COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

## Al șaselea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare

{SWD(2019) 13 final}

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

## Al șaselea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare în conformitate cu articolul 15 alineatul (4) of Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului

## 1. Introducere

Sectorul feroviar[1] are o contribuție substanțială la economia UE, angajând direct peste 1 milion de persoane (întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură). Sistemul feroviar european transportă aproximativ 1,6 miliarde de tone de marfă și 9 miliarde de călători în fiecare an. Transportul feroviar este esențial pentru strategia UE vizând un sector al transporturilor mai sustenabil, o coeziune economică și socială și conectarea europenilor la nivelul fiecărui stat membru și între acestea.

Prezentul raport constituie cea de-a șasea ediție a raportului de monitorizare a pieței feroviare prezentat de Comisie Parlamentului European și Consiliului în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE[2]. Scopul prezentului raport este de a oferi o imagine de ansamblu a principalelor evoluții de pe piețele feroviare în contextul obiectivelor politicii UE privind piețele feroviare[3]. Acesta acoperă o gamă largă de subiecte, precum evoluția pieței interne în ceea ce privește serviciile feroviare, infrastructura și serviciile disponibile întreprinderilor feroviare, condițiile-cadru (inclusiv tarifele[4]), starea rețelei, utilizarea drepturilor de acces și obstacolele în calea unor servicii feroviare mai eficace. Documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei conține o analiză detaliată.

Acesta este primul raport elaborat pe baza chestionarului de raportare prevăzut în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei privind monitorizarea pieței feroviare[5] (denumit în continuare „Regulamentul RMMS”). Aplicabil de la 1 ianuarie 2016, Regulamentul RMMS ar trebui să conducă progresiv la un set de date mai consecvent și coerent, cu o perioadă de tranziție, care se termină cu anul de raportare 2016.

În plus față de datele RMMS transmise de statele membre și de Norvegia, raportul se bazează totodată și pe contribuții ale *„Statistical pocketbook – EU transport in figures”*[6] („Carte de buzunar statistică – Transportul din UE în cifre”), pe rapoarte ale Agenției

---

1 În prezentul raport, sintagma „sector feroviar” este folosită pentru a desemna întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură feroviară.

2 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.

3 Norvegia participă la RMMS, dar datele pentru Norvegia nu sunt incluse în sumele totale și în mediile UE. Pe lângă raportul privind piața feroviară, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate publică rapoarte anuale privind siguranța și rapoarte semestriale privind performanța căilor ferate în materie de interoperabilitate.

4 O monitorizare exhaustivă a prețurilor aplicate clienților de către sectorul feroviar nu este posibilă din cauza gamei vaste de servicii oferite.

5 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.

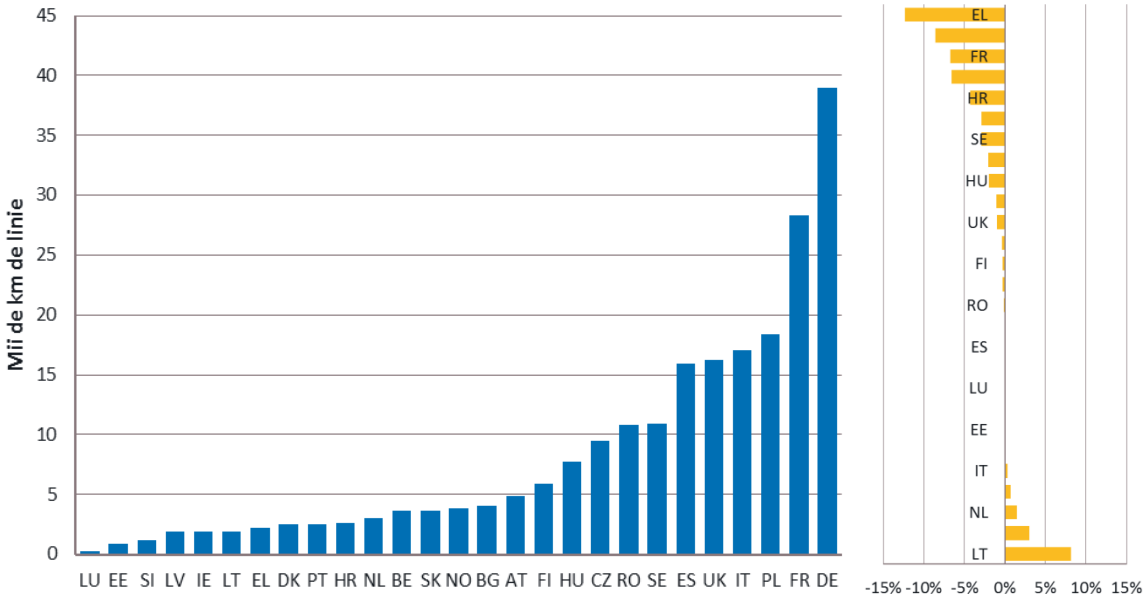
6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

Uniunii Europene pentru Căile Ferate[7] și ale Eurostat[8], pe statistici colectate de diverse organizații sectoriale, precum și pe prezentări și studii.

## 2. Rețeaua feroviară din UE

În 2016, **lungimea totală a rețelei feroviare din UE**[9] era de aproximativ 221 000 kilometrii de line (cu 1,6 % mai puțin decât în 2011). **Densitatea rețelelor feroviare naționale** reflectă caracteristicile geografice diferite ale țărilor, țările nordice și baltice având densitate cea mai scăzută a rețelei feroviare în raport cu suprafața și cea mai mare în raport cu populația. Aproximativ 54 % din rețeaua UE era electrificată în 2016, cu 2 097 km de rute electrificate mai mult decât în 2011 (+1,7 %). **Rețeaua de mare viteză** a UE avea 8 400 de kilometri de linie la sfârșitul anului 2017 și este de peste două ori mai lungă decât în 2003.

Figura 1: Lungimea rețelelor naționale în 2016 și evoluția relativă, 2011-2016




*Sursă: Statistical pocketbook, 2018. Date complementare din diverse alte surse.*

## 3. Servicii pentru întreprinderile feroviare

Cartografierea infrastructurilor de servicii este o provocare constantă având în vedere diversitatea serviciilor furnizate și numărul mare de operatori de diferite dimensiuni.

Potrivit datelor RMMS disponibile[10], în 2016 existau:

- 31 000 de gări de călători;
- 2 358 de terminale de marfă;

[7] https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en
[8] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
[9] Inclusiv Norvegia.
[10] Date incomplete, prezentând lacune și rezultate din aplicarea unor definiții diferite. Datele includ Norvegia.

– 452 de stații de triaj;

– 1 667 de instalații de întreținere;

– 702 de instalații portuare și maritime; precum și

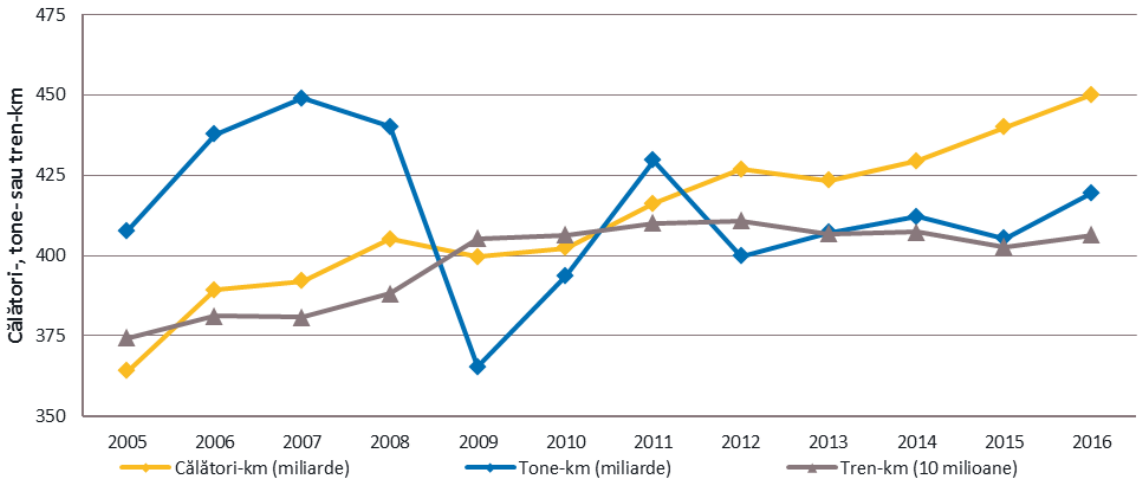
– 954 de instalații de realimentare.

Comisia lucrează la punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii[11], la un portal al infrastructurilor feroviare din UE care să permită cartografierea lor și la îmbunătățirea punerii în aplicare a Regulamentului RMMS pentru monitorizarea acestora.

## 4. Evoluția serviciilor feroviare

Totalul kilometrilor de căi ferate din UE, care include atât circulația trenurilor de călători, cât și de marfă, a rămas stabil între 2009 și 2016. Traficul feroviar de călători a continuat să crească cu 1,7 % per an. Comparativ, traficul feroviar de marfă și-a revenit mai greu după scăderea semnificativă a volumelor resimțită în 2009, punctul cel mai de jos al crizei economice. În 2011 s-a înregistrat un apogeu care a fost urmat de o revenire lentă începând din 2012[12].

