



Bruxelles, 8.12.2016
COM(2016) 780 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al cincilea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare

{SWD(2016) 427 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al cincilea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare

1. INTRODUCERE

Sectorul feroviar¹ contribuie în mod substanțial la economia UE, asigurând în mod direct locuri de muncă pentru aproximativ 900 000 de persoane. De asemenea, transportul feroviar este esențial pentru strategia UE de îmbunătățire a performanței de mediu a sectorului transporturilor, precum și a coeziunii economice și sociale și a conectivității în cadrul statelor membre și între acestea.

Prezentul raport constituie cea de a cincea ediție a rapoartelor de monitorizare a pieței feroviare prezentate de Comisie Parlamentului European și Consiliului în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE² („directiva reformată”). 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 feroviare³. El tratează o gamă largă de teme, precum evoluția pieței interne a serviciilor feroviare și a serviciilor pentru întreprinderile feroviare, condițiile-cadru, inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată, starea rețelei feroviare a Uniunii, utilizarea drepturilor de acces, barierele în calea unei eficacități sporite a serviciilor feroviare, limitările infrastructurii și necesitatea unor acte legislative. O analiză completă este prezentată în documentul de lucru al serviciilor Comisiei însoțitor.

Prezentul raport se bazează pe date și pe contribuții din diverse surse, inclusiv pe răspunsurile statelor membre la ancheta de monitorizare a pieței feroviare (RMMS), pe cartea statistică de buzunar „Transportul din UE în cifre”⁴, pe rapoarte ale Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate⁵, pe Eurostat⁶ și diverse alte surse. În iulie 2015, Comisia a adoptat un regulament de punere în aplicare pentru monitorizarea pieței feroviare⁷, instituind un nou mecanism obligatoriu de colectare a datelor care ar trebui să conducă la o mai mare consecvență și coerență a raportării în viitor.

2. STAREA REȚELEI FERROVIARE A UNIUNII

Lungimea totală a **rețelei feroviare** în 2014 era de aproximativ 220 000 de kilometri, ceea ce înseamnă cu 2 % mai mult decât în 2009. Începând din 2009, au fost adăugați 2 800 de km de **linii electrificate**, în timp ce ponderea acestora în cadrul tuturor liniilor a crescut cu 1,6 puncte procentuale. Pentru anii următori, Banedanmark (administratorul de infrastructură din Danemarca) și Network Rail (administratorul de infrastructură din Regatul Unit) au lansat proiecte de electrificare de mare amploare vizând electrificarea unor părți importante ale rețelilor lor.

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 Pe lângă raportul privind *piața* feroviară, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate publică rapoarte bianuale privind performanțele căilor ferate în materie de *siguranță* și de *interoperabilitate*.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm.

⁵ <http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx>

⁶ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁷ 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.

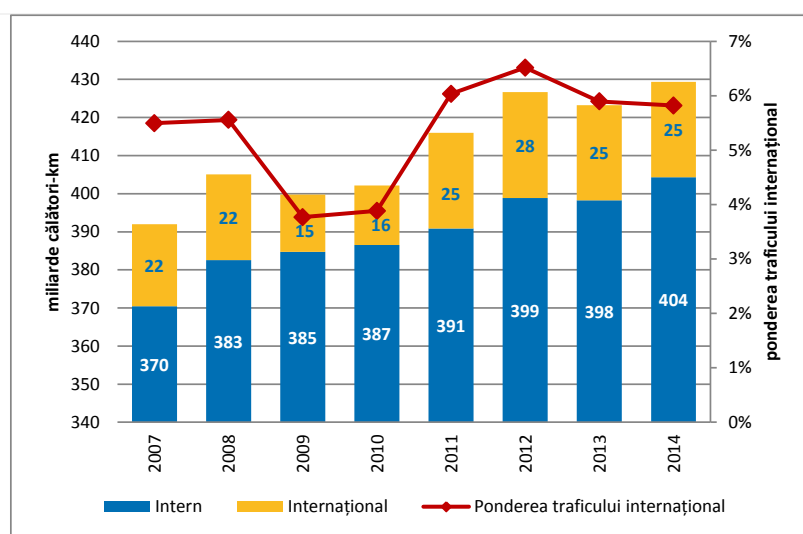
Între statele membre există diferențe majore în ceea ce privește **vitezele de circulație**. S-au făcut investiții semnificative pentru modernizarea rețelei feroviare în Europa de Est și pentru dezvoltarea de linii de mare viteză în Europa de Vest. Vitezele mai mari au dus la îmbunătățirea atractivității căilor ferate pentru călători. Cu toate acestea, în Europa de Est există încă rețele regionale de transport de călători pe care viteza maximă admisă este de 120 km/h sau chiar mai puțin. În ceea ce privește viteza de circulație a trenurilor de marfă, pe unele rețele naționale și pe unele coridoare internaționale de transport feroviar de marfă aceasta este de 50-60 km/h. Însă pentru majoritatea trenurilor internaționale de marfă, mai ales în Europa Centrală și de Est, viteza medie se situează între 20 și 30 km/h. Pe unele rute internaționale, trenurile de marfă circulă cu o viteză medie de doar aproximativ 18 km/h⁸.

3. EVOLUȚIA PIEȚEI INTERNE A SERVICIILOR FEROVIARE

În pofida unui climat economic nefavorabil începând din 2009, volumele de transport feroviar de călători, exprimate în călători-kilometri, nu prea au fost afectate. Spre deosebire de aceasta, volumele de transport feroviar de marfă (în tone-kilometri), au scăzut dramatic în 2009 - punctul inferior al crizei economice - și încă nu s-au redresat. Numărul total de tren-kilometri pentru transportul de călători și pentru cel de marfă nu a crescut.

