COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al șaptelea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului

{SWD(2021) 1 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al șaptelea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului

1. PRINCIPALELE CONSTATĂRI

Monitorizarea fiabilă a pieței feroviare este fundamentală pentru înțelegerea evoluțiilor pieței și pentru luarea deciziilor de politică în cunoștință de cauză. Comisia finanțează inițiative sectoriale, cum ar fi activitățile de analiză comparativă a indicatorilor-cheie de performanță realizate de PRIME, și colaborează cu statele membre pentru a îmbunătăți monitorizarea.

Prezentul raport se referă la datele înregistrate până în 2018 și, prin urmare, nu oferă nicio dovadă cu privire la impactul pandemiei de COVID-19 asupra sectorului. Chiar dacă serviciile feroviare, în special cele de transport de marfă, au continuat să funcționeze pe tot parcursul anului 2020, numărul călătorilor din traficul internațional a scăzut semnificativ în timpul diverselor perioade de limitare a mișcării persoanelor, iar nivelul general al cererii s-a redus din cauza incertitudinii și a recesiunii economice.

Principalele constatări și tendințe pentru perioada 2015-2018 în UE-27 (cu excepția lungimii rețelei de mare viteză, în cazul căreia comparația se face cu 2019) sunt următoarele:

- traficul feroviar a crescut anual cu 2,5 % pentru transportul de călători și cu 4,1 % pentru transportul de marfă;
- „ponderea modală” a transportului feroviar în cadrul modurilor de transport terestru a crescut de la 7,6 % la 7,8 % pentru transportul de călători și a scăzut de la 18,8 % la 18,7 % pentru transportul de marfă;
- în 2018, transportul feroviar a reprezentat doar 0,4 % atât din emisiile de gaze cu efect de seră (GES), cât și din emisiile de CO_2 provenite din transporturi și doar 2 % din consumul de energie pentru transporturi;
- lungimea rețelei de mare viteză a crescut cu 17 % între 2015 și 2019;
- lungimea totală a căilor ferate care au fost declarate congestionate a înregistrat o creștere mai mult decât dublă;
- întreprinderile feroviare au avut 1 082 de licențe active în 2018;
- cota de piață medie deținută de concurenții operatorilor tradiționali naționali a fost, în 2018, de:
    - 42 % din piețele de transport feroviar de marfă (o creștere de 8 puncte procentuale);
    - 10 % din piețele comerciale de transport de călători (o creștere de 2 puncte procentuale);
    - 16,2 % din piețele de transport de călători reprezentând obligații de serviciu public (OSP) (o scădere de 0,5 puncte procentuale);

- transportul feroviar rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport, călătoriile cu autovehicule fiind de aproape 50 de ori mai riscante decât cele cu trenul, și

- la sfârșitul anului 2018, în sectorul feroviar erau angajate puțin peste 916 000 de persoane, aproximativ 527 000 dintre acestea fiind angajate de întreprinderi feroviare (atât operatori principali, cât și alternativi), iar 389 000 de către administratori de infrastructură.

2. METODOLOGIE

Aceasta este cea de a șaptea ediție a raportului de monitorizare a pieței feroviare pe care Comisia îl prezintă o dată la doi ani Parlamentului European și Consiliului în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE[1]. Scopul raportului este de a oferi o imagine de ansamblu asupra principalelor evoluții de pe piețele feroviare în contextul politicii UE privind piețele feroviare[2]. Raportul acoperă o gamă largă de subiecte, incluzând: evoluția pieței unice a serviciilor feroviare, infrastructura și serviciile disponibile pentru întreprinderile feroviare, condițiile-cadru pentru piața feroviară (inclusiv tarifele[3]), starea rețelei, utilizarea drepturilor de acces și obstacolele din calea unor servicii feroviare mai eficace. Documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei conține o analiză detaliată a acestor subiecte.

Acesta este al doilea raport elaborat pe baza chestionarului de raportare prevăzut în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei referitor la monitorizarea pieței feroviare[4] („Regulamentul RMMS”), primul fiind întocmit după sfârșitul perioadei de tranziție pentru punerea în aplicare a acestuia, în 2018.

În plus față de datele RMMS transmise de statele membre, de Regatul Unit și de Norvegia, raportul se bazează și pe informații din broșura statistică *„EU transport in figures”* (Transporturile din UE în cifre)[5], pe rapoarte ale Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate[6] și ale Eurostat[7], pe statistici colectate de diverse organizații sectoriale, precum și pe prezentări și studii. În cazurile în care Regulamentul RMMS este singura sursă, raportul evaluează tendințele aferente perioadei 2015-2018 pentru a asigura comparabilitatea datelor. Atunci când se utilizează alte surse, raportul poate prezenta tendințe pe o perioadă mai lungă de timp.

Datele agregate și mediile se referă la UE-27 (adică la statele membre actuale ale UE[8]). Întrucât Regatul Unit a fost stat membru până la 31 ianuarie 2020, raportul cuprinde, de asemenea, totaluri și medii referitoare la UE-28, fie în text, fie în fișierul Excel publicat pe

---

1 Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

2 Pe lângă raportul privind piața feroviară, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate publică rapoarte anuale privind siguranța și interoperabilitatea căilor ferate.

3 Nu este posibilă o monitorizare exhaustivă a prețurilor aplicate clienților de către sectorul feroviar, din cauza gamei vaste de servicii oferite.

4 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei din 7 iulie 2015 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare, JO L 181, 9.7.2015, p. 1.

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en.

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

7 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database.

8 Norvegia participă la RMMS, dar datele referitoare la Norvegia nu sunt incluse în valorile totale și în mediile UE.

site-ul DG MOVE împreună cu raportul[9].

3. TRANSPORTUL FEROVIAR ȘI DURABILITATEA

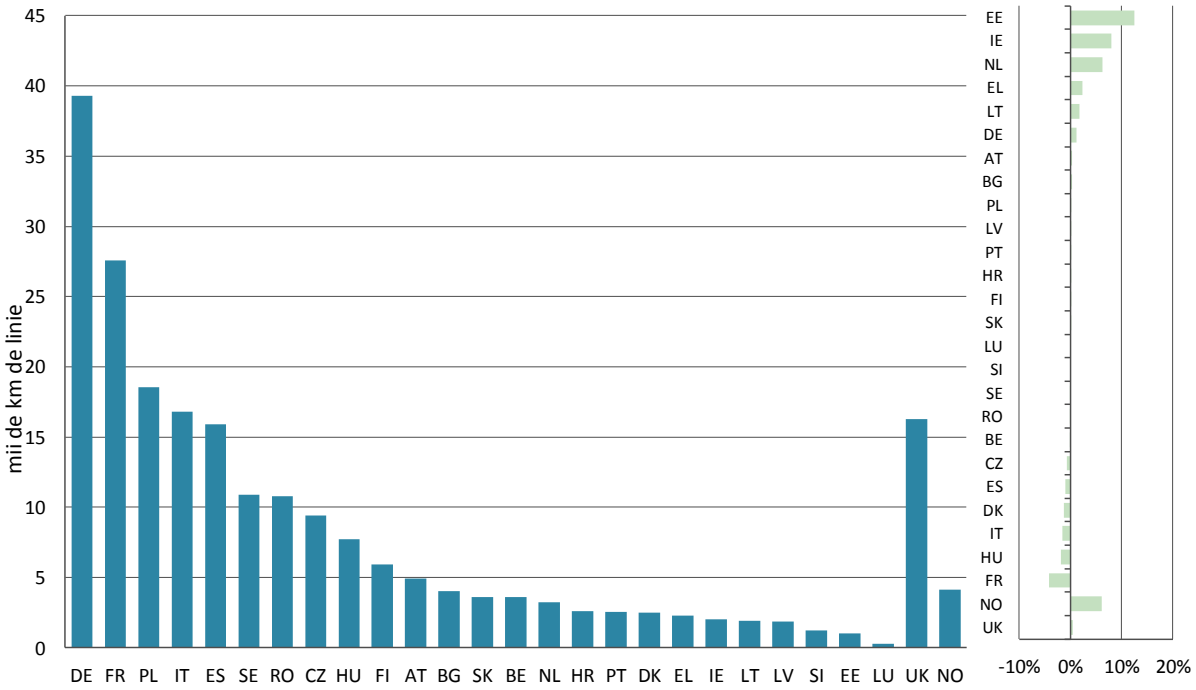
Transportul feroviar este singurul mod de transport care și-a redus emisiile de GES și de CO_2 aproape continuu începând din 1990, în timp ce a transportat aproximativ 13 % din mărfurile și 7 % din călătorii corespunzând tuturor modurilor (UE-27, 2018). Ca atare, transportul feroviar este, prin comparație, mai puțin poluant și mai eficient din punct de vedere energetic decât alte mijloace de transport motorizate. În 2018, transportul feroviar a reprezentat doar 0,4 % atât din emisiile de GES, cât și din emisiile de CO_2 provenite din transporturi și doar 2 % din consumul de energie pentru transporturi în UE-27[10]. Pentru a îndeplini obiectivele Pactului verde european, transportul feroviar va trebui să preia o pondere mai mare din transportul de călători și de marfă.

