



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.6.2014 г.  
COM(2014) 353 final

PART 2/2

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

**Четвърти доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар**

{SWD(2014) 186 final}

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

## Четвърти доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар

### СЪДЪРЖАНИЕ

|         |                                                                                                          |    |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.5.    | Качество на железопътните транспортни услуги .....                                                       | 44 |
| 3.5.1.  | Железопътните услуги в сравнение с други услуги .....                                                    | 44 |
| 3.5.2.  | Качество на услугите .....                                                                               | 44 |
| 3.5.3.  | Честота на влаковете.....                                                                                | 47 |
| 3.5.4.  | Точност.....                                                                                             | 50 |
| 3.6.    | Железопътни транспортни услуги, обхванати от задължения за предоставяне на обществени услуги (ЗПОУ)..... | 53 |
| 3.6.1.  | Задълженията за предоставяне на обществени услуги и сегментите на железопътния транспорт .....           | 53 |
| 3.6.2.  | Финансиране на задълженията за предоставяне на обществени услуги .....                                   | 54 |
| 3.6.3.  | Конкурентни тръжни процедури по задължения за предоставяне на обществени услуги .....                    | 56 |
| 3.7.    | Лицензиране на железопътни предприятия.....                                                              | 58 |
| 3.8.    | Степен на отваряне на пазара .....                                                                       | 60 |
| 3.9.    | Хармонизация между държавите членки .....                                                                | 61 |
| 3.10.   | Развитие на заетостта и социалните условия .....                                                         | 66 |
| 3.10.1. | Заетост в железопътния сектор.....                                                                       | 66 |
| 3.10.2. | Социално-демографска структура на железопътния пазар на труда .....                                      | 67 |
| 3.10.3. | Дейности по обучение .....                                                                               | 70 |
| 3.10.4. | Други аспекти на условията на труд .....                                                                 | 71 |
| 4.      | Състояние на мрежата на ЕС и инфраструктурни ограничения .....                                           | 71 |
| 4.5.    | Различия в развитието на инфраструктурата .....                                                          | 71 |
| 4.6.    | Управление на инфраструктурата .....                                                                     | 72 |
| 4.7.    | Електрификация .....                                                                                     | 72 |
| 4.8.    | Движение на влаковете.....                                                                               | 72 |
| 5.      | Използване на права на достъп.....                                                                       | 73 |
| 5.5.    | Железопътен транспорт.....                                                                               | 73 |

|        |                                                                         |    |
|--------|-------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.6.   | Пътнически железопътни превози — регионални и крайградски сегменти..... | 74 |
| 5.6.1. | Пътнически железопътни превози — всички сегменти .....                  | 74 |
| 5.6.2. | Регионални и крайградски превози .....                                  | 75 |
| 5.6.3. | Железопътни високоскоростни превози и превози на дълги разстояния.....  | 76 |
| 5.7.   | Пътнически железопътни превози — международни услуги.....               | 77 |
| 6.     | Пречки за по-ефективни железопътни услуги .....                         | 77 |
| 7.     | Заключение .....                                                        | 77 |

|                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Приложенията към настоящия доклад се намират в работен документ на службите<br/>SWD(2014) 186</b></p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 3.5. Качество на железопътните транспортни услуги

#### 3.5.1. Железопътните услуги в сравнение с други услуги

Железопътните услуги продължават да са доста назад в класацията по индекса за развитие на пазарите на дребно, който сравнява няколко вида услуги в рамките на вътрешния пазар. През 2012 г. железопътните превози се класират на 27<sup>мо</sup> място в сравнение с други услуги на вътрешния пазар по отношение на показателя за резултати на пазара на дребно<sup>41</sup> — само недвижимите имоти, ипотечните и инвестиционните продукти заемат по-задни позиции, докато авиокомпаниите, пощенските услуги и градският транспорт се класират далеч по-добре от железопътните превози.

#### 3.5.2. Качество на услугите

##### **КЛЕТКА 7. РЕГЛАМЕНТ ОТНОСНО ПРАВАТА НА ПЪТНИЦИТЕ — МИНИМАЛНИ СТАНДАРТИ ЗА КАЧЕСТВО НА УСЛУГИТЕ**

В приложение III към Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт<sup>42</sup> са установени следните минимални стандарти за качество на услугите:

- Информация и билети
- Точност на транспортните услуги и общи принципи за преодоляване на смущенията в услугите
- Отменяне на транспортните услуги
- Чистота на подвижния състав и гаровите съоръжения
- Проучване на удовлетвореността на потребителите
- Разглеждане на жалбите, възстановяване на суми и обезщетяване за неизпълнение на стандартите за качество на услугите
- Предоставяне на помощ на лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност.

##### 3.5.2.1. Цялостна удовлетвореност

Според индекса за развитие на пазарите на дребно железопътните превози се класират на 27<sup>мо</sup> място от общо 30 услуги на вътрешния пазар по отношение също така на цялостната удовлетвореност (15 % от потребителите са дали на железопътните услуги оценка между 0 и 4 по скала от 0 до 10)<sup>43</sup>.

На базата на проучването на Евробарометър от 2013 г., за което са интервюирани 28 036 граждани на ЕС (по около 1 000 интервюта за всяка държава членка) се оказва,

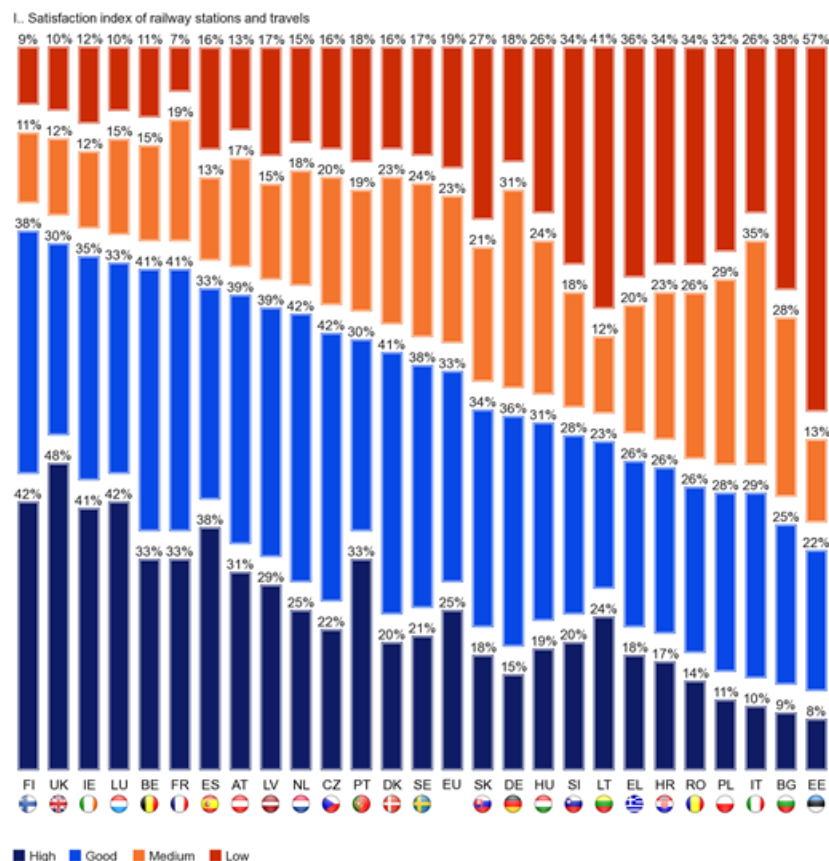
<sup>41</sup> Индексът за развитие на пазарите на дребно е съставен показател, който отчита четири ключови аспекта на опита на потребителя (лекота при сравняване на услугите, увереност на потребителите, че продавачът спазва законодателството в областта на защитата на потребителите, срещнати проблеми и цялостна удовлетвореност на потребителите).

<sup>42</sup> ОВ L 315, 3.12. 2007 г., стр. 14.

<sup>43</sup> Индекс за развитие на пазара на дребно за 2012 г., стр. 27 — средните стойности за вътрешния пазар са: 9 % с оценка между 0 и 4 и 37 % с оценка между 5 и 7 (за железопътни превози последната е 40 %).

че само 58 % от гражданите на ЕС са удовлетворени в голяма или задоволителна степен от нивото на железопътните услуги.

**Графика 31. Степен на удовлетвореност от железопътните гари и пътуванията с влак (2013 г.)**



Легенда: тъмносиньо — много висока; синьо — висока; оранжево — средна; кафяво — ниска

Източник: Експресно проучване на Евробарометър № 382а относно удовлетвореността на европейците от железопътните услуги — (телефонни интервюта на 28 036 граждани на ЕС на възраст над 15 години) — приложение 12 към Работен документ на службите SWD(2014) 186

По отношение на цялостната удовлетвореност Финландия и Обединеното кралство заемат челно място по процент на удовлетвореност с над 75 % удовлетворени потребители, докато в България и Естония по-малко от 30 % от потребителите са доволни. Процентът на удовлетвореност за Италия също е много нисък (36 %). В Германия и Швеция над 50 % от респондентите са удовлетворени, макар и под средното равнище за ЕС (55 %).

По отношение на повечето показатели е от съществено значение да се подчертае, че като цяло най-ниските проценти на удовлетвореност са установени в Италия и държавите членки от централната част на Източна Европа и от Югоизточна Европа.

### 3.5.2.2. Удовлетвореност от обслужването на клиентите<sup>44</sup>

**68 % от европейците са удовлетворени от предоставянето на информация относно разписанията на влаковете (процент на неудовлетвореност 16 %).** По отношение на конвенционалните влакове<sup>45</sup> от 2011 г. насам удовлетвореността слабо се е повишила (с 3 процентни пункта), като значителен скок се наблюдава в Полша и Нидерландия (удовлетвореността се е увеличила съответно с 16 и с 12 процентни пункта).

**67 % от европейците са удовлетворени от удобството при закупуване на билети в гарите (процент на неудовлетвореност 17 %** — въпреки че в Германия достига до 37 %). Процентът на удовлетвореност<sup>46</sup> остава стабилен от 2011 г. насам (78 % удовлетвореност), като значителен скок се наблюдава в Австрия и Гърция (ръст с 14 и 10 процентни пункта), но е обезпокоително незадоволителен в Италия, Дания и Словения (при всички тях е налице спад с над 10 процентни пункта). Неудовлетвореността е малко по-висока в селата (19 %), отколкото в големите градове (14 % неудовлетвореност). Европейците, засегнати от проблеми в областта на достъпността (например лица с намалена подвижност), също са малко по-недоволни (20 % неудовлетвореност).

**Едва 36 % от европейците са удовлетворени от механизмите за жалби (18 % неудовлетвореност** — до 31 % в Италия). Удовлетвореността от разглеждането на жалби е скочила с 10 процентни пункта от 2011 г. насам — което показва първите резултати от прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007. Удовлетвореността е скочила с над 20 процентни пункта в четири държави членки (Франция, Латвия, Финландия и Испания) и с между 10 и 20 процентни пункта в 7 други. Удовлетвореността е спаднала с над 5 процентни пункта само в Чешката република, Италия и Естония. Важно е да се подчертае, че 54 % от потребителите, които са имали проблем с влакове, са се оплакали на железопътното предприятие или на трета страна, което е под средната стойност от 70 % за всички услуги<sup>47</sup>.

По-голямата част от европейците са удовлетворени от **наличието на директни билети** (58 %), като най-високи равнища са достигнати във Франция, Белгия и Финландия (навсякъде над 70 %), а също и в Обединеното кралство и Германия. Както и по други аспекти на удовлетвореността, с по-слаби резултати са Италия и държавите членки от централната част на Източна Европа и от Югоизточна Европа (но също и Швеция и Австрия).

### 3.5.2.3. Удовлетвореност от услугите във влаковете<sup>48</sup>

**Удовлетвореността от предоставянето на информация по време на пътуването с влак, по-специално в случай на закъснения,** се запазва стабилна, но недостатъчна (по-малко от 50 % удовлетвореност). Най-високите нива на удовлетвореност се наблюдават в Обединеното кралство (70 %), Финландия и Ирландия. Най-високите

<sup>44</sup> За допълнителна информация вж. също приложение 12 към Работен документ на службите SWD(2014) 186.

<sup>45</sup> Експресното проучване на Евробарометър по отношение на качеството на железопътните услуги, проведено през 2013 г., последва подобно проучване, проведено през 2011 г. — експресното проучване на Евробарометър от 2011 г. обаче не обхваща крайградски услуги. В следствие на това сравнение между двете проучвания се прави само за национални, международни и регионални услуги (т.е. „конвенционални“).

<sup>46</sup> Пак там.

<sup>47</sup> Индекс за развитие на пазара на дребно за 2012 г., стр. 24.

<sup>48</sup> Вж. приложение 12 към Работен документ на службите SWD(2014) 186

нива на неудовлетвореност се наблюдават във Франция (47 %) и Германия (42 %). По отношение на конвенционалните влакове от 2011 г. нататък е настъпило съществено подобрене във Финландия, Полша и Нидерландия (при всички тях ръстът е над 9 процентни пункта).

**Удовлетвореност от наличието на персонал:** 58 % от европейците са удовлетворени от **наличността** на персонала във влаковете в своята държава. Най-високи нива на удовлетвореност са установени в Белгия, Финландия и Люксембург (всички над 70 %), докато Германия (32 %), Ирландия и Франция имат най-високите степени на неудовлетвореност (всички над 28 %).

**Удовлетвореността от чистотата и поддръжката на подвижния състав остава недостатъчна.** По-малко от половината европейци (48 %) са удовлетворени от чистотата на железопътните вагони, включително тоалетните. Финландия, Ирландия и Обединеното кралство са с най-високо ниво на удовлетвореност (над 68 %), докато в Италия, Румъния и България нивата на удовлетвореност са най-ниски (заедно с Германия, централната част на Източна Европа и Югоизточна Европа). От 2011 г. насам по отношение на конвенционалните линии са налице големи увеличения в Австрия, Полша и Чешката република (навсякъде ръстът е с над 10 процентни пункта) и големи понижения в Италия, Португалия и Латвия (навсякъде спадът е с над 10 процентни пункта).

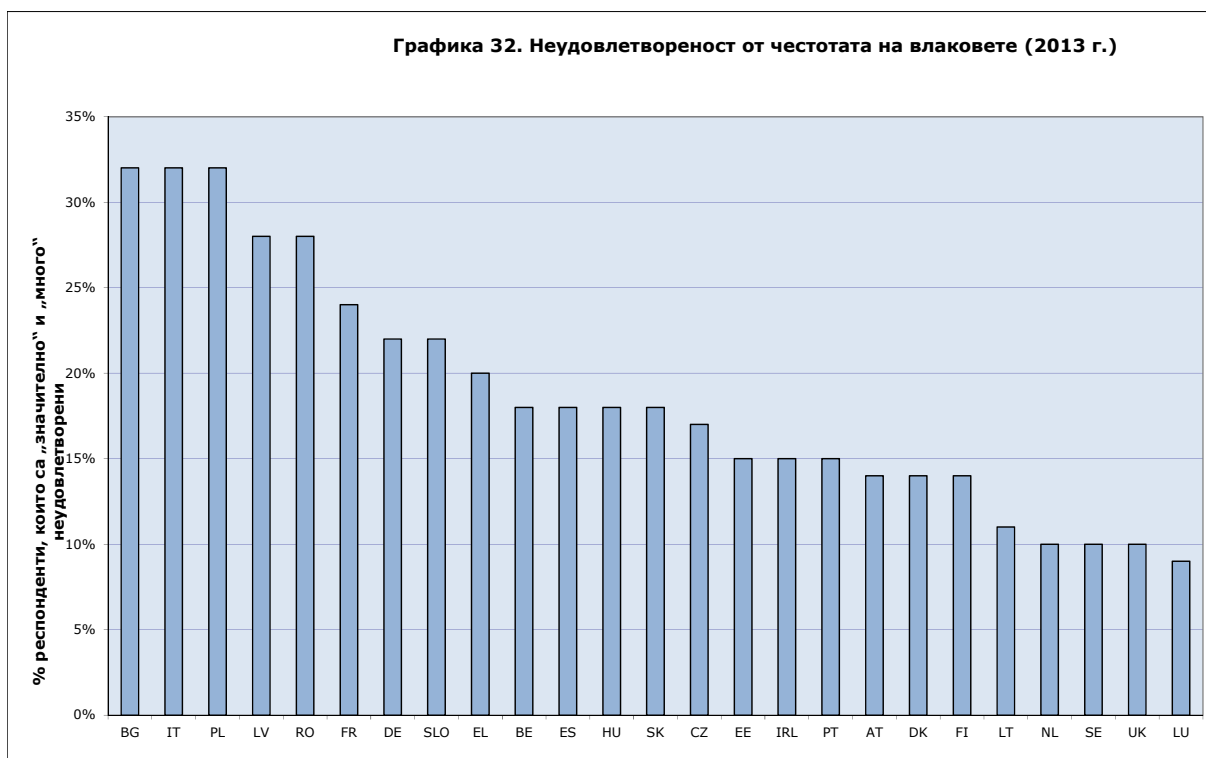
**Удовлетвореността от възможността за вземане на велосипед във влаковете** е най-висока в Дания (47 %) и в Обединеното кралство (44 %). Най-високите нива на неудовлетвореност са установени в Румъния (28 %), Франция (24 %) и Германия (20 %).

