

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 8.12.2010 г.
COM(2009)676 окончателен/2

CORRIGENDUM:

Annule et remplace le document COM(2009)676 du 18 décembre 2009

Concerne : les paragraphes 30, 32, 38 et 40 ainsi que la figure 8, dans l'ensemble des versions linguistiques

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Втори доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар

{SEC(2009)1687/2}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Втори доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар

(текст от значение за ЕИП)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. От години европейският железопътен транспорт е в период на важни промени, свързани както с развитието на европейската регулаторна рамка, така и с икономически, социални и демографски фактори.
2. От 90-те години на миналия век в Общността бяха приети редица законодателни мерки, по-специално три законодателни пакета с цел създаване на Европейско железопътно пространство, основано на свободна конкуренция между железопътните предприятия (вж. приложение 1¹).
3. Понастоящем този процес навлиза в решителна фаза; и ако в началото отварянето на пазара засягаше само товарните железопътни превози, то от 1 януари 2010 г. и пазарът на международни пътнически превози ще бъде отворен за конкуренция. Същевременно с приетите неотдавна Директива 2008/57/ЕО и Директива 2008/110/ЕО² беше адаптирана регулаторната рамка относно оперативната съвместимост и безопасността.
4. Постоянното развитие на регулаторната рамка е дало основание на законодателя да приеме решение, с което на Комисията се възлага осъществяването на постоянно наблюдение на европейския железопътен пазар с оглед да се оцени въздействието на политиката на Общността върху този пазар и да се определят мерките, които трябва да бъдат приети и прилагани в бъдеще в областта на железопътния транспорт.
5. Настоящият доклад е изготвен именно в отговор на изискването на Директива 2001/12/ЕО³ за наблюдение на европейския железопътен пазар.
6. Първият документ, който дава отговор на тази необходимост, е Съобщение относно наблюдението на развитието на железопътния пазар⁴, прието на 18

¹ Настоящият доклад относно наблюдението на развитието на железопътния пазар се придружава от работен документ на службите на Комисията, съдържащ 26 приложения.

² Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18 юли 2008 г.) и Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. (ОВ L 345, 23 декември 2008 г.) за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

³ Раздел Va от Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. (ОВ L 075, 15 март 2001 г.) за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността.

⁴ Съобщение до Съвета и Европейския парламент относно развитието на наблюдението на железопътния пазар от 18 октомври 2007 г. (СОМ(2007) 609).

октомври 2007 г. С настоящия доклад не просто се актуализира първоначалният документ, а се внасят нови елементи по въпроси, които не са били засегнати в него.

II. СХЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР

7. В отговор на поставените изисквания Комисията изготви схема за наблюдение на железопътния пазар (Rail Market Monitoring Scheme — СНЖП).
8. В осъществяването на това наблюдение Комисията се подпомага от работна група, включваща както експерти от националните министерства и от железопътния отрасъл, така и социалните партньори. През периода от 2001 г. до средата на 2009 г. са проведени двадесет и две заседания на работната група по СНЖП, четири от които след приемането на настоящия доклад.
9. По-висока ефективност бе постигната с изготвянето на стандартен въпросник с пакет от показатели, отнасящи се до различни аспекти на железопътния пазар (вж. приложение 26). Комисията изразява съжаление поради факта, че част от държавите-членки не са отговорили на въпросника или са дали непълни отговори. Поради това данните в някои от приложенията не са пълни. В процеса на преработка на първия пакет относно железопътните превози се проучва възможността за включване на правно задължение за предоставяне на определени данни.
10. Настоящият анализ е изготвен въз основа на работата на СНЖП, и по-специално въз основа на резултатите от въпросника, както и въз основа на актуални проучвания и статистически източници, с които разполага Европейската комисия, и по-специално Евростат. По отношение на последния източник се изразява съжаление във връзка с липсата на годишни данни за транспорта през 2008 г., дължаща се на проблем с компютърното осигуряване.

III. ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВНАТА И ИНСТИТУЦИОНАЛНАТА РАМКА

11. Всички държави-членки, притежаващи железопътни мрежи, са транспонирали директивите от първия пакет относно железопътните превози. Въпреки това, случаите на неправилно транспониране, на транспониране в различна степен и по отношение на различни аспекти накараха Комисията през юни 2008 г. да изпрати официални уведомителни писма до 24 държави-членки, последвани от мотивирано становище, изпратено до 21 държави-членки през октомври 2009 г. (вж. приложение 3).
12. Предимно от 2008 г. насам Комисията е получила множество жалби във връзка с функционирането на пазара на железопътния транспорт, по-специално свързани с поведението на участниците, например във връзка с управлението на терминалите и с достъпа до услуги. В този смисъл Комисията предвижда преработване на първия пакет относно железопътните превози с цел уточняване или промяна на някои разпоредби.

13. Следва да се подчертае и ролята на групата от контролни органи (вж. приложение 4), създадени от Комисията. Тя е помогнала за осъществяването на плодотворен диалог и за сравняване на различните национални практики.
14. В съответствие с втория пакет относно железопътните превози са създадени необходимите национални институции (вж. приложения 4, 5 и 6). Службите на Комисията предприемат проверка по прилагане на законодателството, съсредоточена главно върху аспектите на безопасността.
15. По отношение на третия пакет относно железопътните превози, 4 юни 2009 г. беше срокът за транспониране на Директива 2007/58/ЕО⁵, отнасяща се до отварянето на пазара на международните железопътни пътнически превози в рамките на Общността (приложение 2). До 4 декември 2009 г. трябваше да приключи и транспонирането на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността.
16. Вече пълноценно функционира и създадената през 2006 г. Европейска железопътна агенция. Тя подпомага създаването на интегрирано в техническо отношение европейско железопътно пространство.

IV. ФУНКЦИОНИРАНЕ НА ПАЗАРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС⁶

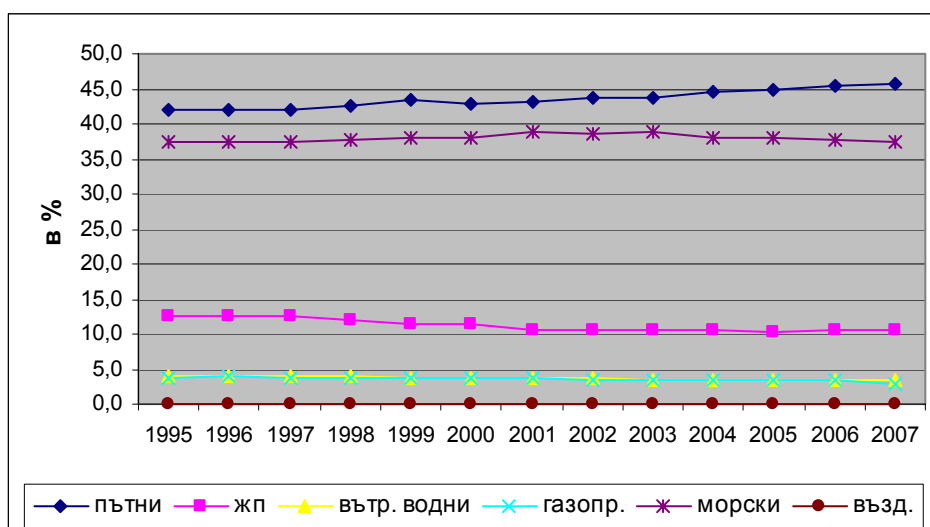
IV.1 Състояние на железопътния транспорт в сравнение с другите видове транспорт

17. Въпреки непрекъснатия спад на дела на железопътния транспорт на пазара на товарния транспорт в предходните десетилетия, от началото на 2000-те г. насам се наблюдава стабилизация. В държавите от ЕС-27 този дял, изразен в тонкилометри, е намалял от 12,6 % през 1995 г. до 10,5 % през 2002 г., след което е достигнал 10,7 % през 2007 г.

⁵ Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44) за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура

⁶ Кипър и Малта нямат железопътни мрежи, поради което данните за ЕС-12 и ЕС-27 не включват тези две държави.

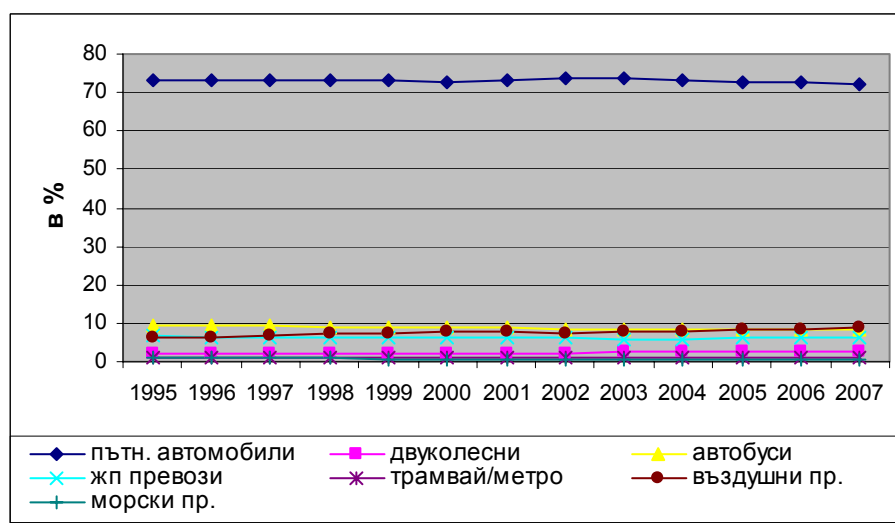
Фигура 1: Дял на железопътните превози на пазара на товарния транспорт (ЕС-27, 1995—2007 г.)



Източник : Статистически справочник „Енергетика и транспорт в ЕС през 2009 г. в цифри“ (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

18. От 2002 г. се наблюдава стабилизиране и на дела на железопътните превози на пазара на сухопътния товарен транспорт, достигайки 17,1 %, докато през 1995 г. е бил 20,2 %.
19. При пътническите превози се наблюдава преустановяване на спада от последните три десетилетия. В държавите от ЕС-27 делът на железопътните превози на пазара на пътническия транспорт е намалял от 6,6 % през 1995 г. до 5,9 % през 2003 г., след което отново се е покачил до 6,1 % през 2007 г. (вж. приложение 7).

Фигура 2: Дял на железопътните превози на пазара на пътническия транспорт (ЕС-27, 1995—2007 г.)



Източник : Статистически справочник „Енергетика и транспорт в ЕС през 2009 г. в цифри“ (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

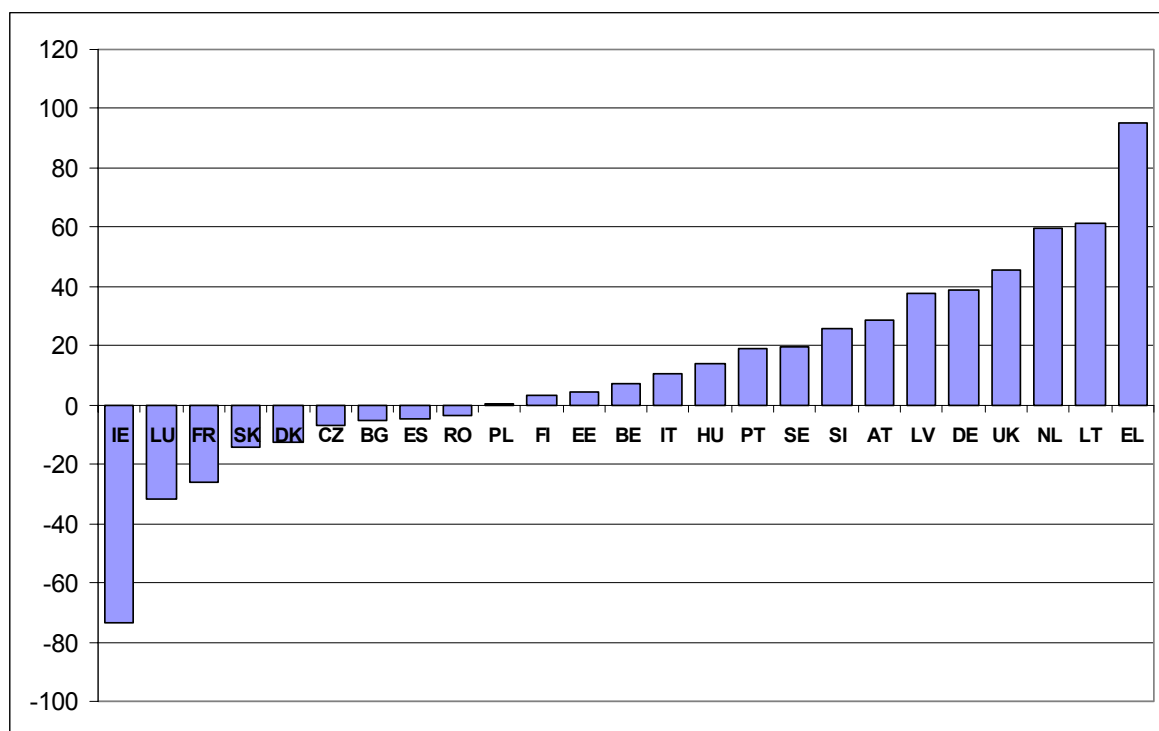
20. Що се отнася до дела на железопътните пътнически превози на пазара на сухопътния транспорт, той е 6,9 % през 2007 г. срещу 6,5 % през 2003 г.

IV.2 Тенденции в обема и производителността на железопътния транспорт⁷

а) Товарни превози

21. След години на постоянен спад, особено в новите държави-членки, периодът 2000—2007 г. се характеризира със значителен ръст на товарния железопътен трафик (вж. фигура 3); по-специално в някои държави-членки, в които железопътни предприятия, които не са сред традиционно водещите в сектора, са придобили значителен пазарен дял.

Фигура 3: Изменение на товарния железопътен трафик през периода 2000—2007 г.



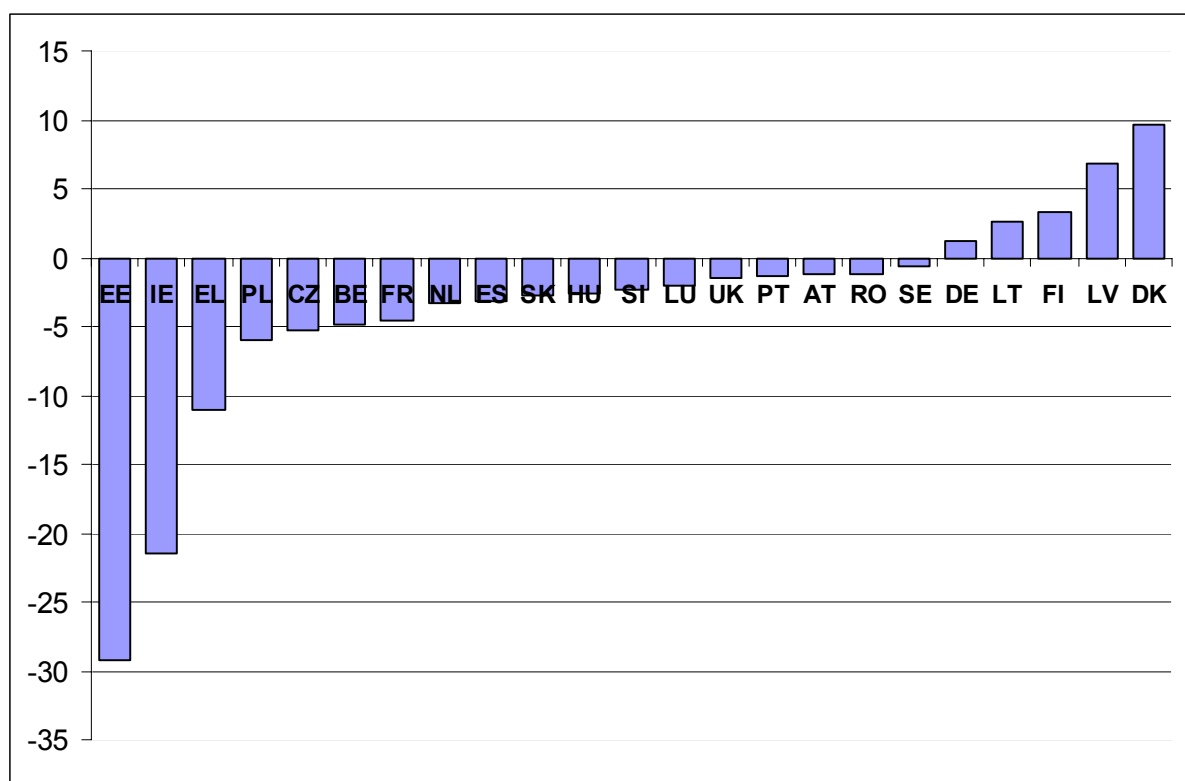
Източник : Статистически справочник „Енергетика и транспорт в ЕС през 2009 г. в цифри“ (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009), таблица 3.2.5.

22. През 2007 г. ръстът на товарния железопътен трафик в ЕС-27 е бил 2,8 % срещу 1,1 % в ЕС-12 и 3,7 % в ЕС-15 (вж. приложение 8 и следващи).
23. През 2008 г. тенденциите в развитието на товарния железопътен трафик в ЕС-27; изразен в тонкилометри, са твърде противоречиви — трафикът е намалял с

⁷ Под „производителност на железопътния транспорт“ се разбират железопътните превози, изразени в тонкилометри или пътник-километри.

29,2 % в Естония и с 21,5 % в Ирландия, а е нараснал с 9,7 % в Дания и с 6,9 % в Латвия (вж. фигура 4).

Фигура 4: От средата на 2008 г. товарният железопътен трафик беше силно засегнат от икономическата криза;



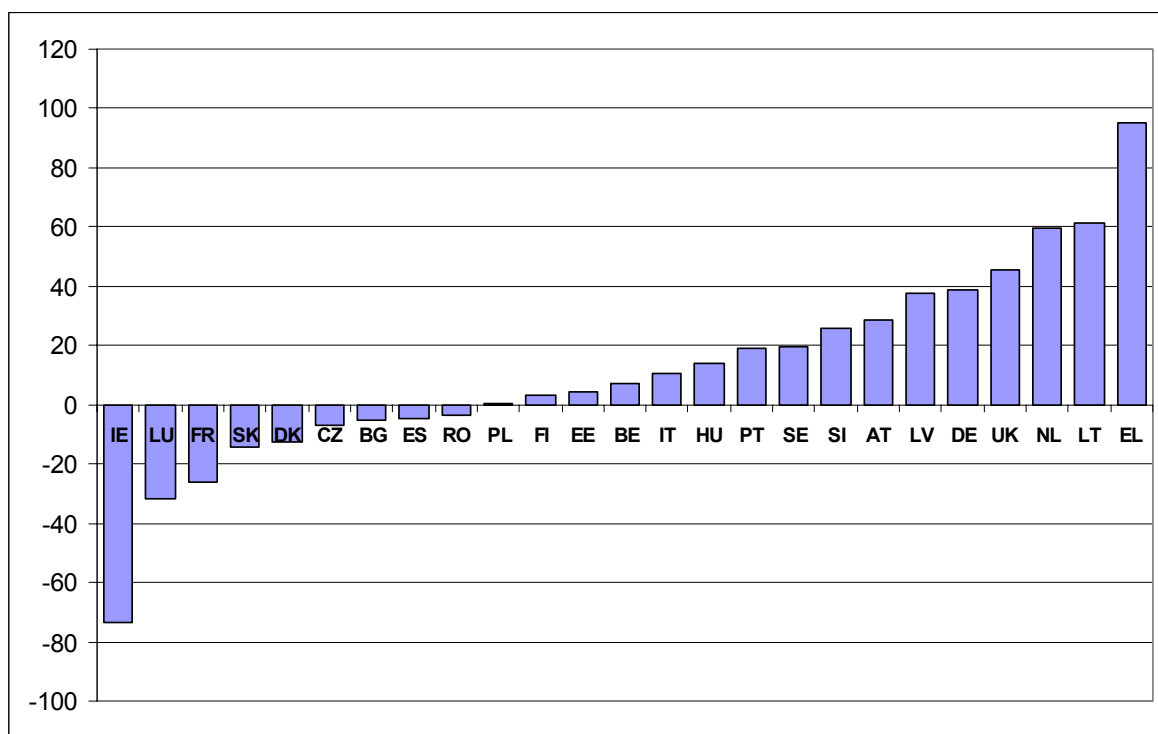
Източник: въпросници съгласно СНЖП, попълнени от държавите-членки през май—юни 2009 г.

24. От средата на 2008 г. товарният железопътният транспорт е засегнат в значителна степен от икономическата криза; на практика тя оказва влияние и върху сектори, които са традиционни ползватели на услугите на товарния железопътен транспорт, като черната металургия, химията и автомобилостроенето. По предварителни данни на Общността на европейските железници (CER), от второто тримесечие на 2008 г. до второто тримесечие на 2009 г. намалението в рамките на целия ЕС е около 28 %.

б) Пътнически транспорт

25. През периода 2000—2007 г. повечето държави-членки, и по-специално почти всички държави от ЕС-15, регистрират ръст на пътническия железопътен трафик. Той достига 44,6 % в Ирландия, 36,1 % в Латвия и 30,5 % в Обединеното кралство. Значително намаление се наблюдава в много от държавите от ЕС-12, по-специално в Румъния (-35,7 %), Литва (-32,3 %) и България с -30,8 % (вж. фигура 5).

Фигура 5: Изменение на пътническия железопътен трафик през периода 2000—2007 г.

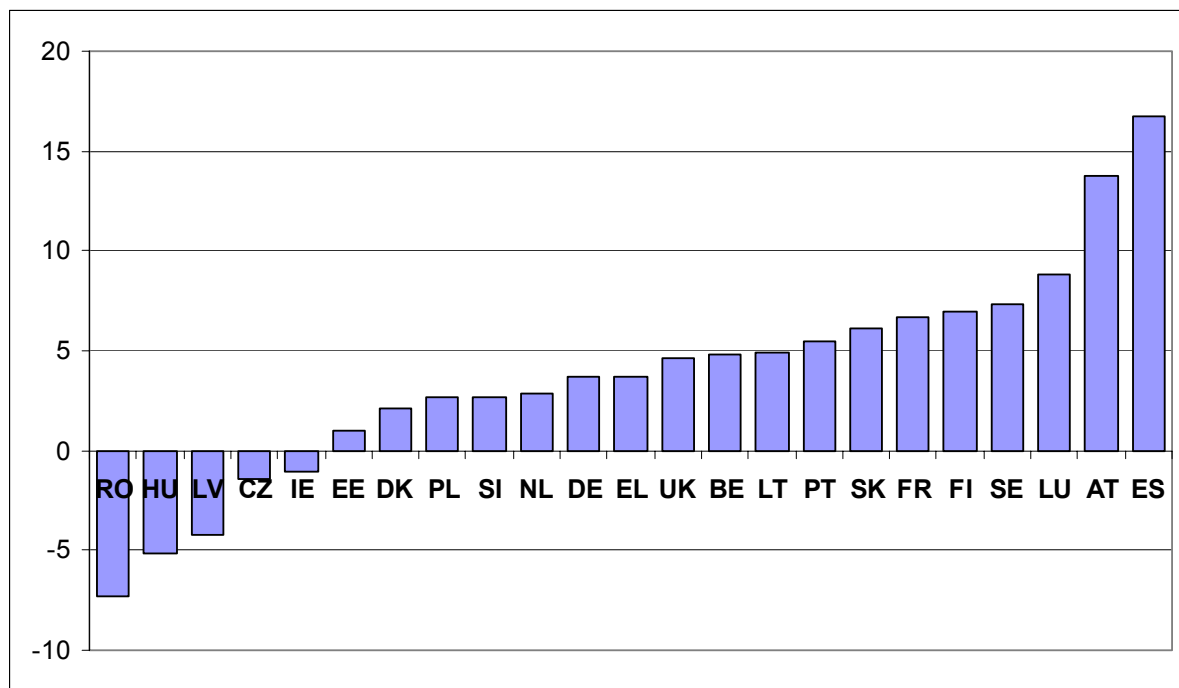


Източник: Статистически справочник „Енергетика и транспорт в ЕС през 2009 г. в цифри“ (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009), таблица 3.3.7.

26. Най-голям е ръстът в областта на превозите по високоскоростни железници. Изразен в милиони пътник-километри, той достига от 59 през 2000 г. до 92 през 2007 г., от които 48 — във Франция, 22 — в Германия и 8 — в Италия. През 2007 г. дялът на превозите по високоскоростни железници от общите пътнически превози е достигнал 23 % в ЕС-27; във Франция той достига почти 60 %.

27. През 2008 г. трафикът на пътнически превози продължава да нараства, по-специално в Испания (+16,7%), Австрия (+13,8%) и Люксембург (+8,8%). Най-голямо намаление се наблюдава в Румъния (-7,3%), Унгария (-5,2%) и Латвия (-4,2%), както е посочено на фигура 6.

Фигура 6: Изменение на пътническият железопътен трафик през периода 2007—2008 г.



Източник: въпросници съгласно СНЖП, попълнени от държавите-членки през май—юни 2009 г.

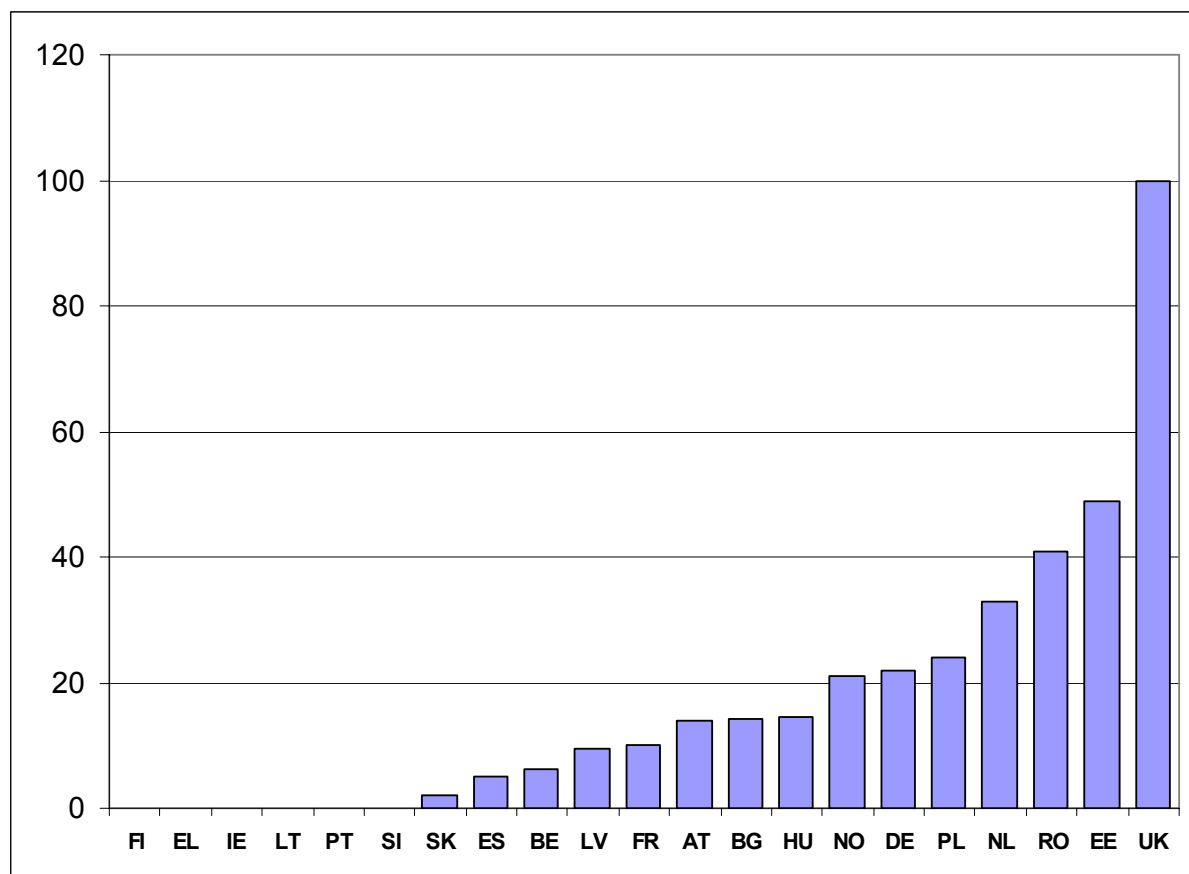
28. По предварителни данни на CER, от второто тримесечие на 2008 г. до второто тримесечие на 2009 г. трафикът на железопътните пътнически превози е намалял с около 5% в ЕС-15 и с 0,7% в ЕС-12. Счита се, че спадът е по-голям при пътуващите с цел бизнес, достигайки над 10%; относително стабилна остава продажбата на билети за пътуващите във втора класа, от една страна, поради прилива на пътници, пътуващи преди в първа класа и, от друга страна, поради изгодната ценова политика на железопътните дружества.

V. ОТВАРЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР

29. Издадени са над 600 оперативни лицензии за железопътни товарни превози, от които 315 в Германия и 67 в Полша. Броят на лицензиите в сектора на пътническите превози е над 450, от които 302 в Германия и 45 в Обединеното кралство.
30. На фигура 7 е показан общият пазарен дял на железопътните предприятия, които предлагат услуги за товарни превози и не са сред традиционно водещите в сектора. Посочените предприятия имат най-голям пазарен дял (изразен в тонкилометри) в Естония (49%), Обединеното кралство (100%), Румъния

(41 %), Нидерландия (25 %) и Полша (24 %). При пътническият транспорт предприятията, които не са сред традиционните лидери в сектора, имат особено голям пазарен дял в Естония (58 %) и Швеция, както и в Обединеното кралство, където много дружества, произлезли от предишния монополист, влизат в състава на различни холдинги. В приложение 12 е показано разпределението на пазарните дялове между отделните дружества за ЕС-27.

Фигура 7: Общ пазарен дял (в проценти) в края на 2008 г. на железопътните товарни оператори, които не са сред традиционните лидери на пазара



Източник : Въпросник по СНЖП, попълнен от държавите-членки през май—юни 2009 г.

31. Що се отнася до товарните превози най-отворени са пазарите в Естония, Обединеното кралство и Румъния (вж. приложение 13). В немалко държави-членки фактически се запазва монополът. При пътническите превози често се наблюдава едновременно съществуване на местни монополисти без конкуренция между различните железопътните дружества.

VI. ДЕЙНОСТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

а) Заетост

32. В края на 2008 г. броят на заетите лица в дружествата, поели търговската експлоатация на услугите в областта на железопътните превози, е възлизал на

75 000 души в Полша, 112 000 във Франция и 86 000 в Германия (вж. приложение 14). Сравняването на тези данни е затруднено поради съществуването на различия в отделните държави по отношение на компетенциите на управителите на инфраструктура и на железопътните предприятия.

б) Финансово състояние

33. От друга страна, съществува значителна разлика в резултатите от дейността на железопътните предприятия в ЕС-15 и ЕС-12 (вж. приложение 15). Недоброто финансово състояние на железопътните предприятия в държавите от ЕС-12 до голяма степен се дължи на недостатъчната компенсация за предоставяне на обществени услуги, на трайните задължения на предприятията към държавата и на икономически неустойчивите инвестиции от страна на някои оператори през последните години. Настоящата криза засяга всички държави от ЕС-27, което е причина за цялостното влошаване на финансовото състояние на предприятията.

в) Подвижен състав

34. През 2008 г. Съюзът на европейската железопътна индустрия (UNIFE) е предвиждал годишен ръст от 2,2 % на световния пазар за периода 2007—2013 г.⁸ Действителните резултати обаче ще се окажат вероятно по-ниски от предвидените поради влиянието на кризата, засягаща до голяма степен и закупуването на подвижен състав, предназначен за транспорта на товари.
35. До 2013 г. в Западна Европа най-динамичен се очаква да бъде сегментът на високоскоростните влакове, докато в източната част на континента ще продължи да преобладава този на конвенционалните пътнически и товарни влакове.

г) Качество на услугите и елементи за сравнение, свързани с цената на билетите

36. Качеството на услугите при железопътните товарни превози в Европейския съюз, предмет на отделно съобщение от 2008 г.⁹, трудно може да бъде измерено, тъй като обикновено липсват показатели за качеството. Там, където има такива, например при комбинираните превози (вж. приложение 16), се оказва, че качеството на услугите не е достатъчно добро.
37. В областта на пътническия железопътен транспорт степента на удовлетвореност на потребителите по отношение на междуселищните транспортни услуги е ниска: според проучване, възложено от Комисията (вж. приложение 23)¹⁰, по-малко от половината анкетирани са заявили, че са удовлетворени от тях.

⁸ Проучване „UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016“, 2008 г.

⁹ Съобщение на Комисията до Съвета и до Европейския парламент от 8 септември 2008 г. „Качеството на услугите при железопътните товарни превози“ [COM(2008) 536 окончателен — непубликувано в Официален вестник]

¹⁰ Източник: анкети на института IPSOS от 2006 г. и 2008 г. относно удовлетвореността на потребителите

38. В друго проучване¹¹ се подчертава, че цените на билетите за влак се различават значително в отделните държави-членки; билет за втора класа и за разстояние 200 km е с цена в размер на 68 EUR в Обединеното кралство и 55 EUR в Германия, докато в България тази цена е не по-висока от 6 EUR, а в Латвия е 7 EUR. Сред държавите от ЕС-15 най-ниски са цените на билетите в Гърция (9 EUR), Португалия (16) и Белгия (19).

д) Безопасност

39. В доклада на Европейската железопътна агенция се споменава за общо 1517 жертви на произшествия, свързани с железопътния транспорт през 2007 г., срещу 1319 за предходната година, като увеличението се обяснява със значителното увеличаване на жертвите при пресичане на железопътни прелези. Що се отнася до броя на жертвите във влаковете, през 2007 г. броят на смъртните случаи в ЕС е 70, докато при пътно-транспортни произшествия са загинали 40 000 души; освен това, броят на загиналите пътници в железопътни произшествия е намалял от 400 през 1970 г. до едва 77 през 2006 г. (вж. приложение 24).

VII. ИНФРАСТРУКТУРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

а) Дължина на железопътните мрежи

40. Общата дължина на железопътните линии в ЕС е около 212 000 km. Държавите-членки с най-големите железопътни мрежи са Германия (33 890 km), Франция (29 918 km) и Полша (20 621 km) (вж. приложение 17). Малта и Кипър нямат железопътни мрежи. Чешката република, Белгия и Люксембург са с най-голяма концентрация на железопътни линии (съответно 122, 111 и 106 km /1 000 km²).
41. През 2008 г. европейската железопътна мрежа включва 5764 km високоскоростни железопътни линии, разположени във Франция, Испания, Германия, Италия, Белгия и Обединеното кралство. Разширява се високоскоростната железопътна мрежа, по-специално в Испания, където в процес на изграждане са над 1600 km (вж. приложение 18).

б) Изменение на инвестициите в инфраструктура

42. За държавите от ЕС-12 е характерно ниското ниво на инвестиции в областта на железопътния транспорт; по данни на CER за 2006 г., средният размер на инвестициите за поддръжка на един километър от железопътната мрежа в ЕС-15 е бил пет пъти по-голям от този в ЕС-12 (вж. приложение 20).
43. От друга страна, в сектора се забелязва застой на инвестициите, съфинансирани в рамките на политиката на сближаване, в сравнение с данните за периода 2000—2006 г. Тази констатация се налага независимо от благоприятната среда, характеризираща се с увеличение от 69 % на бюджета,

¹¹ Източник : проучване „Цени и заплати през 2009 г.“ на банка UBS

отпуснат за транспорта в рамките на регионалната политика. В държавите от ЕС-12 делът на инвестициите в железопътния транспорт по отношение на общия размер на националните инвестиции в транспорта е най-висок в Словения (45,6 %), Литва (36,5 %), Чешката република и Словакия (34 %), и най-нисък в Полша (20,8 %). В Западна Европа и в по-голяма степен в ЕС-12 инвестициите в пътната инфраструктура са далеч по-големи от тези в железопътната мрежа, както се вижда от проучване на International Transport Forum (ITF)¹² (вж. приложение 19).

в) Такси за достъп и многогодишни договори

44. Отново според ITF, таксите за достъп до железопътна мрежа са твърде различни при различните инфраструктурни дружества (вж. приложение 21). Най-общо те са сравнително високи при товарните превози в новите държави-членки, по-специално в Словакия и в балтийските държави; а от друга страна са най-ниски в Дания, Испания и Швеция. Таксите за достъп до мрежата на пътническите влакове Intercity са най-високи в Белгия, Литва и Германия, а най-ниски са в северноевропейските държави.
45. Според Международния съюз за комбиниран транспорт (UIRR) обаче се забелязва, че намаляването на превозите в условията на криза е принудило някои инфраструктурни дружества да намалят таксите за достъп при товарните превози, по-специално в Полша и Словакия.
46. По отношение на многогодишните договори, в Съобщението на Комисията до Съвета и до Европейския парламент¹³ се препоръчва държавите-членки и инфраструктурните дружества да предприемат някои мерки, предназначени за гарантиране на добро равнище на обслужване и необходимото финансово равновесие. В шест държави-членки са подписани многогодишни договори между инфраструктурните дружества и предприятията за железопътен транспорт (вж. приложение 22).

г) Разгръщане на системата ERTMS

47. Внедряването на Европейската система за управление на железопътното движение (European Railway Traffic Management System — ERTMS) е важен показател за напредъка към постигане на по-голяма оперативна съвместимост. В края на 2009 г. около 3000 действащи железопътни линии в ЕС са оборудвани с ERTMS. Съгласно националните планове за разгръщане на системата, оборудваните с ERTMS мрежи трябва да достигнат 20 000 km в края на 2012 г. и 30 000 km в края на 2020 г.
48. На 22 юли 2009 г. е приет европейски план за разгръщане на системата. Той се основава на националните планове, но е съсредоточен върху най-значимите линии на европейско ниво. Европейският план не копира националните

¹² Проучване, озаглавено „Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008“

¹³ Съобщение, озаглавено „Многогодишни договори за качеството на железопътната инфраструктура“ COM(2008)54 от 6 февруари 2008 г.

планове, а поставя изискването за задължително оборудване на ключовите железопътни артерии в определени срокове. До 2020 г. главните европейски центрове за товарни превози ще бъдат свързани с линии, оборудвани с ERTMS, което ще предостави нови възможности на операторите на железопътни товарни превози.

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

49. Настоящият доклад представя основните тенденции, наблюдавани през последните няколко години на железопътния пазар в ЕС, и по-специално през 2008 г. Без да се отчитат все още неясните последици от настоящата икономическа криза, може да се твърди, че създаването на европейско железопътно пространство и постепенното отваряне на пазара за конкуренцията са довели до стабилизиране на дела на железопътния транспорт в транспортния сектор като цяло.
50. Освен това настоящият документ позволява да се направи равностойка на първите осезаеми последици от кризата, засягаща сектора от средата на 2008 г. Тези последици са по-силно изразени в областта на железопътните товарни превози, отколкото в сектора на пътническия транспорт. От друга страна, кризата засяга повече подвижния състав, отколкото инфраструктурата, към която са насочени повечето мерки за стимулиране на сектора от страна на държавите-членки.
51. Съгласно оповестените планове за възстановяване на сектора, за развитието на железопътната мрежа трябва да бъдат предоставени около двадесет милиарда евро, предимно на държавите от ЕС-15. Бяха изказани обаче някои съмнения относно финансовите възможности на държавите за осъществяване на всички предвидени инвестиции въпреки очакваните бюджетни затруднения и очакваното повишаване на тяхната задлъжнялост. От своя страна Европейският съюз мобилизира наличните фондове в подкрепа на стимулирането на сектора и за ускорено развитие на трансевропейските железопътни мрежи, по-специално като задели 500 милиона EUR в рамките на бюджета на програмата Трансевропейска транспортна мрежа (RTE-T).
52. От друга страна, в условията на настоящата криза се наблюдава засилено окрупняване в сектора на товарните превози, проявяващо се в разширяване в чужбина на групи като DB Schenker, както е видно от фигура 8.

Фигура 8: Основни сливания-придобивания в областта на железопътния транспорт от 2005 г. насам

Година	Дружество	Поема контрол върху	Дружество
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	100%	MAV Cargo (HU)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Източник : Mofair („Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008—2009“); Европейска комисия

53. Продължават да съществуват значителни различия между държавите от ЕС-15 и ЕС-12, като в последните финансовото състояние на предприятията от железопътния транспорт остава нестабилно. Някои оператори бяха принудени да прибегнат до масово въвеждане на намалено работно време, като например в Словакия, така и чрез съкращаване на персонала, по-конкретно в България.
54. Очакваното създаване на транспортни коридори за превоз на товари¹⁴, както и развитието на трафика с трети държави, съседни на държавите от ЕС, са необходимо условие за възстановяване на сектора. В тази насока са и провежданите преговори за сключване на договор с държавите от Балканите,

¹⁴ Предложение за регламент относно железопътна мрежа за конкурентоспособен железопътен товарен превоз, 11 декември 2008 г.

процесът на присъединяване на Общността към Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ), както и техническото сътрудничество с Организацията за сътрудничество на железниците (ОСЖД).

55. В краткосрочен план процесът на наблюдение на железопътния пазар ще продължи с публикуването на две проучвания, които се извършват за Комисията. Те са озаглавени съответно „Състояние и перспективи на международния трафик“ и „Проучване на регулаторните варианти за по-нататъшно отваряне на пазара на железопътния транспорт“.