

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.12.2009
COM(2009)676 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

Al doilea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare

{SEC(2009)1687}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

Al doilea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare

(Text cu relevanță pentru SEE)

I. INTRODUCERE

1. De câțiva ani, căile ferate din Europa au intrat într-o perioadă marcată de schimbări majore, legate atât de evoluția cadrului de reglementare, în special a celui european, cât și de factori economici, sociali și demografici.
2. Pe plan legislativ, începând cu anii '90 s-au adoptat la nivel comunitar o serie de măsuri, în special trei pachete legislative, în scopul creării unui spațiu feroviar european fondat pe libera concurență între întreprinderile feroviare (a se vedea anexa 1¹).
3. În momentul de față, această evoluție a intrat într-o fază decisivă: în timp ce, la început, deschiderea pieței vizase doar transportul feroviar de marfă, începând cu 1 ianuarie 2010 piața transporturilor internaționale de călători va fi, de asemenea, deschisă concurenței. În paralel, cadrul de reglementare privind interoperabilitatea și siguranța a fost adaptat recent prin adoptarea Directivelor 2008/57/CE și 2008/110/CE².
4. Această evoluție continuă a cadrului de reglementare a stat la baza deciziei legislatorului de a însărcina Comisia cu monitorizarea regulată a evoluției pieței feroviare europene, astfel încât să se evalueze influența acțiunilor politicii comunitare asupra pieței feroviare și să se faciliteze elaborarea măsurilor care vor trebui adoptate și implementate în viitor în domeniul căilor ferate.
5. Prezentul raport reprezintă, așadar, îndeplinirea obligației de monitorizare a pieței feroviare europene impuse de Directiva 2001/12/CE³.
6. Această monitorizare a făcut obiectul unui prim document intitulat „Comunicare privind monitorizarea evoluției pieței feroviare”, adoptat la 18 octombrie 2007⁴. Prezentul raport reprezintă nu doar o actualizare a acestui prim document, ci și o

¹ Prezentul raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare este însoțit de un document de lucru al serviciilor Comisiei care cuprinde 26 de anexe.

² Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008) și Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2008 (JO L 345, 23.12.2008) de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare.

³ Secțiunea Va din Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO L 75, 15.3.2001) de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare.

⁴ Comunicare către Consiliu și către Parlamentul European privind monitorizarea evoluției pieței feroviare, 18.10.2007 [COM(2007) 609].

suplimentare cu o serie de noi elemente referitoare la subiecte care nu fuseseră abordate în documentul precedent.

II. SISTEMUL DE MONITORIZARE A PIEȚEI FERROVIARE

7. Comisia a instituit un sistem de monitorizare a pieței feroviare (*Rail Market Monitoring Scheme* – RMMS) pentru a îndeplini cerințele în materie de monitorizare a pieței.
8. În sarcinile sale de monitorizare, Comisia este asistată de un grup de lucru compus din experți din cadrul ministerelor naționale și din industria feroviară, incluzând partenerii sociali. Între 2001 și jumătatea anului 2009 au avut loc 22 de reuniuni ale grupului de lucru RMMS, dintre care patru după adoptarea raportului precedent.
9. Eficacitatea acestor lucrări a putut fi ameliorată datorită elaborării unui chestionar standard care cuprinde o serie de indicatori privind diverse aspecte ale pieței feroviare (a se vedea anexa 26). Comisia regretă că un număr de state membre nu au răspuns la chestionar sau au trimis răspunsuri incomplete. Din această cauză, informațiile din anumite anexe nu sunt complete. În prezent, se studiază includerea unei obligații legale de furnizare a anumitor informații în cadrul reformării primului pachet feroviar.
10. Prezenta analiză se fundamentează pe lucrările grupului de lucru RMMS, în special pe rezultatele chestionarului, dar și pe studii recente, precum și pe surse statistice disponibile de la Comisia Europeană, mai precis de la Eurostat. În ceea ce privește această din urmă sursă, este regretabil că, din cauza unei probleme informatice, nu au fost disponibile datele anuale privind transporturile din 2008.