### 3.5.3. *Честота на влаковете*

Удовлетвореността от честотата е съществена за привличането на пътници за железопътните превози, тъй като — заедно с цената — времето е най-важният фактор, който оказва влияние върху решенията на потребителите<sup>49</sup>. Като цяло, 59 % от европейците са удовлетворени от честотата според проучването на Евробарометър. Обединеното кралство, Швеция и Нидерландия имат най-ниските проценти на неудовлетвореност по отношение на честотата. Италия, централната част на Източна Европа и Югоизточна Европа имат най-високите проценти на неудовлетвореност (както при предходни проучвания). Във Франция и Германия мненията са поляризирани — удовлетвореността, но и неудовлетвореността от честотата са над средните.

---

<sup>49</sup> Въпреки че ударението е върху честотата, други променливи, свързани с времето, играят важна роля за решенията на пътниците, като например време на чакане, разстояние до гарата, време на пътуване в превозното средство, прекачвания и т.н.



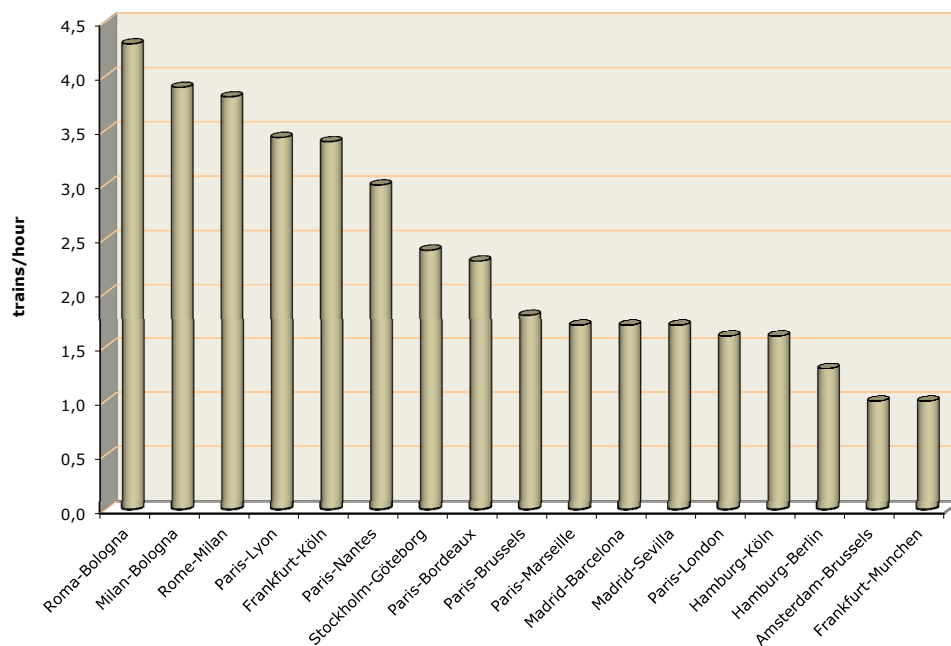
*Източник: Експресно проучване на Евробарометър № 382а относно удовлетвореността на европейците от железопътните услуги — приложение 12 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

По отношение на честотата на влаковете по важни високоскоростни линии, понастоящем в италианската високоскоростна мрежа, която има предимството да преминава през най-важните градове по една и съща ос, има около 4 влака на час. Линиите Париж—Нант, Париж—Лион и Франкфурт—Кьолн също достигат най-малко 3 влака на час. От друга страна за линии, които в други отношения са важни, като например линията Париж—Лондон (която свързва двата най-големи града на ЕС), честотата все още е само 1,5 влака на час.

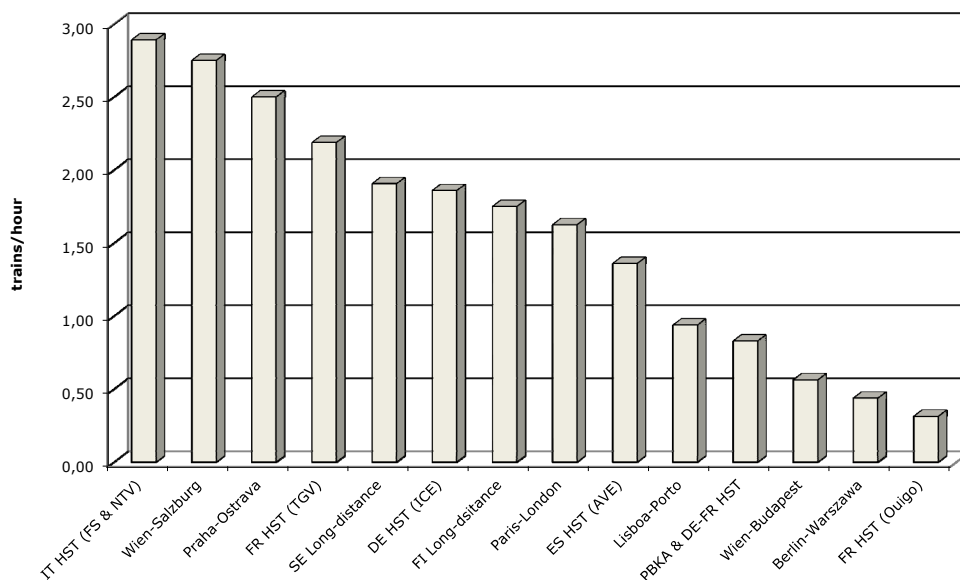
Като цяло по отношение на проучените мрежи (вж. анализа на тарифите) **най-високите честоти са достигнати по линии с повече от един оператор, като например италианската високоскоростна мрежа, Виена—Залцбург и Прага—Острава, с до 2,5 влака на час. Честотите за Париж—Бенелюкс/Германия остават под 1 влак на час (средна стойност).**



**Графика 33а. Брой влакове/час по основните търговски високоскоростни линии (оценка за 2013 г.)**



**Графика 33б. Брой влакове/час в разгледаните търговски мрежи (оценка за 2013 г.)**

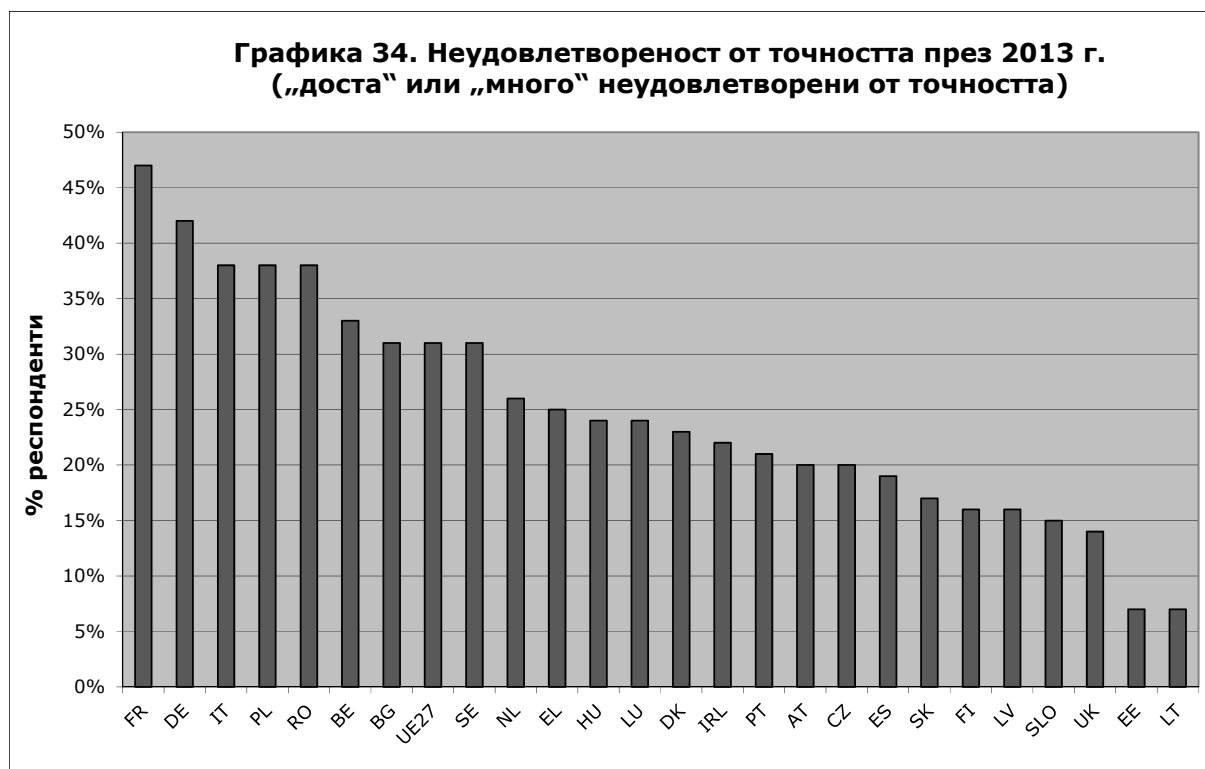


*HST високоскоростни влакове; long distance – на дълги разстояния*

*Източник: European Rail Timetable (Разписание на европейските железници), издание лято 2013 г.*

### 3.5.4. Точност

Според проучването на Евробарометър неудовлетвореността<sup>50</sup> от точността и надеждността е най-голяма във Франция (47 %), Германия (42 %) и Италия (38 %), а най-ниска — в Обединеното кралство, Естония и Литва. И обратно, удовлетвореността от точността е най-голяма в Ирландия, Латвия, Австрия и Обединеното кралство (над 73 %).



*Източник: Експресно проучване на Евробарометър № 382а относно удовлетвореността на европейците от железопътните услуги — приложение 12 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

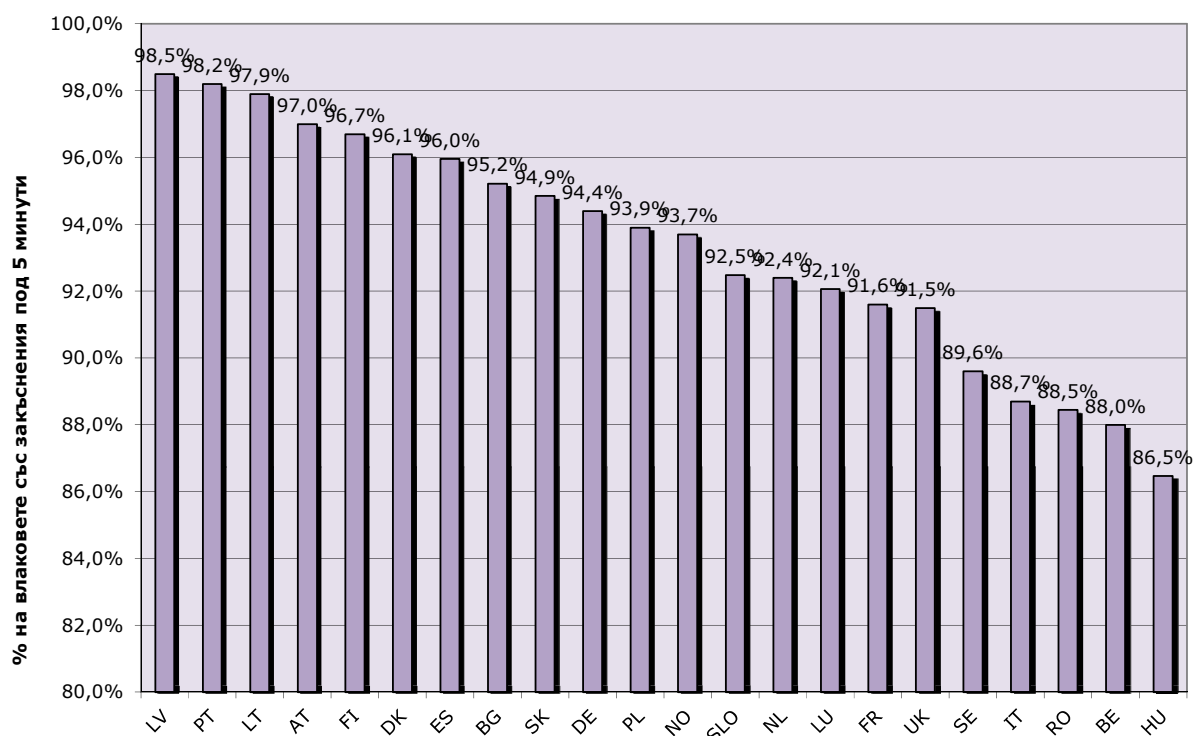
Местните и регионалните влакове са много точни в Латвия, Португалия, Австрия и Литва — докато Белгия и Унгария, където те са важни за работещите пътуващи лица, са със слаби резултати<sup>51</sup>. Точността в Швеция и Италия също се оценява на под 90 %.

Влаковете на дълги разстояния са много точни във Финландия, Дания и Италия, докато Полша и Литва са със слаби резултати. Равнището на точност за Германия и Португалия изглежда по-ниски, тъй като е отчетено при праг 5 минути, въпреки че е налице висока степен на неудовлетвореност на германските пътници.

<sup>50</sup> Т.е. респонденти, които са доста или много неудовлетворени от точността и надеждността — изключват се респонденти без мнение.

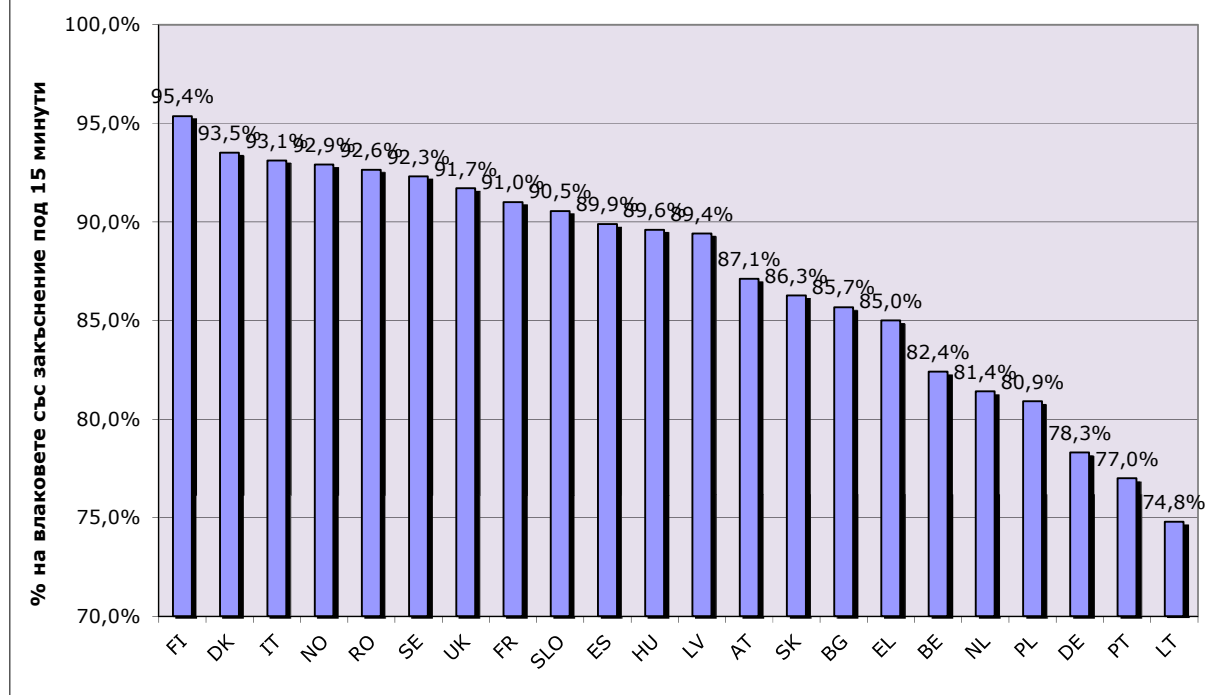
<sup>51</sup> Ирландия, Чешката република и Естония не са представили данни.

