COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al nouălea 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(2025) 239 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al nouălea 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.

Prezentul raport acoperă datele înregistrate până în 2022 și face trimitere la evoluțiile ulterioare din acest sector, atunci când sunt disponibile.

Există mai multe constatări principale pentru perioada 2018-2022:

- **Traficul de călători**: pandemia de COVID-19 a cauzat o scădere puternică, cu 46 %, a traficului de călători în 2020 comparativ cu 2019. Aceasta a fost urmată de o redresare puternică, traficul feroviar total de călători din UE-27 ajungând la 395,5 miliarde de călători-kilometri în 2022, cu puțin sub cele 411,8 miliarde înregistrate în 2019.

- **Traficul de marfă**: în ceea ce privește transportul feroviar de marfă, măsurat în tone-kilometri, scăderea din 2020 a fost mai ușoară (-8 % față de 2019), întrucât serviciile de transport de marfă au continuat să furnizeze servicii critice pentru economie în timpul pandemiei. Până în 2022, traficul total de marfă aproape a atins nivelurile anterioare pandemiei, cu 416 miliarde de tone-kilometri.

- **Ponderea modală a călătorilor din transportul feroviar**: ponderea modală a transportului feroviar în cadrul transportului terestru din UE-27 a crescut ușor, de la 7,8 % în 2018 la 8,1 % în 2022, în pofida unei scăderi bruște, de 2,4 puncte procentuale, înregistrate în 2020 din cauza pandemiei.

- **Transportul feroviar de mare viteză**: rețeaua de mare viteză din UE-27 s-a extins cu aproape 1 100 km între 2018 și 2022, ajungând la 12 015 km. Această creștere demonstrează un angajament pe termen lung de a dezvolta sectorul transportului feroviar de mare viteză, care și-a demonstrat capacitatea de a concura în mod eficient cu alte moduri de transport.

- **Ocuparea forței de muncă în sectorul feroviar**: în 2022, în sectorul feroviar din UE-27 erau angajate aproximativ 900 000 de persoane, ceea ce reprezintă o ușoară scădere față de 2018.

- **Cota de piață a operatorilor nou intrați pe piață**: în 2022, operatorii nou intrați pe piață dețineau o cotă de piață de 49 % în sectorul transportului feroviar de marfă (în creștere de la 39 % în 2018) și o cotă de 21 % în ceea ce privește serviciile de transport de călători furnizate în baza obligațiilor de serviciu public (OSP) (+8 puncte procentuale față de 2018). Serviciile comerciale de transport de călători au cunoscut, de asemenea, o

concurență sporită, operatorii nou intrați pe piață reprezentând 12,6 % din piață (+6,6 puncte procentuale).

- **Cheltuielile sectorului feroviar**: în 2022, costul total al căilor ferate (cheltuielile cu infrastructura + compensația pentru OSP) a fost de 178,31 EUR per locuitor din UE-27, ceea ce reprezintă o creștere nominală de 29 % față de 2018, însă o mare parte a acestei creșteri pare să fi fost determinată de inflație.

2 METODOLOGIE

Aceasta este cea de a noua 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 pieţele feroviare în contextul politicii UE privind piața feroviară[2]. Cel de al nouălea raport se axează în principal pe evoluțiile din perioada 2018-2022, cu trimiteri la tendințe și evoluții în materie de politici care se extind după perioada de raportare, până la data întocmirii prezentului raport.

În plus față de datele de monitorizare a pieței feroviare (RMMS) transmise de statele membre și de Norvegia, prezentul raport se bazează și pe informații din broșura statistică *EU transport in figures*[3] (Transporturile din UE în cifre), pe rapoarte ale Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate[4] și ale Eurostat[5], pe statistici colectate de diverse organizații sectoriale, precum și pe prezentări și studii. În cazurile în care Regulamentul RMMS este singura sursă, raportul evaluează evoluțiile aferente perioadei 2018-2022 pentru a asigura comparabilitatea datelor. Atunci când se utilizează alte surse, raportul prezintă și evoluțiile pe o perioadă mai lungă de timp.

Datele agregate și mediile se referă la UE-27 (numărul statelor membre actuale ale UE)[6].

3 SECTORUL FEROVIAR ȘI SUSTENABILITATEA

Sectorul feroviar și-a redus aproape continuu emisiile directe de gaze cu efect de seră începând din 1990, transportând în 2022 aproximativ 16,6 % din mărfurile și 8,1 % din călătorii din toate modurile de transport în interiorul UE. Sectorul transporturilor (inclusiv aviația internațională și transportul maritim) reprezintă un sfert din totalul emisiilor de GES din UE-27. În cadrul acestui sector, transportul feroviar a reprezentat doar 0,3 % din emisiile de GES generate de toate modurile de transport din UE-27. Sectorul transporturilor a reprezentat 31,0 % din consumul final total de energie în UE-27 în 2022. În cadrul acestui sector, transportul feroviar a reprezentat doar 0,6 % din consumul final de energie. Pentru a îndeplini obiectivele Pactului

[1] Directiva 2012/34/EU 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] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database

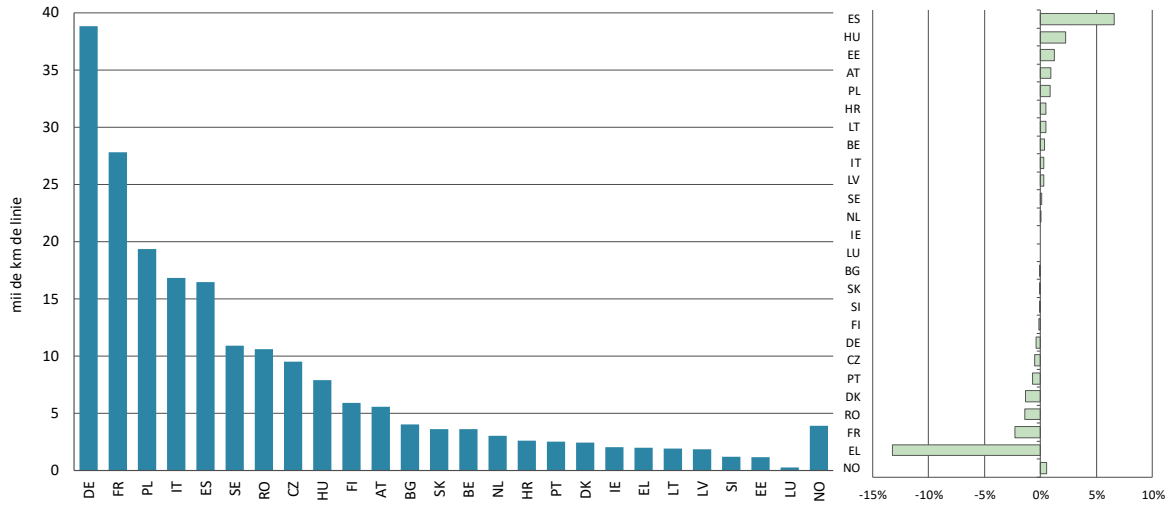
[6] Norvegia participă la RMMS, dar datele referitoare la Norvegia nu sunt incluse în valorile totale și în mediile UE.

verde european, sectorul feroviar va trebui să preia o pondere mai mare din transportul de călători și de marfă.

4 REȚEAUA FEROVIARĂ DIN UE

În 2022, lungimea totală a rețelei feroviare din UE-27 era de aproximativ 202 131 km de linie, înregistrând o ușoară creștere, de 0,1 %, comparativ cu 2018. Aproximativ 57 % din rețea era electrificată, ceea ce reprezintă o creștere de 1,4 % față de 2018.