Traficul de călători

Figura 1 – Evoluția volumelor de trafic feroviar de călători



Sursă: RMMS

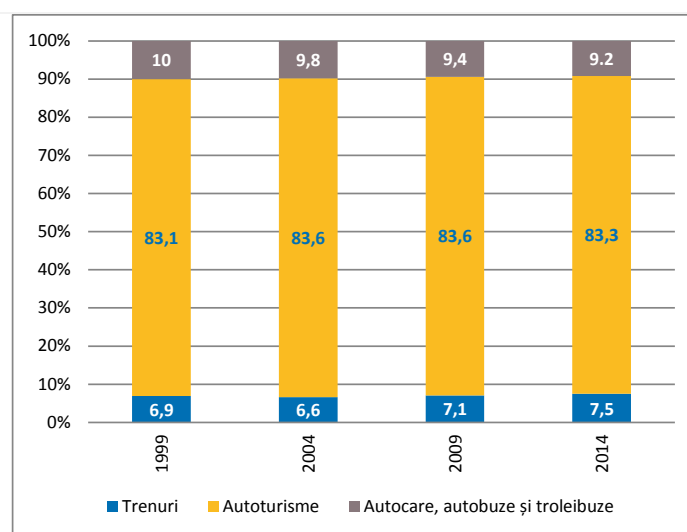
Cererea de transport feroviar de călători în UE a crescut între 2009 și 2014 cu 30 de miliarde de călători-km, reprezentând o rată medie de creștere de 1,5 % pe an. Cele mai mari creșteri relative au fost observate în Regatul Unit, în Republica Cehă și în Luxemburg, în timp ce, în aceeași perioadă, Croația a raportat că traficul de călători s-a redus la jumătate. Circa 6 % din traficul de călători din 2014 a fost **internațional**, numărul de călători-km

internaționali fiind în mare parte constant începând din 2011.

⁸ Raportul Curții de Conturi Europene intitulat „Transportul feroviar de marfă nu este încă pe calea cea bună”.

În timp ce volumele de trafic au crescut, ponderea modală a transportului feroviar de călători în cadrul transporturilor terestre din UE s-a modificat începând din 2009 doar cu jumătate de punct procentual, de la 7,1 % la 7,5 %. În spatele acestei medii la nivelul UE există diferențe semnificative în ceea ce privește performanța statelor membre la nivel individual — o puternică ameliorare în Țările de Jos și în Regatul Unit și declin în Letonia, Slovenia, Bulgaria și Croația.

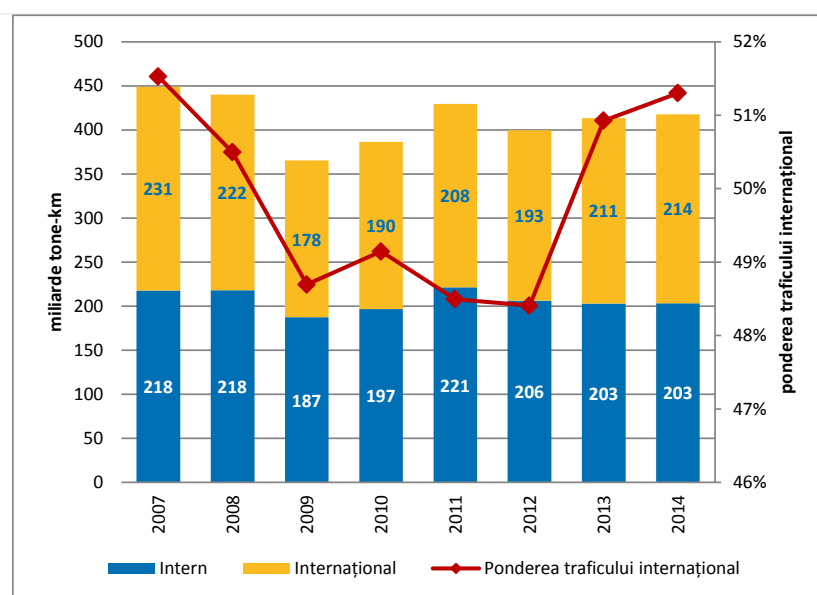
Figura 2 – Împărțirea pe moduri a transporturilor terestre de călători (%)



Sursă: Cartea statistică de buzunar 2016, Eurostat.

Traficul de marfă

Figura 3 – Evoluția volumelor de trafic feroviar de marfă

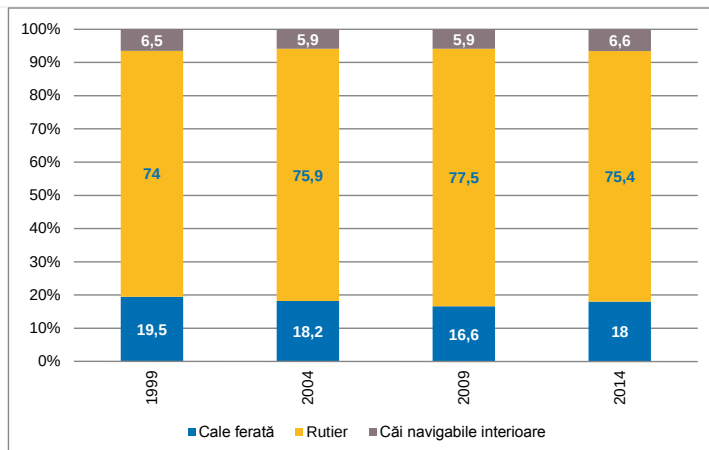


Sursă: RMMS

Rezultatele în tone-km, deși în continuare cu 7 % mai reduse decât nivelurile record din 2007, au atins 417,6 miliarde de tone-km în 2014, reprezentând o rată de creștere anuală medie de 3 %. Peste 50 % din traficul de marfă din 2014 a fost **internațional**, transportul feroviar de marfă având astfel o dimensiune europeană mult mai puternică decât cel de călători.

Figura 4 – Împărțirea pe moduri a transporturilor terestre de marfă (%)

În 2014, **ponderea modală** a transportului feroviar de marfă în cadrul transporturilor terestre de marfă a fost de 18 %, adică aproape aceeași ca în urmă cu 10 ani. La fel ca în cazul transportului de călători, există diferențe foarte mari la nivelul tendințelor din statele membre: creșterea cea mai puternică s-a înregistrat în Slovenia, în România și în Ungaria. Numărul total de tone-km față de 2009 a scăzut numai în Croația, în Slovacia, în Grecia și în Estonia.



Sursă: Cartea statistică de buzunar 2016, Eurostat.

4. SERVICII PENTRU ÎNTREPRINDERILE FERUVIARE

Directiva reformată a introdus un ansamblu de norme noi pentru infrastructurile de servicii și pentru serviciile feroviare conexe, cu scopul de a îmbunătăți transparența în ceea ce privește condițiile și taxele aplicate și de a asigura accesul nediscriminatoriu pentru operatori. Piața infrastructurilor de servicii (gări, terminale de marfă, stații de triaj, stații de formare a trenurilor, porturi maritime și interioare etc.) este caracterizată de un număr mare de proprietari și de operatori diferiți de diverse dimensiuni.

Cartografierea și definirea acestor infrastructuri este o provocare permanentă pentru organismele de reglementare naționale și pentru serviciile Comisiei. Potrivit datelor disponibile din RMMS, în 2014 existau aproximativ:

- 30 000 de gări de călători;
- 3 600 de terminale de marfă;
- 1 700 de stații de triaj;
- 28 500 de linii de garare;
- 1 300 de instalații de întreținere;
- 650 de instalații portuare și maritime și
- 650 de instalații de realimentare.

5. EVOLUȚIA CONDIȚIILOR-CADRU ÎN SECTORUL FERUVIAR

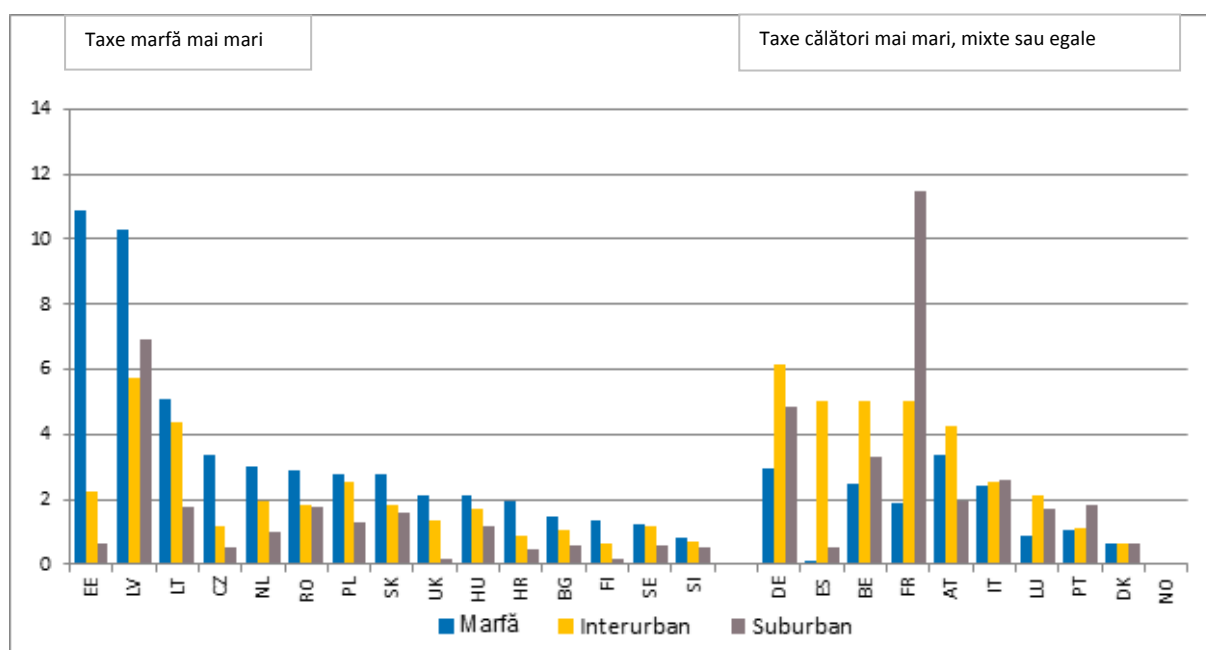
5.1. Tarifele de utilizare a infrastructurii

Legislația UE în sectorul feroviar vizează reducerea tarifelor de utilizare a infrastructurii, la cel mai bună calitate posibilă a infrastructurii, cu o abordare structurată pe trei axe. În primul rând, modalitățile de calculare a costurilor directe de utilizare a infrastructurii, care constituie baza pachetului minim de acces, au fost armonizate în noul regulament de punere în aplicare

(UE) 2015/909⁹. În al doilea rând, la tarifele bazate pe costurile directe pot fi aplicate marje doar pe tronsoanele unde este posibilă plata unor astfel de tarife mai ridicate. În al treilea rând, administratorii de infrastructură sunt încurajați să exploateze stimulentele inerente în anumite componente ale tarifelor, precum deficitul, rezervarea, posesia, taxele de mediu și sistemele de performanță, pentru a optimiza utilizarea infrastructurii.

Ca urmare a acestui fapt și a altor factori, nivelul de tarifare și abordarea tarifării poate varia atât în cadrul sistemului de tarifare al unui administrator de infrastructură, cât și între statele membre.

Figura 5 – Taxe de acces la calea ferată pentru diferite categorii de trenuri (EUR per tren-km, aplicabile în 2016¹⁰)



Sursă: RMMS

Note: Taxe din 2014 pentru HR și DE, media aritmetică pe 2015 a taxelor minime/maxime pentru LV, lipsă date pentru EL și IE.

Figura 5 ilustrează diferitele **situații din statele membre**. În majoritatea statelor membre, taxele aplicate trenurilor de marfă sunt mai mari decât cele aplicate trenurilor de călători, însă în Germania, Spania, Belgia, Franța, Luxemburg și Portugalia situația este inversă. În Austria, Italia, Suedia și Danemarca nu există diferențe mari sau rezultatele sunt mixte. Taxele aplicate trenurilor de marfă în statele baltice sunt deosebit de ridicate, ceea ce se justifică într-o anumită măsură prin faptul că se admit sarcini pe osie mai mari. Taxele aplicate trenurilor interurbane în Belgia, Germania, Spania și Franța sunt relativ ridicate, deoarece acestea includ taxele pentru liniile de mare viteză dedicate. Taxele aplicate trenurilor suburbane sunt cele mai volatile (variind de la 0,17 EUR în Regatul Unit până la 11,50 EUR în Franța), din cauză că nivelurile lor depind de abordările naționale în ceea ce privește contractele de servicii publice și finanțarea căilor ferate. În Franța, de exemplu, regiunile înseși (mai degrabă decât întreprinderile feroviare) plătesc așa-numita „redevance d'accès” către administratorul de

⁹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarea serviciului de transport feroviar (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 148, 13.6.2015, p. 17).

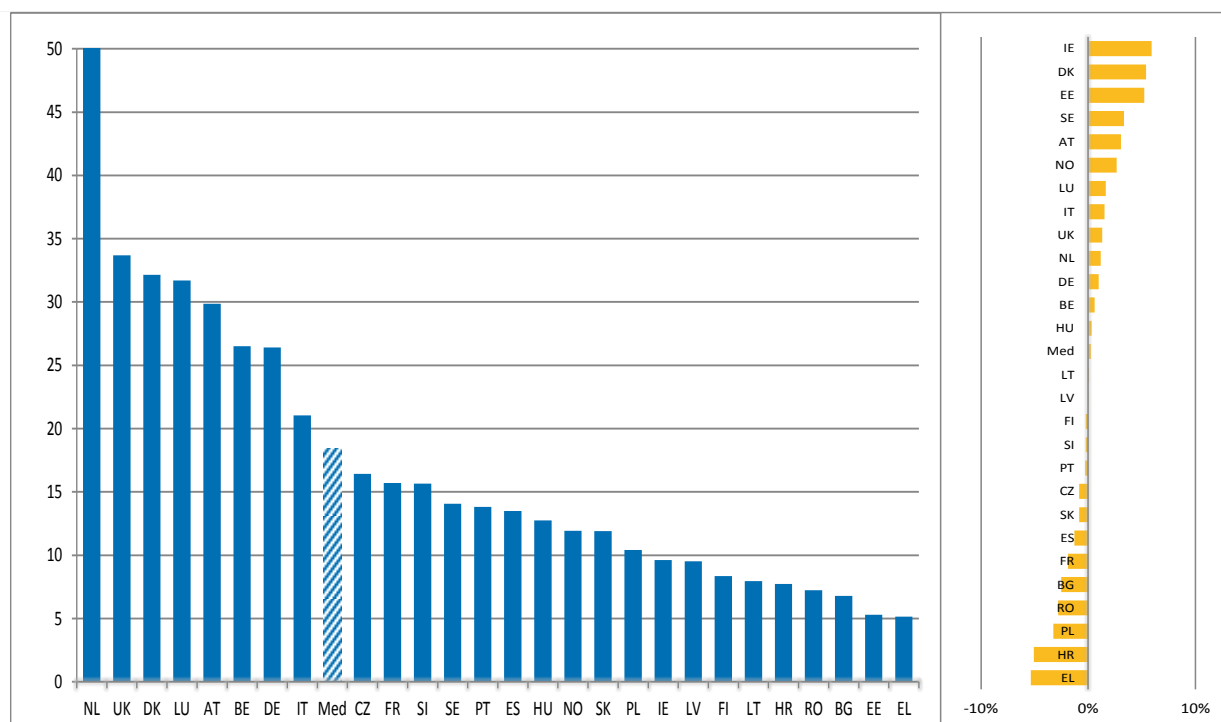
¹⁰ În cadrul actualului RMMS, statele membre raportează taxele de acces la calea ferată cu doi ani înainte.

infrastructură pentru serviciile feroviare pe care le furnizează în temeiul contractelor de servicii publice. În ceea ce privește **evoluția taxelor**, situațiile sunt diverse.

5.2. Alocarea capacității și limitările infrastructurii

În Regatul Unit, Luxemburg, Danemarca, Austria, Belgia și Germania, ratele de utilizare a rețelei sunt cu aproximativ 60% mai mari decât media UE. De asemenea, Țările de Jos au de departe cea mai saturată rețea, înregistrând aproximativ 50 000 de tren-km pe fiecare kilometru de linie pe an. În toate aceste state membre, cererea de transport feroviar continuă să crească.

Figura 6 – Ratele de utilizare a rețelei (mii tren-km per km linie, 2014) și modificările relative începând din 2009



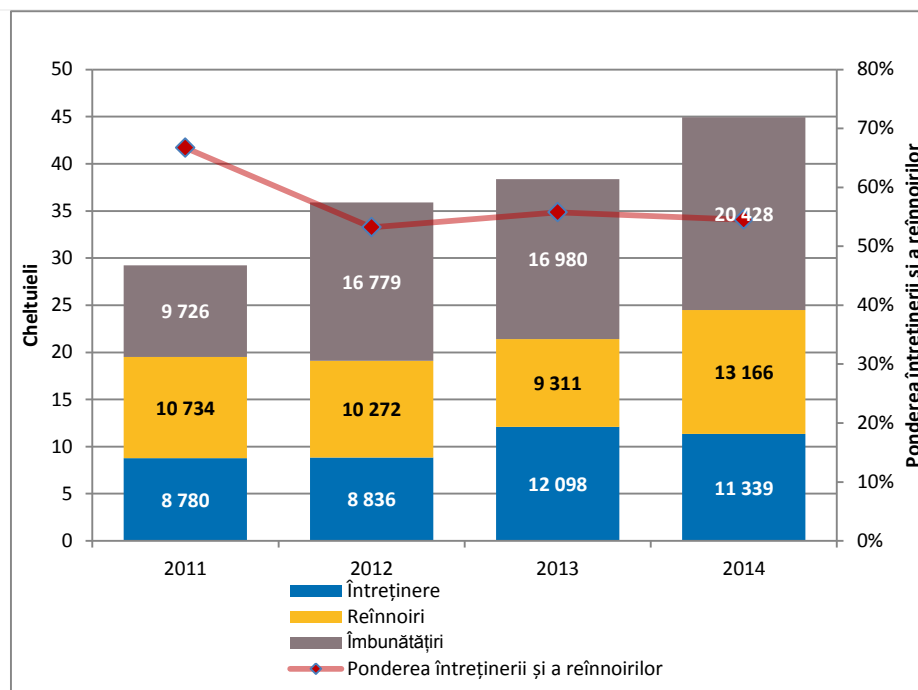
Sursă: Eurostat și cartea statistică de buzunar 2016 (pe baza datelor UIC, a rapoartelor anuale de monitorizare a pieței ale IRG și a statisticilor și estimărilor naționale).

Datele din RMMS pentru 2014 arată că 10 state membre au declarat că anumite părți din rețeaua lor sunt congestionate. Pentru a gestiona capacitatea în condiții de constrângeri, administratorii de infrastructură utilizează „taxe de deficit” și diverse reguli de prioritate. Comisia a specificat criteriile de atribuire și de modificare a acordurilor-cadru pentru a asigura utilizarea optimă a infrastructurii, în cadrul unui regulament de punere în aplicare din 2016¹¹.

¹¹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/545 al Comisiei din 7 aprilie 2016 privind proceduri și criterii referitoare la acordurile-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, JO L 94, 8.4.2016, p. 1.

5.3. Cheltuielile cu infrastructura și finanțarea infrastructurii

Figura 7 – Evoluția cheltuielilor cu infrastructura și proporția cheltuielilor de întreținere și de reînnoire



Sursă: RMMS

În pofida percepției generale potrivit căreia sprijinul public a scăzut, **cheltuielile cu infrastructura au** crescut constant, de la 29 de miliarde EUR în 2011 la 45 de miliarde EUR în 2014. Cheltuielile de întreținere au fluctuat, în timp ce investițiile în reînnoiri și în îmbunătățiri au continuat să crească. Cel puțin 7 miliarde EUR (sau 16 % din totalul cheltuielilor) au

fost cheltuite pentru liniile de mare viteză. Întreținerea rețelei existente, pentru a-i menține nivelul de siguranță și de performanță în exploatare și pentru a asigura fiabilitatea serviciilor, reprezintă o provocare constantă și costisitoare pentru mulți administratori de infrastructură.

Totalul cheltuielilor cu infrastructura a fost cel mai mare în Regatul Unit și în Franța, unde administratorii de infrastructură trebuie să recupereze anii în care nu s-au făcut suficiente investiții și, în același timp, au în curs de desfășurare proiecte semnificative de îmbunătățire. În Germania, cheltuielile cu infrastructura în 2014 au crescut în mod semnificativ.

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. Pentru investițiile în domeniul feroviar s-au alocat peste 33 de miliarde EUR sub formă de granturi în temeiul cadrului financiar actual al UE (2014-2020).

5.4. Prețurile și calitatea serviciilor de transport de călători

Data fiind diversitatea serviciilor și a tarifelor, este dificil să se evalueze **evoluția generală a prețurilor de transport pe calea ferată** la nivelul UE. Tarifele aplicate serviciilor de transport de călători variază foarte mult de la un stat membru la altul și în funcție de tipurile de bilete și de orizonturile de rezervare și sunt deseori reglementate.

În general, tarifele de transport feroviar au crescut relativ mai rapid decât cele ale altor moduri de transport (a se vedea figura 8). Cu toate acestea, există exemple (Austria, Republica Cehă, Germania, Italia și Suedia) în care accesul deschis concurenței a dus la reducerea tarifelor pe anumite linii.

Obținerea unor date comparabile cu privire la **punctualitate** la nivelul statelor membre rămâne o provocare. Se pare că statele membre cele mai performante au rețele mici de transport de călători sau

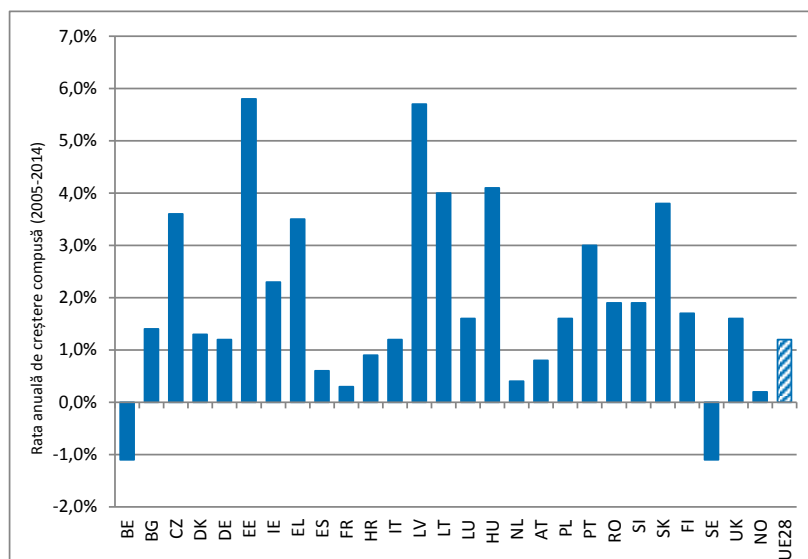
rate scăzute de utilizare a rețelei. Punctualitatea poate fi cel mai greu de menținut pe liniile aglomerate, mai ales dacă pe ele se desfășoară o combinație de servicii de transport călători de lung parcurs și regionale și de servicii de transport marfă. Punctualitatea serviciilor de lung parcurs tinde să fie mai redusă decât cea a serviciilor regionale și locale. În ceea ce privește **fiabilitatea**, în 2014, în statele membre din Europa Centrală sau de Vest, au fost anulate nu mai mult de 3 % din serviciile regionale sau de 5 % din serviciile de lung parcurs. Ratele de anulare au fost mai mari în unele state membre din Europa de Est.

În ceea ce privește **siguranța**, transportul feroviar rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport. Potrivit Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate („agenția”), în 2014 în Europa s-au înregistrat circa 1 000 de decese în transportul feroviar. Siguranța feroviară a continuat să se îmbunătățească între 2010 și 2014, numărul deceselor, al vătămarilor grave și al accidentelor importante fiind în scădere. În 2013, riscul de deces al unui călător cu trenul era de 16 ori mai mic decât cel al unei persoane care călătorește cu autoturismul.

5.5. Serviciile de transport feroviar care fac obiectul unor contracte de servicii publice

În 2014, mai mult de două treimi din serviciile de transport de călători erau prestate în temeiul unor contracte de servicii publice, în general pentru a deservi linii regionale și suburbane. În majoritatea statelor membre, compensarea legată de obligațiile de serviciu public per tren-km a fost mai mare de 5 EUR, iar sprijinul total acordat a fost de aproximativ 20 de miliarde EUR. Ponderea veniturilor obținute din vânzarea de bilete în cadrul veniturilor totale variază de la peste 90 % în Lituania, Țările de Jos și Regatul Unit la mai puțin de 20 % în Ungaria.

Figura 8 – Indicele armonizat al prețurilor de consum: transportul feroviar comparat cu transportul în ansamblu



Sursă: Studiul realizat de Steer Davies Gleave intitulat „Prices and Quality of Rail Passenger Services”, analiza indicelui armonizat al prețurilor de consum al Eurostat.

5.6. Acordarea de licențe

În 2014, **numărul întreprinderilor feroviare active** a variat între 323 în Germania și una în Finlanda. Față de 2013, numărul întreprinderilor feroviare active a crescut în Polonia, în Franța, în Germania și în Ungaria și a scăzut ușor în Bulgaria și în Țările de Jos.

Taxele de acordare a licențelor pot varia de la zero la 70 000 de EUR, în funcție de statul membru și de conținutul cererii¹². Politicile UE în domeniul feroviar au ca scop:

- să reducă taxele aferente acordării licențelor;
- să accelereze obținerea licențelor;
- să sporească transparența licențelor valabile și
- să asigure faptul că asigurarea contra accidentelor este furnizată pe baza unor condiții de piață, fără discriminare.

În acest scop, în 2015 a fost adoptat un act de punere în aplicare privind acordarea licențelor¹³. Mai mult, cel de al patrulea pachet feroviar propune crearea unui ghișeu unic, ca punct digital unic de acces la nivel european, pentru autorizarea vehiculelor și certificarea de siguranță. Scopul este să se simplifice procedurile și să se asigure un tratament egal al solicitanților în întreaga Europă. De asemenea, agenția va avea un rol mai important în acest proces, devenind autoritatea de certificare a siguranței la nivelul întregii UE.

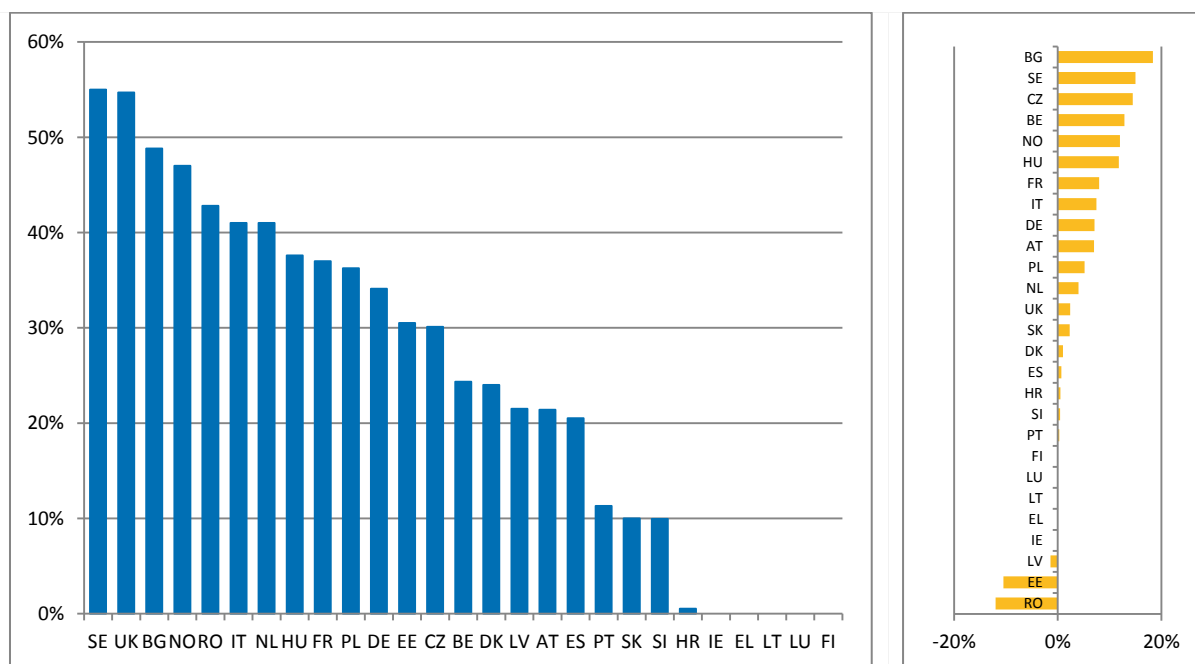
5.7. Gradul de deschidere a pieței și utilizarea drepturilor de acces

Deschiderea **pieței de transport feroviar de marfă** în 2007 a coincis cu criza economică, afectând puternic serviciile de transport de marfă din toate modurile de transport. Dat fiind că ponderea cotei de piață a operatorilor feroviari concurenți a crescut constant în aproape toate statele membre, se pare că operatorii nou-intrați au făcut față relativ mai bine provocărilor crizei. În medie, cota de piață a operatorilor de transport de marfă concurenți (15 % în 2006) a crescut de mai mult de două ori până în 2014. La sfârșitul anului 2014, transportul feroviar de marfă se afla încă în proporție de 100 % în mâinile operatorului istoric național în Finlanda, Grecia, Irlanda, Lituania și Luxemburg.

¹² Evaluarea de impact care însoțește Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, SWD (2013) 8.

¹³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/171 al Comisiei din 4 februarie 2015 privind anumite aspecte din cadrul procedurii de acordare de licențe întreprinderilor feroviare (JO L 29, 5.2.2015, p. 3).

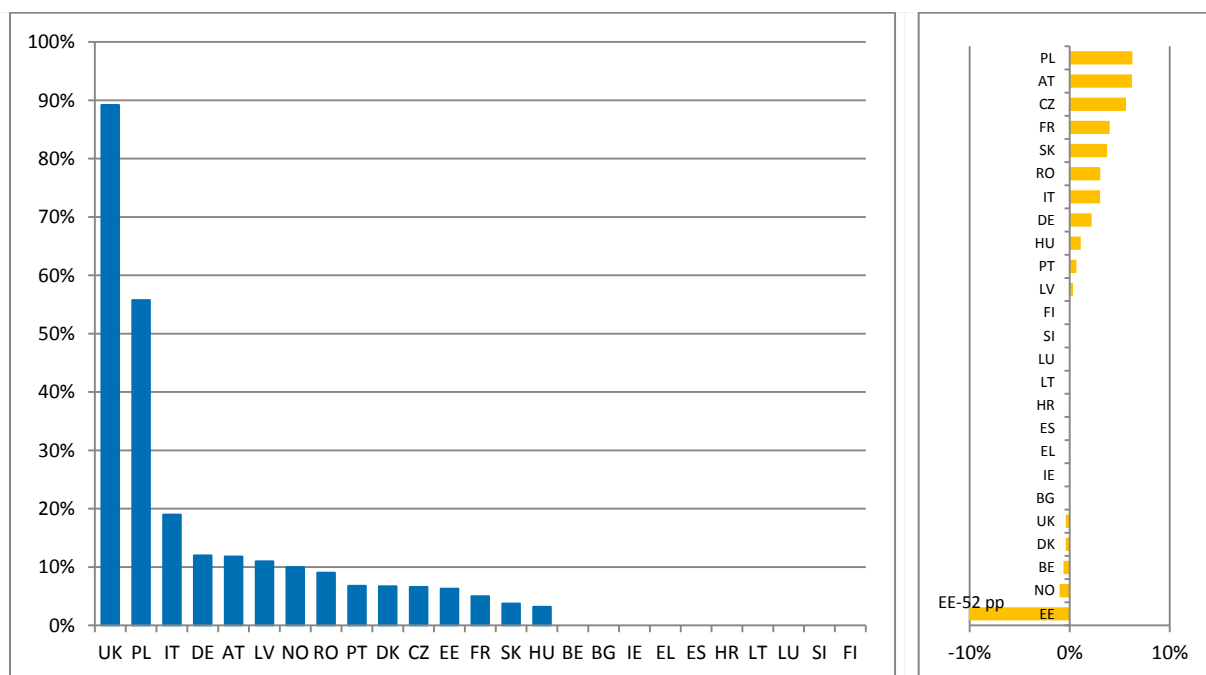
Figura 9 – Cota de piață a concurenților de pe piața transportului de marfă (2014, % de tone-km) și evoluția 2011-2014 (în puncte procentuale)



Sursă: RMMS, 2011-2014, cu excepția SE (date din 2010 folosite pentru 2011), PT și SI (date din 2012 folosite pentru 2011), LU (date din 2010 folosite pentru 2011 și date din 2012 folosite pentru 2014), IT - date din 2014 din raportul anual de monitorizare a pieței feroviare al IRG (2016).

Cotele de piață ale concurenților de pe **piețele transportului de călători** sunt mai mici, dat fiind stadiul diferit de deschidere a pieței, situându-se cu mult sub 20 % în toate statele membre, cu excepția Poloniei și a Regatului Unit. În Austria, Republica Cehă, Germania, Italia, Slovacia, Suedia și Regatul Unit s-a dezvoltat o concurență cu acces deschis, în măsuri diferite și cu rezultate diferite. Operatori concurenți au intrat pe piețele de transport feroviar de călători din cel puțin 15 state membre.

Figura 10 – Cota de piață a concurenților de pe piața transportului de călători (2014, % de căl-km) și evoluția 2011-2014 (în puncte procentuale)



Sursă: RMMS, 2011-2014, cu excepția IE (date din 2013 folosite pentru 2014), PT (date din 2012 folosite pentru 2011), LU (cifre estimative), IT - date din raportul anual de monitorizare a pieței feroviare al IRG (2016); NL și SE - date confidențiale.

5.8. Evoluția ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale

Potrivit RMMS, la sfârșitul anului 2014 existau circa 900 000 de persoane angajate de operatorii feroviari și de administratorii de infrastructură; numărul angajaților a scăzut cu 4 % între 2009 și 2014. Forța de muncă este predominant masculină, iar proporția lucrătorilor de peste 40 de ani este în multe companii de mai mult de 50 %. Îmbătrânirea forței de muncă reprezintă o problemă deosebită în Spania, Grecia, Finlanda și Italia¹⁴. Pe latura pozitivă, după lungi perioade de înghețare a recrutărilor, companiile feroviare din multe state membre au început recent să facă din nou recrutări. Siguranța locului de muncă, salariile bune și șansele de carieră în contextul unui climat pozitiv în cadrul întreprinderii sunt în ziua de astăzi cele mai comune elemente menționate în statele membre în care acest sector este considerat atrăgător.

5.9. Finanțarea căilor ferate și bariere în calea unor servicii feroviare mai eficace

Costul global al exploatarei feroviare și al administrării infrastructurii în UE în 2012 a fost de aproximativ 110 miliarde EUR, din care 60 % a fost acoperit de venituri din transportul de călători și de marfă, 30 % din subvenții publice pentru exploatare și pentru administrarea rețelei, iar restul din alte surse de venituri¹⁵. În medie, raportul dintre costurile cu infrastructura și costurile operatorilor în cadrul sistemelor feroviare naționale este de aproximativ 30 %:70 %. Parcul de material rulant, atât pentru transportul de călători, cât și pentru cel de marfă, s-a aflat în declin începând din 2009. Veniturile din transportul de călători au crescut semnificativ, în timp ce costurile de exploatare totale au rămas în mare parte constante, în termeni reali.

¹⁴ UIC (2012).

¹⁵ Analiza realizată de Steer Davies Gleave; datele pentru 2014 nu au fost disponibile.

În timp ce aproape peste tot sectorul feroviar se bazează pe investiții publice, modul în care fondurile sunt canalizate diferă în funcție de două modele de finanțare principale¹⁶. Unele țări (de exemplu Regatul Unit, Elveția, Țările de Jos și Suedia) alocă subvenții în principal administratorilor de infrastructură și mențin taxele de acces la un nivel redus. Altele (de exemplu Franța, Belgia și Germania) subvenționează în principal serviciile de transport, prin intermediul unor contracte de servicii publice, în timp ce administratorii de infrastructură adoptă taxe de acces mai mari.

Este evident că domeniul feroviar este complex și multidimensional, iar o comparație între sistemele naționale este de cele mai multe ori nesemnificativă. Cu toate acestea, se pare că există un amplu consens asupra faptului că în Europa căile ferate au probleme legate de costuri, de calitatea serviciilor și de cota de piață. În majoritatea statelor membre, sunt deja folosiți diverși indicatori pentru a monitoriza performanța căilor ferate (de exemplu prin acorduri contractuale, sisteme de performanță, contracte de servicii publice). Provocarea viitoare este însă de a se ajunge la un acord, pe baza propunerilor din partea sectorului, cu privire la măsuri armonizate la nivelul întregii UE. În acest scop, organizațiile din cadrul sectorului, în cooperare cu serviciile Comisiei, au lansat mai multe inițiative având ca scop să măsoare și să evalueze comparativ performanța (de exemplu, analiza comparativă a bunelor practici realizată de PRIME¹⁷ și monitorizarea performanței pe coridoarele de transport de marfă cu ajutorul RailNetEurope).

6. IMPLEMENTAREA CADRULUI JURIDIC ȘI INSTITUȚIONAL

Ca element final al raportului privind piața feroviară, articolul 15 alineatul (4) din directiva reformată impune Comisiei să raporteze cu privire la necesitatea adoptării unor noi acte legislative. În consecință, prezenta secțiune prezintă pe scurt inițiativele de reglementare în curs și planificate ale Comisiei în domeniul feroviar, pe baza analizei efectuate în prezentul raport și în documentul de lucru al serviciilor Comisiei însoțitor.

În ultimele două decenii, legiuitorul european a dezvoltat în mod considerabil acquis-ul UE din domeniul feroviar, încurajând **competitivitatea** și **deschiderea piețelor**. Ideea de ansamblu a fost că o concurență mai mare duce la o industrie mai eficientă și mai sensibilă la așteptările clienților. În paralel, s-au luat măsuri pentru a îmbunătăți **interoperabilitatea** și **siguranța** rețelelor naționale și pentru a încuraja dezvoltarea unui sistem feroviar integrat care să ducă la crearea unui spațiu feroviar european unic, astfel cum s-a subliniat în Cartea albă privind transporturile din 2011¹⁸.

Odată cu adoptarea și cu punerea în aplicare a celui de al patrulea pachet feroviar, perioada de schimbări structurale în sectorul feroviar ar trebui să se încheie. Pilonul tehnic al celui de al patrulea pachet feroviar, care a revizuit și a optimizat cadrul de reglementare privind interoperabilitatea și siguranța și a consolidat rolul agenției, a fost deja adoptat. Pilonul referitor la piață, care protejează independența administratorilor de infrastructură feroviară și sporește deschiderea piețelor pentru serviciile de transport intern de călători, este preconizat a fi aprobat de colegiitori până la sfârșitul anului 2016.

¹⁶ Document tematic „Solid Infrastructure Financing for an Efficient Rail System”, <http://www.innov.nl/wp-content/uploads/2015/03/24022015-Issue-Paper-pour-envoi.pdf>.

¹⁷ Platforma administratorilor de infrastructură feroviară din Europa. <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/en>.

¹⁸ Carte albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor — Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor [COM(2011) 144].

Pe piața feroviară s-au înregistrat evoluții pozitive, precum creșterea numărului de călători și a investițiilor în infrastructură, precum și deschiderea treptată a piețelor naționale de transport feroviar. Cu toate acestea, este clar că, dacă lucrurile avansează în ritmul actual, nu va fi posibilă atingerea obiectivelor stabilite pentru sectorul feroviar în Cartea albă privind transporturile din 2011. Mai mult, în raportul său intitulat „Transportul feroviar de marfă nu este încă pe calea cea bună¹⁹”, Curtea de Conturi Europeană remarcă faptul că performanța transportului feroviar de marfă din UE rămâne nesatisfăcătoare. Deschiderea piețelor a înregistrat progrese inegale și spațiul feroviar european unic este încă foarte departe de a fi realizat.

În acest context, în următorii ani Comisia se va concentra asupra punerii în aplicare a legislației existente concepute pentru a obține rezultatele dorite de îmbunătățire a performanțelor. Transpunerea și punerea în aplicare a directivei reformate se află în etapele finale, în timp ce pregătirile pentru implementarea pilonului tehnic al celui de al patrulea pachet feroviar au fost deja lansate. Serviciile Comisiei colaborează îndeaproape cu agenția, cu statele membre, cu organismele naționale de reglementare și cu părțile interesate din sectorul feroviar, prin forumuri precum Rețeaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar, PRIME și Dialogul întreprinderilor feroviare, pentru a se asigura că legislația UE este pusă în aplicare în modul cel mai eficient și că este înțeleasă de sector.

Serviciile Comisiei continuă pregătirile pentru actul de punere în aplicare privind accesul la servicii și la infrastructura de servicii (articolul 13 din directiva reformată), pentru actul delegat privind normele de planificare (anexa VII la directiva reformată) și au lansat o revizuire a specificației tehnice de interoperabilitate privind zgomotul²⁰, a Regulamentului privind drepturile călătorilor din transportul feroviar²¹ și a Directivei privind transporturile combinate²². În plus, evaluarea în curs a Regulamentului privind transportul feroviar de marfă²³ și a Directivei privind mecanicii de locomotivă²⁴ ar putea duce la actualizări ale acestor acte în anii care vin.

În fine, sunt în curs de desfășurare acțiuni ce abordează provocările cu care se confruntă acest sector, inclusiv punerea în aplicare a orientărilor TEN-T, implementarea sistemului european de management al traficului feroviar, obținerea de fonduri și de finanțare pentru proiectele de infrastructură feroviară, valorificarea oportunităților oferite de tehnologiile digitale și lansarea de proiecte în cadrul inițiativei Shift2Rail. Mai mult, serviciile Comisiei continuă să colaboreze cu acest sector în ceea ce privește securitatea feroviară, multimodalitatea și condițiile echitabile de concurență între modurile de transport, inclusiv aplicarea cu eficacitate a principiilor „utilizatorul plătește”/„poluatorul plătește”.

¹⁹ <http://www.eca.europa.eu/en/Pages/NewsItem.aspx?nid=6971>.

²⁰ Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, JO L 356, 12.12.2014, p. 421.

²¹ 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.

²² 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.

²³ 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.

²⁴ 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, p. 51.