4. REȚEAUA FEROVIARĂ DIN UE

În 2018, lungimea totală a rețelei feroviare din UE-27 era de aproximativ 201 000 km de linie (cu 0,4 % mai puțin decât în 2015). Aproximativ 56 % din rețea era electrificată, cu 855 km mai mult decât în 2015 (+1,2 %).

Rețeaua de mare viteză din UE avea peste 9 100 km de linie la sfârșitul anului 2019, cu 17 % mai mult decât în 2015[11].

Figura 1: Lungimea rețelelor naționale, pe țări (mii de km de linie, 2018) și variația relativă (2015-2018)



Sursă: broșura statistică, 2020. Date complementare din diverse alte surse.

9 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.

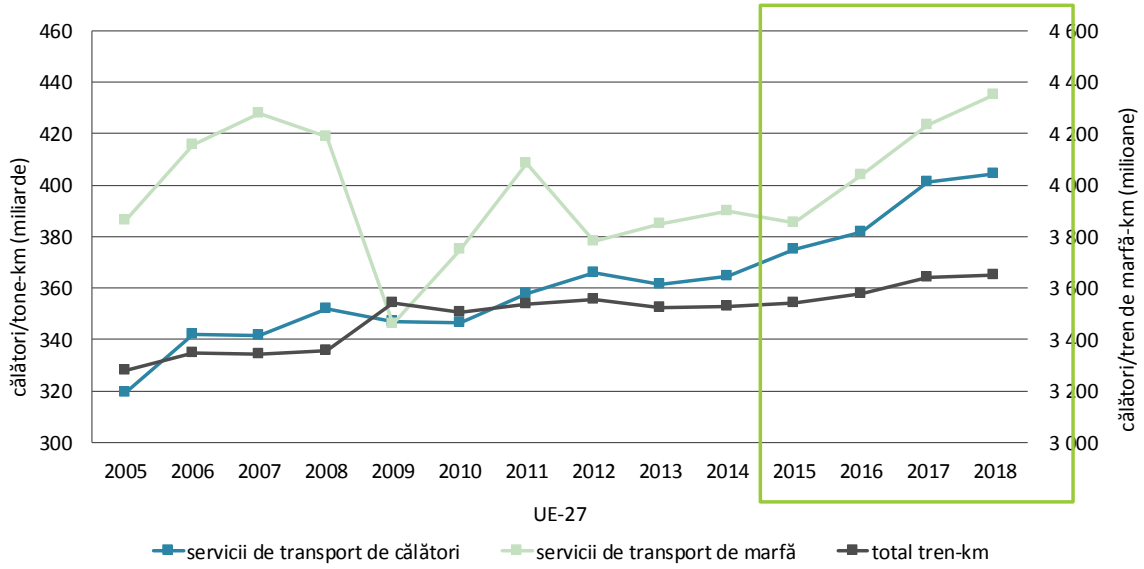
10 UE-28: 0,5 %, 0,5 % și, respectiv, 2 %.

11 UE-28: 217 000 km de linie, din care 54 % electrificați, și peste 9 200 km de linii de mare viteză.

5. EVOLUȚIA SERVICIILOR FEROVIARE

Numărul total de tren-kilometri din UE (cuprinzând atât circulația trenurilor de călători, cât și a celor de marfă) a rămas substanțial stabil în ultimii 10 ani. Serviciile de transport de călători și de marfă s-au redresat în ritm diferit după criza financiară din 2008 (cu fluctuații în ceea ce privește transportul de marfă). Între 2015 și 2018, traficul feroviar[12] din UE-27 a crescut anual cu 2,5 % pentru transportul de călători și cu 4,1 % pentru transportul de marfă[13].

Figura 2: Volumele de călători și de marfă (călători-km, tone-km și tren-km, 2005-2018)



Sursă: RMMS, 2020. Date complementare din diverse alte surse și estimări. Datele din 2015 și 2016 pentru RO sunt estimări; datele includ, de asemenea, ajustări ale valorii călători-km pentru 2018 în cazul BE, ale valorilor tone-km pentru 2015 și 2016 în cazul ES, NL și LU și ale valorilor tren-km pentru 2015 și 2016 în cazul IE.

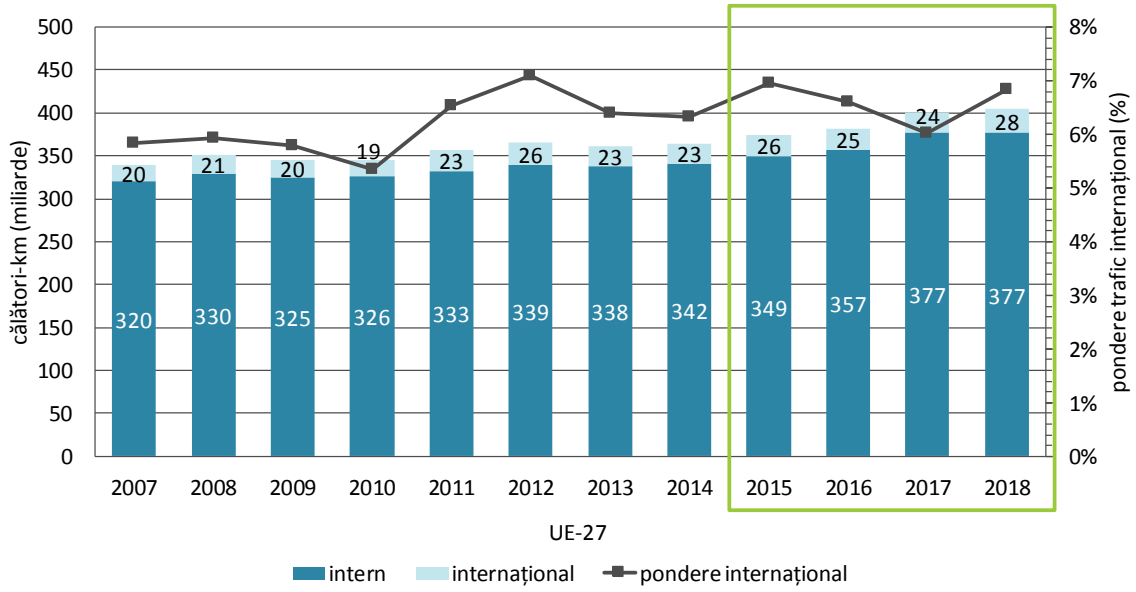
În 2018, volumele de trafic feroviar de călători din UE-27 reprezentau 404 miliarde de călători-km dintr-un total de aproximativ 5 mii de miliarde de călători-km înregistrați în întregul sector al transportului terestru[14]. Traficul feroviar de călători este încă în mare parte intern, doar 7 % fiind transfrontalier în 2018.

12 Datele privind volumele raportate în chestionarul anual RMMS pot fi diferite față de cele raportate de Eurostat, din cauza domeniilor de aplicare diferite, a eventualei contabilizări duble a volumelor de tranzit, precum și din cauza ajustărilor (estimări și integrări de date din alte surse).

13 UE-28: 2,4 % pentru transportul de călători și 3,8 % pentru transportul de marfă.

14 UE-28: 473 de miliarde de călători-km din aproximativ 6 mii de miliarde de călători-km înregistrați în întregul sector al transportului terestru.

Figura 3: Evoluția volumelor de trafic feroviar de călători (intern, internațional și ponderea celui internațional în traficul total) (miliarde de călători-km, 2007-2018)



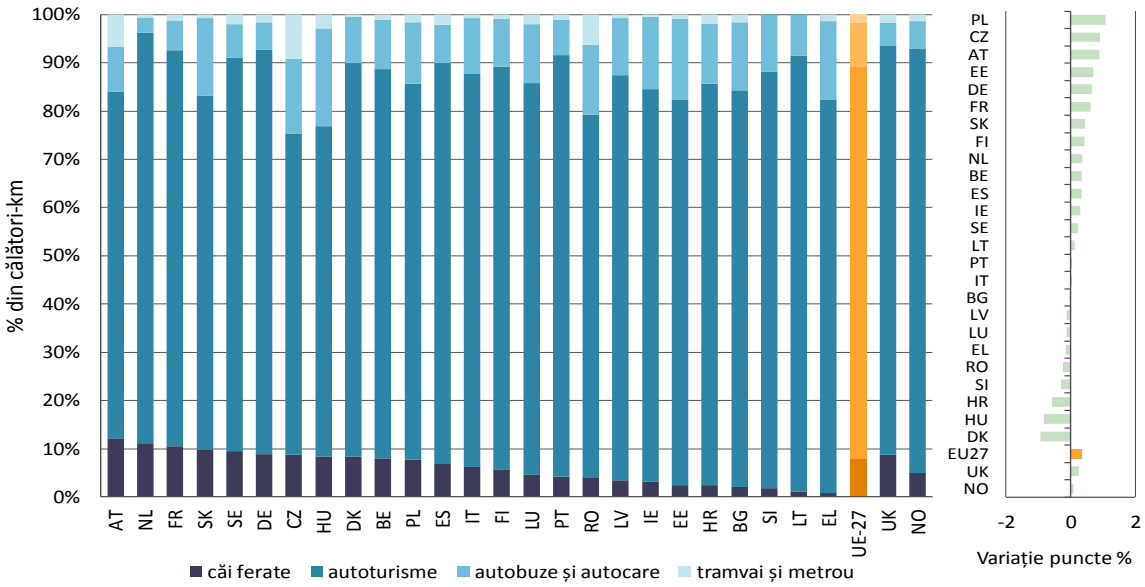
Sursă: RMMS, 2020. Date complementare din diverse alte surse și estimări. Datele pentru 2015 referitoare la BE, EE, EL, LU și RO sunt estimări.

În 2018, fiecare cetățean din UE-27 a călătorit, în medie, 909 călători-km (+2,4 % pe an începând din 2015[15]).

În perioada 2015-2018, ponderea modală a autoturismelor în transportul terestru de călători din UE-27 a crescut de la 81 % la 81,4 %, în timp ce ponderea transportului feroviar de călători a crescut de la 7,6 % la 7,8 %, cu diferențe semnificative între țări.

[15] UE-28: 926 călători-km, respectiv +2,2 %.

Figura 4: Defalcarea modală a transportului terestru de călători pe țări (% în 2018) și variația în puncte procentuale a transportului feroviar de călători (2015-2018)

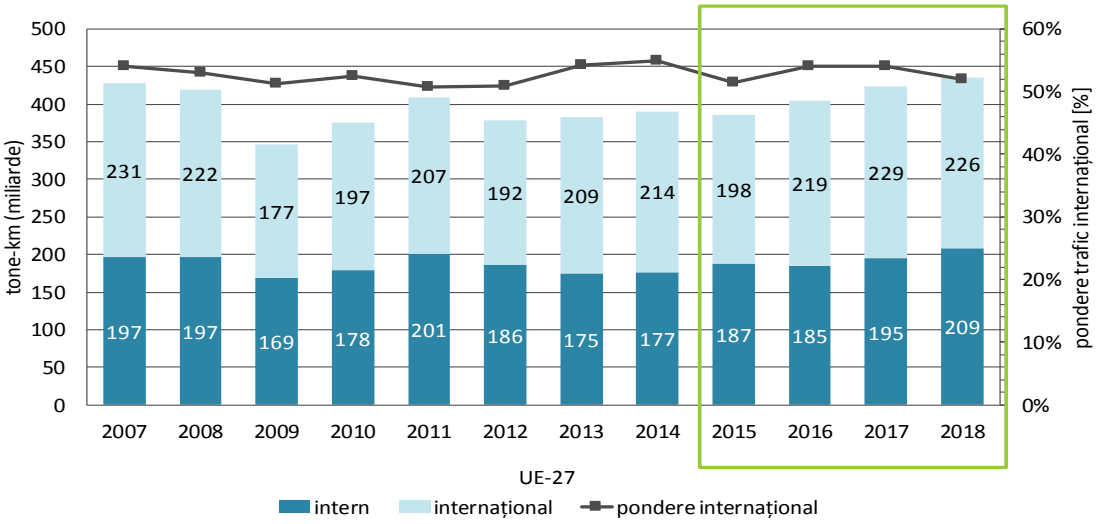


Sursă: broșura statistică, 2020; exceptând CY și MT.

În 2018, volumele de trafic feroviar de marfă din UE-27 au reprezentat 435 de miliarde de tone-km, dintr-un total de 2,3 mii de miliarde de tone-km pentru transportul terestru în ansamblu[16]. Mai mult de jumătate din totalul transportului feroviar de marfă este transfrontalier, competitivitatea transportului feroviar de marfă fiind astfel foarte sensibilă la interoperabilitate și la dificultățile operaționale dintre rețelele feroviare naționale.

[16] Nu sunt incluse conductele. Pentru UE-28: 452 de miliarde de tone-km dintr-un total de 2,4 mii de miliarde de tone-km pentru transportul terestru în ansamblu.

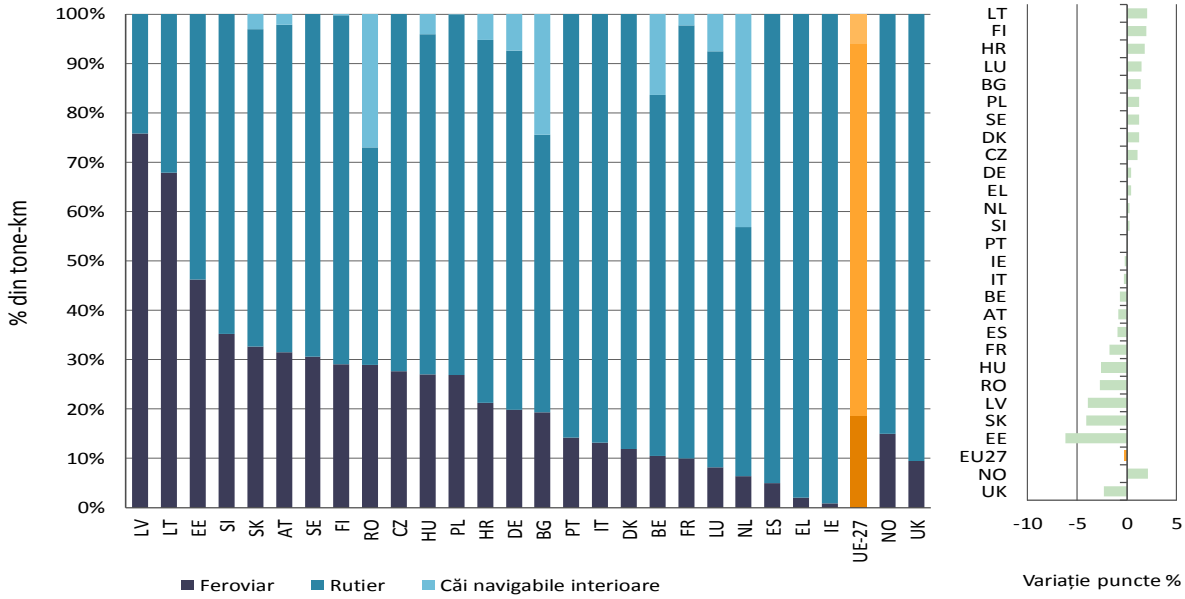
Figura 5: Evoluția volumelor de trafic feroviar de marfă (intern, internațional și ponderea celui internațional în traficul total) (miliarde de tone-km, 2007-2018)



Sursă: RMMS, 2020. Date complementare din diverse alte surse și estimări. Pentru 2016, unele date și estimări RMMS au fost revizuite față de cel de-al șaselea raport RMMS.

În perioada 2015-2018, ponderea modală a transportului rutier în transportul terestru de marfă din UE-27 a crescut de la 74,2 % la 75,4 %, în timp ce ponderea transportului feroviar de marfă a scăzut de la 18,8 % la 18,7 %, cu diferențe semnificative între țări.

Figura 6: Defalcarea modală a transportului terestru de marfă pe țări (% în 2018) și variația în puncte procentuale a transportului feroviar de marfă (2015-2018)



Sursă: broșura statistică, 2020.

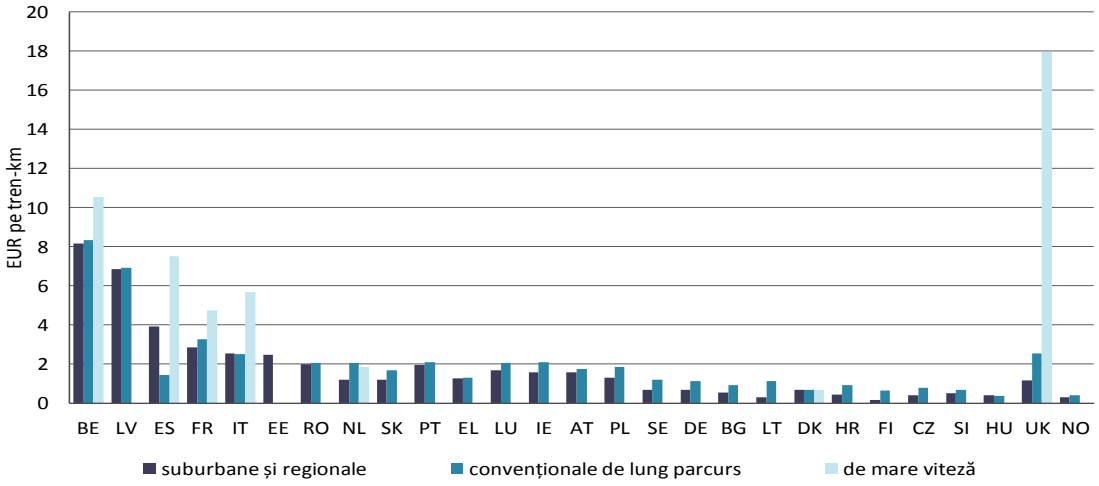
6. EVOLUȚIA CONDIȚIILOR-CADRU ÎN SECTORUL FEROVIAR

6.1. Tarifarea infrastructurii

În 2018, taxele de acces la calea ferată au reprezentat peste 80 % din veniturile din taxe ale administratorilor de infrastructură din UE-27 (84 % în cazul trenurilor de marfă și 88 % în cazul trenurilor de călători[17]).

Taxele de acces la calea ferată pentru liniile de mare viteză (excluzând majorările) au fost mai mari decât alte taxe pentru transportul de călători, valorile maxime din 2018 fiind atinse în Regatul Unit (18 EUR pe tren-km) și în Belgia (10,6 EUR pe tren-km).

Figura 7: Taxele de acces (excluzând majorările) pentru diferite categorii de trenuri de călători, pe țări (EUR pe tren-km, 2018)

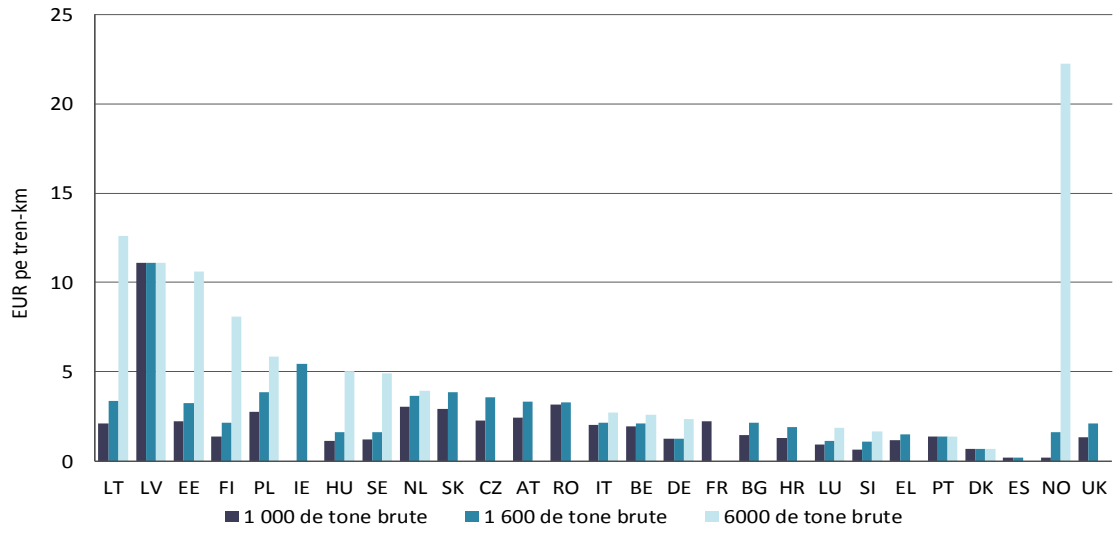


Sursă: RMMS, 2020.

Taxele pentru trenurile de marfă (excluzând majorările) sunt monitorizate pe trei tonaje brute maxime diferite (1 000, 1 600 și 6 000). În majoritatea statelor membre, taxele de acces cresc în funcție de dimensiunea trenului, deși nu neapărat proporțional cu tonajul.

[17] UE-28: 84 % și, respectiv, 89 %.

Figura 8: Taxele de acces (excluzând majorările) pentru diferite categorii de trenuri de marfă, pe țări (EUR pe tren-km, 2018)



Sursă: RMMS, 2020.

În perioada 2015-2018 nu a existat o tendință clară crescătoare sau descrescătoare pentru trenurile de călători sau de marfă în ceea ce privește nivelurile de taxare[18] raportate, cu excepția trenurilor de mare viteză (pentru care taxele de acces la calea ferată au scăzut peste tot, cu excepția Regatului Unit).

Platforma administratorilor de infrastructură feroviară din Europa (PRIME) va efectua un studiu amplu al mecanismelor de taxare și de finanțare ale administratorilor de infrastructură, care va fi finalizat în 2021. Studiul va cuprinde o imagine de ansamblu a taxării accesului la calea ferată și a diferitelor sale componente.

Pentru a atenua impactul economic al pandemiei de COVID-19, Regulamentul 2020/1429, adoptat în octombrie 2020, face posibilă reducerea sarcinii financiare asupra sectorului feroviar prin relaxarea temporară a normelor privind taxele[19].

6.2. Alocarea capacităților și limitările la nivelul infrastructurii

În 2018, rețeaua din UE-27 a înregistrat o intensitate a utilizării de 18,2 mii de tren-km pe kilometru de linie (19,5 pentru UE-28). Rețelele cel mai intens utilizate în 2018 au fost cele din vestul Europei, în special cele din Țările de Jos, care au o intensitate a utilizării de 50,6 mii de tren-km pe kilometru de linie. Grecia pare să aibă cea mai mică intensitate de utilizare, cu doar 4,8 mii de tren-km pe kilometru de linie. Deși aceste medii naționale generale nu spun nimic despre cele mai goale părți ale rețelei, ele pot indica rețelele care sunt, în medie, mai aglomerate decât altele și care, prin urmare, ar putea avea o capacitate limitată de trafic suplimentar.

[18] Taxele de acces la calea ferată, excluzând majorările.

[19] Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 octombrie 2020 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19 (JO L 333, 12.10.2020, p. 1).

Lungimea totală a căilor ferate din UE-27 care au fost declarate congestionate a crescut constant începând din 2015 și aproape s-a dublat până în 2018. Au fost afectați astfel 2 261 km de cale ferată (3 432 km în UE-28), inclusiv 1 339 km de-a lungul coridoarelor de transport feroviar de marfă.

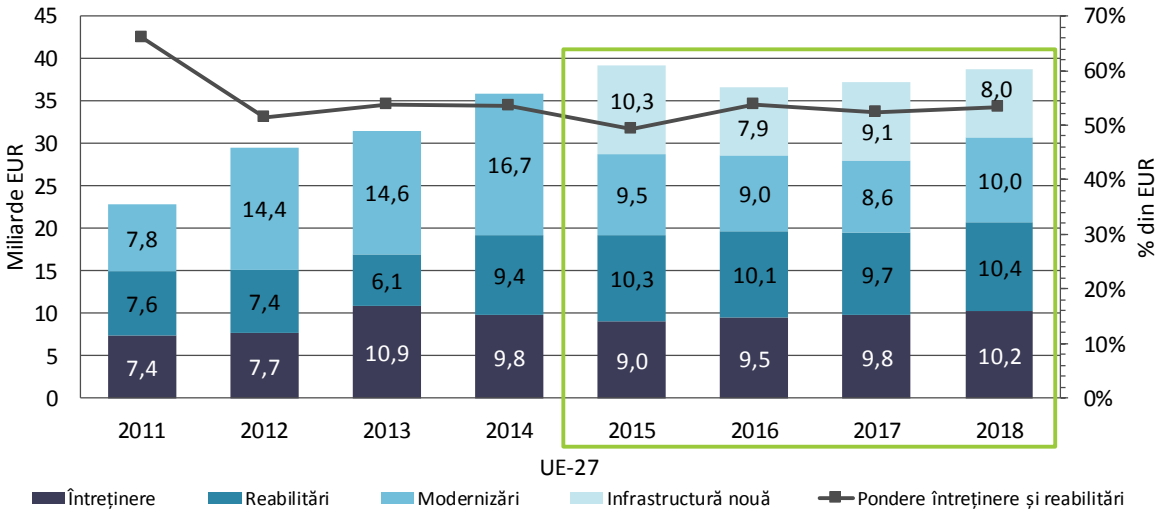
În cazurile de congestie, serviciile cărora li se acordă cel mai frecvent prioritate de către statele membre sunt cele furnizate în temeiul OSP, care reprezintă prima prioritate în 13 țări, urmate de serviciile de transport internațional de călători (7 țări). Traficul de marfă (atât cel intern, cât și cel internațional) are rareori prioritate.

Pentru a depăși limitările operaționale existente la nivelul infrastructurii și incompatibilitatea dintre sistemele naționale de control al trenurilor preexistente, care reprezintă obstacole semnificative în calea interoperabilității, UE a introdus un sistem european comun de semnalizare, Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS). Conform planului de implementare la nivel european a ERTMS[20], acest sistem de semnalizare ar trebui să fie implementat pe 15 682 km de cale ferată până în 2023; până în prezent, sistemul a fost instalat pe 5 906 km din lungimea de cale ferată planificată (adică 38 %), ceea ce reprezintă 78 % din obiectivul planificat pentru sfârșitul anului 2019.

6.3. Cheltuielile cu infrastructura și finanțarea acesteia

Cheltuielile totale cu infrastructura feroviară a UE-27 au fost de 38,7 miliarde EUR în 2018, după ce au atins un vârf de 39,1 miliarde EUR în 2015[21].

Figura 9: Cheltuielile cu infrastructura și procentele dedicate întreținerii și reabilitărilor (miliarde EUR, 2011-2018)



Sursă: RMMS, 2020.

În 2018:

[20] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 al Comisiei din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar, JO L 3, 6.1.2017, p. 6-28.

[21] UE-28: de la 49,5 miliarde EUR în 2015 la 47,5 miliarde EUR în 2018.

- totalul cheltuielilor de întreținere și de reabilitare raportate pentru UE-27 a fost de 20,6 miliarde EUR, și anume 53 % din totalul cheltuielilor (25,8 miliarde EUR și 54 % pentru UE-28), cu variații semnificative între țări, și,
- în UE-27, bugetele naționale au reprezentat 72,3 % din totalul cheltuielilor și al investițiilor pentru infrastructură, cofinanțarea UE a reprezentat 8,3 %, iar restul de 19,4 % a provenit din alte surse, printre care împrumuturi, finanțare prin capitaluri proprii și taxe[22].

6.4. Calitatea serviciilor de transport feroviar

Transportul feroviar rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport. Călătoriile cu autovehicule sunt de aproape 50 de ori mai riscante decât cele cu trenul. Siguranța feroviară a continuat să se îmbunătățească în UE-27 între 2015 și 2018, în pofida unei ușoare creșteri a numărului de decese și de accidentări grave în 2016[23].

Pe baza definiției utilizate[24], punctualitatea medie a serviciilor regionale și locale de transport de călători din UE-27 a scăzut ușor, de la 93 % în 2015 la 90 % în 2018[25]. Punctualitatea medie a serviciilor de transport de călători de lung parcurs și a celor de mare viteză a scăzut de la 85 % în 2015 la 79 % în 2018[26]. Fiabilitatea medie a serviciilor locale și regionale de transport de călători a scăzut între 2015 și 2018, ponderea serviciilor anulate crescând de la 1,4 % la 1,9 %[27]. Fiabilitatea medie a serviciilor de transport de călători de lung parcurs și a celor de mare viteză a crescut între 2015 și 2018, ponderea serviciilor anulate scăzând de la 1,5 % la 1,3 %[28].

Punctualitatea medie[29] în 2018 pentru transportul feroviar de marfă din UE-27 a fost de 60,0 % pentru serviciile interne și de 53,2 % pentru serviciile internaționale: 7,3 % din serviciile interne și 11,0 % din serviciile internaționale au fost anulate[30].

6.5. Contracte de servicii publice

În 2018, în UE-27, serviciile de transport de călători în temeiul OSP au reprezentat, în medie, 60 % din totalul de călători-km pe calea ferată (de la 53 % în 2015[31]), din care aproximativ 98 % au asigurat servicii interne. În cadrul serviciilor interne, OSP au vizat mai mult serviciile regionale decât cele de lung parcurs.

22 UE-28: 68,8 %, 6,6 % și, respectiv, 24,5 %.

23 Sursă: *„Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020”* (Raport privind siguranța și interoperabilitatea feroviară în UE în 2020) al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

24 RMMS consideră că un tren de călători este punctual dacă are o întârziere de 5 minute sau mai mică.

25 UE-28: în mare, aceleași cifre.

26 UE-28: de la 84 % la 77 %.

27 UE-28: de la 1,6 % la 2,2 %.

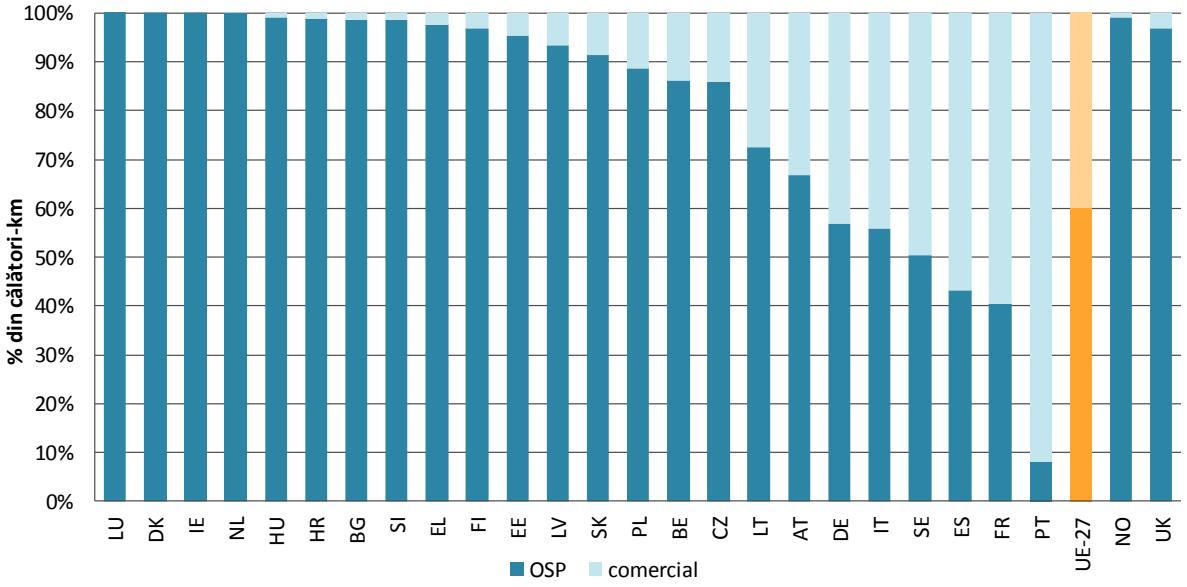
28 UE-28: creștere de la 1,7 % la 1,8 %.

29 RMMS consideră că un tren de marfă este punctual dacă are o întârziere de 15 minute sau mai mică.

30 UE-28: punctualitatea medie a fost de 63,0 % pentru serviciile interne și de 53,2 % pentru serviciile internaționale; 6,8 % din serviciile interne și 11,0 % din serviciile internaționale au fost anulate.

31 UE-28: 66 %, în creștere față de 60 % în 2015.

Figura 10: Ponderea traficului de călători în temeiul OSP și, respectiv, a serviciilor feroviare comerciale, pe țări (% din călători-km, 2018)



Sursă: RMMS, 2020. Datele referitoare la BE, PT, EL și FR sunt estimări. Nu sunt disponibile date referitoare la RO.

Licitații deschise au fost utilizate doar pentru 26 % din totalul serviciilor active prestate în temeiul OSP în 2018 în UE-27 (43 % în UE-28), aproape exclusiv în statele membre care își liberalizaseră serviciile anterior (Germania, Suedia și Regatul Unit).

Compensațiile primite în temeiul OSP rămân o sursă semnificativă de venituri pentru întreprinderile feroviare în majoritatea statelor membre, deși nivelul acestora per tren-km diferă mult de la o țară la alta. În 2018, compensația medie în temeiul OSP în UE-27 a fost de 10,51 EUR per tren-km (8,57 EUR în UE-28).

6.6. Acordarea de licențe

În ansamblu, în 2018 au fost raportate 1 082 de licențe active pentru întreprinderi feroviare în UE-27 (1 126 în UE-28). Germania a raportat cel mai mare număr (434), iar Irlanda și Luxemburg cel mai mic (2).

Taxele medii necesare pentru obținerea unei licențe în 2018 (dacă era cazul) au variat de la 37 500 EUR în Portugalia la 5 EUR în Croația.

Spania, Polonia și Regatul Unit au raportat durata medie cea mai lungă pentru obținerea unei licențe (peste 100 de zile).

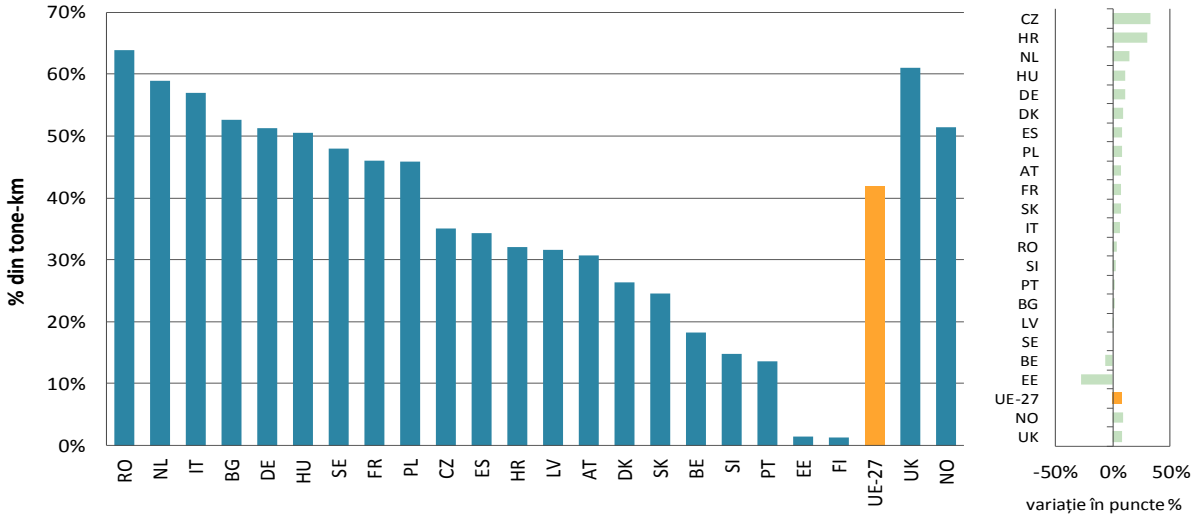
6.7. Gradul de deschidere a pieței și utilizarea drepturilor de acces

Cota medie de piață a concurenților de pe piața transportului feroviar de marfă din UE-27 a crescut între 2015 și 2018 de la 34 % la 42 %[32]. În 2018 au apărut noi operatori care concurau cu operatorii tradiționali naționali în toate țările, cu excepția Greciei, a Irlandei, a Lituaniei și a Luxemburgului, iar în mai mult de jumătate dintre acestea cota de piață a concurenților a

[32] UE-28: de la 35 % la 43 %.

fost de peste 30 %.

Figura 11: Cota de piață a concurenților pe piața transportului feroviar de marfă, pe țări (% în 2018) și variația în puncte procentuale (2015-2018)



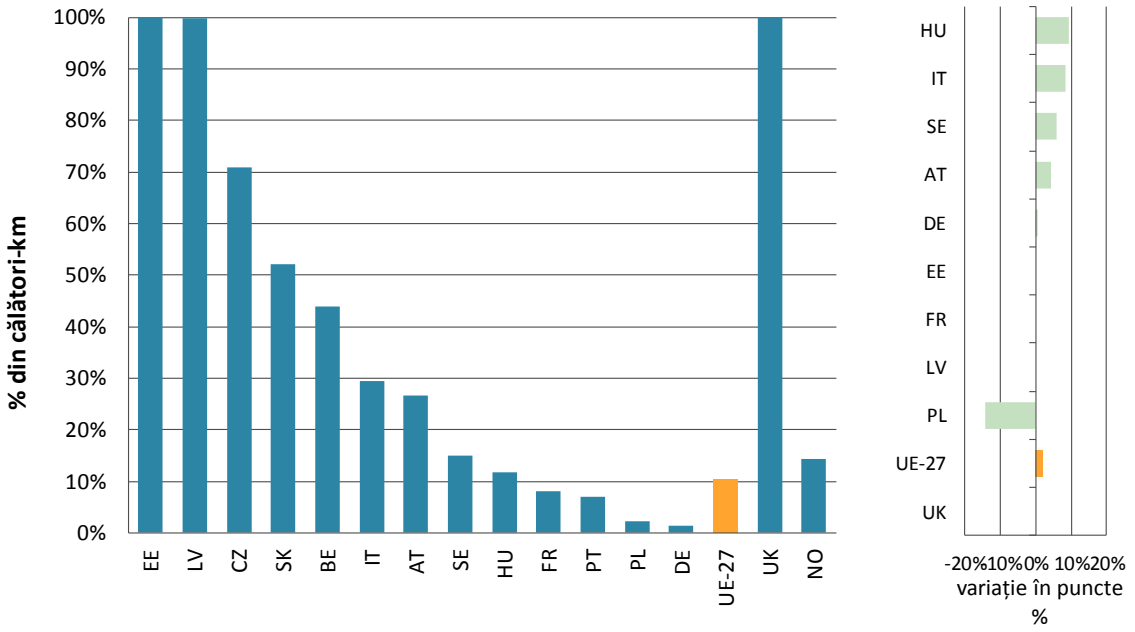
Sursă: RMMS, 2020. În EL, IE, LT și LU există un singur operator, cu o cotă de piață de 100 %.

Accesul liber și obligativitatea licitației deschise pentru contractele de servicii publice pe piața internă a transportului de călători au fost introduse la nivelul UE abia odată cu cel de al patrulea pachet feroviar. Este prea devreme pentru a vedea efectele acestor măsuri asupra țărilor care nu își deschiseseră piețele înainte de acest moment.

În medie, concurenții au deținut în 2018 o cotă de piață de 10 % pe piețele naționale ale transportului comercial de călători din UE-27, ceea ce reprezintă o creștere de 2 puncte procentuale față de 2015[33], și o cotă de piață de 16,2 % pe piețele naționale ale transportului de călători în temeiul OSP, un nivel aproape constant față de 2015 (o scădere de 0,5 puncte procentuale[34]).

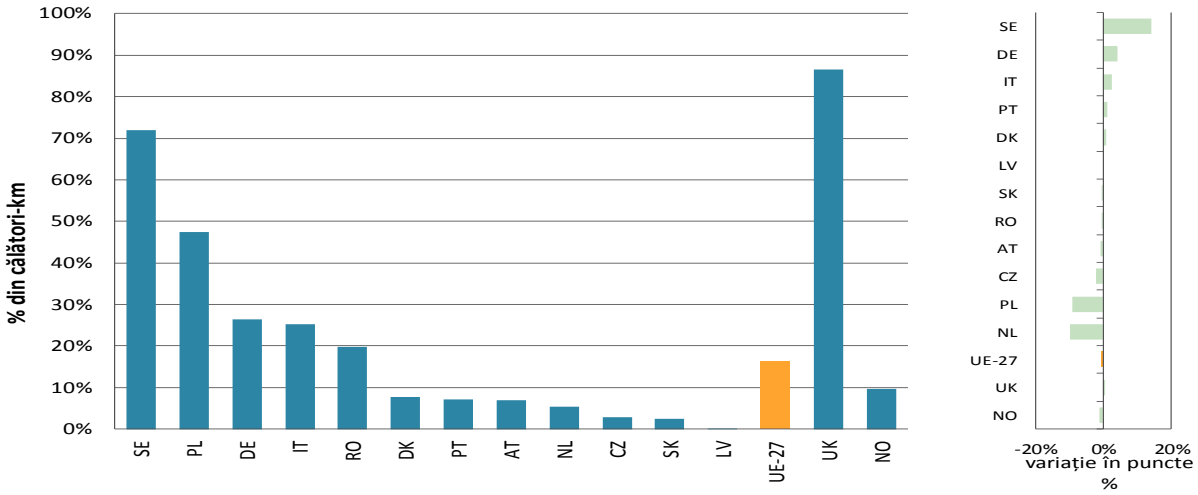
[33] UE-28: 12 %, +2 puncte procentuale față de 2015.
[34] UE-28: 32 %, -2 puncte procentuale față de 2015.

Figura 12: Cota de piață a concurenților pe piața transportului comercial de călători, pe țări (% în 2018) și variația în puncte procentuale (2015-2018)



Sursă: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI și ES nu au raportat concurenți în cadrul serviciilor comerciale care să aibă o cotă de piață de 1 % sau mai mult pentru 2018. În IE nu au existat servicii comerciale pe piața transportului de călători. Nu au fost disponibile date referitoare la NL și la RO.

Figura 13: Cota de piață a concurenților pe piața transportului de călători în temeiul OSP, pe țări (% în 2018) și variația în puncte procentuale (2015-2018)



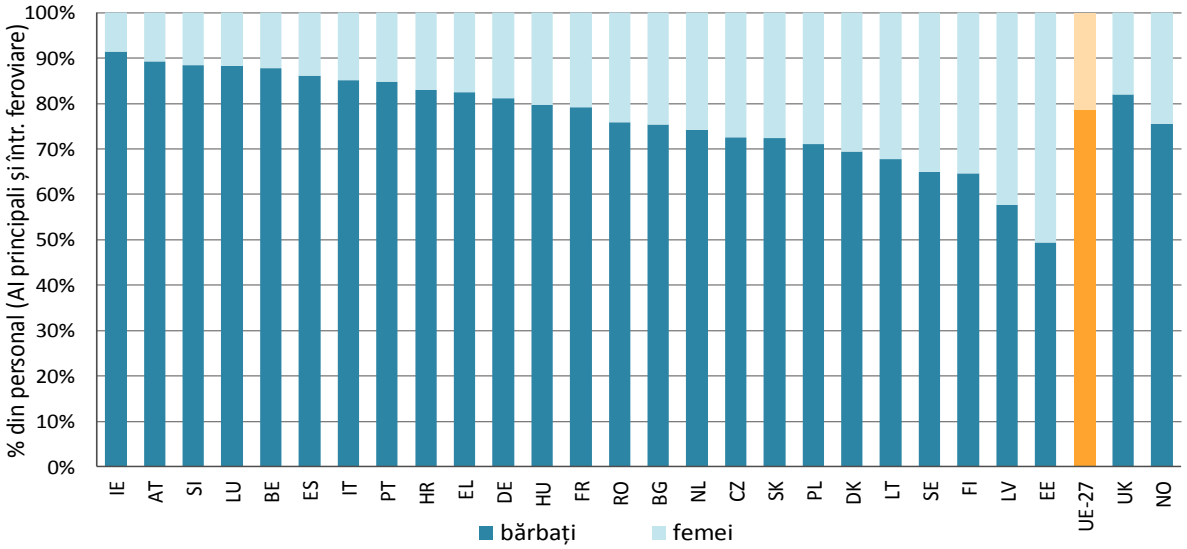
Sursă: RMMS, 2020. Datele referitoare la PT pentru 2015 reprezintă o estimare. Nu au fost raportați concurenți pe piața transportului de călători în temeiul OSP de către BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI și ES.

6.8. Ocuparea forței de muncă și condițiile sociale

La sfârșitul anului 2018, în sectorul feroviar din UE-27 erau angajate puțin peste 916 000 de persoane, aproximativ 527 000 dintre acestea fiind angajate de întreprinderi feroviare (atât operatori principali, cât și alternativi), iar 389 000 de către administratori de infrastructură[35].

Forța de muncă din sectorul feroviar este predominant masculină; în medie, numai 21 % dintre angajați sunt femei. Proporția personalului feminin variază între 51 % în Estonia și 9 % în Irlanda.

Figura 14: Numărul total al angajaților (administratori de infrastructură principali, plus întreprinderi feroviare), în funcție de structura de gen (% în 2018)



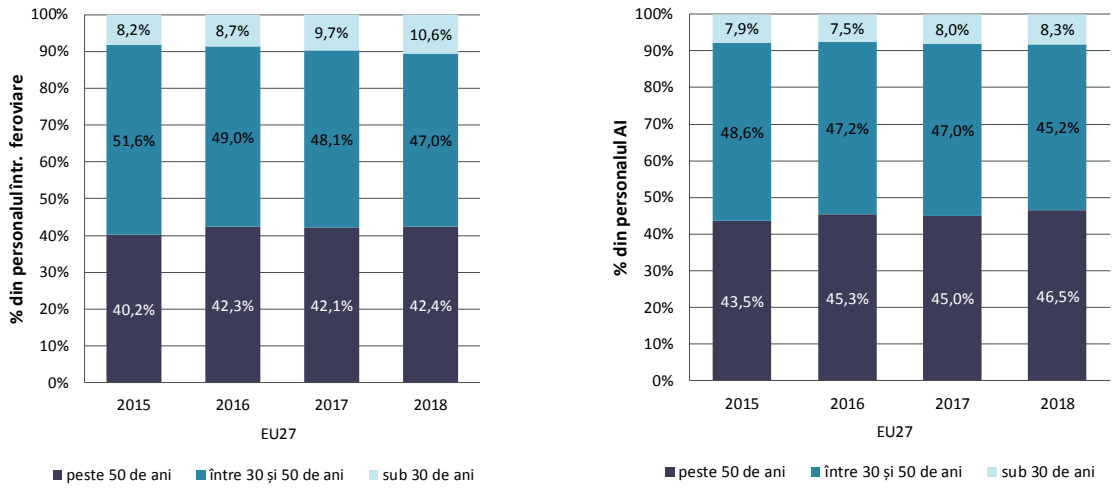
Sursă: RMMS, 2020.

Ponderea angajaților tineri (cu vârste sub 30 de ani) care lucrează în întreprinderi feroviare în UE-27 a crescut de la 8,2 % în 2015 la 10,6 % în 2018[36]. Forța de muncă îmbătrânită continuă să reprezinte un motiv de îngrijorare, în special în Spania, în România, în Grecia, în Bulgaria și în Lituania, unde peste 50 % din forța de muncă era în vârstă de peste 50 de ani în 2018. Administratorii de infrastructură tind să aibă o forță de muncă mai în vârstă decât întreprinderile feroviare, dar și în cadrul acestora ponderea angajaților mai tineri a crescut în perioada 2015-2018, de la 7,9 % la 8,3 %.

[35] Pentru UE-28: erau angajate puțin peste 1 034 000 de persoane, dintre care circa 600 000 de către întreprinderi feroviare și 434 000 de către administratori de infrastructură.

[36] UE-28: 8,4 % și, respectiv, 10,6 %.

Figura 15: Angajați pe grupe de vârstă (% în 2015-2018)



Sursă: RMMS, 2020. Nu au fost disponibile date pentru 2015 referitoare la întreprinderile feroviare din LV, LU, ES și SE. Nu au fost disponibile date pentru 2015 referitoare la administratorii de infrastructură din ES, LU și LV.

Angajarea cu normă întreagă este statutul cel mai frecvent atât pentru angajații administratorilor de infrastructură, cât și pentru cei ai întreprinderilor feroviare. Toți angajații administratorilor de infrastructură par să aibă contracte permanente în Belgia, în Danemarca și în Luxemburg, în timp ce în Irlanda proporția este de doar 89 %. Suedia, Italia, Polonia, Țările de Jos, Germania și Norvegia sunt singurele țări care au raportat o pondere mai mică de 95 % a angajaților cu contract permanent ai întreprinderilor feroviare. Cea mai mică pondere a contractelor cu normă întreagă în cadrul personalului administratorilor de infrastructură s-a înregistrat în Țările de Jos (83 %) și în Belgia (88 %). În principalele întreprinderi feroviare, cea mai mică pondere a contractelor cu normă întreagă se întâlnește în Belgia (86 %).

Doar câteva state membre au raportat utilizarea de programe de ucenicie și de stagiu, acestea întâlnindu-se cel mai frecvent în Austria și în Germania, atât în cazul întreprinderilor feroviare, cât și în cazul administratorilor de infrastructură.

7. CONCLUZII

Sectorul feroviar contribuie în mod substanțial la coeziunea economică și socială a UE-27, angajând direct peste 900 000 de persoane și deplasând circa 1,6 miliarde de tone de marfă[37] și 7,1 miliarde de călători[38] în fiecare an.

Creșterea nivelului de utilizare a căilor ferate este esențială pentru satisfacerea cererii de transport mai durabil și ar avea efecte pozitive substanțiale în ceea ce privește poluarea și consumul de energie, contribuind la realizarea reducerilor ambițioase de emisii stabilite în Pactul verde european.

În timp ce volumul transportului feroviar de călători a crescut constant în ultimii ani, volumul transportului feroviar de marfă a crescut într-un mod mai puțin uniform. Circulația trenurilor, atât a celor de călători, cât și a celor de marfă, a rămas stabilă, iar cererea de forme de

[37] Eurostat, UE-27 cu excepția BE, care a clasificat datele drept confidențiale.
[38] Eurostat, UE-27 cu excepția BE, HU, NL și PL, care au clasificat datele drept confidențiale.

transport durabile a crescut odată cu conştientizarea de către publicul larg a schimbărilor climatice.

În pofida acestor evoluții pozitive, căile ferate nu își ating încă potențialul maxim. Transportul feroviar trebuie să devină mai punctual și mai fiabil în comparație cu alte moduri, printr-o mai mare orientare către clienți și o mai bună utilizare a inovării. De asemenea, trebuie să devină mai eficient și mai accesibil din punctul de vedere al prețurilor.

Pentru a ajuta sectorul să facă față principalelor provocări ale pieței, acțiunea UE se concentrează pe patru obiective:

1. O piață concurențială

   Accesul echitabil pe piață pentru toți operatorii va facilita introducerea de oferte noi, multimodale și o gamă mai largă de opțiuni pentru călători și pentru întreprinderi.

   În acest scop, pilonul referitor la piață al celui de al patrulea pachet feroviar a introdus licitația deschisă ca procedură standard pentru atribuirea contractelor de servicii publice, cu o perioadă de tranziție până în decembrie 2023. De asemenea, a deschis accesul la furnizarea comercială de servicii feroviare de transport intern de călători, începând cu graficul de circulație pentru 2021. Comisia va fi deosebit de vigilentă în activitatea de monitorizare a transpunerii și a aplicării corecte a celui de al patrulea pachet feroviar, pentru a se asigura că acesta își atinge întregul potențial pe termen mediu.

   De asemenea, ar trebui promovată o concurență loială între modurile de transport, prin asigurarea faptului că fiecare mod își suportă costurile externe.

2. Îmbunătățirea serviciilor feroviare transfrontaliere

   Trecerea frontierelor interne ale UE trebuie să devină un proces mai simplu, pentru a se spori ponderea modală a transportului feroviar. Eliminarea obstacolelor în materie de interoperabilitate, implementarea ERTMS, disponibilitatea materialului rulant adecvat și disponibilitatea mecanicilor de tren sunt fundamentale pentru acest obiectiv.

   La cererea Parlamentului European, Comisia a lansat un studiu privind conexiunile transfrontaliere de lung parcurs, cu accent special pe trenurile de noapte; se preconizează prezentarea unui raport până la jumătatea anului 2021.

3. O performanță mai bună a infrastructurii feroviare

   Asigurarea furnizării eficiente a serviciilor de transport feroviar necesită o infrastructură bine dezvoltată, fără blocaje și lacune. UE își va continua politica de dezvoltare a infrastructurii prin Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), căilor ferate fiindu-le acordat un sprijin financiar semnificativ în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei. Până la sfârșitul anului 2030, odată cu finalizarea principalelor proiecte TEN-T, va deveni disponibilă o rețea mai extinsă de înaltă performanță și de mare viteză.

   Sectorul feroviar absoarbe un nivel semnificativ de fonduri publice. Extinderea pieței obligațiunilor ecologice ar putea face posibilă trecerea la finanțarea privată a investițiilor durabile. Regulamentul privind taxonomia[39] și actele sale delegate stabilesc cadrul și

[39] Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind

criteriile necesare pentru un sistem clar de clasificare în vederea identificării activităților durabile.

Nivelurile din ce în ce mai ridicate de congestie creează blocaje, în special de-a lungul coridoarelor feroviare principale, iar lucrările majore de întreținere împiedică utilizarea eficientă a rețelei. Comisia sprijină noile abordări ale sectorului în ceea ce privește alocarea și gestionarea capacităților pe baza unor platforme/instrumente digitale interconectate și implementarea promptă a acestora.

4. O orientare mai atentă către clienți

Serviciile feroviare trebuie să răspundă nevoilor clienților. Îmbunătățirea punctualității și a fiabilității și un acces sporit la servicii în instalațiile feroviare reprezintă priorități atât pentru serviciile de transport de călători, cât și pentru cele de transport de marfă.

Drepturile călătorilor la informații, la asistență, la continuarea călătoriei și la compensații trebuie garantate pentru a se spori gradul de utilizare a căilor ferate. Propunerea Comisiei de reformare a Regulamentului (CE) nr. 1371/2007[40], asupra căreia s-a ajuns la un acord cu Parlamentul European și Consiliul în octombrie 2020, ar trebui să îmbunătățească drepturile călătorilor cu handicap sau cu mobilitate redusă, să clarifice normele privind punerea în aplicare și privind soluționarea plângerilor și să asigure un grad mai ridicat de protecție a călătorilor în caz de întrerupere a călătoriei.

Coridoarele de transport feroviar de marfă rămân elementul esențial al politicii Comisiei de stimulare a transportului feroviar de marfă. Evaluarea cadrului juridic pentru Regulamentul nr. 913/2010[41] pregătește terenul pentru măsuri legislative suplimentare.

Comisia sprijină pe deplin inițiativele de îmbunătățire a eficienței și a flexibilității procesului de stabilire a graficului de circulație, a procesului de gestionare a situațiilor neprevăzute și a coordonării restricțiilor temporare de capacitate.

Promovarea digitalizării este fundamentală pentru a face ca sectorul feroviar să fie mai atractiv pentru întreprinderi. Noul Regulament privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI[42]) va face posibil schimbul digital de informații între întreprinderi și autorități. De asemenea, Comisia intenționează să prezinte o propunere de parteneriat european pentru cercetare și inovare în domeniul feroviar, pe baza actualei întreprinderi comune Shift2Rail. Viitorul parteneriat se va axa pe accelerarea cercetării și a dezvoltării de tehnologii inovatoare și de soluții operaționale, facilitate de digitalizare și de automatizare.

Anul european al căilor ferate din 2021 va sprijini și mai mult eforturile de sporire a ponderii călătorilor și a mărfurilor transportate pe calea ferată, prin schimbul de cunoștințe și de bune practici.

---

instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088, JO L 198, 22.6.2020, p. 13-43.

[40] Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, JO L 315, 3.12.2007, p. 14-41.

[41] Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, JO L 276, 20.10.2010, p. 22-32.

[42] Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri, JO L 249, 31.7.2020, p. 33-48.