Graficul 1: Lungimea rețelelor naționale, pe țări (mii de km de linie, 2022) și variația relativă (2018-2022)



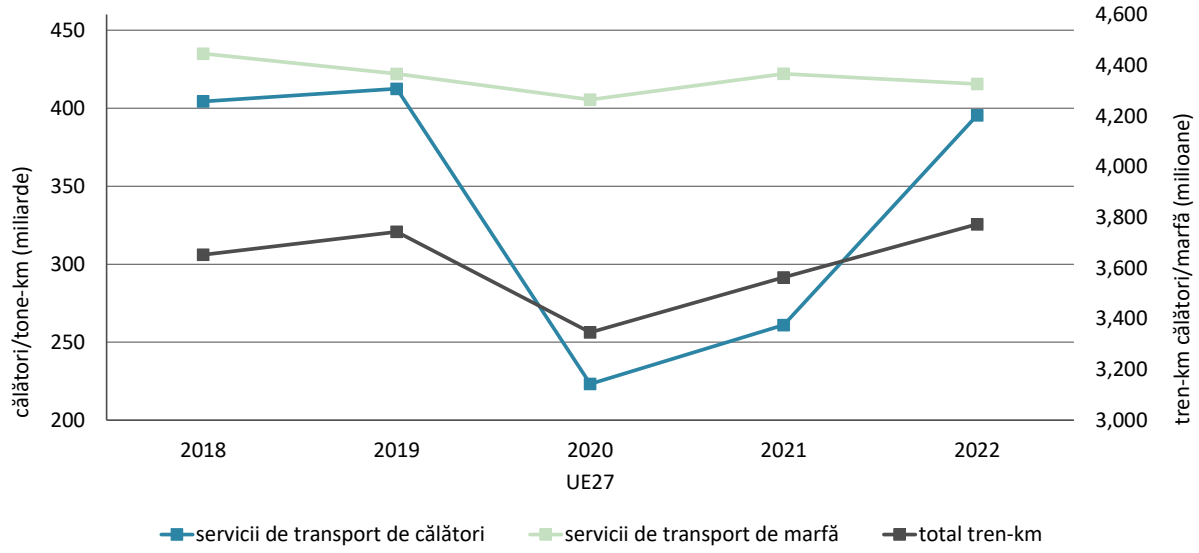
Sursă: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

Rețeaua de mare viteză din UE avea 12 015 km la sfârșitul anului 2022, cu 10,4 % mai mult decât în 2018. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă a stabilit obiective ambițioase pentru traficul feroviar de mare viteză, care ar trebui să își dubleze volumele de trafic până în 2030 și să le tripleze până în 2050, comparativ cu nivelul de referință din 2015.

5 EVOLUȚIA SERVICIILOR FEROVIARE

După un deceniu de creștere moderată, numărul de tren-kilometri din UE (cuprinzând atât transportul de călători, cât și cel de marfă) a fost grav afectat de pandemia de COVID-19. În 2020, serviciile de transport de marfă au scăzut cu 8 % ca număr de tren-kilometri comparativ cu 2019, în timp ce serviciile de transport de călători au înregistrat o scădere mai accentuată, de 46 %. Cu toate acestea, până în 2021, volumele transportului de marfă s-au redresat integral, ajungând la nivelurile din 2019, înainte de a înregistra o ușoară scădere în 2022. În ceea ce privește serviciile de transport de călători, în 2022 acestea au crescut la 96 % din nivelurile anterioare pandemiei, ajungând la 395 miliarde de călători-kilometri.

Graficul 2: Volumele de călători și de marfă (călători-km, tone-km și tren-km, 2018-2022)

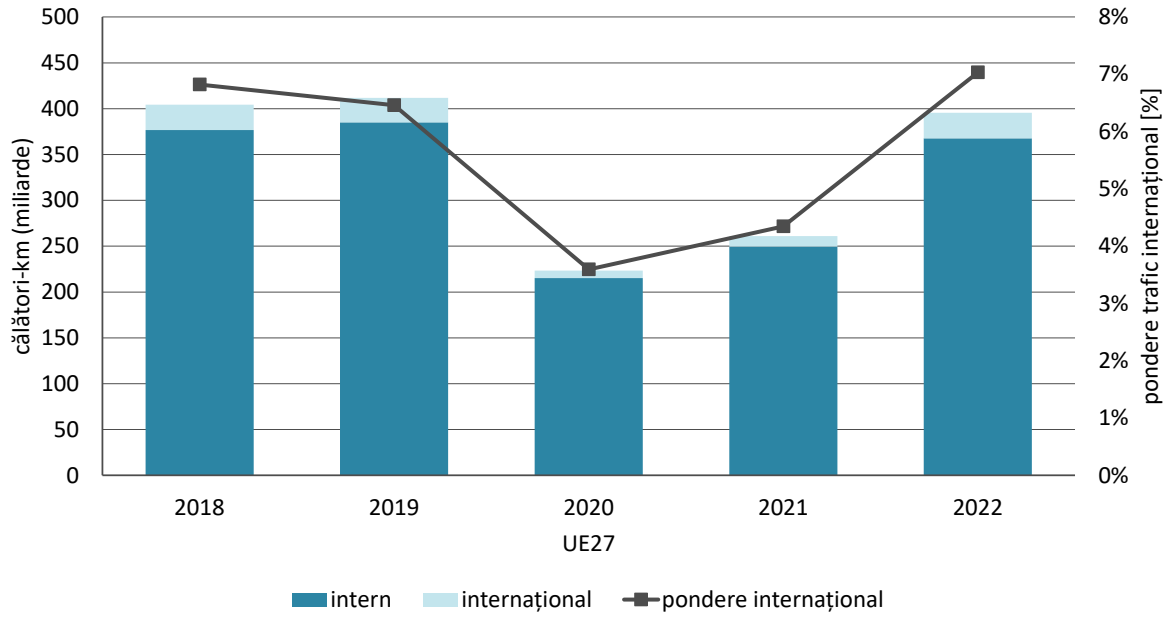


Sursă: RMMS, 2022

În 2022, sistemul feroviar a transportat aproximativ 1,5 miliarde de tone de mărfuri și 6,6 miliarde de călători, ceea ce reflectă o redresare în urma declinului puternic observat în timpul pandemiei de COVID-19.

Serviciile interne de transport de călători au rămas predominante, reprezentând peste 93 % din numărul total de călători-kilometri din UE-27. Pandemia a accentuat și mai mult caracterul predominant intern al traficului feroviar de călători. Înainte de criză, serviciile internaționale de transport de călători reprezentau aproximativ 7 % din traficul feroviar total, dar această pondere a scăzut la mai puțin de 4 % în 2020 din cauza restricțiilor de călătorie. În 2022, proporția serviciilor internaționale de transport feroviar de călători a ajuns din nou la 7 %.

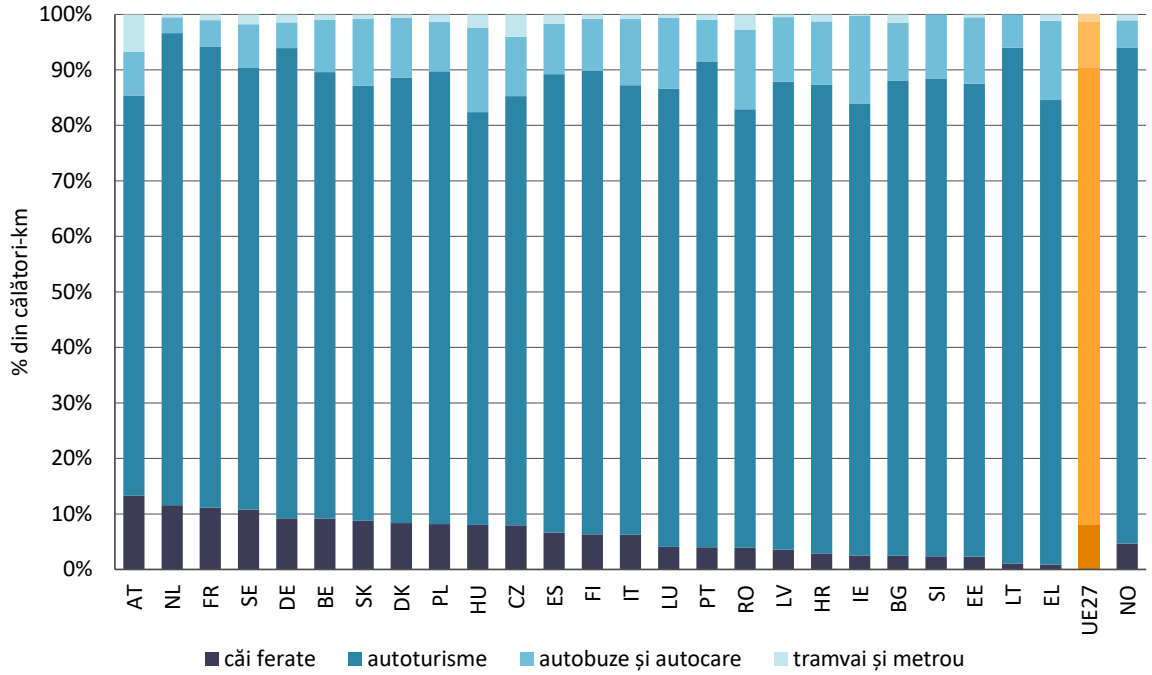
Graficul 3: Evoluția volumelor de trafic feroviar de călători (intern, internațional și ponderea celui internațional în traficul total) (miliarde de călători-km, 2018-2022)