Figura 2: Volume de călători și de marfă, 2005-2016




*Sursă: RMMS, 2018. Date complementare din diverse alte surse și estimări.*

Sistemul feroviar are potențialul de a juca un rol important în accelerarea reducerii emisiilor din transport. Sistemul feroviar reprezintă numai 2 % din consumul total de energie al UE în sectorul transporturilor, în timp ce el a permis transportarea a 11,2 % și a 6,6 % din marfa și, respectiv, călătorii transportați de toate mijloacele de transport în 2016. De asemenea, este singurul mijloc de transport care își reduce aproape continuu

[11] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, JO L 307, 23.11.2017, pp. 1-13.

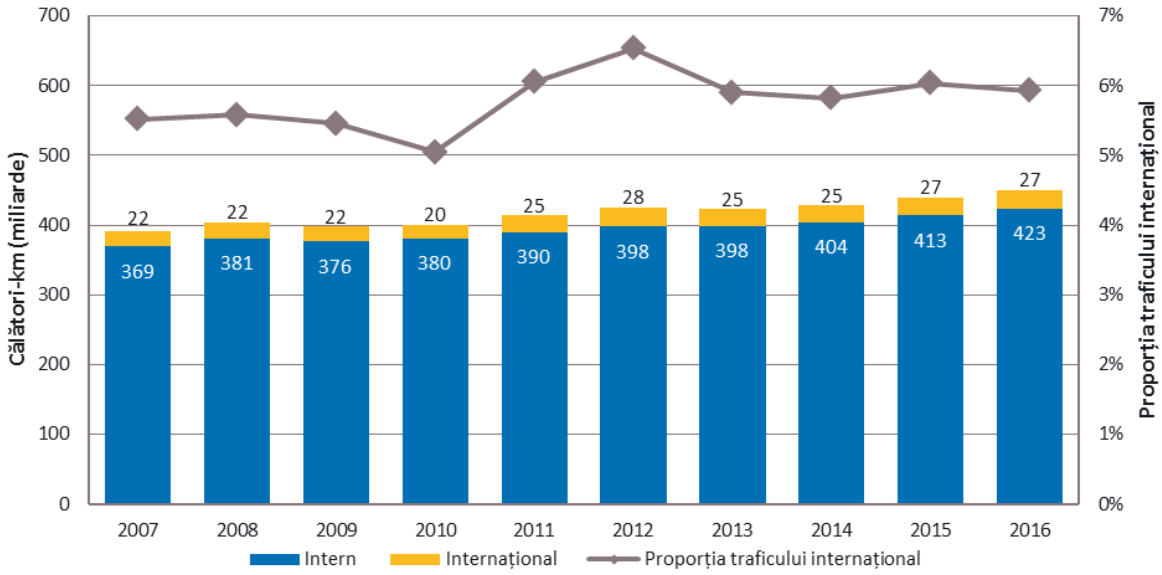
[12] Datele privind volumele raportate în chestionarul anual RMMS pot diferi față de cele raportate de Eurostat, din cauza domeniilor de aplicare diferite, a eventualei contabilizări duble a volumelor de tranzit, precum și din cauza ajustărilor (estimări și integrări din alte surse).

emisiile de $CO_2$ din 1990: în 2016, sistemul feroviar reprezenta numai 0,5 % din emisiile de $CO_2$ ale tuturor modurilor de transport[13].

*Traficul de călători*

În 2016, volumele traficului de călători din UE atinseseră 450 de miliarde de călători-km, față de cei aproximativ 6 mii de miliarde de călători-km ai transportul terestru în ansamblu. Traficul feroviar de călători este în mare parte intern, doar 6 % fiind transfrontalier în 2016.

Figura 3: Evoluția volumelor traficului feroviar de călători, 2007-2016

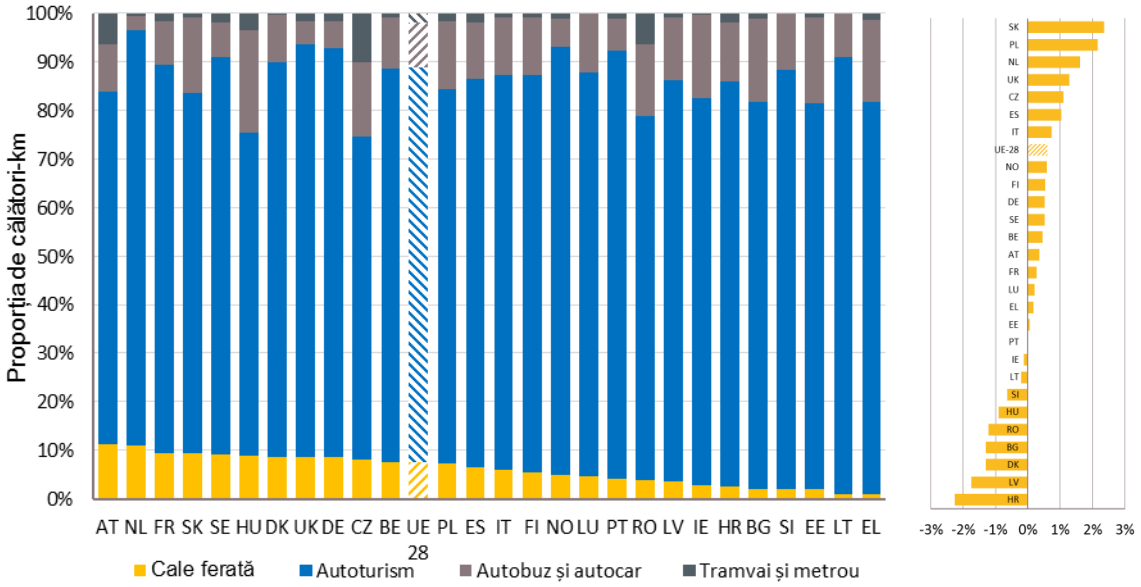



*Sursă: RMMS, 2018. Date complementare din diverse alte surse și estimări.*

Tendința medie de a călători în UE a crescut de la 830 la 882 de călători-km pe locuitor între 2011 și 2016 (+1,2 % pe an). Deși **ponderea modală a autoturismului în transportul terestru** a rămas peste 80 %, ponderea transportul feroviar de călători a crescut de la 7,0 % la 7,6 % între 2007 și 2016.

[13] Excluzând emisiile indirecte rezultate din consumul de energie electrică.

Figura 4: Defalcarea modală a transportului terestru de călători pe țară în 2016 și evoluția ponderii serviciilor feroviare în perioada 2011-2016

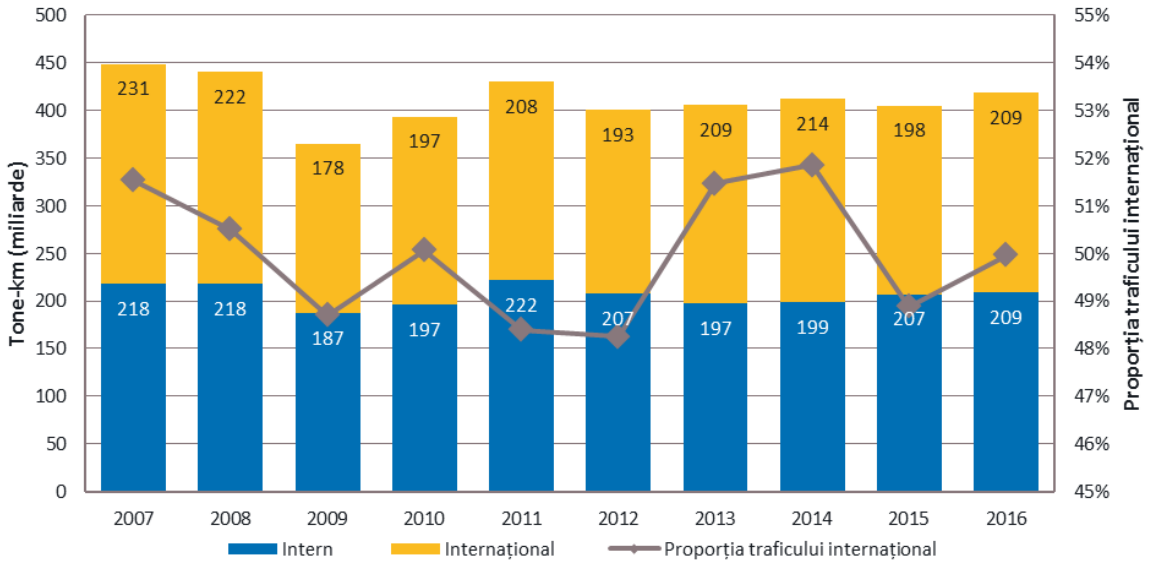



*Sursă: Eurostat și Statistical pocketbook, 2018. Date din 2011 pentru UE-27.*

## *Traficul de marfă*

În 2016, volumele traficului de marfă din UE atinseseră 419 miliarde de tone-km, față de 2 500 de miliarde de tone-km pentru transportul terestru în ansamblu. Aproximativ jumătate din totalul traficului feroviar de marfă este transfrontalier. Această caracteristică îi conferă traficului feroviar de marfă o puternică dimensiune europeană și îl face cu atât mai sensibil la o lipsă de interoperabilitate și cooperare între rețelele naționale feroviare, care îi poate afecta competitivitatea.

