуваност                            |  |   |                        | Обосновка  |   |
|---|--|--|--|---------------------|---------------------------------------|---|--|--|---|------------------------|--|---|
|   | КЦ1: Засилване на конкурентния натиск на вътрешните пазари на жп превози | КЦ2: Създаване на по-еднородни условия за бизнес | Оперативна ефективност на жп предприятията | Тарифи за пътниците | Административна тежест за операторите | Административна тежест за публичните органи | Заетост и условия на труд (жп транспорт) | Заетост (отрасли, свързани с жп транспорт) | Социално приобщаване, клиентски въздействия | Екологична устойчивост |  |   |
| процедура   |  |  |  |                     |                                       |   |  |  |   |                        | само частично. Очаква се конкурентната тръжна процедура да доведе до по-висока ефикасност, особено при историческите оператори. Тарифите за клиентите ще останат непроменени, а административната тежест може да се увеличи. Социалното приобщаване и екологичната устойчивост са свързани с очакваното леко увеличение в предоставянето на железопътни превози. |   |
| <b>Вариант 4</b> Широко свободен достъп и конкурентна тръжна процедура    | ++++   | ++++   | +++  | +                   | -                                     | -   | -/+                                      | ++   | ++  | +/+                    | +  | Най-амбициозният вариант, насочен както към ДООУ, така и към свободния достъп, който е и най-ефективен от гледна точка на конкретните цели. С него се насърчава премахването на монополните печалби на историческите оператори и се създава възможност за навлизането на нови участници. Реинвестирането на спестените средства в железопътния отрасъл може да генерира допълнителни услуги. Въздействието върху заетостта е свързано с тенденциите на приходите от отрасъла. |
| <b>Вариант 5</b> Ограничен свободен достъп и конкурентна тръжна процедура | +++  | ++++   | ++/+                                       | 0/+                 | --                                    | --  | -/+                                      | ++   | ++  | +/+                    | +  | Вариант 5 е подобен на вариант 4, но позволява конкуренция между правата на свободен достъп и ДООУ. Очакват се по-малко ползи под формата на публични спестявания и оперативна ефективност. Въздействието върху заетостта е до голяма степен същото като при вариант 3.   |

| Съпоставка на вариантите относно продажбата на билети | Ефективност  |  | Ефикасност                                 |                     |   | Съгласуваност        | Обосновка  |
|---|--|--|--|---------------------|---|----------------------|--|
|   | КЦ1: Засилване на конкурентния натиск на вътрешните железопътни пазари | КЦ2: Създаване на по-еднородни условия за бизнес | Оперативна ефективност на жп предприятията | Тарифи за пътниците | Административна тежест за публичните органи | Качество на услугите |  |
| <b>ПБ0</b> Базов сценарий                             | 0  | 0  | 0  | 0                   | 0   | 0                    | Прилагането на Регламента за правата на пътниците и преработването на първия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт биха довели до минимално подобрене.  |
| <b>ПБ1</b> Доброволно интегриране                     | ++   | 0  | +  | 0/+                 | 0   | +/-                  | С ПБ1 ще се постигне по-ниска степен на хармонизация на подходите, но се оставя по-голяма възможност за конкуренция. При доброволния вариант ще се запази по-силната разпокъсаност на пазара и ще се възпрепятства безпроблемното пътуване.  |
| <b>ПБ2</b> Задължително интегриране                   | +  | 0  | 0  | 0/-                 | -   | 0/+                  | Задължителните системи за продажба на билети ще предоставят средства за безпроблемно пътуване, но могат да намалят маржовете за ценова конкуренция. Те могат да възпрепятстват възможността за свободен достъп на операторите за разработване на техни собствени бизнес стратегии. Възможно е задължителните системи да доведат до несъразмерни разходи. |

| Съпоставка на вариантите относно подвижния състав | Ефективност  |  | Ефикасност                                 |                      | Съгласуваност |                      |          | Обосновка  |
|---|--|--|--|----------------------|---------------|----------------------|----------|--|
|   | КЦ1: Засилване на конкурентния натиск на вътрешните железопътни пазари | КЦ2: Създаване на по-еднородни условия за бизнес | Оперативна ефективност на жп предприятията | Публично финансиране | Безопасност   | Права на собственост | Иновации |  |
| <b>ПС0</b> Базов сценарий                         | 0  | 0  | 0  | 0                    | 0             | 0                    | 0        | В много държави достъпът до подвижен състав остава сериозна пречка пред конкуренцията.   |
| <b>ПС3</b> Задължително прехвърляне               | +  | +  | 0/-  | -                    | 0             | -                    | 0/-      | Както ПС3, така и ПС4 предвиждат равнопоставеност на условията за достъп до подвижен състав, с което се увеличава потенциалният брой на оферентите и се хармонизират условията за бизнес. Очаква се подобрене в ефективността на публичното финансиране. С вариант ПС3 се увеличават разходите на операторите, като той включва отнемане на собствеността над подвижния състав от съществуващите исторически оператори, което може да доведе до конфликти. |
| <b>ПС4</b> Риск за възложителя                    | ++   | +  | 0/-  | --                   | 0             | 0                    | 0/-      | Макар че този вариант би предоставил по-ефективен достъп до подвижен състав в сравнение с ПС3, финансовите рискове ще причинят по-силен натиск върху публичните средства. С цел разходите да бъдат сведени до минимум възлагащите органи могат да предпочетат да използват стар подвижен състав, което би затруднило иновациите.   |