Sursă: RMMS, 2022

În 2020, tendința medie a europenilor de a călători cu trenul a scăzut brusc la 500 de călători-kilometri pe cap de locuitor pe an, față de 934 km în 2019. Până în 2022, această cifră se redresase parțial, ajungând la 888 km pe cap de locuitor. Ponderea modală a transportului feroviar, care a fost de 7,8 % în 2019, a scăzut cu 2,4 puncte procentuale în 2020, deoarece numărul persoanelor care au apelat la autoturismele personale a crescut. Această pondere a revenit însă la 8,1 % în 2022, depășind nivelurile anterioare pandemiei, deși autoturismele au rămas modul dominant, cu 82,4 %.

Graficul 4: Defalcarea modală a transportului terestru de călători pe țări (% în 2022)

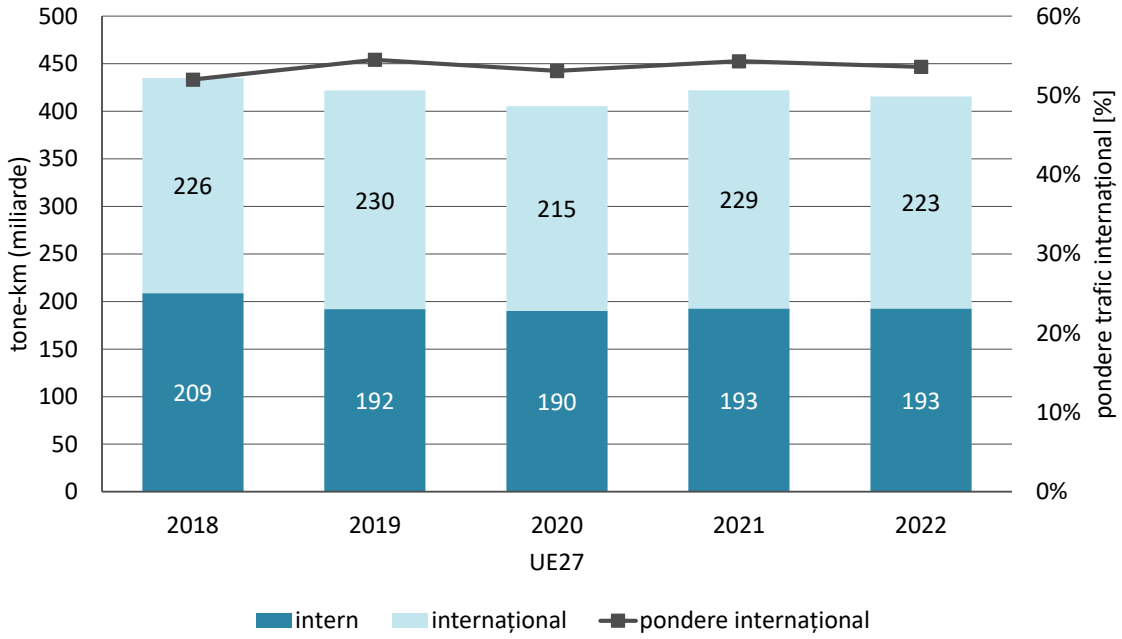


Sursă: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Traficul feroviar total de marfă în UE-27 a scăzut de la 422 miliarde de tone-kilometri în 2019 la 405 miliarde în 2020 din cauza pandemiei. Până în 2022, această cifră se ridica la 416 miliarde de tone-kilometri, apropiindu-se de nivelurile anterioare pandemiei.

Proporția serviciilor internaționale de transport feroviar de marfă a rămas constant peste 50 % pe parcursul perioadei, atingând un nivel maxim de 55 % în 2019 și stabilizându-se la 54 % în 2022. Această stabilitate contrastează cu impactul mai pronunțat al pandemiei asupra traficului feroviar internațional de călători.

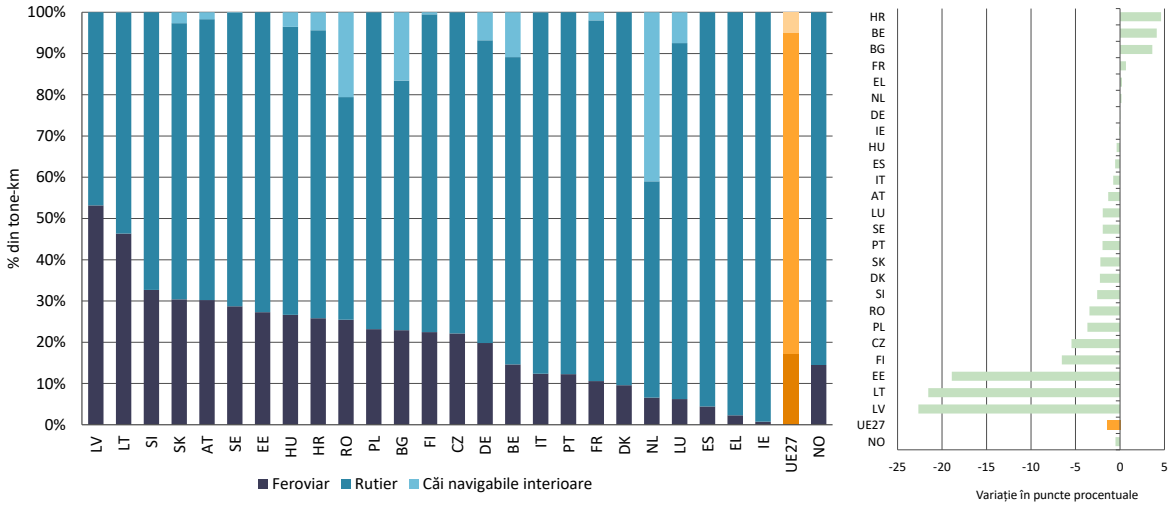
Graficul 5: Evoluția volumelor de trafic feroviar de marfă (intern, internațional și ponderea celui internațional în traficul total) (miliarde de tone-km, 2018-2022)



Sursă: RMMS, 2022

Între 2018 și 2022, transportul rutier a rămas modul dominant de transport de marfă în UE-27, depășind în mod constant 75 % din cota totală a transportului terestru de marfă în tone-kilometri și atingând un nivel maxim de 77,7 % în 2022. În aceeași perioadă, ponderea modală a transportului feroviar a scăzut de la 18,7 % la 17,2 %, ceea ce indică o tranziție continuă către transportul rutier, deși transportul feroviar intermodal a avut rezultate relativ mai bune decât cele ale transportului de materiale în vrac și ale transportului cu vagoane separate. Declinul general a fost deosebit de pronunțat în Letonia, Estonia și Lituania, unde volumele de mărfuri au scăzut semnificativ din cauza reducerii schimburilor cu Rusia.