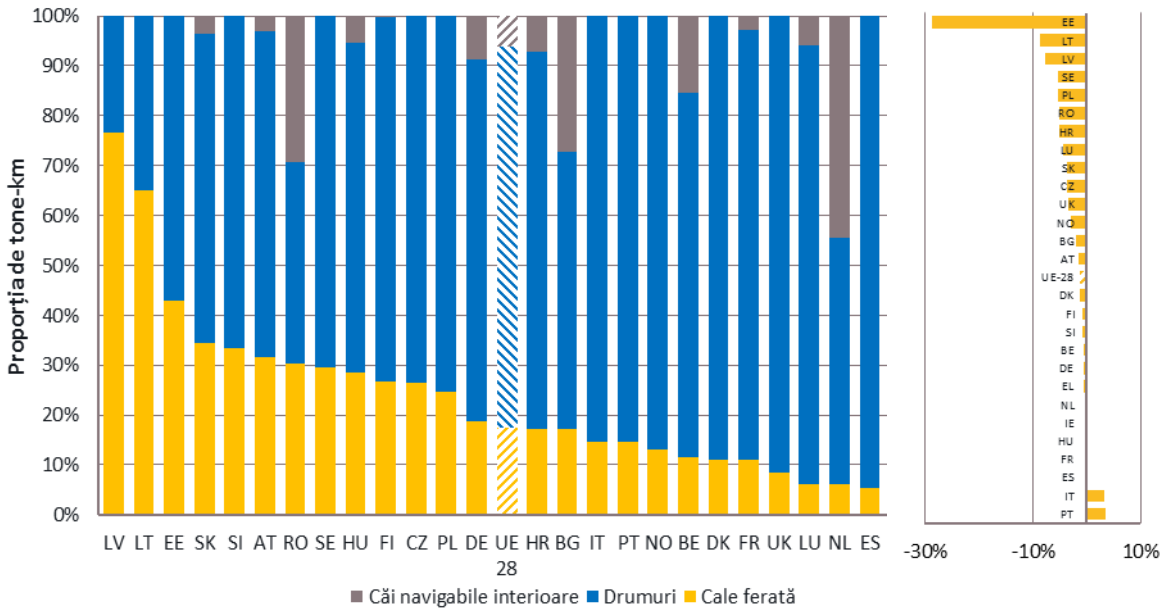
Figura 5: Evoluția volumelor de trafic feroviar de marfă, 2007-2016




*Sursă: RMMS, 2018. Date complementare din diverse alte surse și estimări.*

În ceea ce privește ponderea modală, de la apogeul din 2011 (19 %), ponderea traficului feroviar în transportul terestrul de marfă a scăzut, deși a reușit să se mențină la aproximativ 17 % în 2016, în timp ce ponderea traficului rutier a crescut de la 75 % la 76 %.

Figura 6: Defalcarea modală a transportului terestru de marfă pe țară în 2016 și evoluția ponderii sectorului feroviar în 2011-2016




*Sursă: Eurostat.*

## 5. Evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar

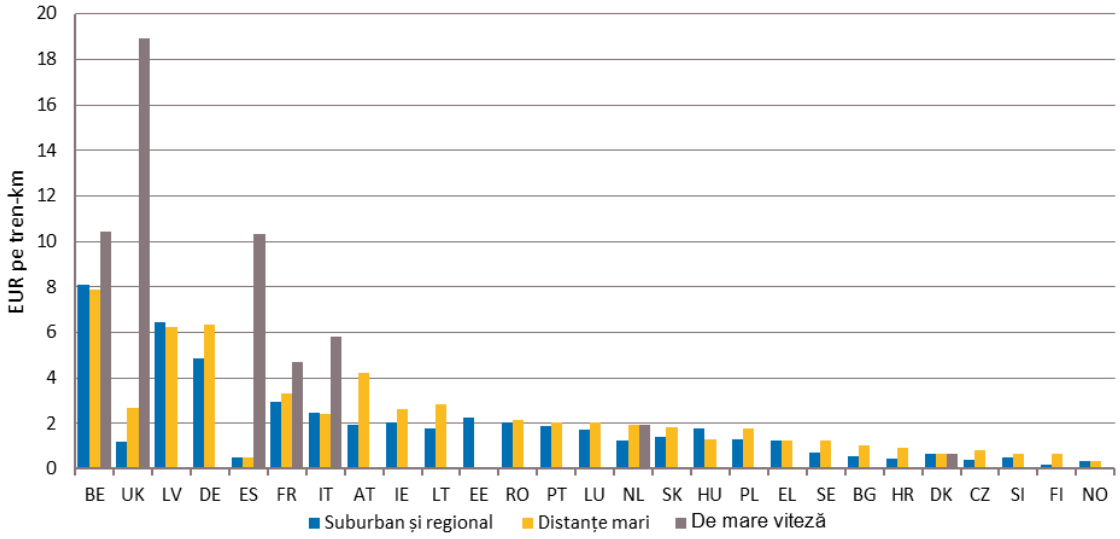
### 5.1. Tarifele de utilizare a infrastructurii

Taxele de acces la calea ferată au reprezentat peste 80 % din veniturile din taxe ale administratorilor de infrastructură din majoritatea țărilor, atât pentru trenurile de călători, cât și pentru trenurile de marfă.

Taxele de acces la calea ferată pentru calea ferată de mare viteză (excluzând majorările) sunt mai mari decât alte taxe pentru călători, atingând un maxim în Regatul Unit (19 EUR per tren-km în 2016).

Taxele de acces la calea ferată pentru trenurile de călători pe distanțe mari (excluzând majorările) sunt mai mici de 3 EUR per tren-km în majoritatea țărilor.

Figura 7: Taxe de acces (excluzând majorările): trenuri de călători în funcție de tip și de țară, 2016

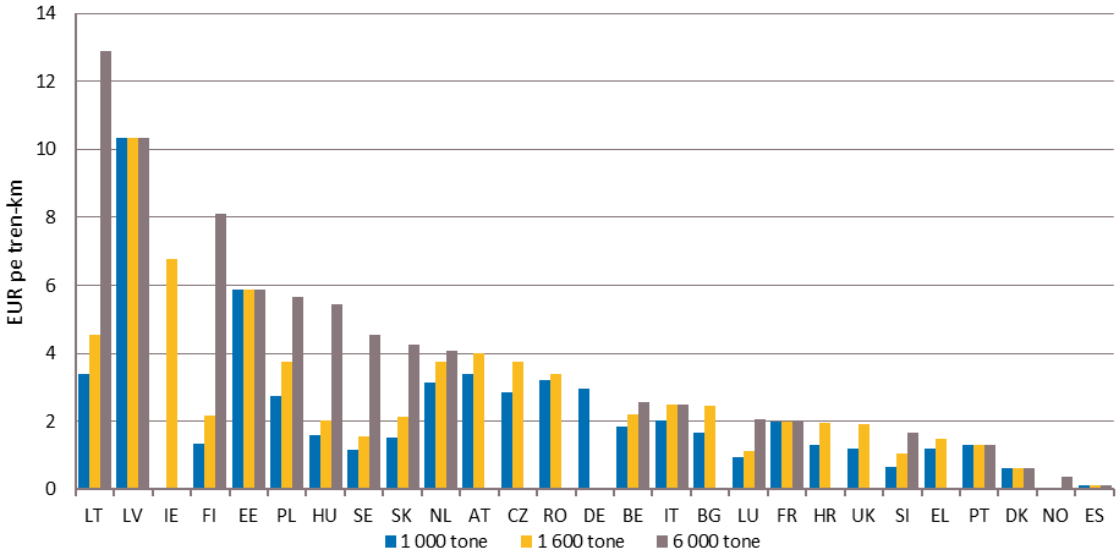



*Sursă: RMMS, 2018. Datele DE includ majorările.*

Taxele de marfă (excluzând majorările) sunt monitorizate pe trei tonaje brute maxime diferite (1 000, 1 600 și 6 000). Cinci state membre (Letonia, Estonia, Franța, Portugalia și Danemarca) aplică o taxă fixă per tren-km. În majoritatea restului statelor membre, taxele de acces cresc în funcție de dimensiunea trenului, deși nu neapărat proporțional cu tonajul.

Revenind la nivelurile de taxare din perioada 2013-2016 (acolo unde sunt disponibile), nu există nicio tendință clară crescătoare sau descrescătoare, nici pentru trenurile de călători, nici pentru cele de marfă.

Figura 8: Taxe de acces (excluzând majorările): trenuri de marfă în funcție de tip și de țară, 2016

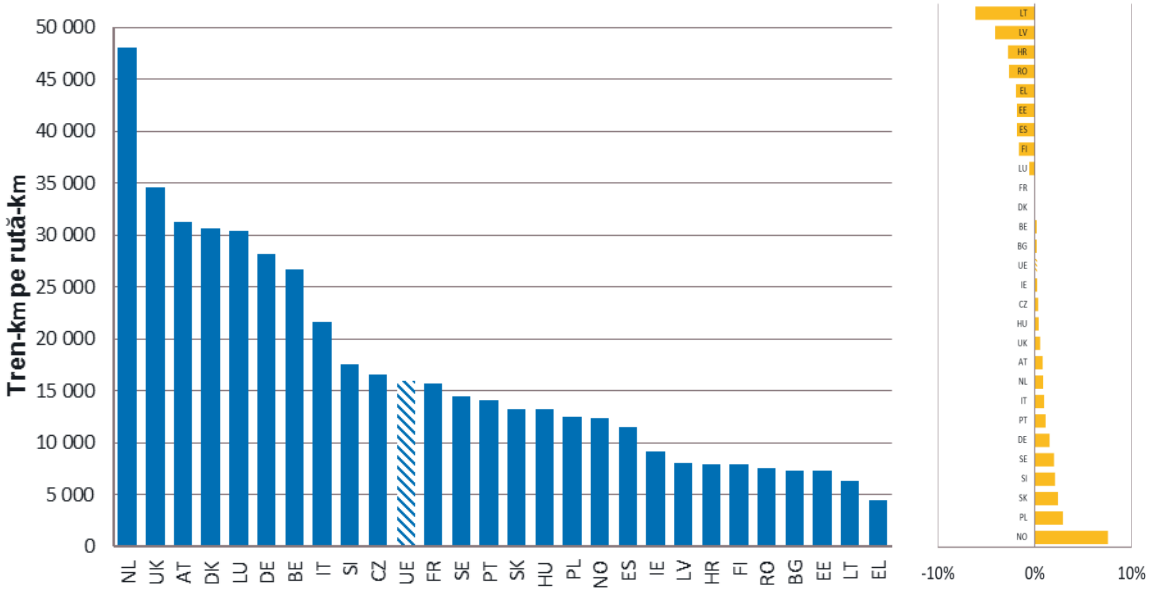



*Sursă: RMMS, 2018. Pentru DE nu este disponibilă defalcarea pe tip de tren, cifrele referitoare la această țară incluzând majorările.*

## 5.2. Alocarea capacităților, limitările la nivelul infrastructurii și obstacolele din calea unor servicii feroviare mai eficace

Cele mai intens utilizate rețele sunt cele din nord-vestul Europei, inclusiv cele din Țările de Jos (care exploatau aproximativ 50 000 de tren-km per rută-km în 2016) și cele din Regatul Unit, Austria, Danemarca, Luxemburg, Germania și Belgia, unde ratele de utilizare a rețelei sunt cu aproximativ 70 % mai mari decât media UE.

Figura 9: Utilizarea rețelei în 2016 și rata de creștere medie compusă, 2011-2016




*Sursă: RMMS, 2018 și Statistical pocketbook, 2018*

Congestia subliniază existența unor limitări la nivelul infrastructurii, care împiedică tranzitul prin rețea al întregului trafic potențial. Lungimea totală a căilor ferate declarate congestionate (inclusiv Norvegia) este în creștere și a atins aproximativ 3 000 km în 2016, inclusiv 1 000 km de coridoare de transport feroviar de marfă; 40 % din totalul căilor ferate congestionate se află în Regatul Unit. De asemenea, există o congestie considerabilă în Germania, Italia și România, care au declarat peste 100 km de căi ferate ca fiind congestionate.

Serviciile cărora li se acordă cel mai des prioritate de către statele membre sunt cele furnizate în temeiul obligației de serviciu public (OSP), prioritate principale în 11 state membre, urmate de serviciile internaționale de transport de călători și de marfă.

Restricțiile operaționale de infrastructură pot limita, de asemenea, transportul feroviar și reprezintă un obstacol în calea unor servicii feroviare mai eficace. În particular, incompatibilitatea sistemelor naționale vechi de control al trenurilor constituie un obstacol semnificativ în calea interoperabilității. Prin urmare, Uniunea a introdus un sistem european comun de semnalizare – Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS). În conformitate cu noul plan de implementare la nivel european a ERTMS[14], aproximativ 30-40 % din coridoarele rețelei centrale trebuie să fie echipate cu

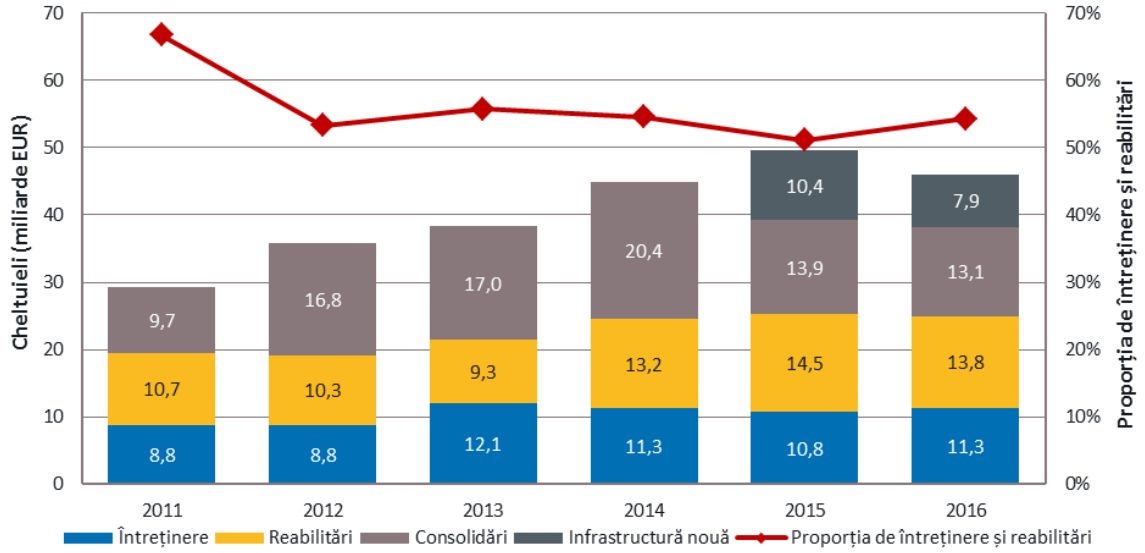
[14] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 al Comisiei din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar, JO L 3, 6.1.2017, pp. 6-28.

ERTMS până în 2023 (15 672 km): doar o treime din acestea sunt în prezent în funcțiune, deci mai sunt încă multe de făcut în următorii ani.

### 5.3. Cheltuielile cu infrastructura și finanțarea acesteia

Cheltuielile totale cu infrastructura UE au crescut de la 29 de miliarde EUR în 2011 la 50 de miliarde EUR în 2015, scăzând cu 3,5 miliarde EUR în 2016[15].

Figura 10: Cheltuielile cu infrastructura și procentele dedicate întreținerii și reabilitărilor, 2011-2016




*Sursă: RMMS, 2018.*

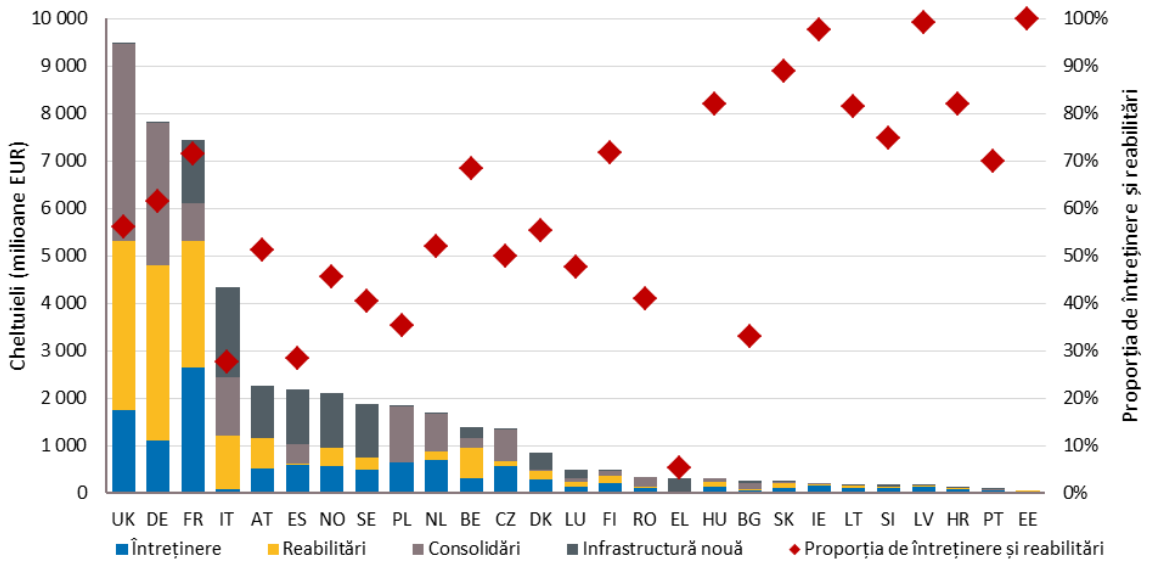
UE poate cofinanța sau sprijini proiectele de investiții feroviare prin intermediul Fondului de coeziune, al Fondului european de dezvoltare regională, al Mecanismului pentru interconectarea Europei, al Băncii Europene de Investiții și al Fondului european pentru investiții strategice. Peste 33 de miliarde EUR sub formă de subvenții au fost alocate investițiilor feroviare în temeiul actualului cadru financiar al UE (2014-2020).

Întreținerea și reabilitarea rețelei existente pentru a îmbunătăți siguranța și performanța operațională și pentru a asigura un serviciu fiabil reprezintă o provocare majoră pentru administratorii de infrastructură – în special având în vedere creșterea traficului și obiectivele de performanță exigente convenite între autoritățile naționale și operatori.

În 2016, cheltuielile totale raportate cu întreținerea și reînnoirea s-au ridicat la 26 de miliarde EUR[16]. Proporția cheltuielilor cu întreținerea și reabilitarea a fost de 54 % din total, dar a variat de la o țară la alte, țările din Europa Centrală și de Est cheltuind o proporție substanțială pentru întreținerea și reabilitarea liniilor.

[15] Exceptând Norvegia.
[16] Inclusiv Norvegia.

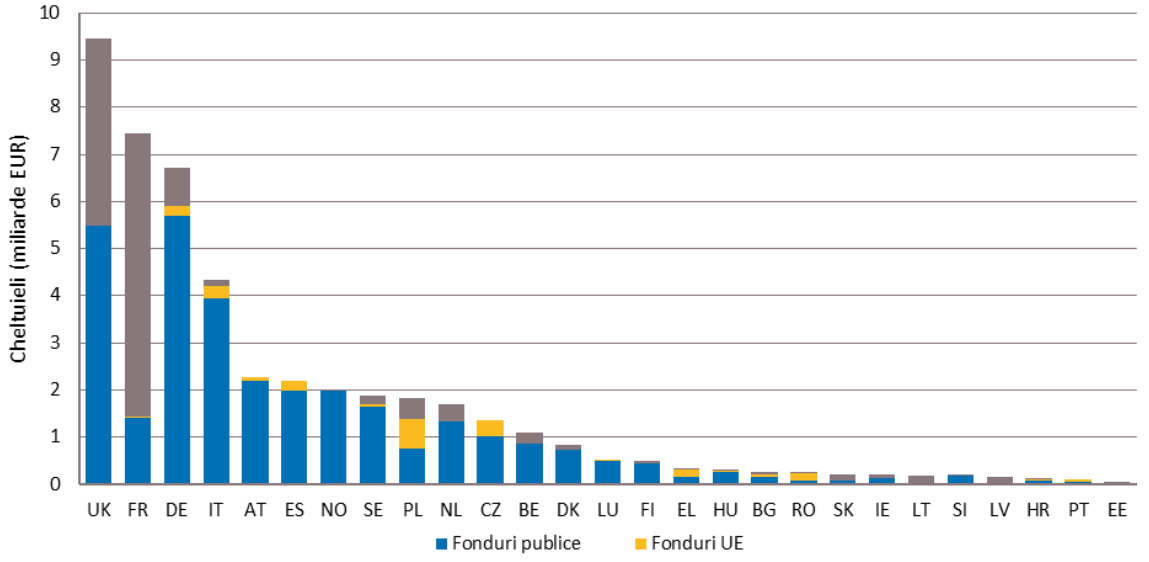
Figura 11: Cheltuielile cu infrastructura și procentele dedicate întreținerii și reabilitărilor per țară, 2016




*Sursă: RMMS, 2018. NO, SE au inclus îmbunătățirile în categoria reabilitărilor.*

Pentru a-și întreține și îmbunătăți infrastructura feroviară, administratorii de infrastructură obțin resurse dintr-o varietate de surse, deși în 2016, 70 % dintre acestea au provenit de la bugetele naționale. Resursele proprii includ taxele de acces la infrastructură. Proporția totală a finanțărilor generate intern a fost cea mai ridicată în Letonia (100 %), Lituania și Franța (ambele 81 %), urmate de Slovacia (69 %) și Regatul Unit (42 %).

Figura 12: Finanțarea infrastructurii feroviare de stat în funcție de surse și de țară, 2016




*Sursă: RMMS, 2018.*

## 5.4. Calitatea serviciilor de transport feroviar

*Punctualitatea și fiabilitatea serviciilor de transport de călători*

Pe baza definiției utilizate[17], în medie, 90 % dintre serviciile locale și regionale de transport de călători au fost **punctuale**. Serviciile pe distanțe mari tind să fie mai puțin punctuale, deoarece distanțele mai mari includ deseori linii mai aglomerate cu trafic mixt. **Fiabilitatea** serviciilor, măsurată din punctul de vedere al ratelor de anulare, este de obicei sub 2 % atât pentru trenurile de mare distanță, cât și pentru trenurile locale și regionale.

*Punctualitatea și fiabilitatea serviciilor de transport de marfă*

Sunt disponibile date limitate privind **fiabilitatea** serviciilor de transport de marfă, deoarece statele membre continuau să utilizeze perioada de tranziție pentru a se adapta noilor cerințe de raportare din Regulamentul RMMS. Majoritatea statele membre a raportat că serviciile interne de transport de marfă erau **mai punctuale**[18] decât serviciile internaționale de transport de marfă. Din datele limitate disponibile, se pare că fiabilitatea serviciilor de transport de marfă este semnificativ mai scăzută decât fiabilitatea serviciilor de transport de călători și că serviciile internaționale suferă mai mult decât cele interne, în principal din cauza distanțelor mai mari.

*Siguranța*

Căile ferate rămân unul dintre cele mai sigure moduri de transport. În 2016, în Europa, s-au înregistrat 964 de decese feroviare[19]: majoritatea acestora au implicat persoane care au utilizat trecerile la nivel (255) și persoane neautorizate (600). Numărul de decese în rândul angajaților și al pasagerilor a fost de 32 și, respectiv, de 44 de persoane. Siguranța feroviară a continuat să se îmbunătățească între 2010 și 2015, deși numărul de decese și de accidentări grave a crescut ușor în 2016. Între 2011 și 2015, călătoria pe calea ferată era de peste 25 de ori mai sigură decât călătoria cu mașina.

*Satisfacția clienților în ceea ce privește serviciile de transport de călători*

Conform unui sondaj Eurobarometru[20] publicat în septembrie 2018, 66 % dintre europeni sunt mulțumiți de frecvența trenurilor de călători, 59 % de punctualitate și fiabilitate, iar 55 % de informațiile despre călătorie din timpul călătoriilor, în special atunci când există o întârziere. Aceste cifre reprezintă îmbunătățiri semnificative în comparație cu un studiu similar efectuat în 2013.

Studiul oferă, de asemenea, o perspectivă asupra obiceiurilor de călătorie. Patru din cinci europeni (80 %) călătoresc cu trenul și au cea mai mare probabilitate de a utiliza trenul pentru călătorii suburbane (67 %). Mai există încă loc suficient pentru îmbunătățiri: numai 38 % dintre europeni sunt mulțumiți de modul în care sunt tratate reclamațiile, iar

---

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

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

19 Exceptând sinuciderile. Informații suplimentare în „Raportul privind siguranța și interoperabilitatea feroviară în UE în 2018” al agenției.

20 http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

accesibilitatea serviciilor de transport feroviar pentru călătorii cu mobilitate redusă necesită lucrări suplimentare. Studiul arată, de asemenea, că 75 % dintre europeni consideră că este ușor să cumperi bilete de tren, iar 62 % sunt mulțumiți de disponibilitatea biletelor pentru călătorii care utilizează mai multe trenuri sau moduri de transport.

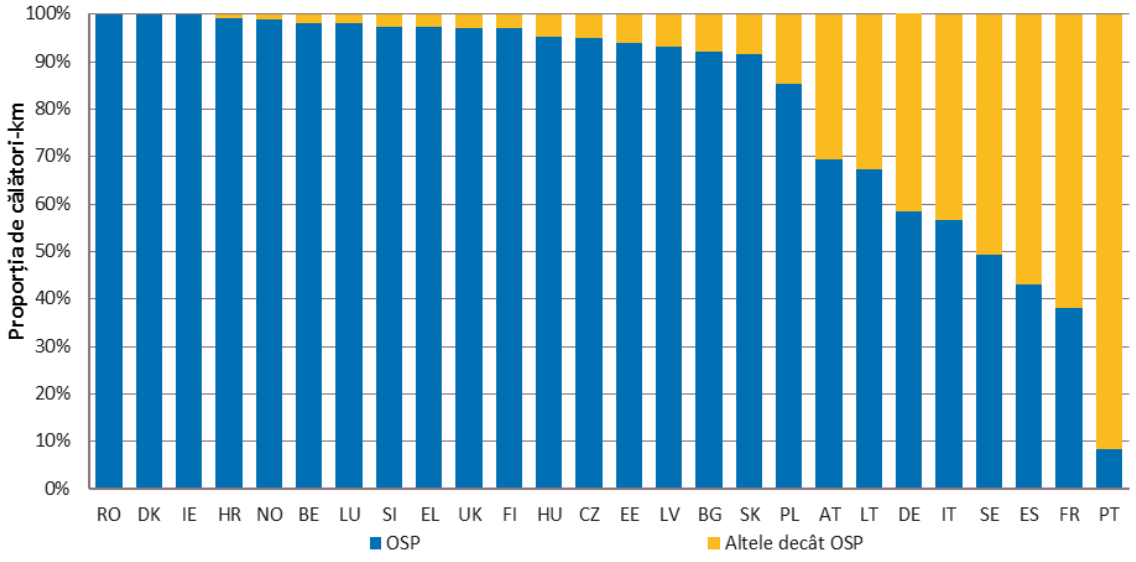
*Satisfacția părților interesate în ceea ce privește serviciile coridorului de transport feroviar de marfă*

Nu există niciun studiu comparabil la nivelul UE privind satisfacția clienților în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă[21]. Cu toate acestea, se pare că există un anumit consens între părțile interesate în privința a trei componente-cheie care pot asigura satisfacția clienților transportului feroviar de mărfuri: fiabilitatea, flexibilitatea și furnizarea de informații de încredere privind expediția.

### 5.5. Contracte de servicii publice

În 2016, peste 60 % din totalul de călători-km pe calea ferată în UE au fost parcurși prin servicii furnizate în temeiul OSP, iar compensațiile primite în temeiul OSP rămân o sursă semnificativă de venituri pentru întreprinderile feroviare în majoritatea statelor membre. OSP este folosită mai mult pentru serviciile feroviare interne și regionale decât pentru serviciile pe distanțe mari; numai câteva țări au raportat că au o OSP pentru servicii internaționale.

Figura 13: Călători-km în temeiul OSP și servicii feroviare comerciale, 2016



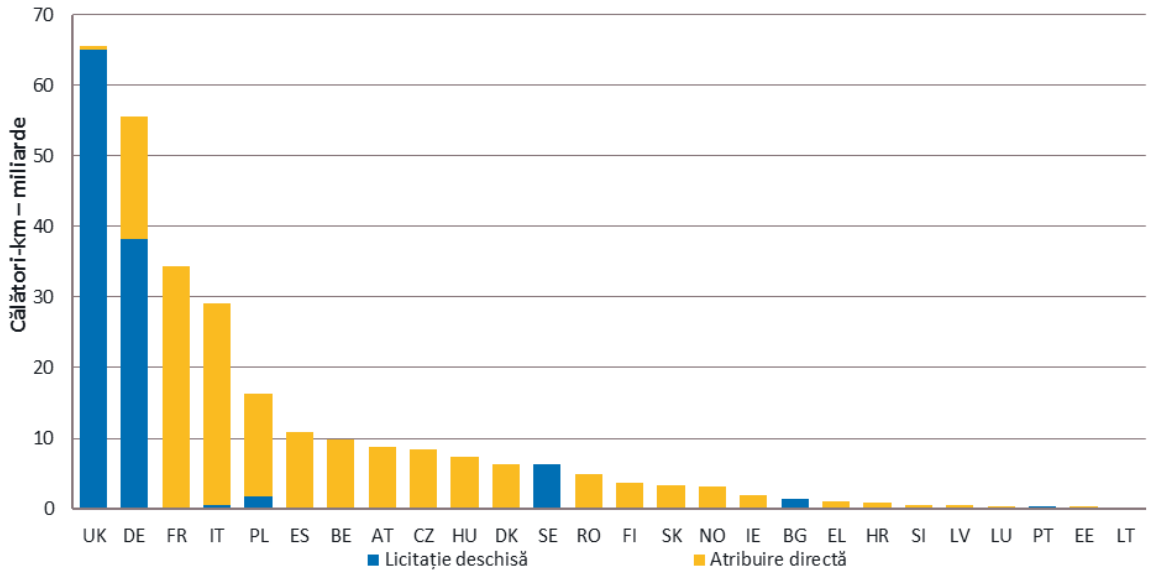

*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date recente pentru NL.*

Licitația deschisă a fost utilizată doar pentru 41 % din totalul serviciilor active prestate în temeiul OSP în 2016, aproape exclusiv în trei state membre care și-au liberalizat timpuriu piețele (Regatul Unit, Germania și Suedia). Datorită celui de-al patrulea pachet feroviar, licitația deschisă va deveni treptat regula, iar atribuirea directă va fi permisă numai în

[21] Coridoarele de transport feroviar de marfă publică sondaje anuale pe baza unui chestionar standardizat.

cazuri excepționale. În 2016, au fost atribuite prin noi licitații deschise peste 32 de milioane de trenuri-km pe an.

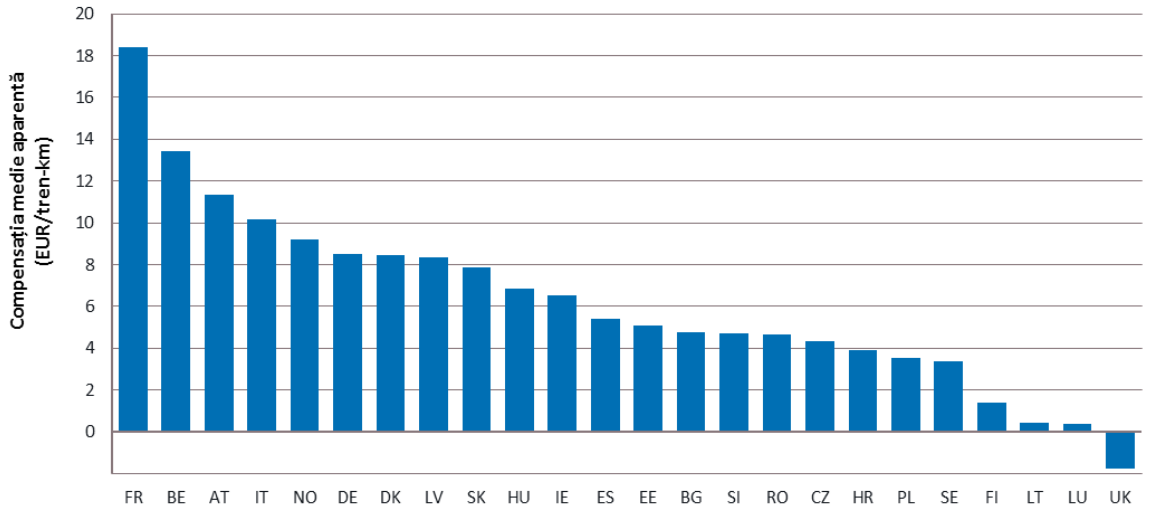
Figura 14: Servicii în temeiul OSP, prestate prin licitație deschisă și atribuite direct în 2016




*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date pentru NL.*

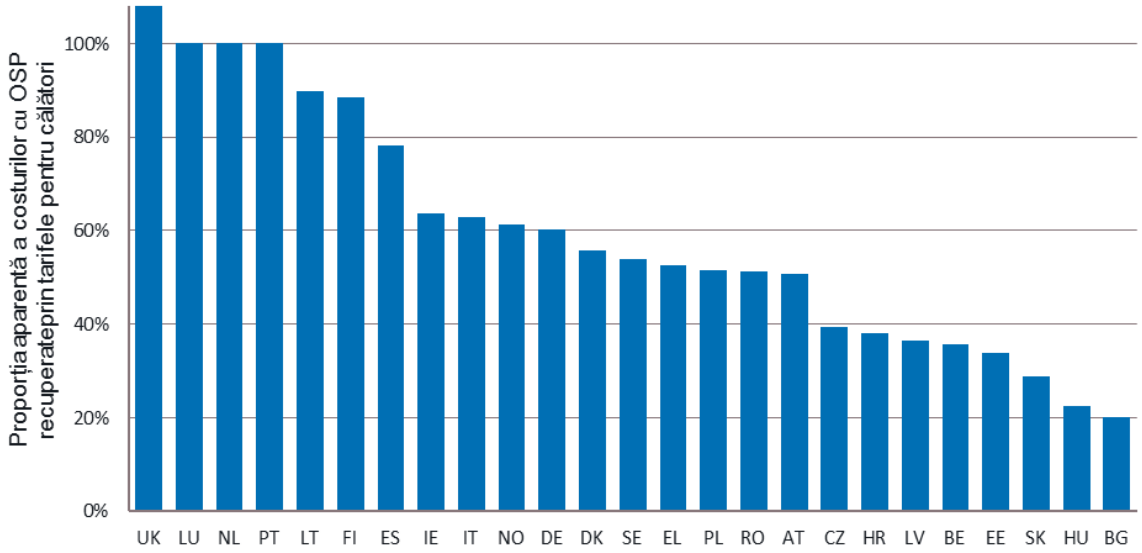
Nivelurile de compensație pentru OSP pe tren-km și proporția costurilor pentru OSP care sunt recuperate prin tarifele pentru călători diferă foarte mult între țări. Compensația medie pentru OSP este negativă în Regatul Unit, unde ofertanții pentru drepturi exclusive în cadrul contractelor OSP („francize") ar putea plăti o „primă" dacă ei consideră că serviciile pot fi exploatate profitabil la nivelurile actuale (reglementate) ale taxelor de acces și ale tarifelor.

Figura 15: Compensația medie aparentă pentru OSP, 2016




*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date pentru EL, NL, PT.*

Figura 16: Proporția aparentă a costurilor cu OSP care sunt recuperate prin tarifele pentru călători, 2016




*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date pentru FR și SI.*

## 5.6. Autorizarea

**Numărul autorizațiilor active** ale întreprinderilor feroviare a variat, în 2016, între 448 în Germania și două în Luxemburg și Irlanda. Polonia și Republica Cehă au raportat, de asemenea, peste 100 de autorizații active, iar Marea Britanie peste 50.

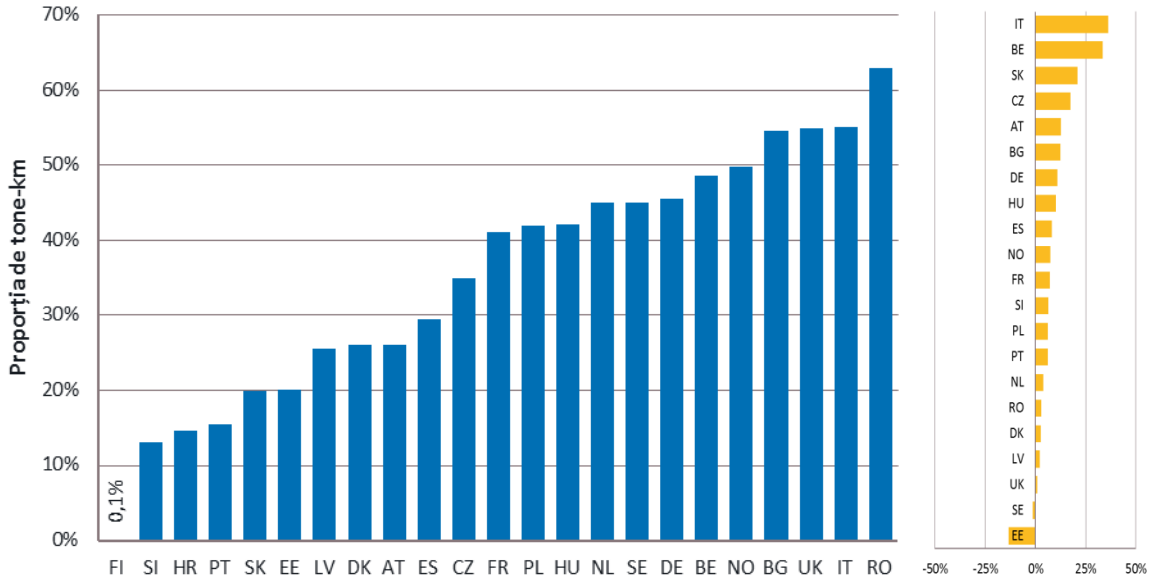
**Taxele medii** pentru obținerea unei autorizații în 2016 au variat între 37 500 EUR în Portugalia și 10 EUR în Croația.

Suedia, Spania și Polonia au raportat cel mai lung **timp mediu** de obținere a unei autorizații (peste 100 de zile).

## 5.7. Gradul de deschidere a pieței și utilizarea drepturilor de acces

Datorită legislației UE, piața de **transport feroviar de marfă** a fost deschisă **concurenței** în 2007. În 2016, au apărut noi operatori activi care au concurat cu operatorii tradiționali naționali în toate țările, cu excepția Greciei, a Irlandei, a Lituaniei și a Luxemburgului, iar în jumătate dintre acestea **cota de piață** a concurenților era de peste 40 %. Între 2011 și 2016, cota de piață a concurenților a crescut constant în toate țările UE. Concurenții au pierdut cote de piață numai în Suedia și Estonia, aceasta scăzând în Estonia de la 41 % la 20 %.

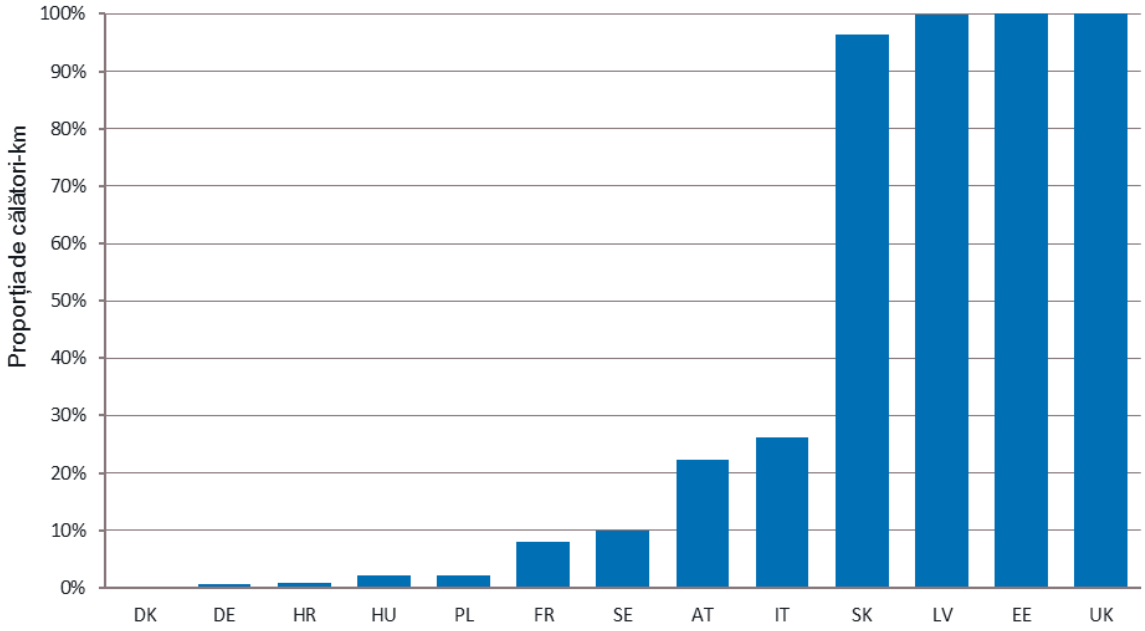
Figura 17: Concurenții din transportul de mărfuri, cota de piață și rata medie de creștere compusă, 2011-2016




*Sursă: RMMS, 2018. Un operator cu o cată de 100 % în EL, IE, LT, LU.*

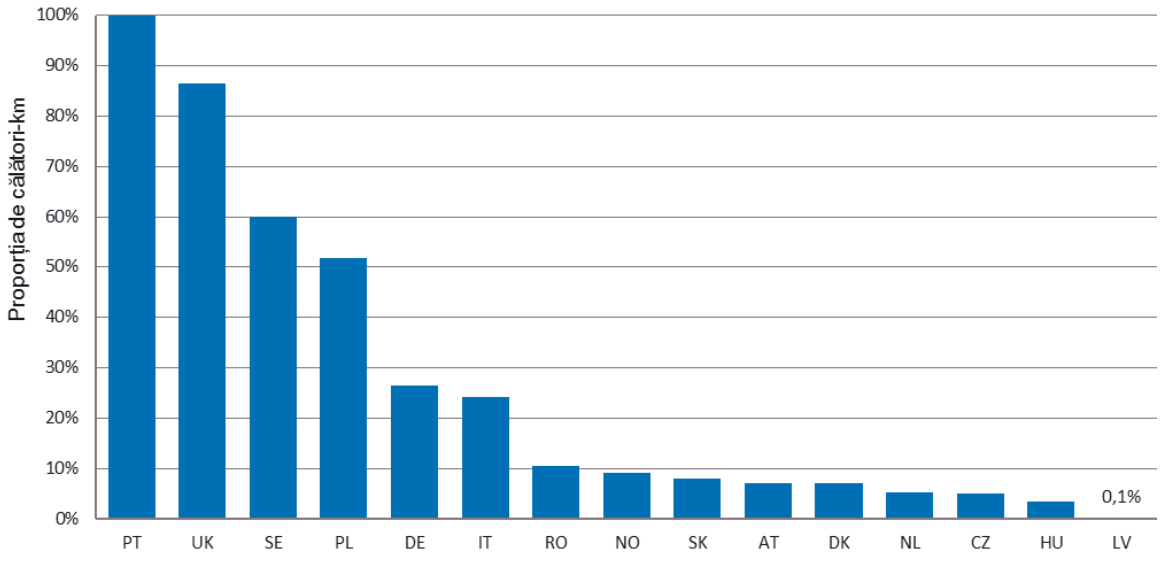
În timp ce piața **transportului internațional de călători** este **deschisă concurenței** din 2010, statele membre continuă să reglementeze accesul pe **piețele lor interne de transport de călători** până la punerea în aplicare a celui de-al patrulea pachet feroviar. Întreprinderile feroviare de călători își pot oferi serviciile în cadrul unui sistem OSP sau în condiții pur comerciale (adică fără compensații publice). Pe ambele piețe, serviciile pot fi oferite de un singur operator tradițional monopolist sau pot fi deschise altor întreprinderi feroviare concurente. Potrivit cifrelor raportate, numai jumătate din statele membre au concurenți care operează pe piața serviciilor comerciale pentru călători. **Cota lor de piață** este în general mai mare de 10 %, iar în patru state membre, noii operatori oferă aproape toate serviciile comerciale. Sunt, de asemenea, prezenți operatori alternativi în segmentul OSP; totuși, cota lor de piață este mai mare de 10 % doar într-un număr limitat de state membre.

Figura 18: Concurenții de pe piața serviciilor comerciale pentru călători, cota de piață, 2016




*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date pentru BE, CZ, IE, NL și RO.*

Figura 19: Concurenții de pe piața OSP călători, cota de piață, 2016



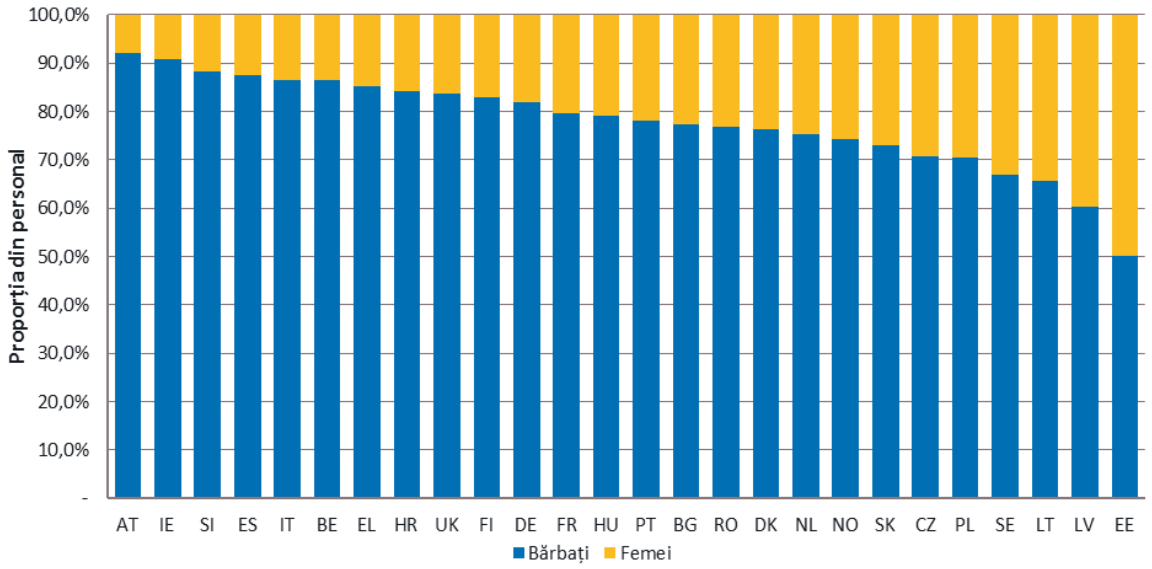

*Sursă: RMMS, 2018. Toate celelalte state membre au raportat un singur operator.*

## 5.8. Ocuparea forței de muncă și condițiile sociale

Conform datelor RMMS raportate de statele membre și de Norvegia, la sfârșitul anului 2016, în sectorul feroviar european erau angajați puțin peste 1 milion de persoane, aproximativ 600 000 dintre aceștia fiind angajați de întreprinderi feroviare, iar 440 000 de către administratori de infrastructură.

Forța de muncă este predominant masculină; în medie, numai 21 % erau femei. Proporția personalului feminin variază între 50 % în Estonia și 8 % în Austria.

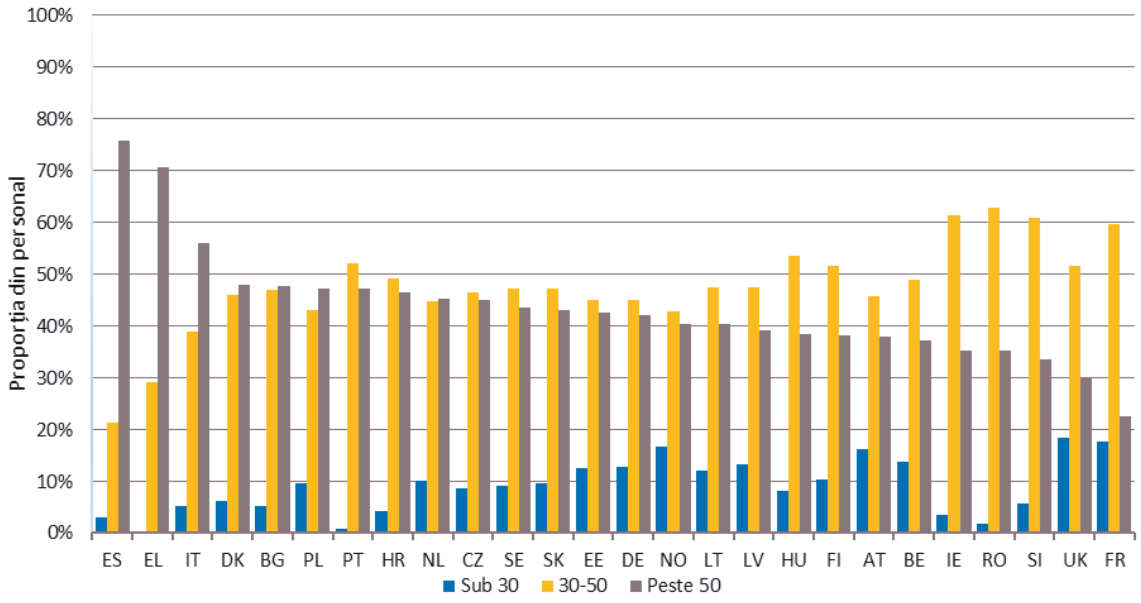
Figura 20: Angajați pe gen și țară, 2016




*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date pentru LU.*

Forța de muncă îmbătrânită continuă să reprezinte o îngrijorare, în special în Spania, Grecia și Italia, unde peste 50 % din forța de muncă era în vârstă de peste 50 de ani în 2016.

Figura 21: Angajați pe grupă de vârstă și țară, 2016




*Sursă: RMMS, 2018. Nu există date pentru LU.*

Datele arată că cel puțin 90 % dintre angajați au contracte permanente, ceea ce reflectă atât necesitatea de a păstra angajați cu înalte calificări precum mecanicii de locomotivă și

operatorii de semnale, cât și politicile istorice privind ocuparea forței de muncă. Cel puțin 80 % dintre angajați sunt, de asemenea, angajați cu normă întreagă.

Doar câteva state membre au raportat utilizarea programelor de ucenicie și de stagii, care sunt mai frecvente în Austria pentru întreprinderile feroviare și în Germania pentru administratorii de infrastructură.

## 6. Concluzii

Această secțiune își formulează concluziile pe baza analizei efectuate în acest raport și în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei și examinează relevanța inițiativelor în curs de desfășurare ale Comisiei și necesitatea unei legislații în sectorul feroviar.

Căile ferate din UE continuă să crească, volumul de călători în special crescând în mod semnificativ între 2011 și 2016. Cu toate acestea, volumul transporturilor de marfă este în continuare volatil și a dus la o pierdere a cotei modale în comparație cu transportul rutier în 2016. În același timp, piețele feroviare se deschid treptat, iar nivelul de siguranță este în continuare ridicat. Industria devine din ce în ce mai performantă, inovatoare și sensibilă la nevoile clienților.

Transportul feroviar contribuie în mod semnificativ la mixul de transport din UE, oferind o mobilitate curată și un nivel ridicat de eficiență. Deși satisfacția europenilor în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de călători a crescut în comparație cu cinci ani în urmă, există încă loc de îmbunătățire a drepturilor călătorilor. Sunt în continuare în curs de desfășurare negocierile cu legislatorii privind propunerea Comisiei din 2017 de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 1371/2007[22] privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Aceste evoluții au avut loc pe fondul unei schimbări majore în cadrul industriei, care a fost determinată de modificările structurale inițiate de legislația UE cu mai mult de 20 de ani în urmă și a fost încheiată prin adoptarea celui de-al patrulea pachet feroviar în 2016. Punerea în aplicare a pilonului tehnic al pachetului din iunie 2019 va îmbunătăți în continuare interoperabilitatea între rețelele feroviare naționale. De asemenea, ea va reduce birocrația pentru operațiunile care acoperă mai multe state membre și va consolida rolul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate. Pilonul pieței completează deschiderea piețelor interne începând cu decembrie 2019 și impune ca până cel târziu în decembrie 2023, principiul licitației deschise să devină regulă pentru contractele de servicii publice din UE, atribuirea directă fiind permisă numai în cazuri excepționale.

Comisia a continuat să depună eforturi pentru punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru o funcționare eficace a pieței. În prezent, ea se concentrează asupra aplicării actelor cu efect de lege, asigurându-se că ambii piloni ai pachetului sunt transpuși și puși în aplicare corect, precum și că actele de punere în aplicare sunt adoptate și respectate.

În ceea ce privește efortul transportului feroviar de marfă de a crește ponderea modală, caracterul internațional al serviciilor le face sensibile la obstacolele în materie de interoperabilitate și la problemele de coordonare transfrontalieră. Pentru a face față situației, Comisia urmărește o agendă de inițiative și măsuri complementare. Politica

[22] 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, pp. 14-41.

îndelungată a Comisiei de realizare a interoperabilității (inclusiv implementarea eficientă și coordonată a ERTMS) a fost consolidată recent, acordându-se o atenție deosebită rezolvării problemelor operaționale practice de la nivel transfrontalier.

Politica de dezvoltare a infrastructurii a Comisiei, sub forma politicii privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), vizează îmbunătățirea infrastructurii prin abordarea blocajelor și a legăturilor lipsă. În următoarea perioadă financiară, Comisia a propus utilizarea Mecanismului pentru interconectarea Europei 2, a Fondului de coeziune, a Fondului european de dezvoltare regională și a sprijinului financiar al InvestEU pentru a accelera, de asemenea, procesul de digitalizare a rețelei feroviare. Pentru a ajuta industria feroviară să acceseze finanțări, Comisia elaborează o metodologie pentru evaluarea componentelor ecologice ale proiectelor feroviare în cadrul planului său de acțiune privind finanțarea sustenabilă[23].

Coridoarele de transport feroviar de marfă rămân o parte esențială a politicii de stimulare a transportului feroviar de marfă a Comisiei. Regulamentul privind rețeaua feroviară pentru transportul de marfă[24] și Directiva privind mecanicii de locomotivă[25] sunt în continuare sub evaluare. Pentru a consolida transportul feroviar de marfă, în noiembrie 2017, Comisia a propus modificarea Directivei 92/106/CE privind transporturile combinate[26], ca parte a celui de-al doilea pachet de mobilitate, pentru a oferi măsuri de sprijin noi și mai eficiente pentru trecerea transportului de mărfuri de la rutier la feroviar.

Aceste politici-cheie sunt însoțite de eforturi de abordare a problemei zgomotului feroviar, de îmbunătățire a integrării sistemului feroviar în sistemul de transport multimodal prin implementarea tehnologiilor digitale și de stimulare a inovării, în special prin intermediul activității întreprinderii comune Shift2Rail[27].

În plus, căile ferate nu pot fi tratate în mod izolat față de celelalte moduri de transport: competitivitatea lor depinde, de asemenea, de cadrul pentru concurența intermodală. Acesta este motivul pentru care Comisia se străduiește să asigure condiții egale pentru concurența intermodală, de exemplu prin intermediul pachetului de mobilitate, inclusiv prin modificarea Directivei privind Eurovigneta[28]. Comisia a comandat, de asemenea, un studiu exhaustiv privind internalizarea costurilor externe din transporturi. Acest lucru o va ajuta să evalueze măsura în care principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” sunt puse în aplicare în statele membre pentru toate modurile de transport.

Monitorizarea fiabilă a pieței feroviare rămâne o prioritate pentru a putea urmări evoluțiile pieței și a compara performanțele.

---

23 https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_ro

24 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, pp. 22-32.

25 Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, JO L 315, 3.12.2007, pp. 51-78.

26 Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre, JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

27 https://shift2rail.org/

28 https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_ro