**Графика 35. Точност на местните и регионалните влакове през 2012 г. (закъснения под 5 минути)**



Източници: Въпросници по Схемата за наблюдение на железопътния пазар (СНЖП) и Trafikverket за Швеция (не включва крайградските превози) — данните за Германия и Португалия обхващат закъснения от съответно над шест и три минути (вж. приложение 14 към Работен документ на службите SWD(2014) 186

**Графика 36. Точност на влаковете на дълги разстояния през 2012 г. (закъснения под 15 минути)**



*Източници: Въпросници по СЖКП и Trafikverket за Швеция — данните за Германия и Португалия обхващат закъснения от съответно над шест и пет минути — приложение 14 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

Налице са интересни различия по отношение на точността. В Швеция и Италия влаковете на дълги разстояния са много точни, за разлика от местните влакове. В Португалия и Литва е точно обратното. Изглежда никой от показателите не може да обясни високата степен на неудовлетвореност от точността и надеждността във Франция. Накрая, по отношение на високоскоростните превози влаковете от тип „AVE“ в Испания са достигнали равнище на точност от 99,2 %, докато в по-претоварените мрежи на Франция влаковете от тип „TGV“ са достигнали равнище от 91 % (и 85 % за влаковете „Thalys“ в Белгия). И последно, по отношение на комбинираните товарни превози, изглежда през 2011 г. точността е достигнала 67 %, като все още 19 % от влаковете закъсняват с над 3 часа и 4 % — с над 24 часа<sup>52</sup>.

От гледна точка на надеждността, въпреки че поредицата от данни е непълна, Унгария е с най-лоши резултати с около 14 % отменени влакове. Дания, Франция, Великобритания и Норвегия всички имат около 2—3 % отменени местни влакове. Обединеното кралство и Норвегия са представили сходни проценти за превози на дълги разстояния. Високоскоростните превози изглеждат с висока степен на надеждност: под 0,2 % отмени във Франция и Италия.

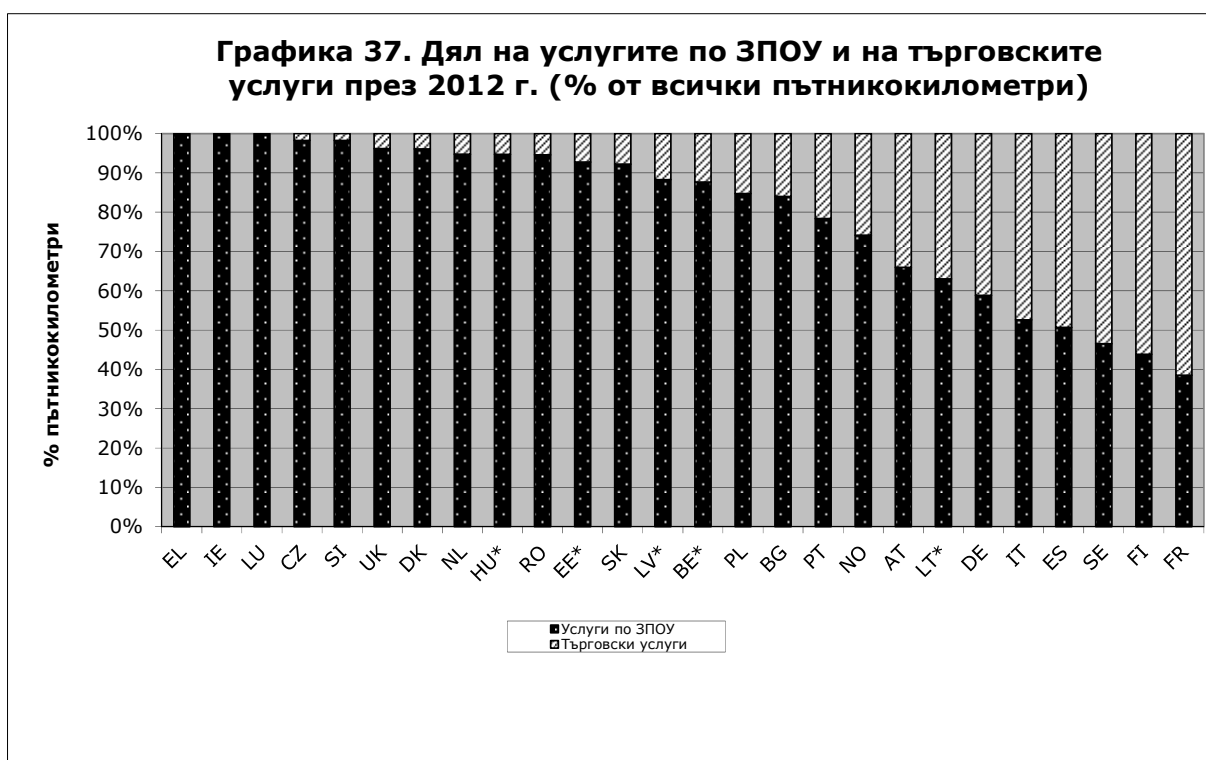
<sup>52</sup>

Международен съюз на предприятията за комбиниран железопътен и автомобилен транспорт (UIRR), Road-Rail Transport: new developments and best practices (Автомобилен и железопътен транспорт: новости в развитието и най-добри практики), 55-та сесия на Работната група на ИКЕ на ООН за интермодален транспорт и логистика, 6—7 ноември 2011 г., публикувано на [www.unece.org](http://www.unece.org) — тези данни изглежда се потвърждават от Доклада за състоянието на железопътните превози за 2013 г. на Общността на европейските железници (CER) (2013 г.), според който през периода 2008—2012 г. по-малко от 70 % от товарните влакове пристигат в рамките на 15 минути от времето по разписание.

### 3.6. Железопътни транспортни услуги, обхванати от задължения за предоставяне на обществени услуги (ЗПОУ)

#### 3.6.1. Задълженията за предоставяне на обществени услуги и сегментите на железопътния транспорт

Задълженията за предоставяне на обществени услуги (ЗПОУ) обхващат около 62—65 % от всички пътнички километри в ЕС и около 74 % от влаккилометрите за периода 2011—2012 г. Делът на пътнички километрите в рамките на ЗПОУ се е променил във Франция (с включването на *Trains d'équilibre du Territoire*, като е нараснал от 31 % на 43 % от всички вътрешни пътнички километри) и Финландия (където се е увеличил от 14 % през 2010 г. на 45 % през 2012 г.).

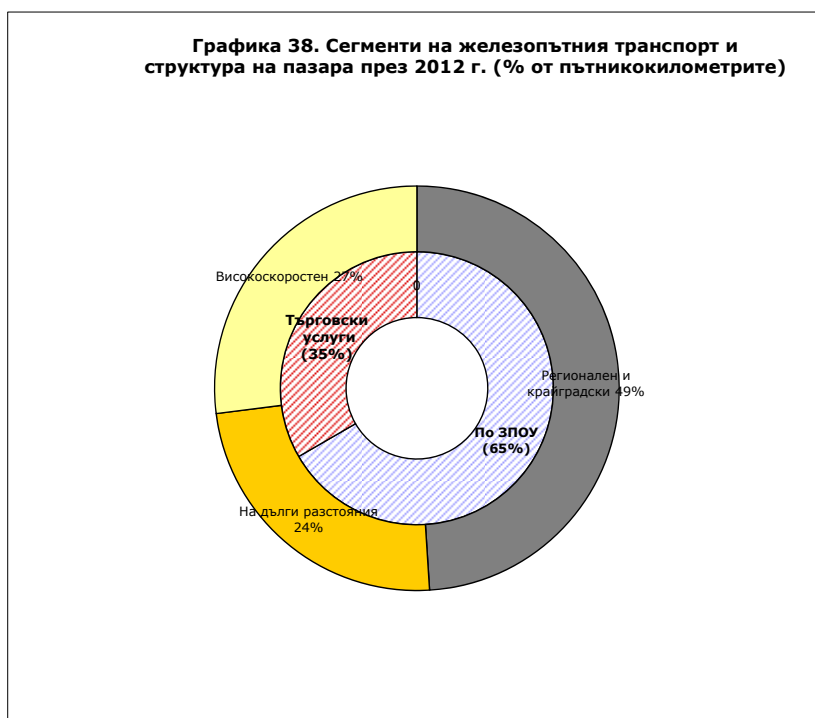


Източник: Въпросници по СНЖП — приложение 15 към Работен документ на службите SWD(2014) 186

Относителният дял на железопътните услуги в рамките на ЗПОУ и търговските услуги варира за различните пазарни сегменти. В Обединеното кралство, където основната част от железопътните услуги са за работещи пътуващи лица (вж. графика 4), ЗПОУ обхващат 99 % от всички вътрешни пътнички километри. Това рязко се различава от положението във Франция, която представлява преди всичко пазар на високоскоростни превози и където ЗПОУ покриват само 38 % от всички пътнички километри.

Всички крайградски и регионални превози (на които се падат 49 % от всички пътнички километри) в Европа изглежда се осъществяват съгласно ЗПОУ. Високоскоростните превози, които представляват около 27 % от всички пътнички километри на ЕС, изглежда не са по ЗПОУ в нито една от държавите членки, освен може би по някои отсечки на вътрешните линии в Нидерландия и Австрия (напр. Залцбург—Инсбрук). В резултат може да се приеме, че две трети от конвенционалните превози на дълги разстояния се осъществяват като задължения за предоставяне на обществени услуги. Накрая, ЗПОУ могат да покриват целите национални мрежи, с един или няколко договора за обществена услуга, на някои държави членки с малка

територия като Нидерландия, Белгия, Унгария, Дания и Ирландия — или по-големи държави членки, какъвто е случаят с Обединеното кралство.



*Източник: Въпросници по СЖП, собствени изследвания, доклад за държавните помощи; положението в Полша може незначително да се различава, тъй като някои търговски услуги се осъществяват по регионални линии*

### 3.6.2. Финансиране на задълженията за предоставяне на обществени услуги

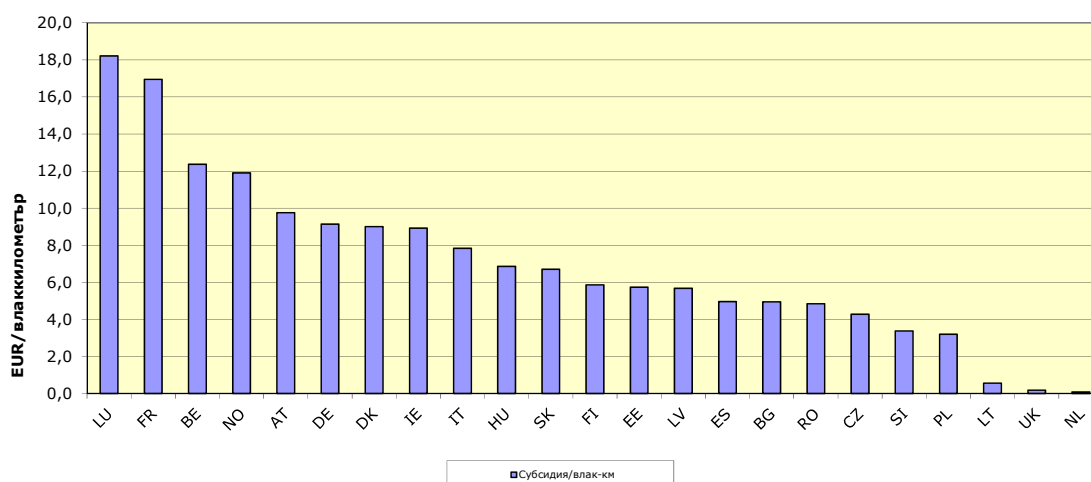
През периода 2011—2012 г. изпълнението на задълженията за предоставяне на обществени железопътни услуги в ЕС е финансирано годишно с около 18 млрд. евро<sup>53</sup> държавни средства, от които само в Германия около 6 млрд. евро, във Франция 4,5 милиарда и в Италия 2 милиарда. Пряката публична подкрепа в Обединеното кралство и Нидерландия е много ниска, тъй като тези държави членки финансират кръстосано онези техни услуги, които реализират загуба, чрез рентабилни услуги, които попадат в обхвата на едни и същи договори за обществени услуги за железопътни превози, и чрез приходи от пътническите тарифи (вж. по-долу). Това отчасти обяснява защо Люксембург и Франция предоставят субсидии в размер на около 17—18 EUR на влаккилометър<sup>54</sup>, докато в Обединеното кралство и Нидерландия публичната подкрепа е едва 0,1—0,2 EUR на влаккилометър. Както и във Франция, в Германия нивото на нетно финансиране също варира<sup>55</sup>. Накрая, при европейските ЗПОУ са налице различия и в броя на пътниците на влак: в Нидерландия, Франция, Белгия, Италия и Обединеното кралство един влак превозва средно около 120 пътници, докато в Чешката република, Литва и Люксембург — по-малко от 60.

<sup>53</sup> 17,8 милиарда през 2011 г. (няма данни за Словения и Финландия) и 18,4 милиарда през 2012 г. (няма данни за Нидерландия).

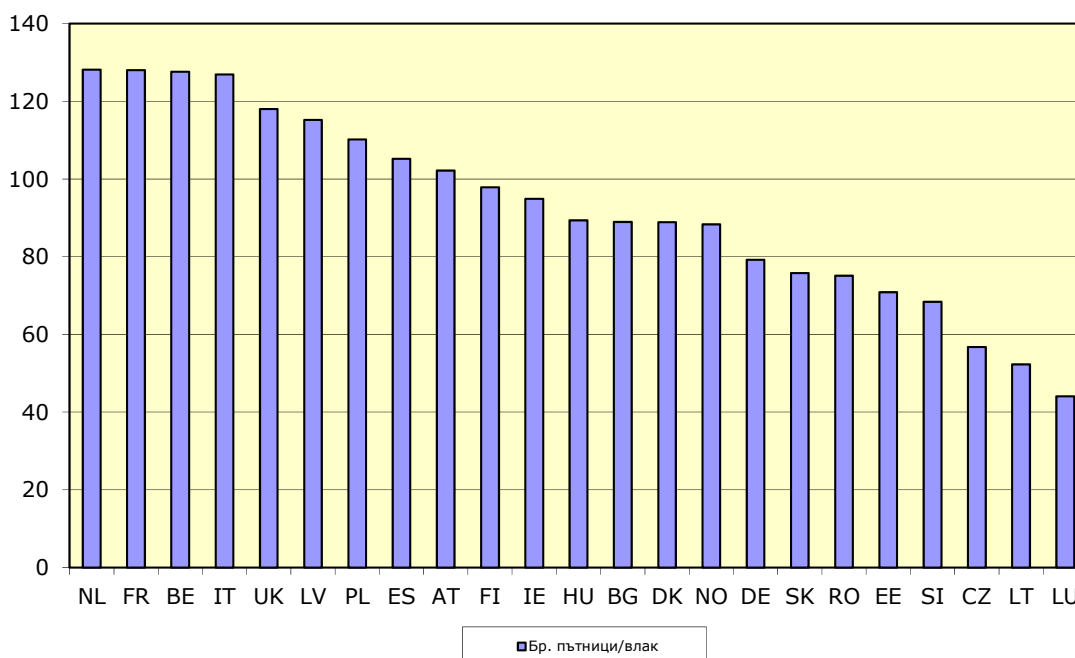
<sup>54</sup> „Нетното държавно финансиране“ за 140-тонен крайградски влак във Франция възлиза на едва 7,1 EUR на влаккилометър, тъй като 10,9 EUR на влаккилометър служат за заплащане на таксите за достъп до релсов път.

<sup>55</sup> „Нетната държавно финансиране“ за 140-тонен крайградски влак в Германия възлиза на едва 4,8 EUR на влаккилометър (като се приспадат таксите за достъп до релсов път).

**Графика 39. Размер на субсидията за влакилометър през 2012 г. (EUR/влак-км)**



**Графика 40. Среден брой пътници/влак във влаковете по ЗПОУ през 2012 г.**

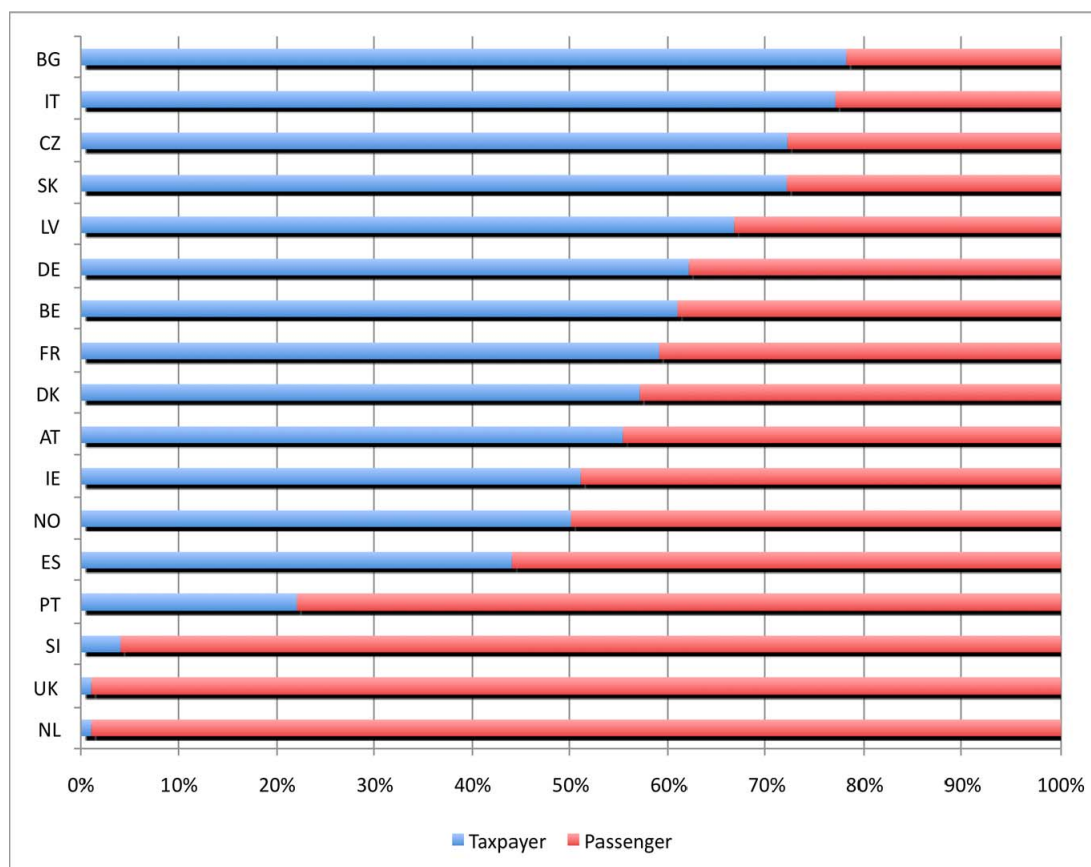


*Източник: Въпросници по СНЖП, собствени изследвания, доклад за държавните помощи, приложение 15 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

**Разходите по ЗПОУ се покриват и от пътническите билети, приходите от които възлизат на най-малко 21 млрд. евро в ЕС. Както беше обяснено, в Обединеното кралство и Нидерландия приходите от пътническите билети покриват 99 % от**

разходите по ЗПОУ, докато в България, Германия, Италия и Чешката република данъкоплатците покриват над 70 % от разходите по ЗПОУ.

**Графика 41. Кой плаща за изпълнението на задълженията за предоставяне на обществени услуги (2012 г.)?**



Легенда: синьо — данъкоплатците; червено — пътниците

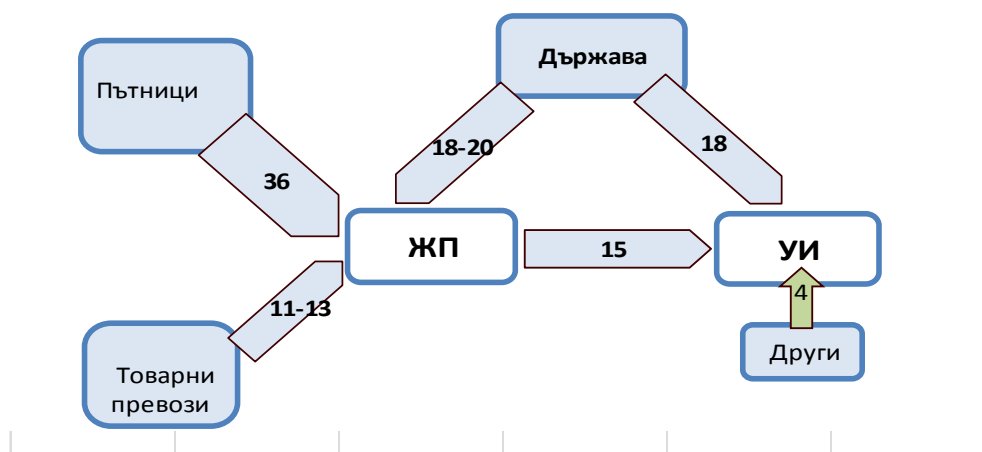
Източник: Въпросници по СЖП, собствени изследвания, годишни отчети на конкуренти

#### КЛЕТКА 8. ФИНАНСОВИ ПОТОЦИ В СЕКТОРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕВОЗИ

Въз основа на информацията, предоставена от държавите членки по СЖП, и анализа на финансовите сметки на железопътните предприятия (ЖП) и управителите на инфраструктура (УИ) е възможно да се картографират главните оценени финансови потоци (представени в графиката по-долу в милиарди евро за 2012 г.). Пътниците са купили от железопътните предприятия железопътни услуги за около 38 милиарда евро, а предприятията са купили услуги за товарни железопътни превози за около 11—13 милиарда евро. Железопътните предприятия са платили около 15 милиарда евро такси за достъп до релсов път на управителите на инфраструктури, които са получили около 18 милиарда евро държавни субсидии. Компенсациите за изпълнението на задължения за предоставяне на обществени услуги възлизат на около 18—20 милиарда евро. И на последно място, но не и по важност, управителите на инфраструктури получават около 4 милиарда евро други приходи (от електроенергия, недвижими имоти и т.н.).



**Графика 42. Финансови потоци в сектора на железопътните превози (в милиарди евро)**



Източник: Годишни отчети, Въпросници по СНЖП

### 3.6.3. Конкурентни тръжни процедури по задължения за предоставяне на обществени услуги

Няколко държави членки провеждат тръжни процедури във връзка със сключването на договори за обществени услуги за железопътни превози. Някои правят това в голям мащаб (Обединеното кралство, Германия, Швеция), докато други провеждат тръжни процедури само за малък брой договори (Полша, Италия, Дания, Португалия, Нидерландия, Чешката република и Словакия)<sup>56</sup>. През 2011 г. Обединеното кралство стартира подновяването на 5 франчайза, а Германия и Словакия докладваха конкурентни тръжни процедури съответно за 18 договора и за 1 договор за обществени услуги, които обаче са с по-малък мащаб.

Интересното е, че изглежда се заражда вътрешен пазар за договори за обществени услуги. Все по-голям брой от тези договори за обществени услуги за железопътни превози се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз* (уебсайта TED), както всички останали обществени поръчки. Броят на обявленията за обществени поръчки<sup>57</sup> за услуги за железопътни превози, публикувани през 2012 г., достига 41, следователно се е удвоил от 2006 г. насам — оттогава са публикувани общо 205 обществени поръчки за услуги. Преобладаващата част са германски търгове (около 113), но това би могло да се дължи и на мащаба на поръчките и има индикации, че почти всички германски обществени поръчки за услуги се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*<sup>58</sup>. Публикуването на обявления за възлагане на поръчки,

<sup>56</sup> Броят на поръчките, предлагани на търг в дадена държава членка, зависи също и от мащаба на поръчката. В Обединеното кралство има само 19 франчайза, докато според доклада „Mofair“ в Германия има най-малко 31 железопътни предприятия, които работят по един или няколко договора за обществени услуги в Германия.

<sup>57</sup> Обявленията за обществени поръчки са тълкувани като покани за участие в конкурс, а не като обявления, използвани само от съображения за прозрачност (за които най-подходящи са предварителните доброволни обявления или обявленията за възлагане на поръчки)

<sup>58</sup> Германските въпросници по Схемата за наблюдение на железопътния пазар (СНЖП) отчитат тръжни процедури за 49 обществени поръчки за услуги през периода 2009—2011 г., докато за същия период в *Официален вестник на ЕС/TED* има 45 обществени поръчки за услуги.

както и на предварителни доброволни обявления<sup>59</sup>, се е удвоило от 2010 г. насам, следователно прозрачността се е подобрила.

**Таблица 6. Брой на обявленията за обществени поръчки за услуги за железопътни превози, публикувани в *Официален вестник на ЕС* през 2012 г., по държави членки**

|                      | BG | CZ | DE  | DK | IT | NL | PL | SE | UK | Общо |
|----------------------|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|------|
| Обявления за поръчки | 3  | 1  | 113 | 1  | 2  | 3  | 62 | 13 | 7  | 205  |

Източник: Базата данни TED на *Официален вестник на ЕС*



Източник: Базата данни TED на *Официален вестник на ЕС*

Обществените поръчки за услуги, публикувани в *Официален вестник на ЕС*, представляват интересна извадка от обществените поръчки за услуги в ЕС като цяло. В този контекст е интересно да се отбележи, че при **76 % от публикуваните обществени поръчки за услуги като критерий за възлагане се използва „икономически най-изгодна оферта“<sup>60</sup>**, а само при 23 % цената е единствен критерий за възлагане.

Въз основа на проучване на европейските социални партньори в железопътния транспорт се оказва, че в Чешката република, Дания, Испания, Франция, Италия,

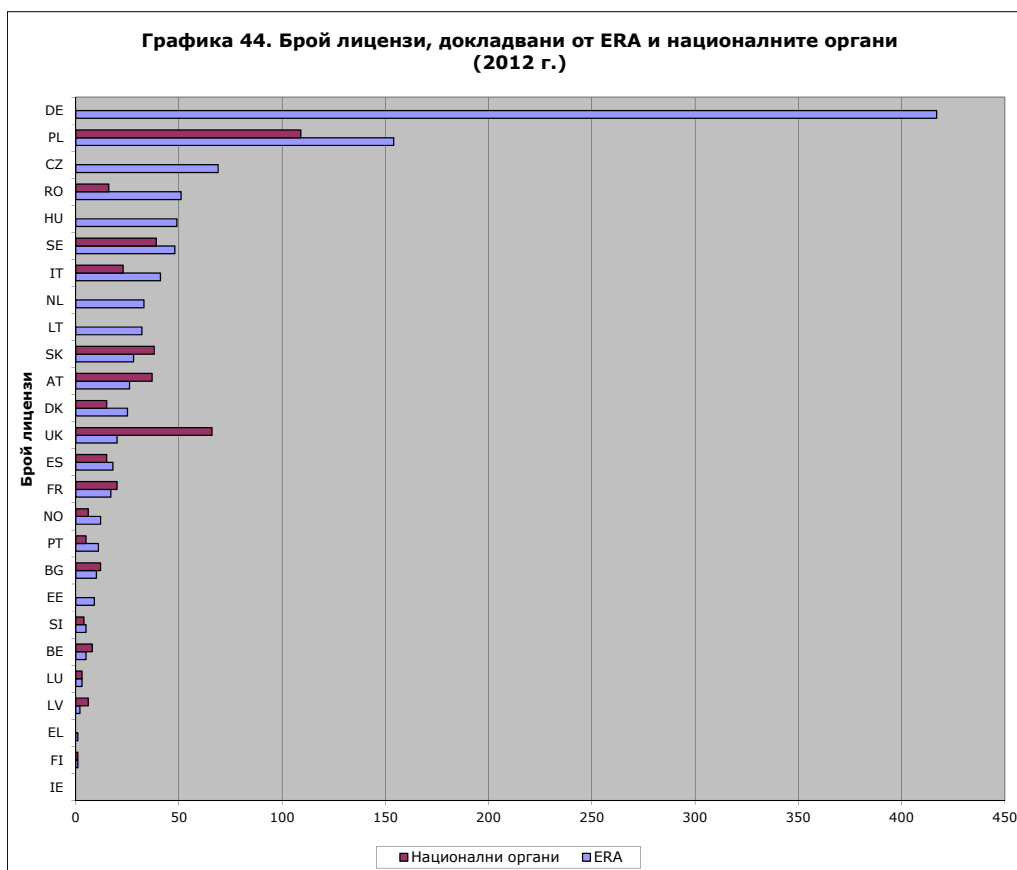
<sup>59</sup> По отношение на железопътните превози броят на обявленията за възлагане на поръчки за процедура на договаряне и ускорена процедура без предварително публикуване и предварителни доброволни обявления се е удвоил от 2009 г. насам: публикациите през периода 2006—2009 г. са средно 12, а през периода 2010—2012 г. — 22.

<sup>60</sup> Ако се използват социални критерии, те се прегрупират статистически под този критерий за възлагане.

Нидерландия, Великобритания и Норвегия се изисква прехвърляне на персонал, а в Австрия, България, Германия, Ирландия, Полша и Швеция такова прехвърляне е избираемо<sup>61</sup>. Освен това в Австрия, Дания, Германия, Нидерландия и Швеция, където има секторни споразумения, не е абсолютно необходимо в тържните документи да се предписват социални критерии, тъй като социалните стандарти се прилагат към всички оператори.

### 3.7. Лицензиране на железопътни предприятия

Германия продължава да води с голяма преднина по брой на лицензите с 417 издадени лиценза, следвана от Полша. Интересно е да се отбележи, че докато всички германски и нидерландски лицензи се докладват пред Европейската железопътна агенция (ERA), в Обединеното кралство по-голям брой лицензи се докладват пред националните органи, отколкото пред ERA (вероятно поради това, че повечето железопътни превози са ограничени в рамките на Обединеното кралство с оглед на ниското равнище на трансграничния товарен трафик и факта, че засега само Eurostar предоставя трансгранични пътнически превози). Друга интересна особеност на Обединеното кралство е издаването на лицензи за „оператори за краен случай“ — в случай на несъстоятелност на оператори на франчайзи<sup>62</sup> или удължаване на тържни процедури. Броят на лицензите очевидно е много нисък в онези държави, където завареният оператор все още има монопол върху вътрешните пътнически услуги.



<sup>61</sup> CER-ETF (2012), Social Aspects and the protection of staff in case of change of railway operator: the current situation (Социални аспекти и защита на персонала в случай на промяна на железопътния оператор: сегашната ситуация), стр. 66—67 — в някои държави членки има разпоредби за прехвърляне на персонал за градски транспорт (което обяснява защо са посочени някои държави членки, които не са провели тържни процедури по ЗПОУ).

<sup>62</sup> Франчайзите са обществени поръчки за услуги в Обединеното кралство.

*Източници: Европейска железопътна агенция (база данни ERADIS),  
Въпросници по Схемата за наблюдение на железопътния пазар, попълнени от държавите членки —  
приложение 16 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

Повечето лицензи, докладвани на ERA, са за товарни превози (51 %) — особено в Германия и Полша. Според ERA са докладвани около 200 лиценза за пътнически железопътни превози, докато около 550 се отнасят само до товарни превози, а 336 обхващат и двата вида превози.



*Източници: Европейската железопътна агенция (база данни ERADIS) — приложение 16 към Работен документ на службите) SWD(2014) 186*

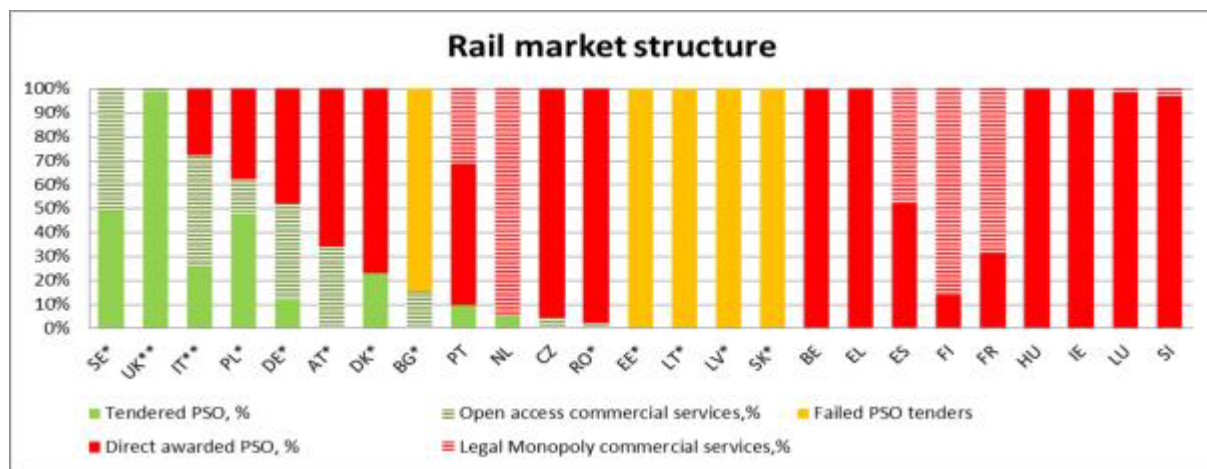
### **3.8. Степен на отваряне на пазара**

Съгласно законодателството на ЕС пазарът на железопътните товарни превози е отворен от 2007 г. насам, а този за международни пътнически услуги — от 2010 г. насам. По отношение на железопътните пазари, които не са отворени, е важно да се подчертае, че в момента не съществува задължение на равнище ЕС за отваряне на вътрешните пазари за пътнически услуги и че те формират 94 % от всички пътнички километри в ЕС.

В контекста на оценката на въздействието на четвъртия железопътен пакет службите на Комисията установиха, че през 2010 г. около **40 % от вътрешния пазар на пътнически железопътни превози в ЕС е бил достъпен за нови участници на пазара**. Само две държави членки (Швеция и Обединеното кралство) са отворили в пълна степен търговските превози и превозите в рамките на задължения за извършване на обществена услуга, а в целия ЕС 40 % от всички пътнички километри са затворени за конкуренция. **Повтарянето на тази оценка през 2012 г. въз основа на**

предположенията от 2010 г.<sup>63</sup> доведе до същите резултати.

Графика 46. Структура на железопътния пазар (2012 г.)



Легенда: плътно зелено — договори по ЗПОУ, възложени чрез тръжни процедури, %  
 плътно червено — директно възложени договори по ЗПОУ, %  
 ириховано зелено — търговски услуги с отворен достъп, %  
 ириховано зелено — търговски услуги с отворен достъп, %  
 ириховано червено — търговски услуги с монополно право за предоставянето им, %  
 жълто — неуспешни тръжни процедури по ЗПОУ

Източник: Въпросници по СНЖП, оценка на въздействието на четвъртия железопътен пакет, CER (2010 г.), собствени оценки

10 държави членки (означени със звездичка в графиката), които формират 20 % от всички пътнички километри, са отворили пазара по начин, който позволява търговски услуги с отворен достъп да съществуват съвместно с пряко възложени обществени поръчки за услуги. Вследствие на решението на *Bundesgerichtshof*<sup>64</sup>, с което се изискват повсеместни конкурентни тръжни процедури, Германия повече няма да бъде част от тази група. В Естония, Латвия, Литва и Словакия напълно отворен достъп съществува съвместно с директно възлагани договори за обществени услуги, обхващащи всички железопътни услуги. Обществените поръчки за услуги в тези държави членки трябва *de jure* изцяло да се предлагат на търгове, *de facto* обаче в тях е участвал само завареният оператор.

Този процент не се е променил съществено, тъй като не е докладвано допълнително отваряне, освен по отношение на железопътни туристически услуги в Испания. Важно е да се подчертае, че в съобщения в пресата<sup>65</sup> се споменава, че Чешката република обмисля увеличаване на търговете за договори за обществени услуги, а Испания обмисля отваряне за конкуренция на някои от търговските превози в нея. Важно е също така да се подчертае, че в Германия делът на предлаганите на търг влак километри в рамките на ЗПОУ е нараснал на 51 %.

Въпреки тази ситуация европейските железопътни предприятия продължават да разгръщат международната си дейност. С течение на времето делът на чуждестранните

<sup>63</sup> Тези предположения се основават главно на CER (2010) Public service in rail transport in the European Union: an overview (Обществените услуги в железопътния транспорт в Европейския съюз: преглед).

<sup>64</sup> Bundesgerichtshof Beschluss X ZB4/10 vom 8. Februar 2011 S-Bahn Verkehr Rhein/Ruhr.

<sup>65</sup> Railway Gazette (2013), *Czech passenger market opening in sight* (Изгледи за отваряне на чешкия пазар на пътнически превози), 17. 10. 2013 г.

продажби в приходите на основните европейски железопътни групи е станал значителен:

- DB изглежда е реализирало 42 % от своя оборот през 2012 г. извън Германия (тъй като то управлява *inter alia* Arriva, както и главните железопътни предприятия за товарни превози в Обединеното кралство, Дания и Нидерландия);
- SNCF формира 24 % от своя оборот извън Франция (въпреки че френският пазар е изцяло затворен за чуждестранна конкуренция) — най-вече чрез своето дъщерно предприятие Keolis (за крайградски влакове) и с акциите си в NTV, Westbahn, Eurostar и Thalys;
- NS, което оперира на нидерландския пътнически пазар, който е почти напълно затворен за конкуренция, изглежда формира 38 % от своя оборот извън Нидерландия чрез дъщерното си предприятие Abellio.
- Trenitalia също осъществява дейност извън Италия (Netinera, германското дъщерно предприятие на Trenitalia, формира около 5 % от оборота на последното).

### **3.9. Хармонизация между държавите членки**

#### *Индекс за развитие на железопътния пазар*

От 2000 г. насам са приети 17 директиви, свързани с железниците. Считано към ноември 2013 г., срокът за транспониране на 15 от тях е изтекъл, а за две продължава да тече (директиви 2012/34/ЕС и 2013/9/ЕС). Показателят за дефицит при транспонирането — който е разработен за целите на информационното табло за вътрешния пазар<sup>66</sup> — дава процента на директивите, които не са транспонирани от дадена държава членка чрез национални мерки, за които надлежно е подадено уведомление до Комисията, като отношение към общия брой директиви, които е трябвало да бъдат транспонирани до крайната дата (10<sup>ти</sup> ноември или 10<sup>ти</sup> април, тъй като индексът за развитие на единния пазар се публикува два пъти в годината). Дефицитът при транспонирането на железопътните директиви изглежда значително по-висок от общия индекс за вътрешния пазар.

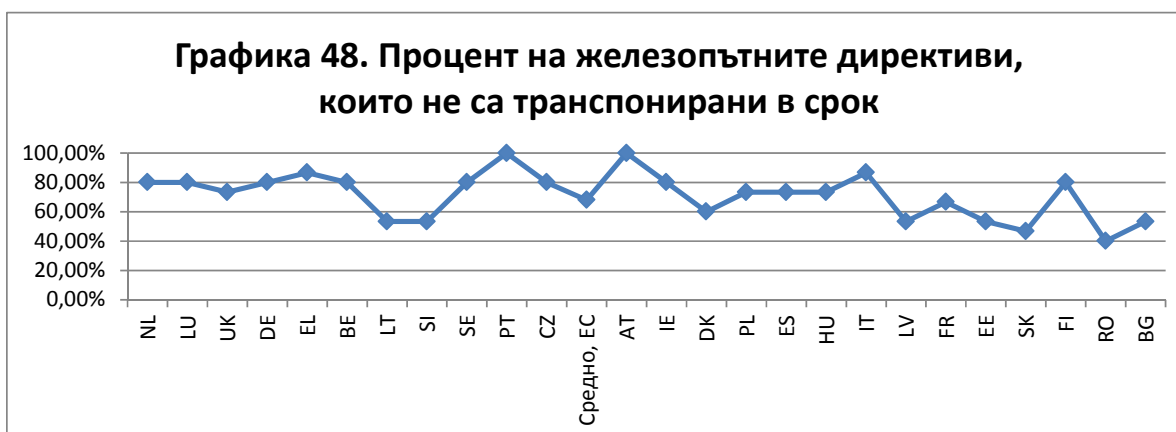
---

<sup>66</sup> Информационно табло за вътрешния пазар: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/scoreboard/](http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/)



Източник: Европейска комисия

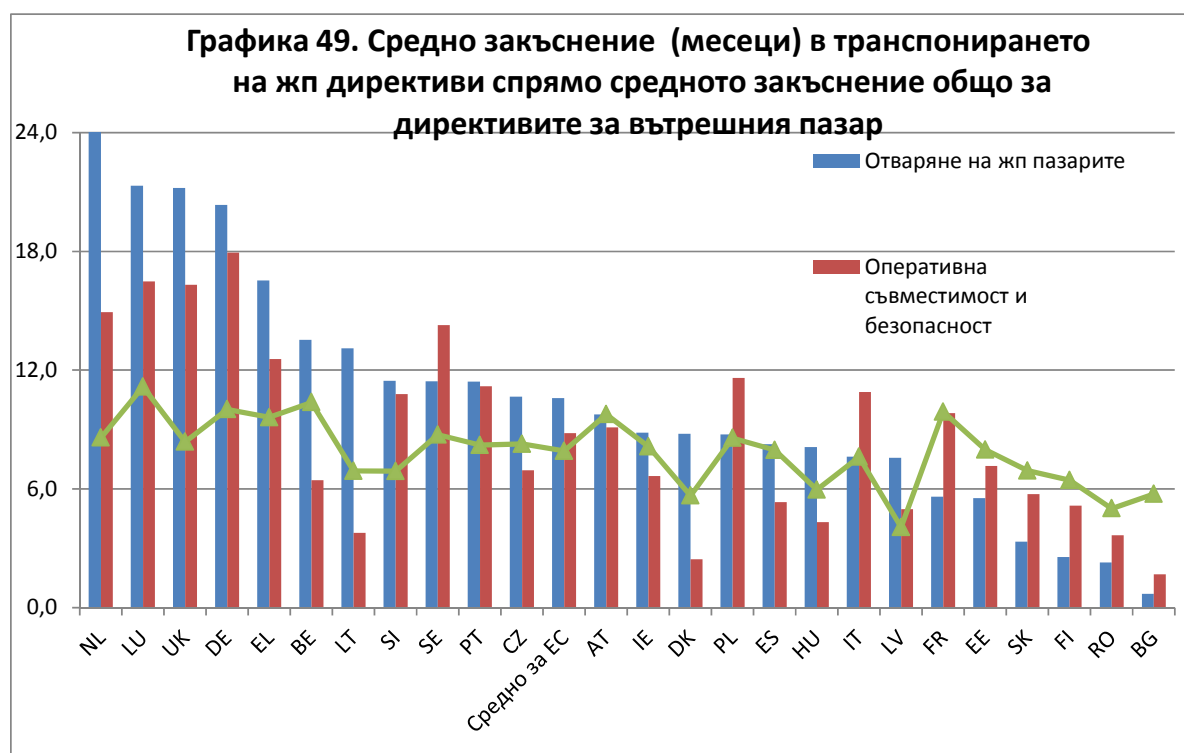
Дефицитът при транспонирането, свързан с железопътните превози, първоначално е бил 56 %, което отразява ниската степен на навременно транспониране на първия железопътен пакет в националните законодателства (чийто краен срок е бил април 2003 г.). Всички държави, присъединили се през 2004 г., са го транспонирани при присъединяването си, което заедно с отсъствието на нови директиви за транспониране до ноември 2004 и 2005 г. е довело до спад на дефицита. Двете върхови стойности от 2006 и 2010 г. разкриват ниска степен на навременно транспониране за втория и третия железопътни пакети. Въпреки че дефицитът на практика е преодолян през 2013 г., той може да се повиши отново с изтичането (през януари 2014 г.) на срока за транспониране на Директива 2013/9/ЕС за изменение на Директива 2008/57/ЕС. Към края на ноември 2013 г. едва осем държави членки са подали уведомления за национални мерки (България, Хърватия, Ирландия, Гърция, Италия, Латвия, Полша и Швеция).



Източник: Европейска комисия

Като цяло степента на навременно транспониране е ниска. От 2000 г. насам едва 32 % от железопътните директиви са транспонирани в срок, докато за транспонирането на 6 % са били необходими повече от две допълнителни години. Ако разгледаме държавите членки поотделно, Румъния се представя най-добре с 60 % навременно транспониране. От друга страна, Австрия и Португалия не са транспонирали нито една директива в срок от 2000 г. насам.

Средните закъснения за просрочени директиви показват, че в четири държави членки са необходими средно 18 допълнителни месеца за транспониране на железопътните директиви (Нидерландия, Люксембург, Германия и Обединеното кралство). Ако се вземат предвид само директивите за пазара, в една държава членка (Нидерландия) закъснението надвишава две години.



Източник: Европейска комисия; \*\* — както е обяснено в бележка под линия 67, средното общо закъснение за директивите за вътрешния пазар отразява общата тенденция

Въпреки че следва да се прави с известна предпазливост, сравнението на тези данни с общата тенденция за всички директиви относно вътрешния пазар<sup>67</sup> показва, че 21 държави членки имат по-слаби резултати за директивите за железопътните пазари, отколкото в други области. Тази стойност намалява до 13 държави членки, ако бъдат взети предвид само директивите относно оперативната съвместимост и безопасността на железниците. Разликата в закъсненията при транспонирането между железопътните

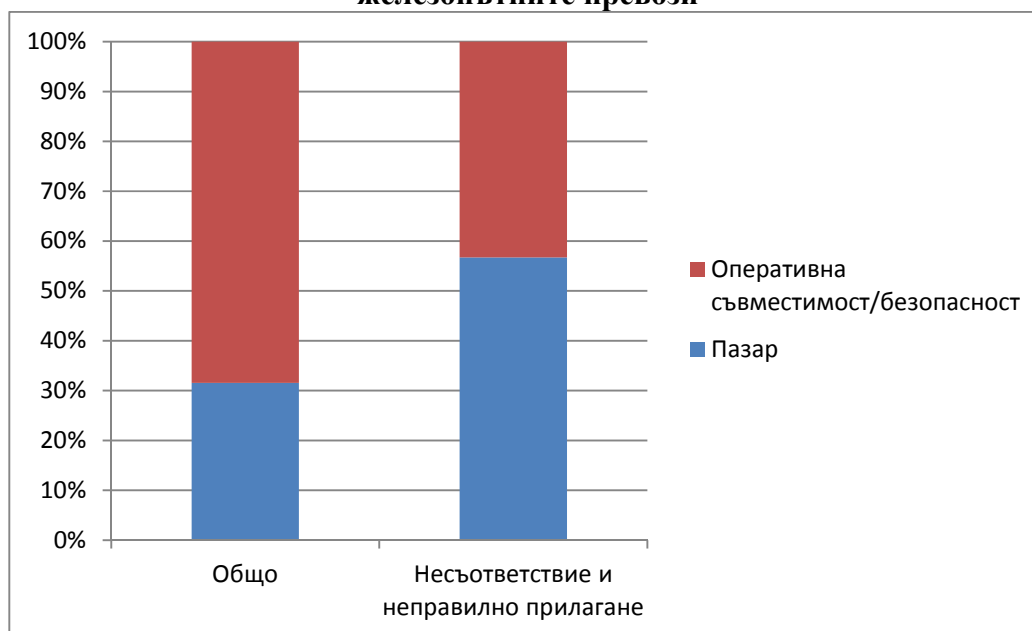
<sup>67</sup>

Поради ограничения брой железопътни директиви (15) в сравнение с онези относно вътрешния пазар (над 1 500) методът на изчисляване на средните закъснения при транспониране е различен. При информационното табло за вътрешния пазар средните закъснения се изчисляват към определена дата всяка година, докато статистиката за железопътните превози показва средните нетни закъснения за 15-те железопътни директиви (т.е. от изтичането на срока за транспониране до реалното уведомяване от страна на държавата членка). Следователно графиката показва по-скоро обща тенденция, а не точност, основана на статистически данни. Източници: информационното табло за вътрешния пазар № 12, 14а, 15, 16, 20, 21, 22, 23, 24. В показателя са отразени само директиви, които не са транспонирани в срок (има един единствен случай на директива, която изобщо не е транспонирана, но тя междувременно е отменена).



превози и общо за всички области е особено важна за горепосочените четири държави (Нидерландия, Люксембург, Германия и Обединеното кралство), но също и за Швеция, Словения и Гърция. Пет държави, напротив, имат по-добри резултати при железопътните директиви, отколкото при вътрешния пазар като цяло (Естония, Словакия, Финландия, Румъния и България).

**Графика 50. Структура на нарушенията на разпоредби, свързани с железопътните превози**



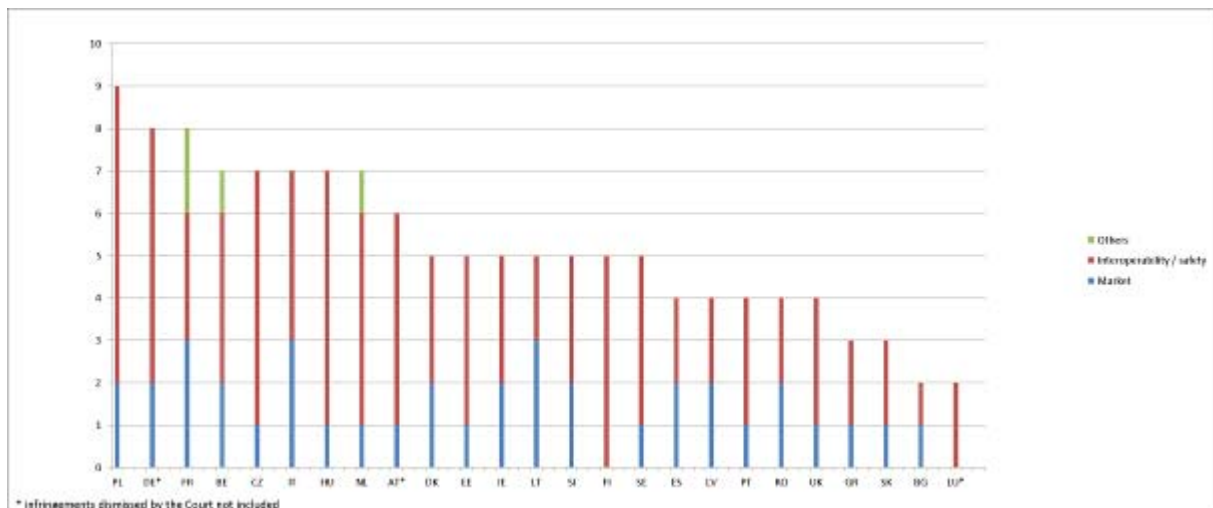
*Източник: Европейска комисия*

Комисията е открила 134 производства за установяване на неизпълнение на разпоредби, свързани с железопътните превози: 130 по директиви и други 4 по регламенти. От гледна точка на темите, 32 % са по разпоредби относно железопътния пазар, а 68 % — относно оперативната съвместимост и безопасността. Анализът на производствата по видове показва, че непропорционално 56 % от всички тях се отнасят до несъответствие и неправилно прилагане на разпоредби за пазара. И обратно, 95 % от всички производства поради неуведомяване са във връзка с директиви за оперативна съвместимост и безопасност.

Полша, Германия и Франция са държавите членки, срещу които са открити най-много производства за установяване на неизпълнение поради закъсняло или неправилно транспониране. От друга страна, те са най-малко срещу България и Люксембург.

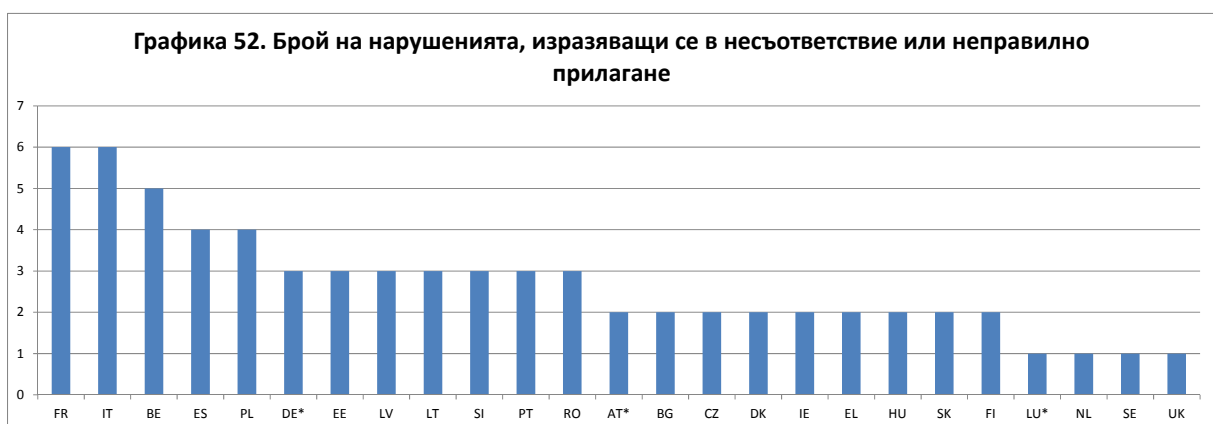
Франция и Италия обаче са на първо място по брой производства за несъответствие на мерките за транспониране или неправилно прилагане на директивите, свързани с железниците. Срещу Нидерландия, Люксембург и Обединеното кралство, три от държавите членки с най-бавно транспониране на железопътните директиви, е открито само едно производство за установяване на неизпълнение поради несъответствие/неправилно прилагане.

**Графика 51. Брой на нарушенията по държави членки и по теми**



Легенда: синьо — пазар; червено — оперативна съвместимост и безопасност; зелено — други

Източник: Европейска комисия — (\*) не са включени производства за установяване на неизпълнение, които са прекратени от Съда



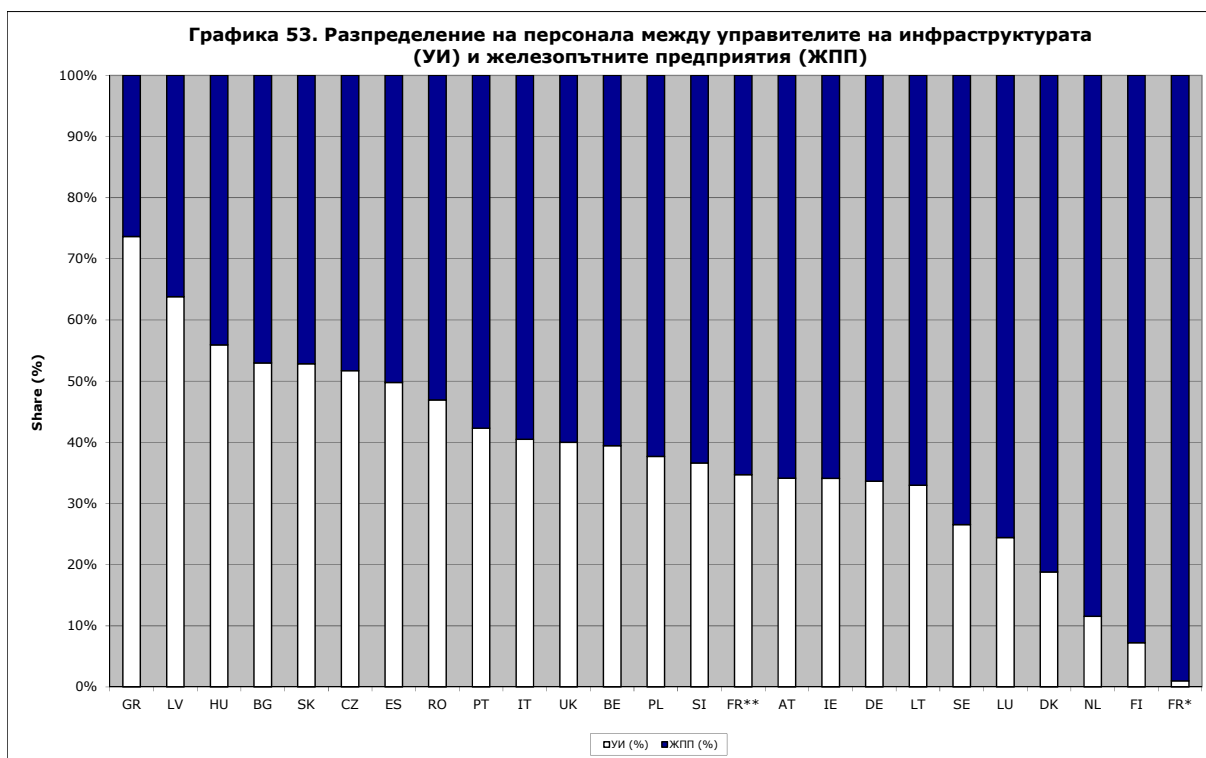
Източник: Европейска комисия — (\*) не са включени производства за установяване на неизпълнение, които са прекратени от Съда

### 3.10. Развитие на заетостта и социалните условия

#### 3.10.1. Заетост в железопътния сектор

Въз основа на данните, предоставени от държавите членки по въпросниците на СНЖП, изглежда около 912 000 души са заети в железопътни предприятия (561 000) или в управлението на инфраструктурата (351 000)<sup>68</sup>. Заетостта в тези два вида железопътни структури изглежда е спаднала с 4 % през 2012 г. в сравнение с 2011 г. Интересното е, че както е показано на графиката по-долу, в Южна и Източна Европа делът в общия персонал на заетите в управлението на инфраструктурата по правило е по-висок, а в Северна Европа — по-нисък.

<sup>68</sup> Най-малко още 63 100 души работят в съоръжения за предоставяне на железопътни услуги — данните обаче остават недостатъчно надеждни, за да се направи оценка за целия ЕС.

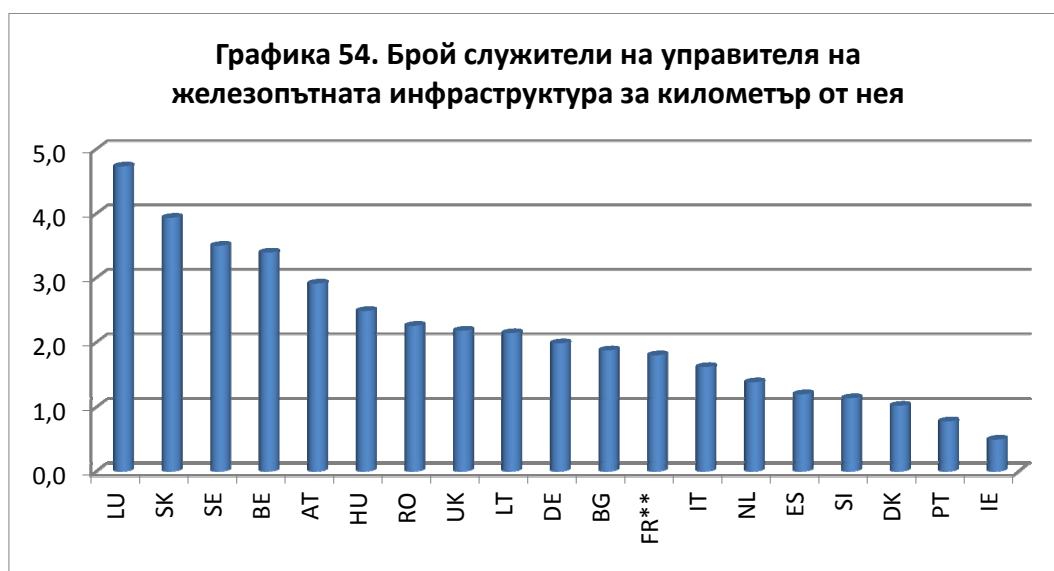


*Източник: Въпросници по Схемата за наблюдение на железопътния пазар*

\*\*/\* за предоставените от Франция данни делът в работните места на управлението на инфраструктурата се отнася за служители по инфраструктурата на SNCF и Réseau Ferré de France (\*\*\*) или само за Réseau Ferré de France (\*).

Оказва се, че при нови участници на пазара работят около 118 000 души (, т.е. 21 % от общия брой). Изглежда в целия ЕС има около 118 000 машинисти (21 % от всички служители) — общо за заварените оператори и новите участници.

И накрая, в 4 от петте държави (Люксембург, Австрия, Белгия, Швеция и Словакия), в които управлението на инфраструктурата е най-трудоемко, т.е. осъществява се с най-голям персонал за километър инфраструктура (вж. следващата графика), се експлоатират мрежи от малък мащаб, поради което въобще не се разглеждат варианти за различни нива на възлагане на дейности на външни изпълнители (изграждане и поддръжка на инфраструктура) и за различен обхват на дейност.



Източник: Въпросници по Схемата за наблюдение на железопътния пазар, годишни доклади RFIREFE/RFF

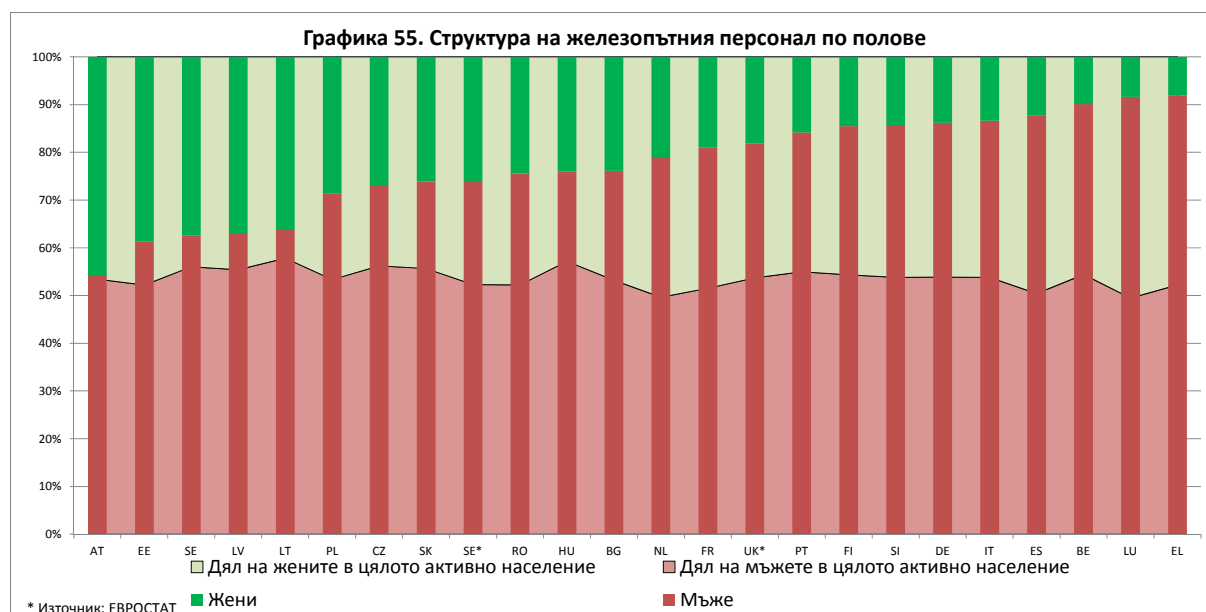
### 3.10.2. Социално-демографска структура на железопътния пазар на труда<sup>69</sup>

Във всички европейски държави членки делът на мъжете в заетите в железопътния сектор надвишава дела на мъжете в цялото активно население. Това доминиране на мъжете е особено силно изразено в държавите членки от Южна Европа като Гърция, Испания и Италия, но също и в Люксембург и Белгия. В Гърция и Люксембург над 90 % от всички служители са мъже. Съгласно проучване, организирано от европейските социални партньори в сектора на железопътния транспорт<sup>70</sup> сред железопътните предприятия на ЕС, делът на жените е **19,5 %**, но се посочва, че жените са много слабо представени в някои професии, като например машинисти, от които едва 1,4 % са жени (18 % от управленските постове са заети от жени). Според това проучване

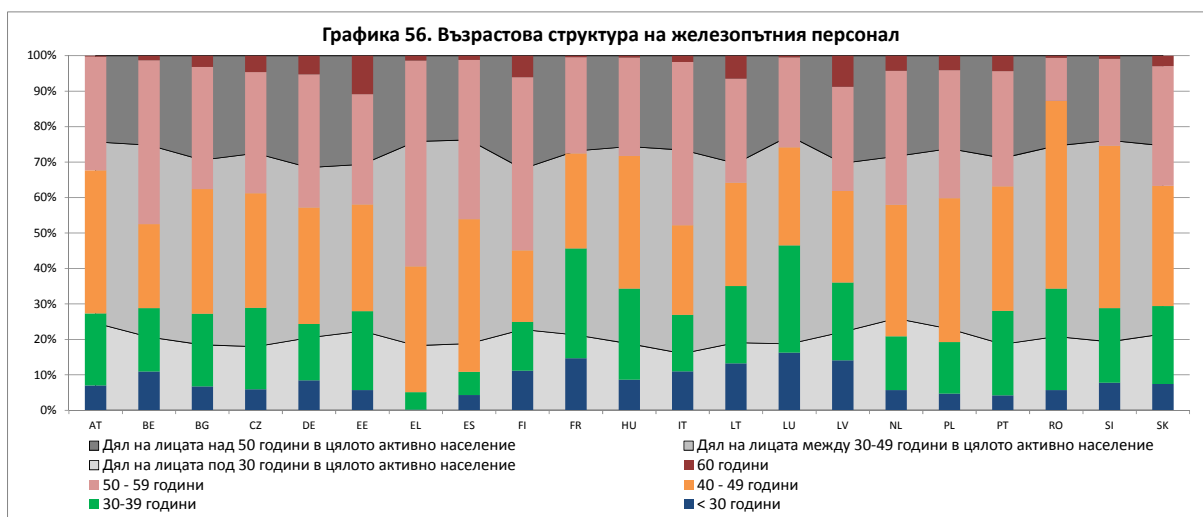
<sup>69</sup> Освен ако е посочено друго, всички данни в този раздел са взети от *International Railway Statistics (Международна статистика на железниците)* за 2010 г., публикувана от UIC (Международен съюз на железниците). Тя не предоставя изчерпателни масиви от данни за Ирландия, Дания, Обединеното кралство и Швеция, поради което те не могат да бъдат включени в проучванията за възрастовата структура и стажа. По отношение на структурата полове, от Евростат са предоставени данни за Швеция и Обединеното кралство, но не и за Ирландия и Дания. Поради това тези две държави членки са изключени напълно от обхвата на настоящия раздел. Освен това масивите с данни на UIC за известен брой държави членки се отклоняват значително от стойностите, посочени във въпросниците по Схемата за наблюдение на железопътния пазар, попълвани директно от държавите членки и предавани на службите на Европейската комисия. **Следователно за тези държави членки показателите, разгледани в настоящия раздел, трябва да се тълкуват предпазливо. Тези държави-членки са: Германия** (включване на DB Schenker в статистиката на UIC), **Нидерландия** (управителят на инфраструктура ProRail не е включен в UIC), **Австрия, Белгия, Полша, Румъния** (непълни масиви от данни на UIC).

<sup>70</sup> CER (2014), *Results of the 2013 questionnaire on the development of women employment in the railway sector in EUrope* (Резултати от въпросника за 2013 г. относно развитието на заетостта на жените в железопътния сектор в Европа), публикувани на 20. 1. 2014 г. Това проучване е проведено съвместно от европейските социални партньори в железопътния сектор: работодатели (железопътните предприятия са представени от CER — Общността на европейските железници) и работници (представени от ETF — Европейската федерация на транспортните работници).

ситуацията е сравнително по-добра в източна Европа (в Латвия 58 % от инженерите са жени).



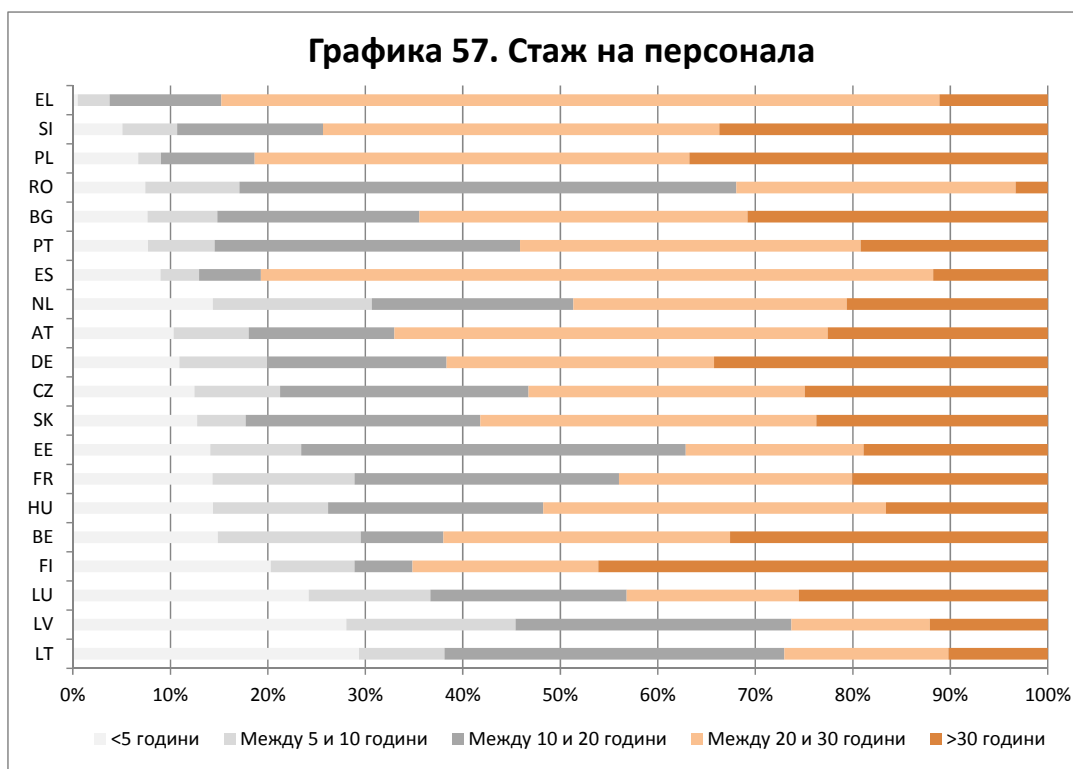
Железопътният сектор освен това се характеризира с много малък дял на младите хора (на възраст под 30 години) в персонала. Във всички държави членки, за които са налични данни, делът на служителите на възраст под 30 години (представен със синята част от стълбчетата в графиката по-долу) е значително по-нисък от дела на младите хора в цялото активно население (светлосивата зона в графиката). Процентът на хората на възраст под 30 години е най-нисък в южните държави членки (Гърция, Испания и Португалия), но също и в Полша и Чешката република. От друга страна Франция, Латвия и Люксембург са с най-голям дял на младите хора в железопътния персонал, макар и той да е по-нисък от средната стойност за цялата държава. И обратно, делът на железопътния персонал на възраст над 50 години (розовата и червената части от стълбчетата в графиката) надвишава съответния дял в цялото активно население (тъмносивата зона) във всички проучени държави членки, с изключение на Румъния. В Гърция и Финландия над половината от железопътния персонал е на възраст над 50 години. В други 13 държави членки служителите на възраст над 50 години представляват една трета или повече от общия брой (Австрия, Белгия, България, Чешката република, Германия, Естония, Италия, Литва, Латвия, Нидерландия, Полша, Португалия и Словакия). Във Франция делът е малко над средната стойност за страната (27,5 % в железопътния сектор спрямо 26,8 % в национален мащаб). Въпреки че липсват данни за страни като Швеция и Обединеното кралство, където железопътният сектор изглежда особено динамичен, този раздел показва общо застаряване на трудовата сила в железопътния сектор, което може да доведе до недостиг на персонал, когато настоящият персонал достигне пенсионна възраст.



*Източник: УИС (2010 г.)*

В повечето проучени държави членки процентът на наскоро наетия персонал е нисък, което като цяло се дължи на съкращаване на работната сила в съответствие с други икономически сектори. Само в 3 държави членки делът на персонала с опит под 5 години надвишава дела на персонала с опит над 30 години (Литва, Латвия и Румъния). Обратно, в 4 държави членки най-голямата от всички групи по стаж е онази с опит над 30 години (Белгия, Финландия, Германия и Люксембург). В Гърция, Полша и Испания над 80 % от служителите са със стаж над 20 години. В други 10 държави членки този дял надвишава 50 % (Словения, България, Португалия, Австрия, Германия, Чешката република, Словакия, Унгария, Белгия и Финландия). Поради общото застаряване на трудовата сила това слабо попълване на персонала може да има неблагоприятни последици за сектора, като доведе до неговото свиване.

Тези тенденции налагат обстоен мониторинг по отношение на статистиката, по-специално за да се определи кои професии са най-засегнати от това застаряване.



Източник: UIC (2010 г.)

### 3.10.3. Дейности по обучение

България, Дания, Финландия, Гърция, Унгария, Литва, Нидерландия, Португалия и Обединеното кралство докладваха чрез въпросниците по схемата за наблюдение на железопътния пазар за основните си дейности по обучение. В повечето държави членки дейностите по обучение са насочени към обучението на машинисти и безопасността. Внимание заслужават следните схеми:

- В Дания железопътните предприятия и управителите на инфраструктура са разработили обща програма за обучение, за да спомогнат за взаимното признаване на квалификация от работодателите.
- В Нидерландия през 2011 г. Министерството на образованието акредитира нова школа за машинисти, която е напълно независима от железопътните предприятия. През пролетта на 2013 г. обучението в нея е завършено успешно от 37 души.
- В Обединеното кралство управителят на основната инфраструктура, Network Rail, създаде програма „Track and Train“ по проекта Crossrail за завършили, платена от промишления сектор, където наскоро завършили са назначавани три пъти за период от 6 месеца в различни райони на Network Rail, а също и в железопътни предприятия.

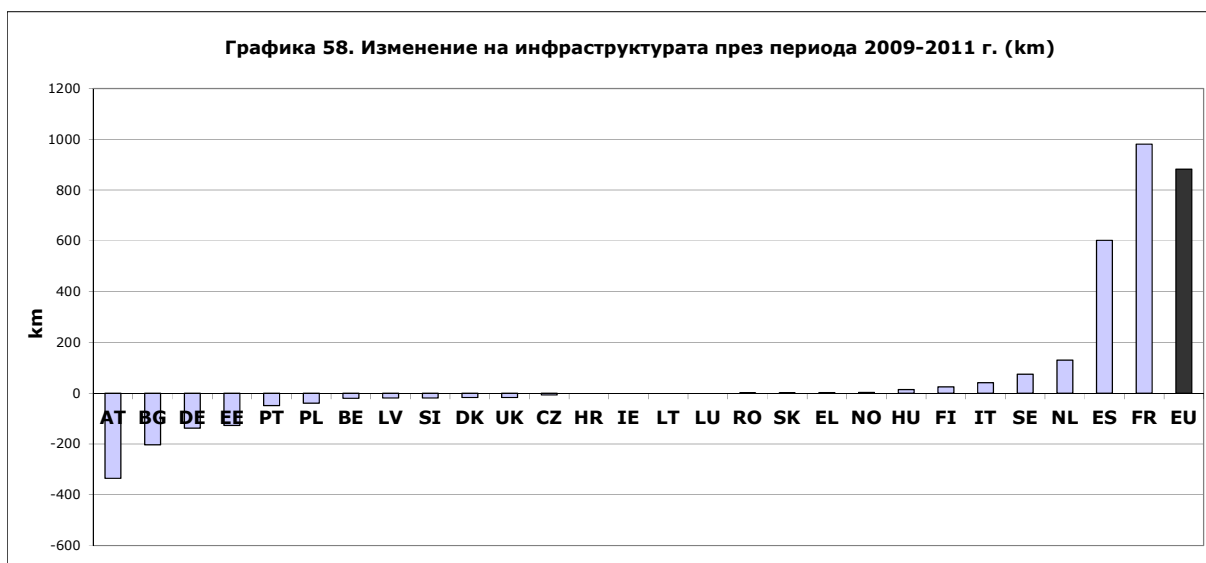
### 3.10.4. Други аспекти на условията на труд

Проучване на Европейската фондация за подобряване на условията на живот и труд<sup>71</sup> предоставя някои емпирични данни за развитието на заплатите, временните договори и гъвкавото работно време. Изглежда, че нараства неравенството в заплащането между старите и новите служители в Германия, докато в Белгия, Франция, Италия, Литва и Швеция има реално увеличение на заплатите. Същото проучване показва, че временната заетост остава слабо представена в железопътния сектор, с изключение на Словения, където повечето договори са временни и се уреждат от колективен трудов договор. В Словакия, Испания и Чешката република изглежда са предприети инициативи по отношение на гъвкавото работно време.

## 4. СЪСТОЯНИЕ НА МРЕЖАТА НА ЕС И ИНФРАСТРУКТУРНИ ОГРАНИЧЕНИЯ

### 4.5. Различия в развитието на инфраструктурата

В периода 2009—2011 г. общата дължина на железопътната инфраструктура на ЕС е нараснала с 882 км (+0,4 %) и възлиза на 216 297 км. Зад това увеличение се крият обаче различия между държавите членки: 981 км и 602 км железопътна инфраструктура са добавени съответно във Франция и в Испания, докато 335 км, 203 км и 138 км са изведени от експлоатация съответно в Австрия, България и Германия. В относително изражение най-голям ръст е отбелязан в Нидерландия (130 км, т.е. + 5 %), а най-голям спад — в Естония (– 127 км, т.е. – 14 %).



Източник: *EU Transport in figures (Транспортът на ЕС в цифри), 2013 г., Statistical Pocketbook (Статистически наръчник) 2013 г.*

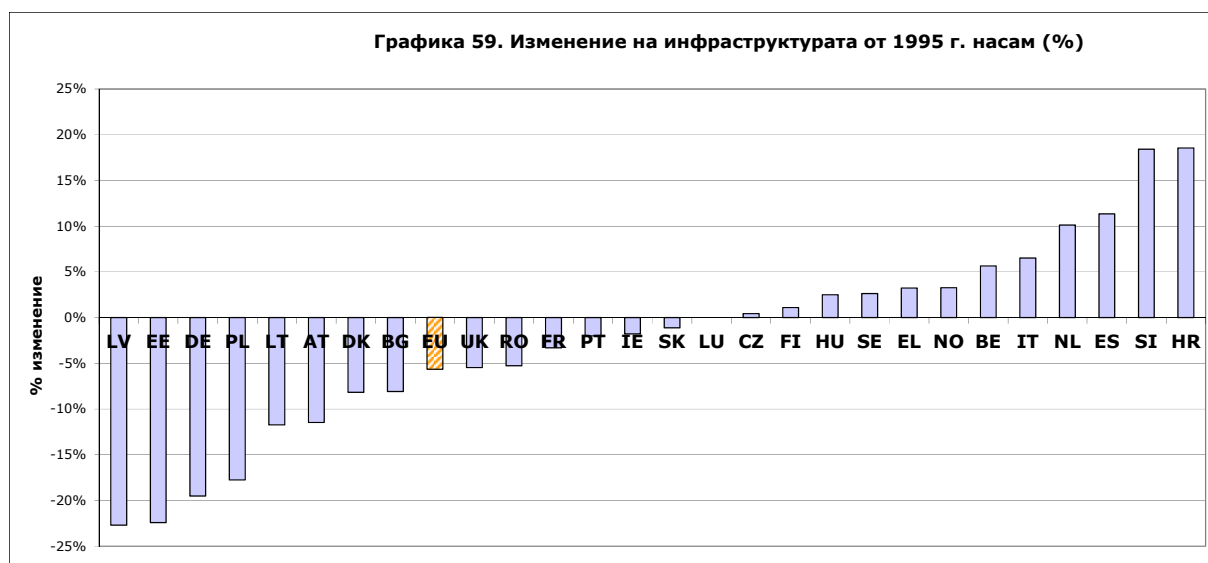
От 1995 г.<sup>72</sup> насам около 12 958 километра железопътна инфраструктура са изоставени, като най-големите съкращения са настъпили в източните държави членки (Полша, Латвия и Естония) или в Германия (– 8 412 километра, или намаление с 20 %), а най-

<sup>71</sup> Employment and industrial relations in the railway sector (Заетост и индустриални отношения в железопътния сектор), проучване на Европейската фондация за подобряване на условията на живот и труд, 2012 г.

<sup>72</sup> Първото решение за трансевропейска мрежа датира от 1996 г.



големите увеличения са осъществени в Словения/Хърватия (+ 18 %) и Испания (1 624 км или 11 %).



*Източник: EU Transport in figures (Транспортът на ЕС в цифри), 2013 г., Statistical Pocketbook (Статистически наръчник) 2013 г.*

#### 4.6. Управление на инфраструктурата

Структурите за управление на инфраструктурата не са претърпели развитие през периода 2011—2012 г., с изключение на Белгия, където холдингът NMBS-SNCB е разпуснат. Infrabel и SNCB-NMBS сега са два отделни правен субекта, които имат общо дъщерно дружество, отговарящо за човешките ресурси.

#### 4.7. Електрификация

Като цяло, по отношение на електрификацията, към 2011 г. едва 53,2 % от железопътната инфраструктура на ЕС е електрифицирана. Тук отново се наблюдават значителни различия между държавите членки: равнището на електрификация е ниско в Обединеното кралство, Чешката република (33 % от мрежата) и изключително ниско в Гърция (17 %) и балтийските държави членки (6 %).

#### 4.8. Движение на влаковете

Анализът на движението на влаковете в сегментите на трансевропейската мрежа<sup>73</sup> подчертава очакваното значение на железопътния товарен трафик около градовете, техните разпределителни гари и пристанища. През 2010 г. 44 от общо 56-те железопътни сегмента на ЕС с товарен трафик над 60 000 влака годишно<sup>74</sup> (т.е. 164 влака на ден) се намират в Германия, а 7 се намират в Австрия (всички по оста Виена—Залцбург). В Германия най-важните сегменти се намират около разпределителните гари Maschen (Хамбург), Seelze (Хановер) и Oberhausen (Дуйсбург).

<sup>73</sup> Данни относно трафика по инфраструктурата на трансевропейската мрежа и за голяма част от трафика извън трансевропейската мрежа се събират от Евростат като част от приложение Ж към Регламент (ЕО) № 91/2003 на всеки 5 години (2005 г. и 2010 г. — публикувани съвсем наскоро). Липсват данни за Белгия и Гърция за 2010 г. и през 2005 г. не са регистрирани данни за България и Румъния, тъй като те все още не са били държави — членки на ЕС.

<sup>74</sup> 30 000 влака във всяка посока на сегмента — т.е. 60 000 влака в двете посоки.

Голямо движение на товарни влакове е регистрирано около градове като Кьолн, Варшава, Краков и Инсбрук.

Анализът на движението на влаковете също така подсказва, че важният товарен трафик в Германия захранва пристанището на Хамбург и че Антверпен и Ротердам изостават по отношение на връзките за товарен железопътен превоз. Железопътният трафик около пристанище Ротердам достига едва 32 600 влака годишно (т.е. 89 влака на ден)<sup>75</sup> — т.е. **товарните железопътни превози на Ротердам представляват едва 25 % от товарните превози на Хамбург**, където циркулират около 140 000 влака годишно (т.е. 383 влака на ден). Трафикът по линията Betuwe, предназначена за товарни железопътни превози, достига „само“ около 18 000 влака годишно (50 влака на ден). Тези заключения изглежда се потвърждават от проучване на UIC, което показва, че в Хамбург делът на железопътните превози във вътрешния транспорт достигна 36,8 % спрямо 11 % и 12 % съответно за Ротердам и Антверпен<sup>76</sup>.

Подобни тенденции могат да се отчетат при пътническите железопътни превози: най-важното движение на пътнически влакове се намира в непосредствена близост до възлови централни гари с важни междуградски железопътни мрежи като Лондон и Париж, но също и в много германски градове (Берлин, Франкфурт, Кьолн, Щутгарт) и важни европейски градове (Амстердам, Барселона, Хелзинки, Стокхолм и Виена), за всички които трафикът е над 200 000 влака годишно (около 550 влака на ден). Интересното е, че сегменти около Рим и Мадрид остават със 140 000 влака годишно, докато трафикът през Люксембург (град) е 75 000 влака годишно, т.е. толкова, колкото за град с 2 милиона жители, като например Будапеща.

Това подсказва, че градовете с важни крайградски железопътни мрежи, които се припокриват с останалата железопътна инфраструктура, са или биха могли да станат участъци със затруднения за високоскоростните превози<sup>77</sup> или за товарните операции<sup>78</sup>. По същия начин при железопътните товарни превози данните сочат, че транспортните потоци от *Ruhrgebiet* (Рурската област) към Нидерландия (и вероятно Белгия) са доста по-малки от онези, достигащи Хамбург, който има най-голямата разпределителна гара в Европа. Би било интересно да се анализира въздействието на тези транспортни потоци на товарни железопътни превози в посока север—юг върху претоварването на германската мрежа като цяло, по-специално предвид необходимостта да бъдат завършени от германска страна връзките с Белгия и Холандия.

## 5. ИЗПОЛЗВАНЕ НА ПРАВА НА ДОСТЪП

### 5.5. Железопътен транспорт

Пазарът на железопътни товарни превози е отворен за конкуренция от 2007 г. От тогава насам на пазара се появяват нови участници във всички държави членки, с изключение на три (Финландия, Ирландия и Литва), а **общият дял на новите участници в сферата**

<sup>75</sup> За Антверпен не са налични данни за 2010 г.

<sup>76</sup> UIC (2012 г.) 2012 Report on Combined transport in Europe (Доклад за комбинирания транспорт в Европа), декември 2012 г., стр. 80.

<sup>77</sup> Както е посочено в точката относно качество на услугите, все още има потенциал за увеличаване на честотата на високоскоростните влакове (с изключение на Франция).

<sup>78</sup> Шведските железопътни предприятия за товарен превоз са идентифицирали Копенхаген, който управлява 180 000 влака годишно, като основен пункт със затруднено преминаване. В Германия най-голямото увеличение на такси за достъп до релсов път е осъществено за регионални линии.

на товарните превози<sup>79</sup> през 2012 г. се оценява на 28 %. DB, германският заварен оператор, сега е главният железопътен оператор в Дания и Нидерландия. И накрая, в Обединеното кралство и Румъния основното железопътно предприятие държи под 50 % от пазара.



*Източник: Данни от държавите членки по СНЖП; \*за Испания данните се базират на годишния доклад на RENFE и въпросниците по СНЖП, докато за Швеция данните са за 2010 г.; \*\* включва VFLI, дъщерно предприятие на заварения оператор; \*\*\* DB е главният железопътен оператор за товарни превози; \*\*\*\* не са налични — приложение 19 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

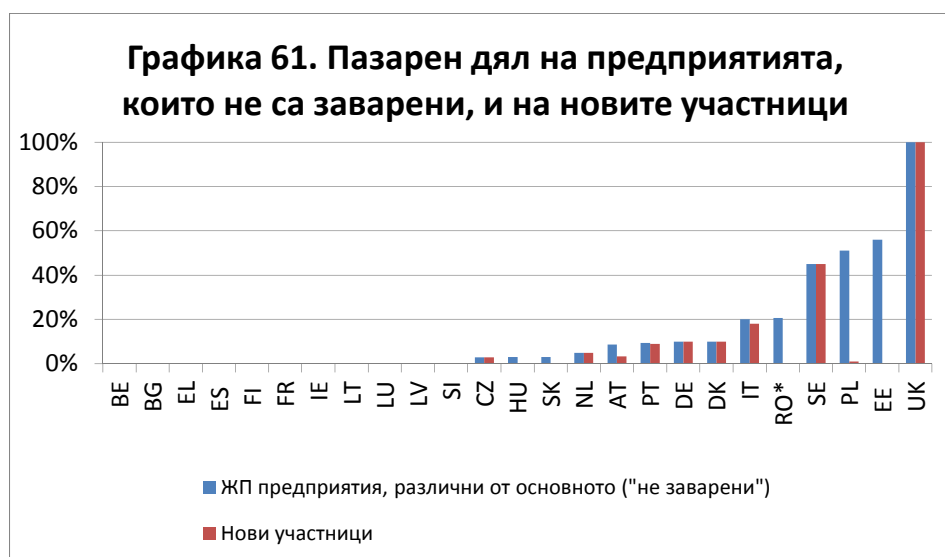
## 5.6. Пътнически железопътни превози — регионални и крайградски сегменти

### 5.6.1. Пътнически железопътни превози — всички сегменти

Като цяло общият пазарен дял на всички железопътни предприятия с изключение на основното достига 23 %. Важно е обаче да се направи разграничение между действителните нови участници на пазара, на които са възложени поръчки чрез конкурентна тръжна процедура и/или чрез права на свободен достъп, и други „не заварени“ железопътни предприятия, на които директно са предоставени изключителни права за търговски услуги или за изпълнение на задължения за обществена услуга. В Полша например не заварените железопътните предприятия са регионални оператори, на които директно са възложени договори за обществени услуги, докато във Великобритания франчайзите се предлагат на търг. **При тези условия пазарният дял на новите участници на пазара се оценява на 21 % за целия ЕС.**

<sup>79</sup>

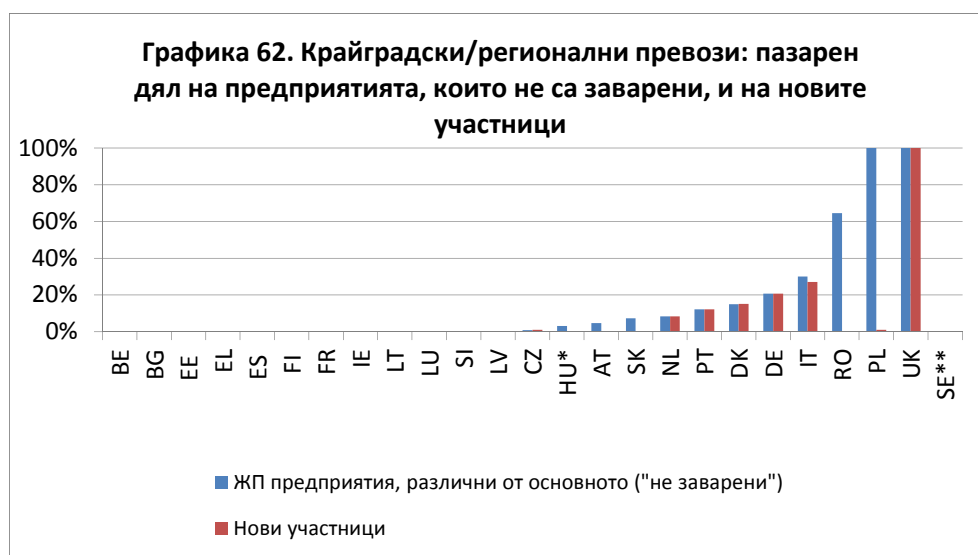
Като се има предвид, че секторът на товарните превози вече няма задължения за предоставяне на обществени услуги и е юридически напълно отворен, въвеждането на категорията „железопътни предприятия, различни от основното предприятие“ дава възможност за добра оценка на навлизането на нови участници на пазара (тъй като пазарният лидер е почти винаги завареният оператор). В Обединеното кралство вследствие на разформироването на British Rail може да се твърди, че всички железопътни предприятия за товарен превоз са нови участници на пазара.



*Източник: Данни от държавите членки по СЖЖП; Румъния = всички не заварени железопътни предприятия изглежда са регионални оператори; приложение 19 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

#### 5.6.2. Регионални и крайградски превози

Делът на новите участници на пазара в регионалните и крайградските железопътни превози е най-голям в онези държави членки, които изцяло (Обединеното кралство, Швеция) или в голяма степен (Германия, Румъния) са избрали конкурентна тръжна процедура за договори за обществени услуги. Същото е валидно и за Италия, Дания, Нидерландия, Чешката република, Австрия и Полша, където има тръжни процедури за някои договори за обществени услуги. Унгария е особен случай, тъй като там има двама заварени оператора. В Обединеното кралство завареният оператор е напълно разформирован и са предоставени франчайзи чрез конкурентна тръжна процедура. В Полша регионалният заварен оператор е разформирован и заменен от вътрешни оператори, собственост на полските региони (чрез пряко възлагане). При регионалните услуги няма нови участници на пазара *inter alia* във Франция, Испания и Белгия. И накрая, в контекста на разширяване на обхвата на тръжните процедури за задължения за предоставяне на обществени услуги в Чешката република Arriva извършва някои пилотни пробни услуги в условията на отворен достъп в рамките на крайградските превози в Прага.



Източник: Данни от държавите членки по СНЖП, допълнени със собствени изчисления, основани на UIC, CER, годишни отчети, приложение 19 към Работен документ на службите SWD(2014) 186

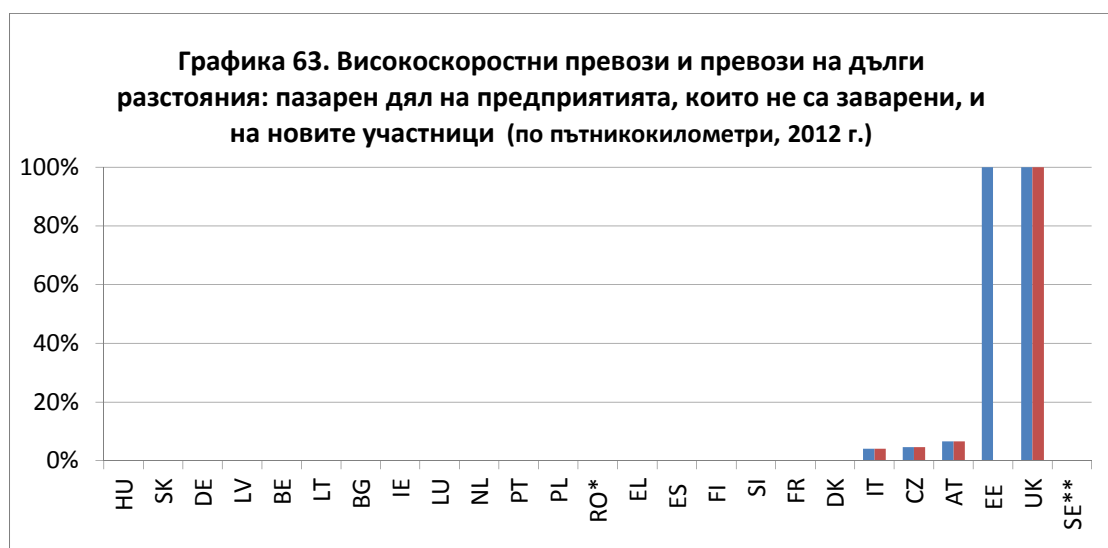
\*има 2 заварени оператори — това е пазарният дял на по-малкия; \*\*няма данни за Швеция

### 5.6.3. Железопътни високоскоростни превози и превози на дълги разстояния

Делът на новите участници на пазара в превозите на дълги разстояния е най-голям в Обединеното кралство, където завареният конкурентен оператор е разформирован, и в Естония, където договорът за обществени услуги за превози на дълги разстояния е възложен на нов участник. Нови участници на пазара има в Швеция (Veolia, BluTag), Италия (Italo-NTV по италианската високоскоростна мрежа), Чешката република (LeoExpress и Regiojet, и двата по маршрута Прага—Острава) и Австрия (Westbahn по маршрута Виена—Залцбург).

Редица предприятия са обявили намеренията си да предоставят вътрешни търговски услуги в няколко държави членки. MTR, част от концерна MTR от Хонконг, е обявило намерението си да започне нови услуги по линията Стокхолм—Гьотеборг. Leo Express/DLA е подало заявление за предлагане на услуги по маршрутите Варшава—Краков/Катовице и Варшава—Шчечин, но заявлението е отхвърлено по административни причини<sup>80</sup>.

<sup>80</sup> РКР PLK отхвърля заявлението за достъп на Leo Express, International Rail Journal, 07. 22. 2013 г. Изглежда заявлението е отхвърлено, тъй като регулаторът не е бил консултиран относно въздействието на тези услуги върху икономическото равновесие на задълженията за предоставяне на обществени услуги.



*Източник: Данни от държавите членки по СНЖП, допълнени със собствени изчисления, основани на UIC, CER, годишни отчети, приложение 19 към Работен документ на службите SWD(2014) 186*

*\*всички нови участници на пазара изглеждат са регионални оператори*

*\*\*няма данни за Швеция*

## 5.7. Пътнически железопътни превози — международни услуги

Единственият нов участник на пазара при международните услуги е Thello — съвместно предприятие на Veolia и Trenitalia, извършващо нощни превози между Париж и Венеция. DB е посочило, че възнамерява да извършва дейност като конкурент на Eurostar по линията Брюксел—Лондон (като превозите започват от Франкфурт). Thello също е кандидатствало за белгийски лиценз и изглежда град Хага е подписал споразумение с DB Arriva за свързването му с Брюксел. Накрая, благодарение на създаването на високоскоростната връзка Франция—Испания сега SNCF и RENFE предлагат превози по маршрутите Париж—Барселона и Мадрид—Марсилия.

## 6. ПРЕЧКИ ЗА ПО-ЕФЕКТИВНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УСЛУГИ

Комисията установи, че двете основни пречки за достъп до пазара с цел създаване на напълно функциониращо единно европейско железопътно пространство са липсата на отваряне на вътрешните пътнически железопътни превози (с дял от 94 % от всички пътнички километри) и неадекватният портфейл от функции на управителите на инфраструктура. На 30<sup>ти</sup> януари 2013 г. Комисията прие предложенията по четвъртия железопътен пакет за изменение на Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство и Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт<sup>81</sup>, за да бъдат изпълнени тези цели.

## 7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Оценката на настоящия доклад потвърждава анализа, направен от Комисията при подаването на предложенията по четвъртия железопътен пакет: съществува голям потенциал за повишаване на равнището на удовлетвореност от железопътните услуги,

<sup>81</sup> ОВ L 315, 3. 12. 2007 г., стр. 1.

много високоскоростни инфраструктури се използват под капацитета им (а използването им може да бъде увеличено чрез отворен достъп) и е необходимо да се гарантира ефективното усвояване на значителните по размер публични средства, предназначени за железопътния транспорт (около 36 млрд. евро безвъзмездни средства за инфраструктура и по задължения за предоставяне на обществени услуги), за да се осигури дългосрочната жизнеспособност на сектора в условията на ограничени публични бюджети. Оценката на настоящия доклад също така потвърждава необходимостта да се продължи с приемането на няколко актове за изпълнение съгласно Директива 2012/34/ЕС (за преките разходи, икономическото равновесие на задълженията за обществена услуга, статистиката по СНЖП, образец за лицензи и др.). Освен това тя показва и че мерките за улесняване на достъпа на лица с намалена подвижност могат да имат положително въздействие за пътничкопотока като цяло. Завършването на коридорите за железопътни товарни превози може да помогне за увеличаване на средните транспортни разстояния (което прави железопътния транспорт по-рентабилен и следователно по-конкурентоспособен). И накрая, настоящият доклад също така потвърждава необходимостта от програма за научни изследвания и иновации в рамките на „Shift2Rail“, която да спомогне за подобряване на качеството на железопътните услуги, намаляване на разходите през жизнения цикъл на железопътния транспорт и за общо повишаване на надеждността в различните сегменти на железопътния пазар, включително за товарните превози (които трябва да се осъществяват по-бързо в цяла Европа и да включват повече продукти с висока добавена стойност).