Graficul 6: Defalcarea modală a transportului terestru de marfă pe țări (% în 2022) și variația în puncte procentuale a transportului feroviar de marfă (2018-2022)



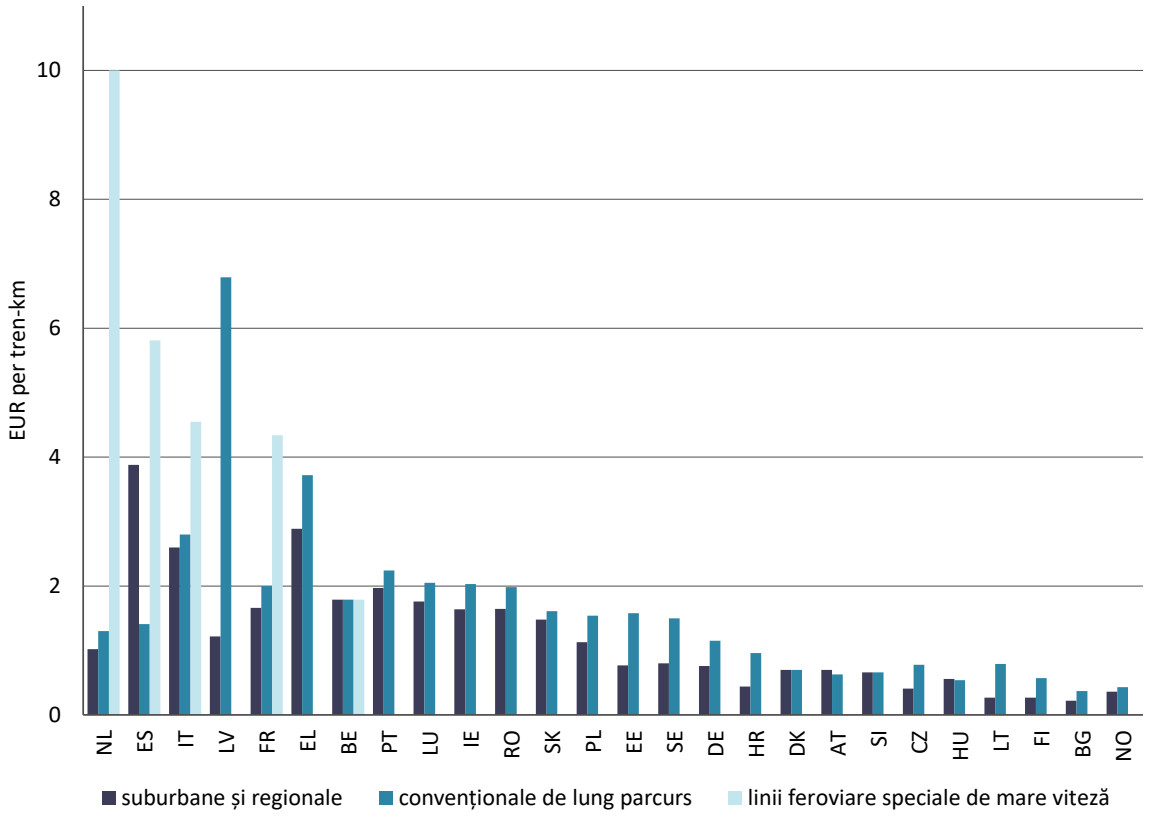
Sursă: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 EVOLUȚIA CONDIȚIILOR-CADRU ÎN SECTORUL FEROVIAR

6.1 Taxele de utilizare a infrastructurii

În 2022, taxele de acces la calea ferată pentru transportul feroviar de mare viteză (excluzând majorările) au rămas mai mari decât cele pentru alte servicii de transport de călători în toate țările în care s-au aplicat astfel de taxe. Cu toate acestea, taxele de acces pentru transportul feroviar de mare viteză au fost, în general, mai mici în 2022 decât în 2018 în statele membre cu rețele de mare viteză.

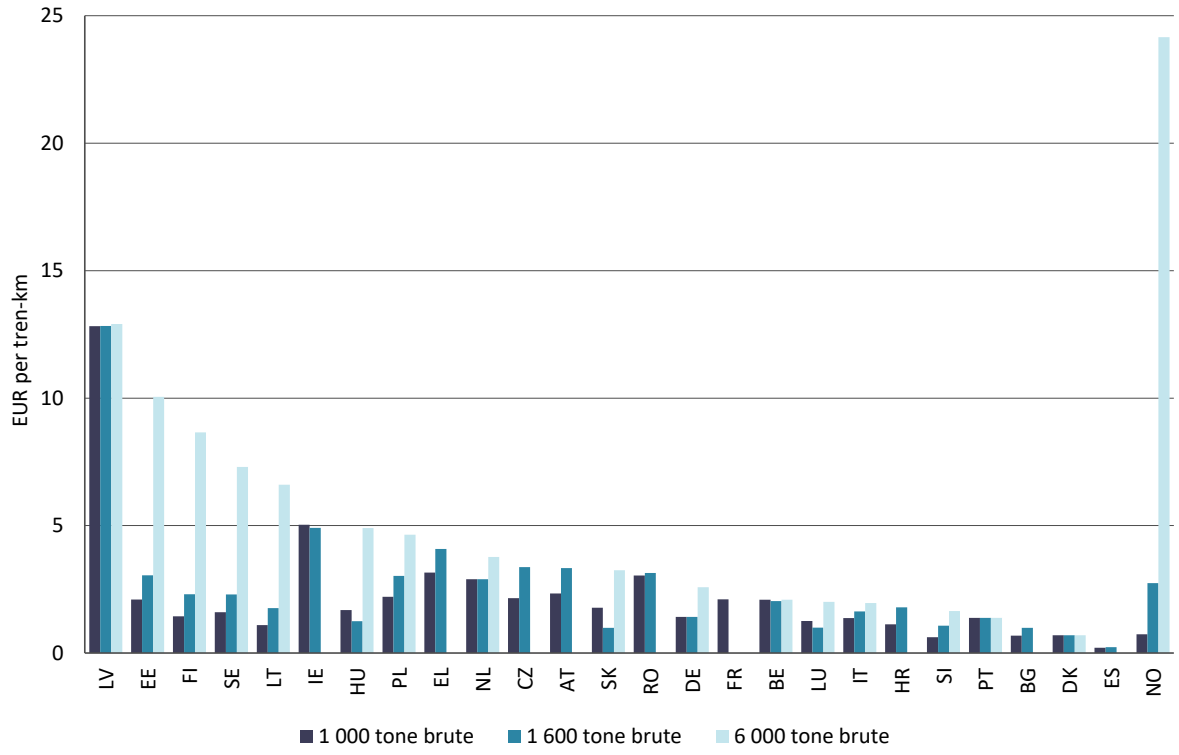
Graficul 7: Taxele de acces (excluzând majorările) pentru diferite categorii de trenuri de călători, pe țări (EUR pe tren-km, 2022)



Sursă: RMMS, 2022

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.

Graficul 8: Taxele de acces (excluzând majorările) pentru diferite categorii de trenuri de marfă, pe țări (EUR pe tren-km, 2022)



Sursă: RMMS, 2022

Pentru a atenua impactul economic al pandemiei de COVID-19, Regulamentul (UE) 2020/1429, adoptat în octombrie 2020, a permis statelor membre să elimine, să reducă sau să amâne, cu titlu provizoriu, taxele de acces la calea ferată[7]. Această măsură a oferit un sprijin financiar esențial întreprinderilor feroviare, în special celor din domeniul transportului de călători, pe măsură ce volumul traficului a scăzut. Regulamentul, adoptat inițial pentru o durată limitată, a fost prelungit de patru ori, expirând în cele din urmă la 31 decembrie 2022. Acesta a jucat un rol esențial în menținerea operațiunilor feroviare în timpul pandemiei, sprijinind redresarea sectorului odată cu creșterea traficului de călători.

6.2 Alocarea capacităților și limitele infrastructurii

În 2022, rețeaua feroviară din UE-27 a înregistrat o intensitate combinată a utilizării (trenuri de marfă și de călători) de 18,7 mii de tren-kilometri pe kilometru de linie, depășind ușor nivelurile anterioare pandemiei (18,1 în 2018). Trenurile de călători au reprezentat 79 % din această utilizare.

Lungimea totală a căilor ferate declarate congestionate în UE-27 a crescut puternic între 2018 și 2020, dar a scăzut ușor în 2022, ajungând la 6 711 kilometri, inclusiv 3 523 de kilometri de coridoare de transport feroviar de marfă. Creșterea puternică față de nivelurile din 2018 s-a datorat în mare parte unei modificări a criteriilor utilizate în Italia pentru declararea congestionării.

[7] 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).