## Заклучение

Анализът показва, че най-добри резултати се постигат посредством следните варианти:

- **Вариант 4** Отваряне на пазара въз основа на „широк свободен достъп“ и конкурентна тръжна процедура за ДООУ
- **ПБ1** Доброволни национални интегрирани системи за продажба на билети
- **ПС3** Задължително прехвърляне на подвижен състав или **ПС4** Задължение за компетентния орган да поеме финансовите рискове, свързани с подвижния състав

Както вече бе обяснено, оценката на въздействието на някои от вариантите е съпроводена с известна неяснота, тъй като понякога доказателствата са сравнително скорошни (напр. в областта на конкуренцията на пазара) или двусмислени (доказателства, предоставени единствено от конкретни заинтересовани страни). Поради тази причина решението да се избере горепосочената комбинация представлява политически избор.

### Прогнозни оценки на въздействието на предпочитания вариант на политиката

Извършеният анализ на сценариите и изпитванията на чувствителността позволиха да се направи оценка на потенциалните въздействия на предпочетения вариант на политиката. Съществени фактори за предоставяне на пълните ползи от отварянето на пазара са също институционалното разделение и координирането на управлението на инфраструктурата, предлагани в рамките на друга инициатива от четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, довели до следните полезни взаимодействия:

### Въздействия на политиките за отваряне на пазара и за управление на инфраструктурата

| Всички промени представляват примерни оценки  | Финансови ползи (ННС, млрд. EUR) | Увеличение на пътници/km (млрд.) |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| <b>Сценарий 1 – Акцент върху спестяванията</b>  |                                  |                                  |
| Само вертикална сепарация   | 6,6                              | 0,8                              |
| Само отваряне на пазара   | 29,4                             | 2,0                              |
| Комбинация от отваряне на пазара и вертикална сепарация   | 43,4                             | 3,8                              |
| <b>Сценарий 2 – Реинвестиране (50 % от спестяванията се реинвестират в железопътен транспорт)</b> |                                  |                                  |
| Само вертикална сепарация   | 4,4                              | 1,1                              |
| Само отваряне на пазара   | 21,0                             | 8,4                              |
| Комбинация от отваряне на пазара и вертикална сепарация   | 33,8                             | 16,4                             |

Докато при сценарий 1 се поставя акцент само върху финансовите ползи (изразяващи се предимно в спестяване на публични средства), чрез сценарий 2 биха могли да се осигурят допълнително 16 милиарда пътници/km (6 % увеличение на пътници/km в допълнение към тенденциите, заложиени в базовия сценарий).

## 7. КОНТРОЛ И ОЦЕНКА

Комисията ще наблюдава и оценява прилагането и ефективността на посоченото законодателство посредством набор от индикатори, които в повечето случаи съответстват на определените в доклада за държавните помощи, Регламент (ЕО) № 1370/2007 и системата за контрол на железопътния пазар<sup>2</sup>.

| Конкретна цел  | Показател  |
|--|--|
| КЦ1: Засилване на конкурентния натиск на вътрешните железопътни пазари | <ul style="list-style-type: none"><li>• Пазарен дял на новите участници* (във връзка с оперативна цел ОЦ1 и ОЦ3)</li><li>• Железопътни услуги, обхванати от ДОУ* (във връзка с ОЦ3 и ОЦ4)</li><li>• Използване на правата на достъп* (във връзка с ОЦ1, ОЦ2 и ОЦ3)</li><li>• Пречки пред предоставянето на по-ефективни железопътни услуги* (във връзка с всички оперативни цели)</li><li>• Лицензиране (във връзка с ОЦ1 и ОЦ2)</li></ul> |
| КЦ2: Създаване на по-еднородни условия за бизнес                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Железопътни услуги, обхванати от ДОУ*</li><li>• Използване на права на достъп*</li><li>• Пречки за предоставянето на по-ефективни железопътни услуги*</li></ul>  |
| Други параметри  |  |
| Условия на работа  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Динамика на заетостта* (напр. увеличение или намаление на заетостта)</li><li>• Социални условия*</li></ul>   |

\* съгласно предвиденото в член 15 от преработения първи пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт

Предвижда се пет години след края на преходния период на представените от Комисията законодателни предложения тя да направи оценка на изпълнението на целите на инициативата.

<sup>2</sup> Преразгледана в преработения първи пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт.