



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 18.10.2007
СОМ(2007) 609 окончателен

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

относно развитието на наблюдението на железопътния пазар

{SEC(2007)1323}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно развитието на наблюдението на железопътния пазар

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. През последните години железниците в Европейския съюз претърпяха значителни промени, предизвикани в голяма степен от инициативи, предприети на европейско ниво. От 2001 г. досега бяха приети три пакета мерки, насочени към постепенно отваряне на железопътния пазар и увеличаване на техническата и оперативна хармонизация в сферите на железопътната оперативна съвместимост и безопасност, за да се създаде Европейско железопътно пространство (виж приложение 1¹).
2. Подробно описание на регулаторната и институционална рамка, създадена от първия от тези пакети, заедно с анализ на неговото въздействие върху пазара на железопътния транспорт, беше представено в доклада на Комисията от май 2006 г.² Настоящият нов преглед на развитието на железопътния пазар се основава на констатациите на този доклад.
3. Необходимо е непрекъснато наблюдение на железопътния пазар, за да се оцени влиянието, което целият обхват от мерки на европейската политика оказват върху този пазар, както и в подкрепа на създаването на нови мерки на политиката в отговор на настоящите и бъдещите нужди на железопътния сектор.
4. Още през 2001 г. законодателството на Общността в областта на железопътния транспорт³ изискваше Европейската комисия да извършва наблюдение на техническото и икономическото състояние на пазара на железопътния транспорт в ЕС. То също така задължаваше Комисията да докладва на Европейския парламент и на Съвета, освен всичко останало, за развитието на вътрешния пазар на услугите в железопътния транспорт, рамковите условия, състоянието на инфраструктурата и използването на правата на достъп.
5. Накрая, необходимостта да се наблюдава железопътният пазар във формата на *табло* с най-подходящите показатели за вътрешния пазар на услугите на железопътния транспорт, и по-специално за постепенното му отваряне към националната и международната конкуренция, беше препотвърдена в междинния преглед на Бялата книга за транспорта от 2006 г.⁴.

¹ Настоящото съобщение относно развитието на наблюдението на железопътния пазар се придружава от работен документ на службите на Комисията, съдържащ 23 приложения.

² COM(2006) 189 окончателен, 3 май 2006 г.

³ Раздел Va от Директива 2001/12/ЕО.

⁴ COM(2006) 314 окончателен, 22 юни 2006 г.

6. Настоящото съобщение относно наблюдението на развитието на железопътния пазар дава отговор на тази необходимост. То представя първи статистически анализ на развитието на железопътния пазар и полага основите на редовните доклади.

II. СХЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР

7. За да отговори на изискванията за наблюдение, през 2001 г. Комисията въведе Схема за наблюдение на железопътния пазар (СНЖП), състояща се в публикуване на информация относно различни аспекти на железопътните пазари на интернет страницата⁵ на Генерална дирекция „Енергетика и транспорт“. Тази информация постоянно се актуализира и разширява, за да обхване все по-широк кръг от показатели за развитието на пазара.
8. Комисията се подпомага при задачите си за наблюдението от работна група, съставена от експерти от националните министерства и железопътния отрасъл. В периода 2001-2007 г. се проведеха осемнадесет заседания на Работната група на СНЖП.
9. Настоящият преглед се основава на анализа, представен от членовете на Работната група на СНЖП, на статистическите източници, с които Европейската комисия разполага, на скорошните проучвания⁶ и на доклада за изпълнение на първия железопътен пакет (виж по-горе).
10. Той по-специално обръща внимание на:
- регулаторната и институционалната рамка, създадена с оглед на либерализиране на железопътния пазар и засилване на позицията на железниците като безопасен и щадящ околната среда начин на транспорт;
 - развитието на железопътния пазар по отношение на резултатите от дейността на товарния и пътническият транспорт, съпоставянето между видовете транспорт и показателите за отварянето на пазара;
 - финансовите резултати на сектора, включително информация за капацитета, актуалното състояние и натоварването на железопътната инфраструктура, а също така и за развитието на железопътния отрасъл.
11. Трябва да се признае, че поради липса на количествени данни, настоящият преглед на състоянието на пазара не може да обхване някои специфични аспекти на железопътните пазари, като например базисните активи на железопътните предприятия (подвижният състав) или променливите фактори, като професионалната подготовка на персонала.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Проучванията могат да бъдат намерени на следния адрес:
http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

III. ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВНАТА И ИНСТИТУЦИОНАЛНАТА РАМКА

12. Всички държави-членки, които разполагат с железопътни мрежи, официално са приели за изпълнение директивите от първия железопътен пакет (виж приложения 2а и 2в). Въпреки това, някои случаи на забавяне на транспонирането са принудили Комисията да открие 56 процедури за нарушение, 12 от които са приключили със съдебни разпореждания (виж приложение 3а). Националните мерки за изпълнение на някои ключови разпоредби от пакета понастоящем се проверяват⁷.
13. Тъй като някои държави-членки са транспонирали само част от втория железопътен пакет в националните си законодателства (виж приложения 2б и 2в), Комисията откри още 55 процедури за нарушение, 18 от които приключиха с предаване в съда. Пет от тези дела вече бяха оттеглени поради окончателното нотифициране на мерките за изпълнение, докато другите 13 все още чакат решение (виж приложение 3б).
14. Всички институции, необходими съгласно първия и втория железопътен пакет, вече са създадени в държавите-членки. Те включват национални компании и органи, отговорни за разпределението на мощностите, организации, отговорни за издаването на лицензи, регулаторни органи, национални органи за безопасност, разследващи органи и пълномощни органи (виж приложения 4, 5, 6 и 7).
15. Трябва да се спомене, че в случая с регулаторните органи, данните за броя на персонала, занимаващ се с регулаторни въпроси, и броят на жалбите, обработени през 2005 г., хвърлят известно съмнение върху техния административен капацитет.
16. Провежда се задълбочен анализ на транспонирането на законодателството по отношение на оперативната съвместимост и безопасността на железниците. От първоначалните му констатации се оказва, че прилагането на директивите за безопасността и оперативната съвместимост не е пълно в някои страни, които вече официално са ги транспонирали. Нещо повече, случаите на забавяне на транспонирането на втория железопътен пакет пораждат липса на правна сигурност за участниците в железопътния пазар. Макар и институциите, необходими съгласно този пакет, да са вече създадени във въпросните страни, липсата на правна база за тяхната дейност очевидно представлява сериозна пречка пред правилното функциониране на железопътния пазар.

IV. ФУНКЦИОНИРАНЕ НА ПАЗАРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС

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

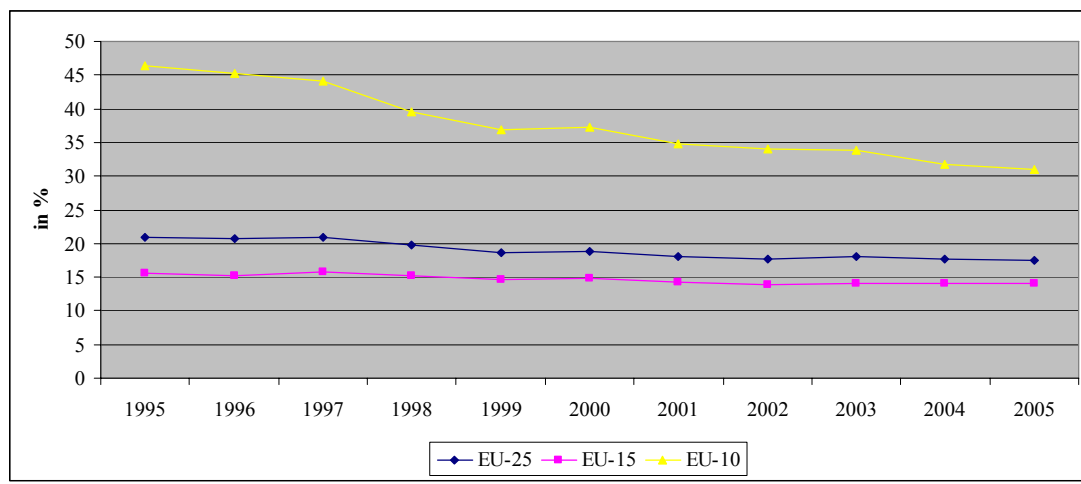
17. От 1970 г. насетне железопътният транспорт бележи устойчив спад в своя дял на пазара на товарните превози, от 20 % през 1970 г. (в 15-те държави-членки

⁷ Тази разработка се явява предпоставка, освен всичко останало, за преразглеждане на директивите от първия железопътен пакет, което е предвидено да се извърши през 2008 г.

на ЕС) до 8 % през 2003 г. (в ЕС-15) и 10 % за ЕС-25 през 2005 г. (на основата на тон-километри). През последните десет години тази низходяща тенденция се забавя с едва 2 % намаление на пазарния дял на железопътния транспорт в периода между 1995 и 2005 г. (виж приложение 8а).

18. От всички видове вътрешен транспорт железопътният транспорт е имал 17,4 % от пазара на товарни превози в ЕС през 2005 г., като цифрите в „новите“ държави-членки са били повече от два пъти по-високи от тези в ЕС-15 (30,9 % срещу 14 %) (виж фигура 1 и приложение 8в).

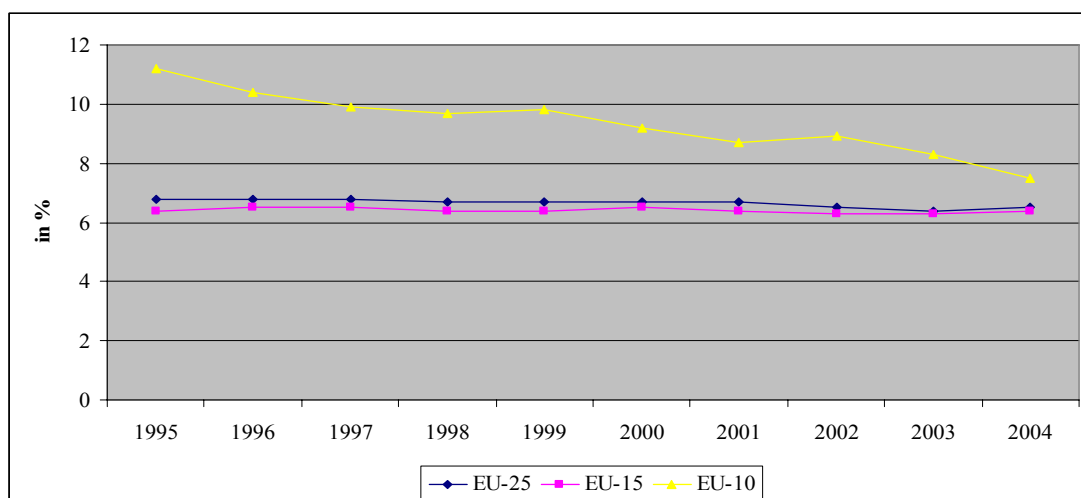
Фигура 1: Дял на железопътния транспорт на пазарите на вътрешния товарен транспорт в ЕС-25, ЕС-15 и ЕС-10 (1995-2005 г.)



Източник: Статистическо джобно издание на Евростат, UIC (Международен съюз на железниците), *Енергетика и транспорт в ЕС в цифри 2006*, разчети на DG TREN (ГД „Енергетика и транспорт“) и националните статистики

19. По подобен начин, при пътническия транспорт се наблюдава спад през последните три десетилетия, макар и не толкова драматичен, както при товарните превози. Делът на железниците на целия пазар на пътнически превози намалява от 10,2 % през 1970 г. до 6,3 % през 2003 г. за ЕС-15 (в пътникокилометри). За ЕС-25 той е 5,8 % през 2004 г. (виж приложение 8б).
20. Като се отчитат само сухопътните видове транспорт, през 2004 г. железопътният пътнически транспорт заема 6,5 % от пазара на ЕС. В ЕС-15 през последното десетилетие пазарният дял на железопътния транспорт остава постоянно над 6 %. За разлика от това, в ЕС-10 той пада рязко от 11,2 % през 1995 г. до 7,5 % през 2004 г. (виж фигура 2 и приложение 8г).

Фигура 2: Дял на железниците на пазарите на сухопътния пътнически транспорт в ЕС-25, ЕС-15 и ЕС-10 (1995-2004 г.)



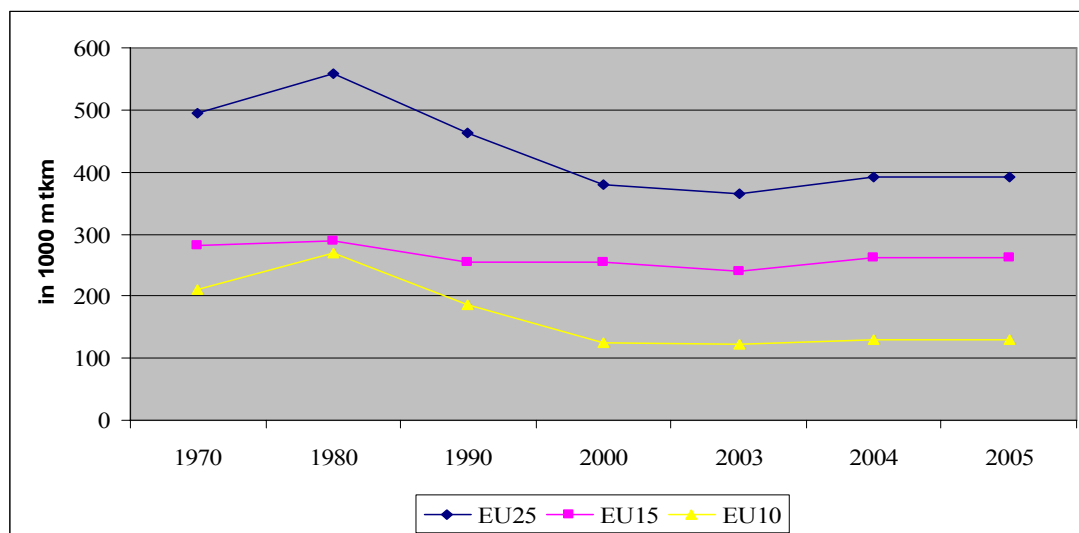
Източник: Разчети на Евростат, UIC, DG TREN и националните статистики

21. Анализите на относителния дял на товарния железопътен транспорт пренебрегват факта, че железниците по своето естество не могат да извършват превози на къси разстояния от типа от врата до врата. Затова сегашните методи за оценка на дяла на отделните видове транспорт в предоставянето на транспортни услуги представят само частична картина по отношение на пазарния дял на железопътния транспорт. Службите на Комисията изследват възможността за събиране на данни за резултатите от дейността на различните видове транспорт по категория разстояние.
22. Пилотно проучване на производителността на железопътния товарен транспорт по разстояние, проведено през 2006 г. от Общността на европейските железници (CER) и Международния съюз на железниците (UIC), при група от железопътни предприятия с 20%-ен дял от железопътния пазар на товарни превози, показва, че пазарният дял на железниците в сравнение с автомобилния транспорт е значително по-висок при по-дългите разстояния (> 150 км = 22 %, > 300/325 км = 26 % и > 500 км = 30 % при 19 % от общия трафик). На разстояния, превишаващи 150 км, средните разходи за превоз на стоки с влак са обикновено по-малки от транспортирането им по шосе (виж приложение 22д).

IV.2. Тенденции в обема и производителността на железопътния транспорт⁸

23. След години на устойчив спад производителността на железопътния *товарен* транспорт спира да намалява през 2003 г. (виж фигура 3)⁹. През същата година влиза в сила първата мярка за отваряне на пазара за международни железопътни товарни услуги.

Фигура 3: Тенденции в производителността на железопътния товарен транспорт в ЕС-25, ЕС-15 и ЕС-10 (1970-2005 г.)



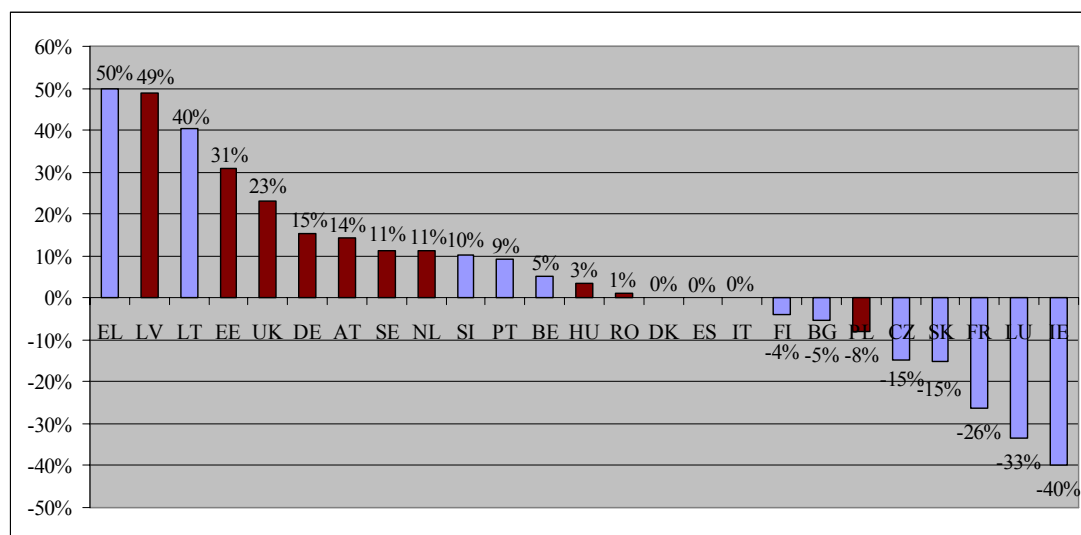
⁸ „Производителност на железопътния транспорт“ означават данните за железопътния транспорт, изразени в тон-километри или в пътничкилометри.

⁹ Тъй като Кипър и Малта нямат железопътни мрежи на територията си, всички позовавания на ЕС-10 или „новите“ държави-членки в глави IVa до VIII следва да се считат като изключващи тези две страни.

Източник: Статистическо джобно издание, *Енергетика и транспорт в ЕС в цифри 2006*, таблица 3.2.5, Евростат

24. Между 2000 и 2005 г. ЕС отбелязва значително увеличение на дейността на железопътния товарен транспорт в държавите-членки, където конкуриращите се железопътни предприятия имат най-голям пазарен дял (виж приложение 9 и фигура 4, където тези страни са потъмнени).

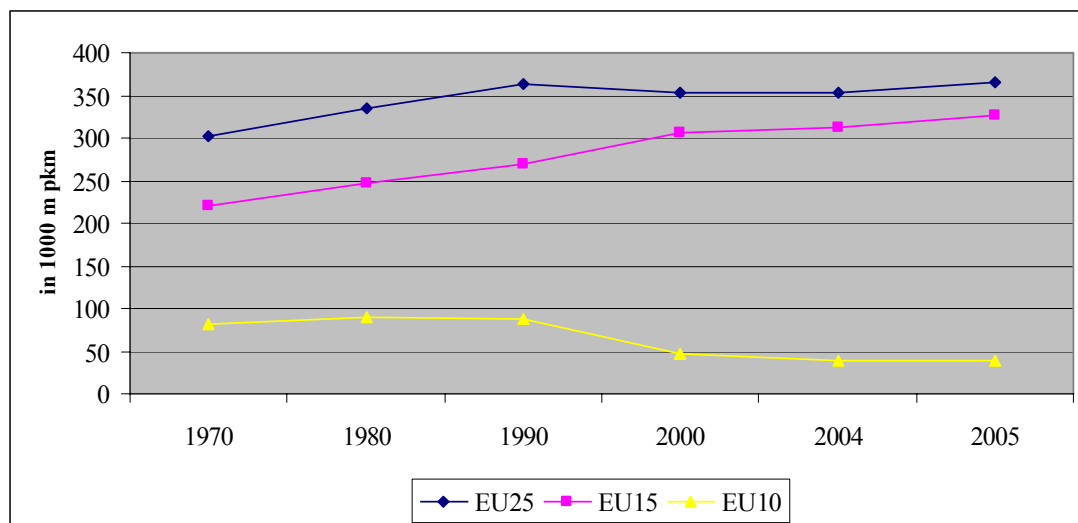
Фигура 4: Изменение в производителността на железопътния товарен транспорт за 2000-2005 г.



Източник: Статистическо джобно издание, *Енергетика и транспорт в ЕС в цифри 2006*, таблица 3.2.5, Евростат

25. През 2005 г. стоките, най-често превозвани по железница (изразени в тонкилометри), са твърди изкопаеми горива (предимно превозвани от железопътни предприятия в ЕС-15), метали и петролни продукти (транспортирани по-специално от железниците в ЕС-10) (виж приложение 11).
26. През 2006 г. производителността на железопътния товарен транспорт в ЕС-25 се е увеличила с 3,7 % в резултат от ръста в „старите“ държави-членки (увеличение средно с 5.7%), най-вече във Финландия, Люксембург и Германия, във всяка от които се отчита ръст с повече от 10 %. Най-голямото увеличение в тонкилометри е през първото тримесечие на 2006 г., сравнено със същия период на предишната година. В ЕС-10 през 2006 г. се отбелязва общ спад от -0,5 % в дейността на транспорта. Въпреки това, в Унгария (13,3 %) и в Словашката република (7,3 %) пазарът на железопътния товарен транспорт се развива динамично (виж приложение 10).
27. В сектора на пътническите превози, след стабилно увеличение на дейността на железопътния транспорт между 1970 и 1990 г., през следващото десетилетие (1990-2000 г.) се наблюдава рязко покачване в страните от ЕС-15, съпътствано от сериозен спад в ЕС-10 (виж фигура 5). Оттогава насам дейността на пътническия транспорт се е стабилизирала за ЕС-10 и нараства бавно, но стабилно в ЕС-15.

Фигура 5: Тенденции в производителността на железопътния пътнически транспорт в ЕС-25, ЕС-15 и ЕС-10 (1970-2005 г.)



Източник: Статистическо джобно издание, *Енергетика и транспорт в ЕС в цифри 2006*, таблица 3.3.7, Евростат

28. Между 2000 и 2005 г. най-голямо увеличение в дейността на железопътния пътнически транспорт се наблюдава в Латвия (29 %), Ирландия (29 %) и Белгия (20 %). Обратно, най-голям спад се наблюдава в Литва (-33 %), Естония (-33 %), България (-31 %) и Румъния (-31 %) (виж приложение 9).
29. През 2006 г. в ЕС-15 и ЕС-10 се наблюдава приблизително еднакво увеличение в дейността на железопътния пътнически транспорт със средна стойност от 3,3 % за целия ЕС. Най-положителните резултати са постигнати през второто тримесечие на 2006 г. в сравнение със същия период през 2005 г. Най-голям ръст в дейността на пътническия транспорт през 2006 г. се наблюдава в Латвия (10,8 %), Люксембург (9,2 %) и Швеция (7,3 %). Дейността на железопътния пътнически транспорт бележи спад в Литва (-4,3 %) и Гърция (-1,8 %) (виж приложение 10).
30. През 2005 г. най-голям дял на *международния трафик* от целия товарен трафик (в тонкилометри) се наблюдава в Естония (93 %), Латвия (88 %) и Словашката република (86,5 %). При пътническия транспорт международният трафик заема най-голям дял в Люксембург (24 % от пътникокилометрите), Австрия (17 %) и Белгия (15 %) (виж приложение 126, което също така представя информация за измененията в дейността на железопътния транспорт за периода 2003-2005 г. по отношение на националните и международните услуги).

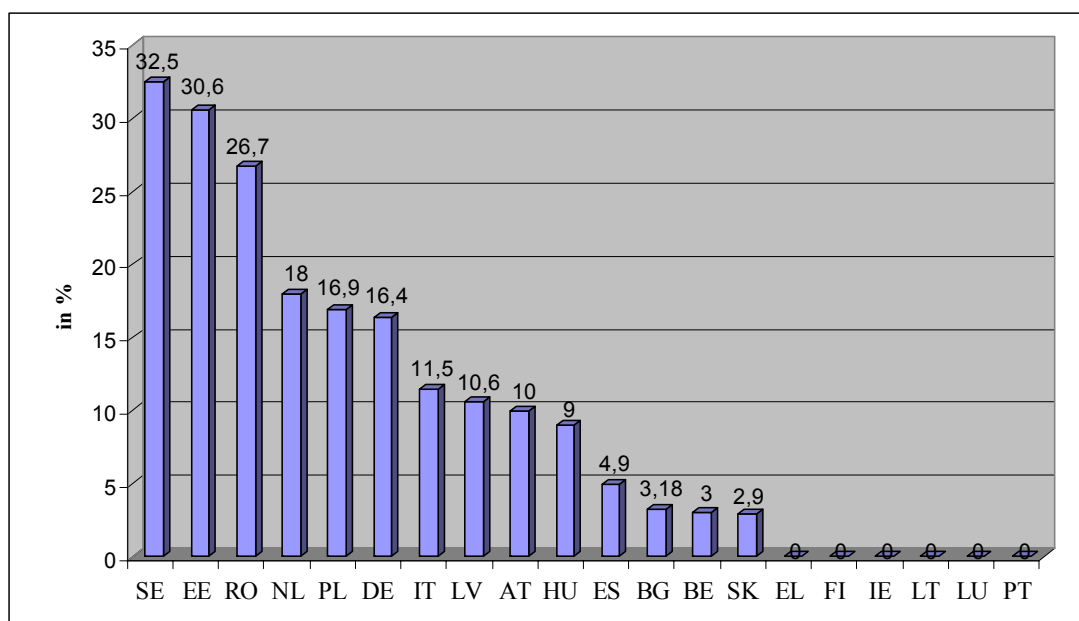
V. ОТВАРЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР

31. Над 700 лицензирани железопътни предприятия действат на железопътния пазар в ЕС, като половината от тях са в Германия (355), следвани от 62 в Полша и 56 в Обединеното кралство. В приложение 14 е представен общ

преглед на броя на валидните железопътни лицензии и на сертификатите за безопасност по държави-членки.

32. На фигура 6 е показан общия пазарен дял на конкурентните железопътни предприятия, които предоставят товарни услуги. В тонкилометри конкуриращите се имат най-голям пазарен дял в Швеция (32,5 %), Естония (30,6 %), Румъния (26,7 %), Нидерландия (18 %), Полша (16,9 %) и Германия (16,4 %). При пътническият транспорт конкуриращите се печелят най-голям дял на пазара в Естония (40 %), Швеция (35,8 %) и Латвия (10,1 %)*. Приложение 13 показва разпределението на пазарните дялове между отделните компании за ЕС-27.

Фигура 6: Общ пазарен дял на конкуриращите се железопътни товарни оператори през 2006 г.



* За Чешката република, Дания, Франция и Обединеното кралство липсват данни; за Испания и Португалия: данните са за 2005 г.; за Нидерландия: данните са за 2003 г.

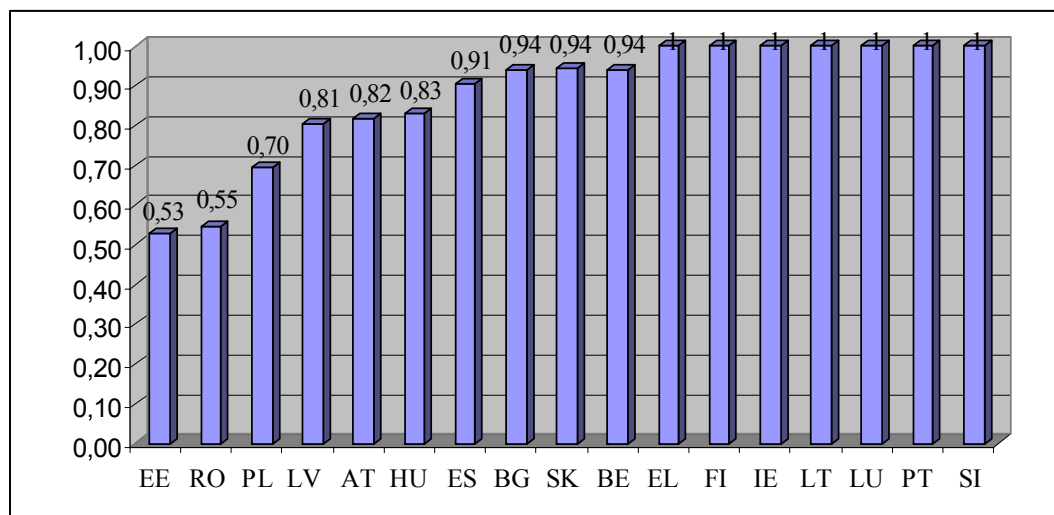
Източник: Въпросник по СМЖП за 2007 г., попълнен от държавите-членки през май/юни 2007 г.

33. Като помощен показател за измерване на отварянето на пазара, индексът на Herfindahl-Hirschman (ННН)¹⁰ изчислява степента на концентрация в даден отрасъл и обозначава нивото на конкуренцията на съответния пазар. Индексът варира от 0 при голям брой фирми с ефективна конкурентоспособност до 1 за един единствен монополист.
34. На фигура 7 е представен ННН за пазара на железопътния товарен и железопътния пътнически транспорт в държавите-членки на ЕС. При товарните превози най-отворени са пазарите в Естония (0,53), Румъния (0,55), Полша (0,7)

¹⁰ ННН се дефинира като сбора от квадратите на пазарните дялове на всяка отделна фирма в сектора.

и Латвия (0,8)*. На пазарите на железопътния товарен транспорт в Гърция, Финландия, Франция, Литва, Люксембург, Португалия и Словения все още съществува монопол. Не е възможно да се изчисли НИИ *inter alia* за Швеция, Нидерландия и Германия (където голям пазарен дял имат конкурентните железопътни предприятия за товарни превози), тъй като необходимите данни липсват. По отношение на пътническите превози Естония (0,48), Латвия (0,82), Полша (0,83) и Португалия (0,84) имат най-отворените железопътни пазари.

Фигура 7: Индекс на Herfindahl-Hirschmann за националните железопътни пазари



* За Чешката република, Германия, Дания, Франция, Италия, Нидерландия, Швеция и Обединеното кралство липсват данни.

Източник: Въпросник по СЖП за 2007 г., попълнен от държавите-членки през май-юни 2007 г.

VI. ДЕЙНОСТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

35. Според проучване, извършено под егидата на Работната група на СЖП от Общността на европейските железници (СЕР) на нейните 17 членове¹¹, между 1995 и 2004 г. заетостта в железопътните предприятия постоянно намалява едновременно с нарастването на производителността на труда. През последните няколко години обаче, темпът на намаление на персонала, зает в железопътния сектор, се забавя. Загубите на работни места в монополните компании отчасти се компенсират със създаването на работни места в нововъзникналите железопътни предприятия, независимо че все още няма информация за качеството на новите длъжности.¹² Броят на служителите, работещи през 2006 г. в отделните железопътни предприятия в ЕС и в инфраструктурните дружества, е даден в приложение 15.

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (без АТОС/ЕWS и АStOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP и SZ.

¹² Приложения към Доклад COM(2006) 189 окончателен от 3 май 2006 г., стр. 91.

36. Освен това проучването на CER показва отчетлива разлика в резултатите от дейността на железопътните предприятия в ЕС-15 и ЕС-10. В „старите“ държави-членки, от 1995 г. насам средното съотношение на заемни към собствени средства на железопътните компании пада под 1, което означава, че техните активи основно се финансират със собствен, а не с привлечен капитал. Обратно, в ЕС-10 средното съотношение на заемни към собствени средства е нараснало рязко от 0,11 до 2,52. Недоброто финансово състояние на железопътните предприятия в „новите“ държави-членки се дължи в голяма степен на недостатъчната компенсация за предоставяне на обществени услуги, трайни задължения на компаниите към държавата и икономически неустойчивите инвестиции от страна на някои оператори през последните години.
37. Друго проучване¹³, този път на финансовите резултати на железопътните предприятия и управляващите инфраструктурата с годишен оборот от поне 50 милиона EUR, проведено по искане на Европейската комисия, показва, че през 2004 г. 61 % от 74-те железопътни предприятия, подложени на анализ¹⁴, имат коефициент на жизнестойчивост по-висок от 1, което означава, че тяхната дейност по принцип произвежда печалба. 24 % от железопътните компании имат отрицателна рентабилност на капитала, т.е. отрицателни резултати от дейността по отношение на собствения капитал на предприятието. От десет управляващи инфраструктурата пет имат коефициент на жизнестойчивост по-висок от 1, а пет - отрицателна рентабилност на капитала (виж приложение 16).
38. Качеството на услугите остава твърде обезпокоително, най-вече при комбинирания транспорт. Статистиката за точност на влаковете в международния комбиниран транспорт по основните европейски коридори, събрана от Международния съюз за комбинирани превози (UIRR), показва ниско равнище на точност на услугите на железопътния товарен транспорт (53 % от влаковете имат по-малко от 30 минути закъснение от времето на пристигане по разписание през 2006 г.) и нестабилност през последните няколко години (вижте приложение 17).

VII. ИНФРАСТРУКТУРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ: КАПАЦИТЕТ, ФИНАНСИРАНЕ И ТРАНСПОРТЕН ОТРАСЪЛ

39. Общата дължина на железопътните линии в ЕС е приблизително 215 000 км¹⁵. Държавите-членки с най-големите железопътни мрежи са Германия (34 122 км), Франция (29 246 км)¹⁶ и Полша (22 156 км). Най-малки са мрежите в Люксембург (275 км) и Естония (971 км обществена мрежа) (виж приложение 18). Малта и Кипър нямат железопътни линии. Белгия и Люксембург имат най-голяма концентрация на железопътни линии (съответно 122 и 106 м/км²).

¹³ Проучване на ECORYS: „Анализ на финансовото състояние на железопътните предприятия в Европейския съюз“, февруари 2006 г., http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ В т.ч. консолидираните железопътни предприятия, които също изпълняват функции по управление на инфраструктурата.

¹⁵ Общо единични и двойни жп линии.

¹⁶ Данните за Франция са за 2004 г., а тези за другите страни за 2006 г.

40. През 2006 г. най-интензивно експлоатираната мрежа за товарен транспорт (изразено в тонкилометри на километър железопътни линии) е в балтийските страни (10,8 в Естония, 7,4 в Латвия и 7,3 в Литва). При пътническият транспорт мрежата е била експлоатирана най-интензивно в Нидерландия (5,3), в Обединеното кралство (3,0) и в Белгия (2,8) (виж приложение 18).
41. През 2006 г. европейската мрежа включва 4 919 км високоскоростни железопътни линии, разположени в Италия, Франция, Испания, Германия, Белгия и Обединеното кралство. До 2009 г. на територията на ЕС ще бъдат построени 1 485 км нови линии с възможност влаковете по тях да се движат с повече от 250 км/ч (виж приложение 19).
42. През 2006 г. разходите за поддръжка на инфраструктурата в евро на километър железопътни линии са най-големи в Нидерландия (446 000), Люксембург (173 000) и Обединеното кралство (108 000). Подновяването на съществуващата инфраструктура е най-интензивно в Обединеното кралство (260 000), Люксембург (159 000) и Германия (117 000). Най-много средства на километър линии за ново строителство са изразходвани в Нидерландия (464 000), Белгия (259 000), Люксембург (245 000) и Гърция (124 000). Като цяло, гореспоменатите страни също така планират значителни инвестиции за периода 2007-2010 г. (виж приложение 20).
43. Системите за начисляване на такси за експлоатацията на железопътната инфраструктура се различават значително в отделните държави-членки. Делът на разходите за инфраструктура, възвърнати от таксите за използване на инфраструктурата варират от 5 % в Швеция до 100 % в балтийските страни (вижте приложение 22). Това зависи най-вече от финансовото участие на правителствата в осигуряването на инфраструктурата и от ефективността на управляващия инфраструктурата. Комплексността и интензивността на експлоатацията на инфраструктурата също играят главна роля. През 2006 г. държавният принос в управлението, поддръжката, обновяването и строителството на инфраструктурата в ЕС-25 възлиза на приблизително 14 милиарда EUR, като делът на страните от ЕС-10 е само 3,6 % от тази сума (виж приложение 21).
44. Структурата на някои от системите за начисляване на такси за експлоатацията на железопътната инфраструктура, които например допускат трансфери към пътническият транспорт, застрашава конкурентоспособността на железопътните услуги. Проблемът с такива трансфери е най-спешен за решаване в някои от „новите“ държави-членки, където високите такси за достъп до линиите се съчетават с лошо качество на инфраструктурата.
45. Актуалната стойност на пазара на железопътния транспорт в Западна и Източна Европа¹⁷ възлиза на близо 40 000 милиона EUR (виж приложение 23). 75 % от пазара е отворен за външни доставчици, т.е. не се обслужва изключително от вътрешни за железниците мощности. Достъпът до пазара е

¹⁷ Западна Европа = Австрия, Белгия, Дания, Франция, Германия, Гърция, Италия, Нидерландия, Испания, Швеция, Швейцария, Обединеното кралство; Източна Европа = Чешката република, Унгария, Полша, Румъния, Турция (проучване 2007 UNIFE, виж приложение 23).

най-ограничен в сферите на услугите и поддръжката (51 %) и предлагането на инфраструктура в Източна Европа (58 %). В отличие от това, пазарите за контрол на железниците и за подвижен състав са изцяло отворени за външни доставчици (100 %).

46. В Източна Европа пазарът за предлагане на подвижен състав се очаква да се развива динамично през следващото десетилетие (+8,2 % годишно до 2015 г.). Услугите във връзка с поддръжката на инфраструктурата показват най-големи перспективи за нарастване в Западна Европа (2,6 % годишно за същия период) (виж приложение 23).

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

47. Настоящият доклад представя основните тенденции, наблюдавани през последните няколко години на железопътния пазар в ЕС. Актуалното състояние на реформата в европейския железопътен сектор показва противоречиви резултати. Независимо от това докладът потвърждава, че усилията за съживяване на железниците с развитие на Европейското железопътно пространство и засилване на конкуренцията на пазара дават положителни резултати.
48. Процесът на официално транспониране на общностното законодателство в областта на железопътния транспорт е почти завършен. Институциите, необходими съгласно това законодателство, вече съществуват в държавите-членки. Дейността на железопътния товарен транспорт спря низходящия си ход през 2003 г., след което остава сравнително устойчив. Последните данни (от 2006 г.) разкриват добри перспективи. Анализът на тенденциите в дейността на железопътния транспорт през последните шест години подчертава факта, че страните с най-добри показатели по отношение на отварянето на пазара се представят значително по-добре от тези, на чиито пазари основно господстват монополни железопътни предприятия. Въпреки че традиционните данни за разпределение на видовете транспорт все така сочат лек спад на дела на железниците на пазара на товарни превози, първоначалните изчисления на приноса на железопътния транспорт в превоза на стоки на средни и дълги разстояния показват много добър потенциал за железопътния сектор в този пазарен сегмент. Освен това, процесът на реформи създава възможности за откриване на нови работни места със способност за противодействие на устойчивото свиване на работната сила на железопътните предприятия. И на последно място, но не и по важност, прогнозата за голямо търсене на подвижен състав в източноевропейските страни през следващото десетилетие създава благоприятни условия за развитие на отрасъла на железопътния транспорт.
49. От друга страна, редица трудности все още пречат на развитието на железопътните услуги в ЕС. Степента на прилагане на регулаторната рамка се различава значително в отделните държави-членки. Някои институции все още не са напълно функционални. Проблемите е възможно да се дължат на липса на персонал, или що се отнася до националните органи за безопасност, да са причинени от липсата на законова база за дейността им в очакване на транспонирането на втория железопътен пакет.

50. Нивото на конкуренция на европейския железопътен пазар е все още ниско, но стабилно расте с доразработването на регулаторната рамка за недискриминационен достъп до инфраструктурата и за отварянето на националните и международните услуги в областта на железопътния товарен транспорт към конкуренцията. Независимо от това все още съществуват пречки пред пазарната интеграция на европейско равнище. Такива са по-специално липсата на пълна техническа оперативна съвместимост и на общ подход към безопасността на железопътния транспорт между националните железопътни мрежи, относително лошото финансово състояние на железопътните предприятия, което е особено сериозно в „новите“ държави-членки, и високата цена на навлизането на пазара в железопътния сектор, свързана с високата фиксирана стойност на операциите на пазара и значителните административни разходи за одобрение на подвижния състав, процедурите на лицензиране и т.н. Освен това някои държави-членки показват недостатъчно ниво на инвестициите в железопътния сектор, особено в поддръжката и реконструкцията на железопътната инфраструктура. Факт е, че след като преди няколко години на почти всички пазари на железопътния транспорт в ЕС все още господстваха национални монополисти, и досега не са въведени достатъчно стимули за чувствително повишаване на качеството на услугите в железопътния сектор
51. Комисията счита, че редовното актуализиране на този доклад ще допринесе за непрекъснато наблюдение на железопътния пазар на основата на сравними данни. Редица проблеми, които не са разгледани достатъчно обстойно в настоящия доклад, ще бъдат взети под внимание в бъдещи издания. От железопътния отрасъл и националните органи се изисква по-голяма подкрепа във формата на предоставяне на данни, за да стане анализът за развитие на железопътния пазар, колкото е възможно по-изчерпателен.