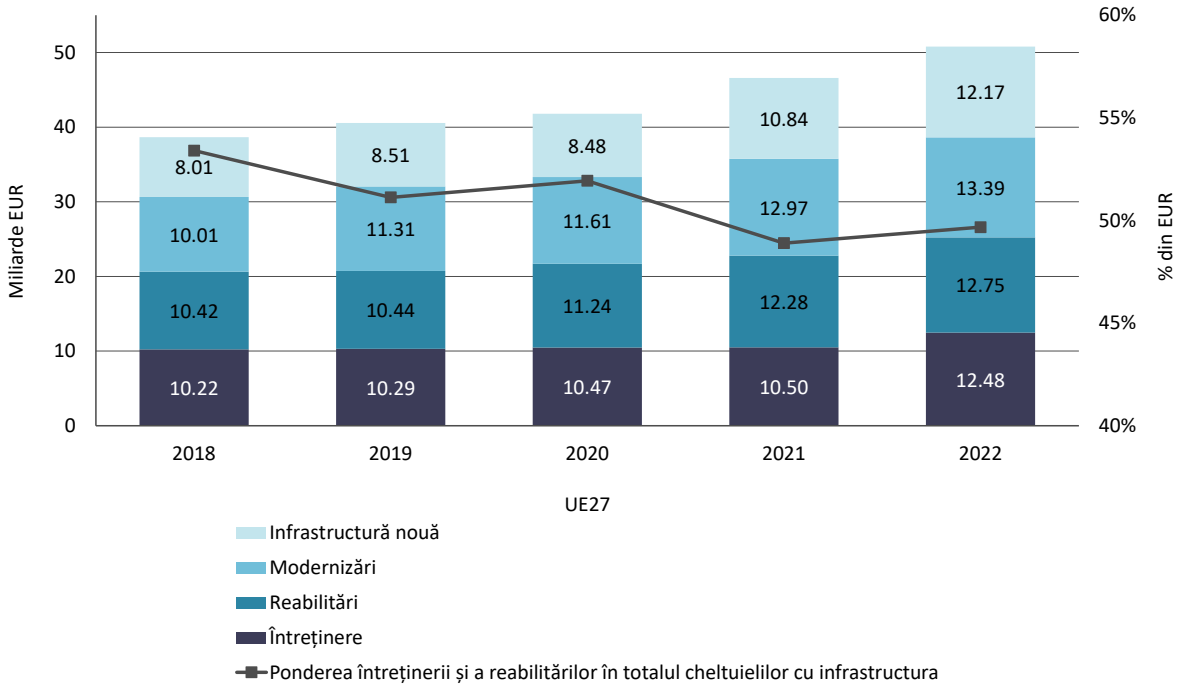
În cazurile de congestie, serviciile cărora li se acordă cel mai frecvent prioritate de către statele membre sunt cele furnizate în baza OSP, urmate de serviciile internaționale de transport de călători, și doar rareori se acordă prioritate maximă traficului de marfă[8].

Pentru a promova o utilizare mai eficientă a rețelei și a remedia incompatibilitatea dintre sistemele naționale existente de control al trenurilor, în prezent se introduce Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) ca sistem european comun de semnalizare. La momentul publicării prezentului raport, aproximativ 14 % din rețeaua centrală era echipată cu ERTMS și erau în vigoare contracte pentru încă 19 %. Deși s-au înregistrat progrese, implementarea este încă în urmă față de obiectivele inițiale, astfel încât sunt necesare eforturi sporite pentru a accelera punerea în aplicare.

6.3 Cheltuieli cu infrastructura și finanțare

Cheltuielile nominale totale cu infrastructura din UE-27 au crescut de la 38,7 miliarde EUR în 2018 la 50,8 miliarde EUR în 2022. În 2022, cheltuielile au fost distribuite relativ uniform între categorii: 25 % pentru întreținere, 25 % pentru reabilitări, 26 % pentru modernizări și 24 % pentru investiții în infrastructură nouă. În pofida creșterii nominale notabile, inflația ridicată din această perioadă a temperat creșterile în termeni reali. Ajustată la nivelurile prețurilor din 2018, creșterea reală a fost mai moderată, ridicându-se la aproximativ 5 % în termeni reali.

Graficul 9: Cheltuielile cu infrastructura și procentele dedicate întreținerii și reabilitărilor (miliarde EUR, 2018-2022)



[8] În total, 14 țări au raportat că acordă prioritate traficului în baza OSP în caz de congestie. Cu toate acestea, în practică, pot apărea abateri în anumite momente sau în funcție de circumstanțele locale.

Sursă: RMMS, 2022

În 2022, cheltuielile totale de întreținere și reabilitare din UE-27 s-au ridicat la 25,2 miliarde EUR, reprezentând 50 % din totalul cheltuielilor cu infrastructura, cu variații semnificative între țări. Bugetele naționale au rămas principala sursă de finanțare, contribuind cu 70 % din totalul cheltuielilor cu infrastructura feroviară. Cofinanțarea din partea UE a reprezentat 8 %, în timp ce restul de 22 % a provenit din alte surse, cum ar fi împrumuturi, finanțare prin capitaluri proprii și taxe.

6.4 Calitatea serviciilor de transport feroviar

Siguranța rămâne o prioritate absolută pentru spațiul feroviar unic european, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) continuând să monitorizeze progresele înregistrate în materie de siguranță și interoperabilitate. Potrivit raportului ERA din 2024[9], căile ferate europene rămân printre cele mai sigure moduri de transport, riscul de deces al deplasărilor cu autoturismul fiind de aproape 84 de ori mai mare decât cel al călătoriilor cu trenul, iar transportul cu autobuzul fiind de 7,3 ori mai riscant decât transportul feroviar.

Punctualitatea medie a serviciilor regionale și locale de transport de călători[10] în UE-27 a fost de 90 % în 2022, în scădere de la 94 % în 2020, însă în continuare la un nivel mai ridicat decât cel anterior pandemiei. Punctualitatea serviciilor de transport de călători de lung parcurs și a celor de mare viteză a scăzut la 87 % în 2022, comparativ cu 93 % în 2020.

În ceea ce privește fiabilitatea[11], ponderea serviciilor locale și regionale anulate a crescut de la 1,9 % în 2018 la 4,4 % în 2022. În cazul serviciilor de transport de lung parcurs și a celor de mare viteză, anulările au crescut de la 1,3 % în 2018 la 4,9 % în 2022. Printre provocările care afectează fiabilitatea se numără deficitul de personal, învechirea infrastructurii și întârzierile în materie de întreținere.

În ceea ce privește transportul feroviar de marfă, punctualitatea medie[12] a serviciilor interne din UE-27 a fost de 56 % în 2022, în timp ce pentru serviciile internaționale de transport de marfă a fost de 42 %. Ponderea serviciilor interne de transport de marfă anulate a atins 8,1 % în 2022, față de 14,5 % pentru serviciile internaționale.

6.5 Contractele de servicii publice

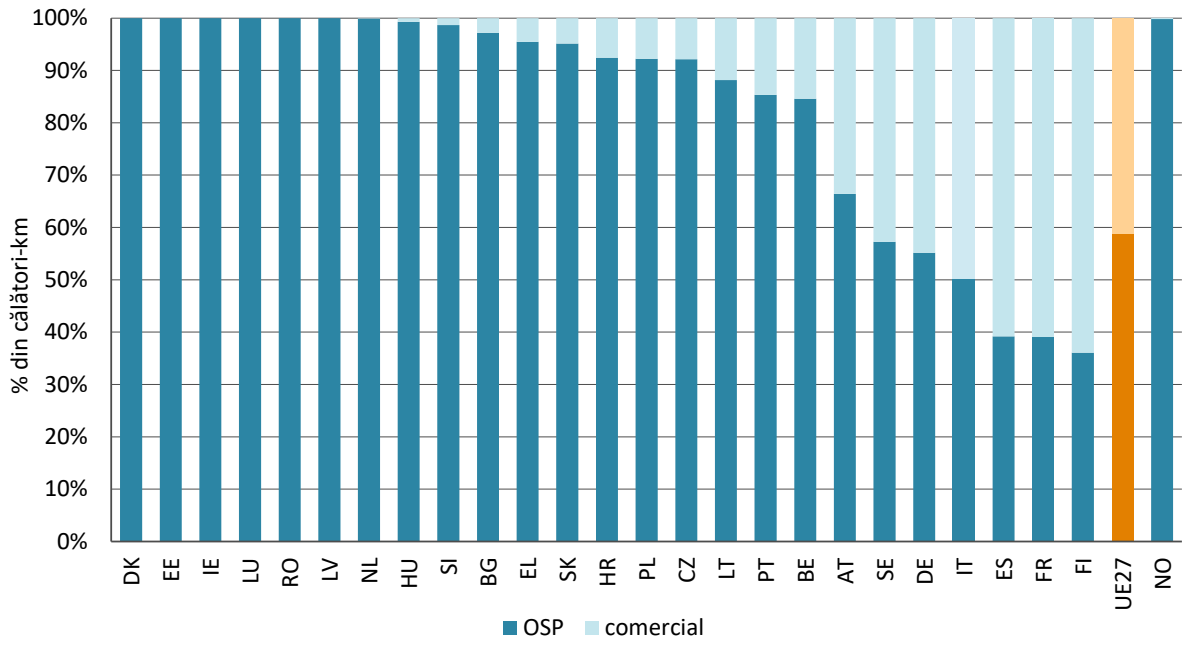
În 2022, serviciile de transport de călători efectuate în baza OSP au reprezentat, în medie, 58,7 % din numărul total de călători-kilometri din UE-27, în scădere de la 66 % în 2020. Acest declin reflectă o tranziție treptată către o piață feroviară mai competitivă. Aproape întregul trafic de călători s-a realizat în baza unei OSP în Danemarca, Estonia, Irlanda, Letonia, Luxemburg, Țările de Jos și România. Obligațiile de serviciu public sunt predominant interne,

[9] Raport privind siguranța și interoperabilitatea feroviară în UE 2024 (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] RMMS consideră că un tren de călători este punctual dacă nu are o întârziere de mai mult de cinci minute.
[11] Definită în funcție de ponderea serviciilor anulate.
[12] RMMS consideră că un tren de marfă este punctual dacă nu are o întârziere de mai mult de 15 minute.

reprezentând 99,1 % din numărul de călători-kilometri înregistrați în cadrul OSP în 2022, iar serviciile regionale prevalează asupra celor de lung parcurs.

Ponderea operatorilor comerciali pe piață a crescut între 2018 și 2022. În ceea ce privește serviciile comerciale de transport de călători, operatorii concurenți au deținut o cotă de piață de 12,6 % în 2022, în creștere de la 6 % în 2018. Pe piața OSP, cota operatorilor concurenți a crescut la 21 % în 2022, ceea ce reprezintă o creștere de 8 puncte procentuale față de 2018.

Graficul 10: Ponderea traficului de călători în baza OSP și, respectiv, a serviciilor feroviare comerciale, pe țări (% din numărul de călători-km, 2022)



Sursă: RMMS, 2022

În 2022, 29 % din cei 231 de miliarde de călători-kilometri înregistrați în cadrul OSP în UE-27 au reprezentat servicii atribuite prin proceduri competitive. La fel ca în anii precedenți, cele mai mari volume ale serviciilor de transport de călători care au făcut obiectul unor proceduri competitive au fost concentrate în două țări care și-au liberalizat din timp serviciile: Germania (81 %) și Suedia (13 %). Compensația pentru OSP rămâne o sursă semnificativă de venituri pentru întreprinderile feroviare în majoritatea statelor membre ale UE.

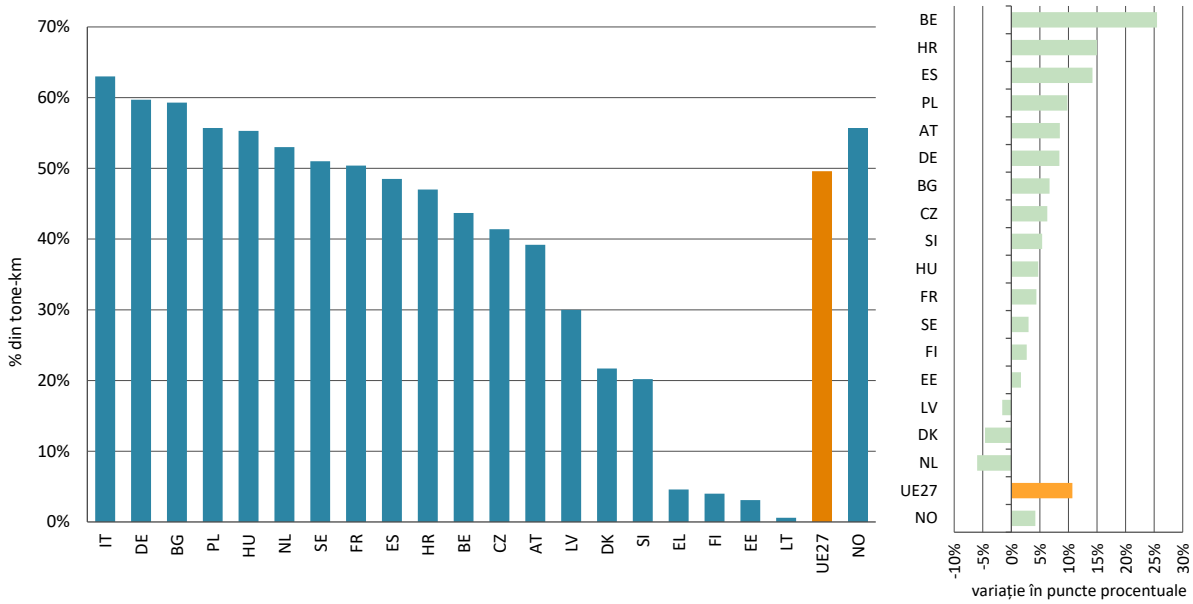
6.6 Acordarea de licențe

În 2022, în UE-27 au fost raportate în total 1 202 licențe feroviare active, ceea ce reprezintă o creștere de la 1 192 în 2020. Germania a continuat să aibă cel mai mare număr de licențe active, cu 490 de întreprinderi feroviare autorizate, urmată de Polonia cu 126 și Cehia cu 109.

6.7 Gradul de deschidere a pieței și utilizarea drepturilor de acces

În 2022, cota de piață a noilor operatori în sectorul transportului feroviar de marfă din UE-27 a atins 49 %, continuând o tendință ascendentă de la 39 % în 2018.

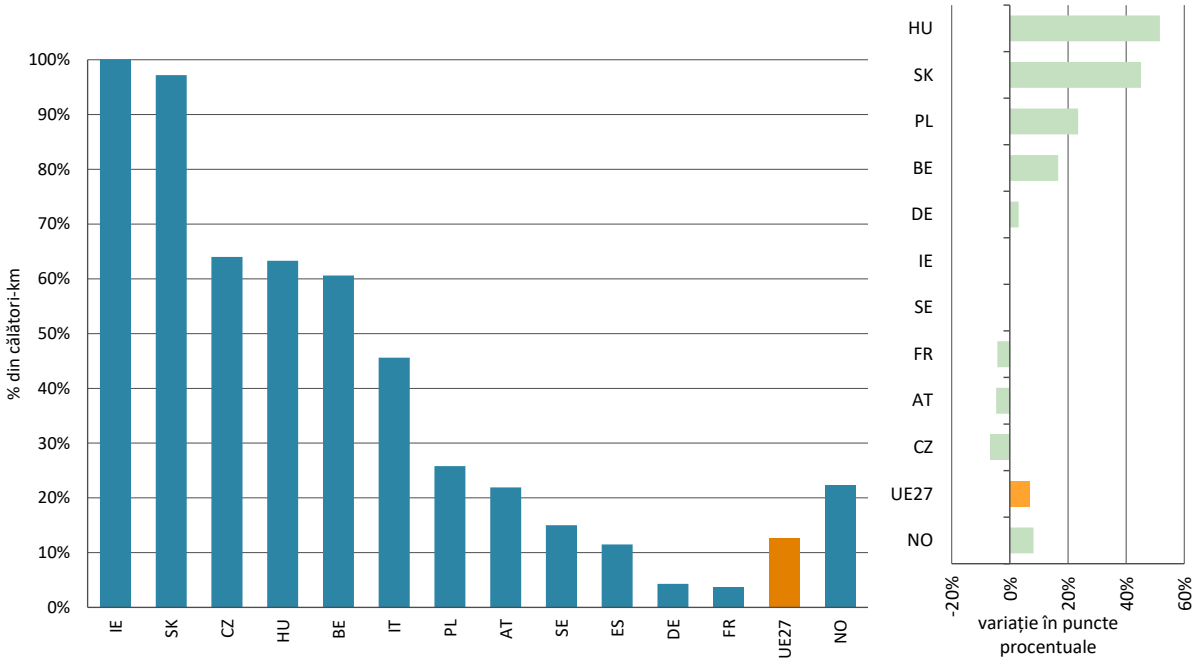
Graficul 11: Cota de piață a operatorilor concurenți pe piața transportului feroviar de marfă, pe țări (% în 2022) și variația în puncte procentuale (2018-2022)



Sursă: RMMS, 2022

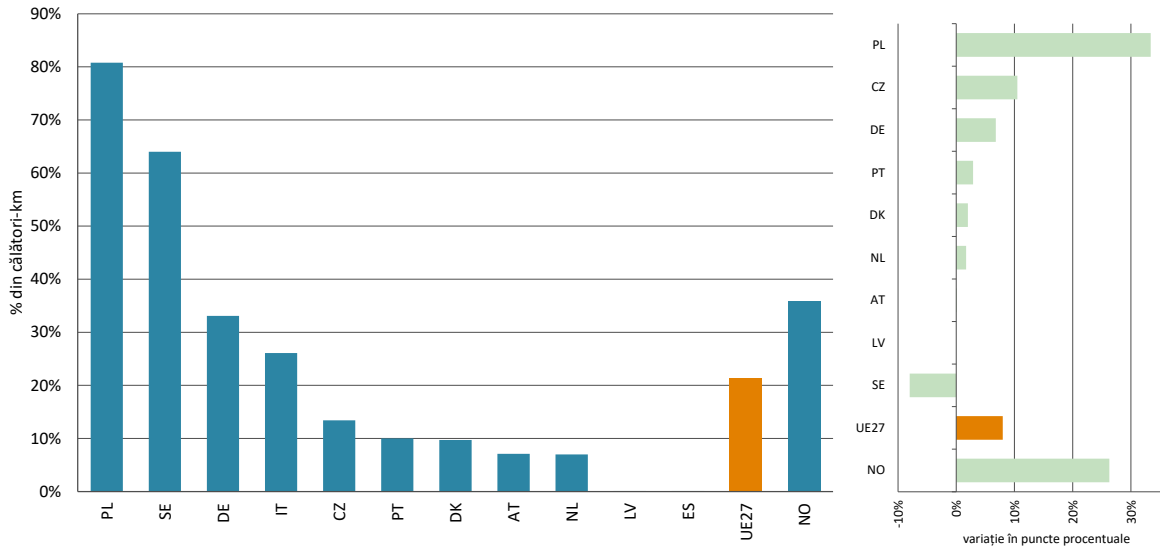
În transportul feroviar comercial de călători, noii operatori au avut o cotă de piață de 12,6 % în 2022, aproape dublul celei de 6,6 % înregistrate în 2020. Pe pieţele naționale ale transportului de călători care face obiectul OSP, operatorii concurenți au deținut o cotă de piață de 21 % în 2022, ceea ce reprezintă o creștere semnificativă față de 18,5 % în 2020.

Graficul 12: Cota de piață a operatorilor concurenți pe piața transportului comercial de călători, pe țări (% în 2022) și variația în puncte procentuale (2018-2022)



Sursă: RMMS, 2022

Graficul 13: Cota de piață a operatorilor concurenți pe piața transportului de călători în temeiul OSP, pe țări (% în 2022) și variația în puncte procentuale (2018-2022)



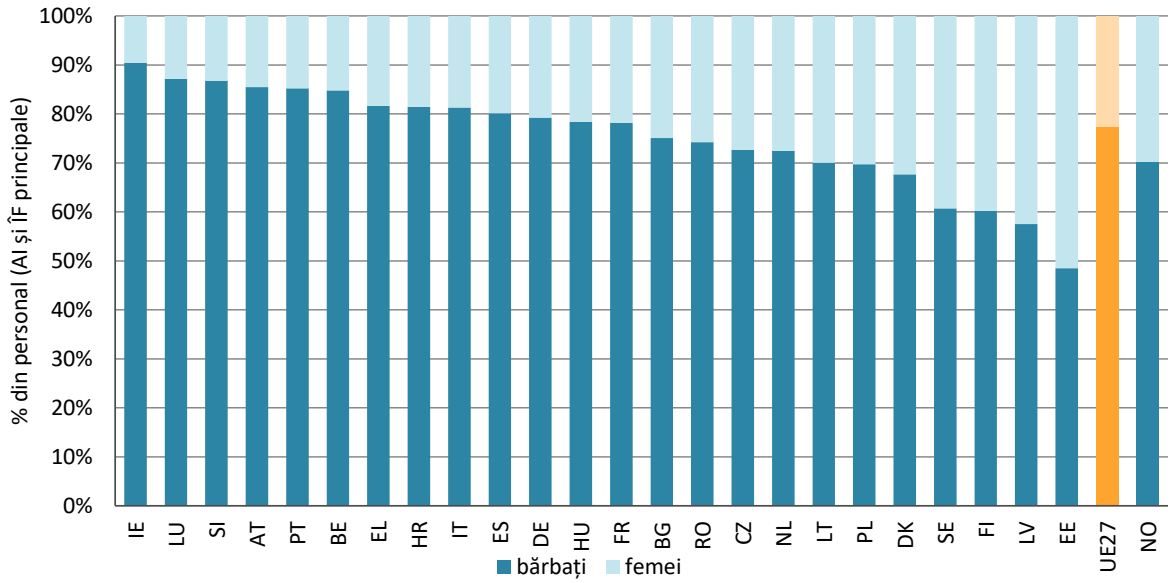
Sursă: RMMS, 2022

6.8 Ocuparea forței de muncă și condițiile sociale

La sfârșitul anului 2022, sectorul feroviar din UE-27 avea aproximativ 900 000 de angajați, dintre care 511 000 lucrau pentru întreprinderi feroviare și 389 000 pentru administratori de infrastructură. Aceasta reprezintă o ușoară scădere față de cifrele din 2020.

Forța de muncă din sectorul feroviar rămâne predominant masculină, femeile reprezentând doar 23 % din angajați în 2022, în creștere cu un punct procentual față de 2020.

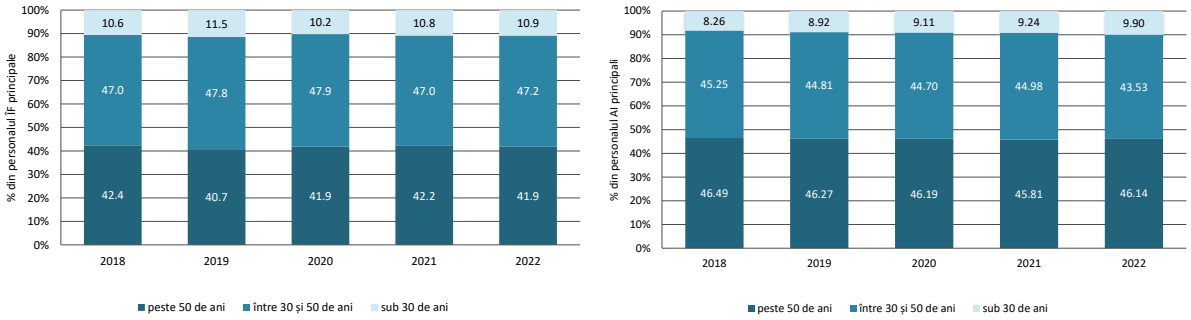
Graficul 14: Numărul total al angajaților (administratori de infrastructură principali plus întreprinderi feroviare principale), pe sexe (% în 2022)



Sursă: RMMS, 2022

Îmbătrânirea forței de muncă rămâne un motiv de îngrijorare, deși s-a înregistrat o ușoară îmbunătățire. În 2022, 41,9 % din personalul întreprinderilor feroviare avea peste 50 de ani, ceea ce reprezintă o ușoară scădere față de 42,4 % în 2018. Proporția angajaților tineri cu vârsta sub 30 de ani a crescut ușor, de la 10,6 % în 2018 la 10,9 % în 2022.

Graficul 15: Angajați pe grupe de vârstă, principalele întreprinderi feroviare și principalii administratori de infrastructură (%, 2018-2022)



Sursă: RMMS, 2022

Angajarea cu normă întreagă rămâne statutul cel mai frecvent pentru lucrătorii din sectorul feroviar, atât în cazul administratorilor de infrastructură, cât și în cazul întreprinderilor feroviare.

7 Concluzii

Sectorul feroviar european a demonstrat o reziliență semnificativă după pandemia de COVID-19. Traficul de călători, care a înregistrat o scădere puternică, de 46 %, în 2020 comparativ cu 2019, a revenit la 96 % din nivelurile anterioare pandemiei în 2022, numărul total de călători-kilometri ajungând la 395 de miliarde. Impactul asupra serviciilor de transport de marfă a fost mai modest, acestea redresându-se deja în 2021, când volumele au revenit la nivelurile din 2019. Cu toate acestea, în 2022 s-a înregistrat o ușoară scădere a volumelor pe piața transportului feroviar de marfă.

Redresarea sectorului feroviar a fost stimulată de intervenții specifice ale UE, inclusiv de Regulamentul (UE) 2020/1429, care a permis statelor membre să renunțe la taxele de acces pentru a atenua presiunea financiară asupra întreprinderilor feroviare. Aceste măsuri au oferit ajutor imediat și au permis sectorului să mențină operațiunile în perioada de vârf a pandemiei. Pe măsură ce statele membre continuă să pună în aplicare planurile naționale de redresare și reziliență în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență al UE, investițiile feroviare ar urma să joace un rol central în stimularea creșterii economice și legate de mobilitate.

Transportul feroviar rămâne o componentă esențială a strategiei UE de realizare a obiectivelor climatice. Cu doar 0,3 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, transportul feroviar este cel mai ecologic mod de transport motorizat. Electrificarea a 57 % din rețeaua feroviară a UE și modernizarea continuă a vagoanelor de marfă cu tehnologii mai silențioase și mai ecologice subliniază angajamentul sectorului de a-și reduce amprenta de mediu. Investițiile feroviare din cadrul Pactului verde și al Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă vizează dublarea transportului feroviar de marfă și triplarea traficului de călători de mare viteză până în 2050, comparativ cu nivelul de referință din 2015, marcând o tranziție semnificativă către un transport durabil.

Poluarea fonică rămâne un motiv de îngrijorare, 22 de milioane de persoane din Europa fiind expuse la zgomotul feroviar dăunător. O serie de inițiative ale UE, cum ar fi modernizarea vagoanelor de marfă cu saboți de frână silențioși și revizuirea specificațiilor tehnice privind zgomotul, abordează această provocare. Existența unui sprijin financiar și de reglementare continuu este esențială pentru atingerea unor obiective ambițioase în materie de sustenabilitate.

Liberalizarea pieței a stimulat concurența în sectorul feroviar european, noii operatori câștigând o cotă de piață semnificativă, în special în transportul de marfă. În acest segment, cota de piață medie a operatorilor concurenți în UE-27 a crescut de la 39 % la 49 % între 2018 și 2022. Pe piața transportului de călători, creșterea cotei de piață a operatorilor concurenți a fost, de asemenea, remarcabilă, atât pentru serviciile comerciale (o cotă de piață de 12,6 %, cu o creștere de 6,6 % între 2018 și 2022), cât și pentru OSP (o cotă de piață de 21 %, sau +8 % în comparație cu 2018). Cu toate acestea, există în continuare provocări, inclusiv disparități în ceea ce privește taxele de acces și necesitatea unei puneri în aplicare mai uniforme a reglementărilor existente în statele membre. Odată cu aplicarea deplină a normelor celui de al patrulea pachet feroviar13, se preconizează o mai mare deschidere a pieței, care ar trebui să

[13] Perioada de tranziție prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru a le permite statelor membre să deschidă treptat piața feroviară și să atribuie contracte de servicii publice pentru transportul feroviar a expirat în decembrie 2023.

stimuleze inovarea și să amelioreze calitatea serviciilor atât pentru călători, cât și pentru mărfuri.

Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape dacă cel de al patrulea pachet feroviar14 este transpus în legislația națională și pus în aplicare în mod corect, pentru a se asigura că acesta își atinge întregul potențial.

În 2022, OSP au reprezentat o parte semnificativă a operațiunilor de transport feroviar de călători. În medie, serviciile de transport de călători efectuate în baza OSP au reprezentat 58,7 % din numărul total de călători-kilometri din UE-27, în scădere de la 66 % în 2020. Această evoluție sugerează o tranziție treptată către o piață feroviară mai competitivă. Numărul procedurilor competitive de atribuire a OSP a crescut și se preconizează că va continua să crească în anii următori, ceea ce va îmbunătăți calitatea serviciilor și eficiența din punctul de vedere al costurilor. Cu toate acestea, există în continuare provocări în ceea ce privește echilibrarea liberalizării pieței cu asigurarea unui acces echitabil, în special în regiunile mai puțin populate. UE încurajează o mai mare transparență și concurență pentru a optimiza impactul social și economic.

Transportul feroviar de mare viteză reprezintă o piatră de temelie a eforturilor europene de modernizare a transporturilor. Rețeaua s-a extins la 12 015 de kilometri în 2022, cu planuri pentru încă 1 600 de kilometri până în 2035. Spania, Franța și Italia se află în continuare în fruntea clasamentului în ceea ce privește investițiile în rețeaua de mare viteză, contribuind la îmbunătățirea conectivității și la reducerea timpului de călătorie pe întregul continent.

Investițiile în infrastructură rămân esențiale, UE alocând fonduri semnificative prin mecanisme precum Mecanismul pentru interconectarea Europei și Fondul de coeziune. Aceste investiții acordă prioritate proiectelor care abordează blocajele, îmbunătățesc conectivitatea multimodală și modernizează infrastructura existentă. Accentul pus pe digitalizare, inclusiv pe implementarea ERTMS, consolidează și mai mult capacitatea sectorului feroviar de a răspunde nevoilor viitoare în materie de mobilitate.

Tehnologiile digitale urmează să aducă îmbunătățiri semnificative sectorului feroviar, îmbunătățind eficiența operațională și experiența călătorilor. Implementarea ERTMS, o componentă-cheie a strategiei de tranziție digitală a UE, este menită să îmbunătățească interoperabilitatea și siguranța în toate rețelele feroviare ale Europei, deși, până în prezent, doar aproximativ 33 % din rețeaua centrală este echipată cu ERTMS sau a încheiat contracte pentru instalarea acestuia. În plus, investițiile în sisteme inteligente de emitere a biletelor și în platforme de date în timp real vor ajuta transportul feroviar să devină mai accesibil și mai ușor de utilizat de către călători.

Inovarea prin intermediul întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei înregistrează progrese în domenii precum conducerea automată a trenurilor, gestionarea digitală a transportului de marfă și gestionarea sustenabilă a activelor. Aceste inițiative se aliniază la obiectivele mai ample ale UE de a face din transportul feroviar coloana vertebrală a unui sistem de transport multimodal și durabil.

[14] În special, dacă este respectat principiul obligativității procedurii de atribuire pentru contractele de servicii publice pentru transportul feroviar de călători.

Pe măsură ce Europa trece la un viitor mai ecologic și mai conectat, transportul feroviar va juca un rol esențial în reducerea emisiilor, în sporirea mobilității și în stimularea creșterii economice. Continuarea investițiilor în infrastructură, deschiderea pieței și inovarea tehnologică sunt esențiale pentru realizarea viziunii UE privind un sistem de transport durabil până în 2050. Punerea în aplicare deplină a celui de al patrulea pachet feroviar, consolidarea conectivității transfrontaliere, abordarea constrângerilor de capacitate și asigurarea unui acces mai echitabil la serviciile feroviare vor fi priorități-cheie în anii următori.

Prin integrarea acestor elemente strategice, sectorul feroviar european poate deveni lider în transformarea peisajului transporturilor de pe continent, îndeplinindu-și promisiunea de mobilitate durabilă, eficientă și favorabilă incluziunii.