III. IMPLEMENTAREA CADRULUI INSTITUȚIONAL ȘI JURIDIC

11. Toate statele membre care au rețele feroviare au transpus directivele primului pachet feroviar. Cu toate acestea, din cauza transpunerii incorecte, la diverse niveluri și referitor la aspecte uneori diferite, Comisia s-a văzut nevoită să trimită, în iunie 2008, scrisori de somare către 24 de state membre și, ulterior, în octombrie 2009, avize motivate către 21 de state membre (a se vedea anexa 3).
12. Comisia a primit, începând mai ales din 2008, mai multe plângeri referitoare la funcționarea pieței, legate în special de comportamentul părților implicate, de exemplu în privința gestionării terminalelor și a accesului la servicii. Acesta este contextul în care Comisia intenționează să clarifice sau să modifice anumite dispoziții ale primului pachet feroviar prin reformarea acestuia.
13. De asemenea, trebuie subliniat rolul grupului organismelor de control (a se vedea anexa 4) instituit de Comisie. Acesta a permis desfășurarea unui dialog fructuos și compararea diverselor practici naționale.
14. În ceea ce privește cel de-al doilea pachet feroviar, au fost înființate instituțiile naționale necesare (a se vedea anexele 4, 5 și 6). Serviciile Comisiei sunt pe punctul de a lansa un exercițiu de verificare a implementării legislației, axat în principal pe aspecte legate de siguranță.

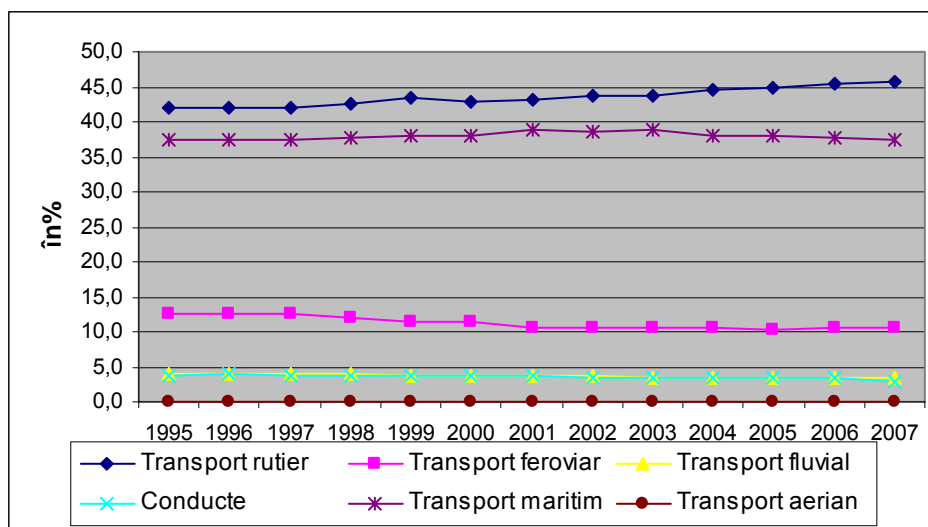
15. În ceea ce privește cel de-al treilea pachet feroviar, termenul limită pentru transpunerea Directivei 2007/58/CE⁵ referitoare la deschiderea pieței serviciilor feroviare internaționale de transport de călători în interiorul Comunității era 4 iunie 2009 (anexa 2). Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă trebuia să fie transpusă înainte de 4 decembrie a.c.
16. În fine, Agenția Europeană a Căilor Ferate, înființată în 2006, este în prezent pe deplin operațională, susținând implementarea unui spațiu feroviar european integrat din punct de vedere tehnic.

IV. FUNCȚIONAREA PIEȚEI TRANSPORTURILOR FEROVIARE ÎN UE⁶

IV.1 Poziția transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport

17. Deși cota de piață a căilor ferate în transportul de marfă a scăzut continuu de-a lungul deceniilor anterioare, situația s-a stabilizat de la începutul anilor 2000. Astfel, cota lor în transportul de marfă, exprimată în tone-kilometru, a scăzut în UE-27 de la 12,6 % în 1995 la 10,5 % în 2002, înainte de atinge 10,7 % în 2007.

Figura 1: Cota de piață a căilor ferate în transportul de marfă (UE-27, 1995-2007)



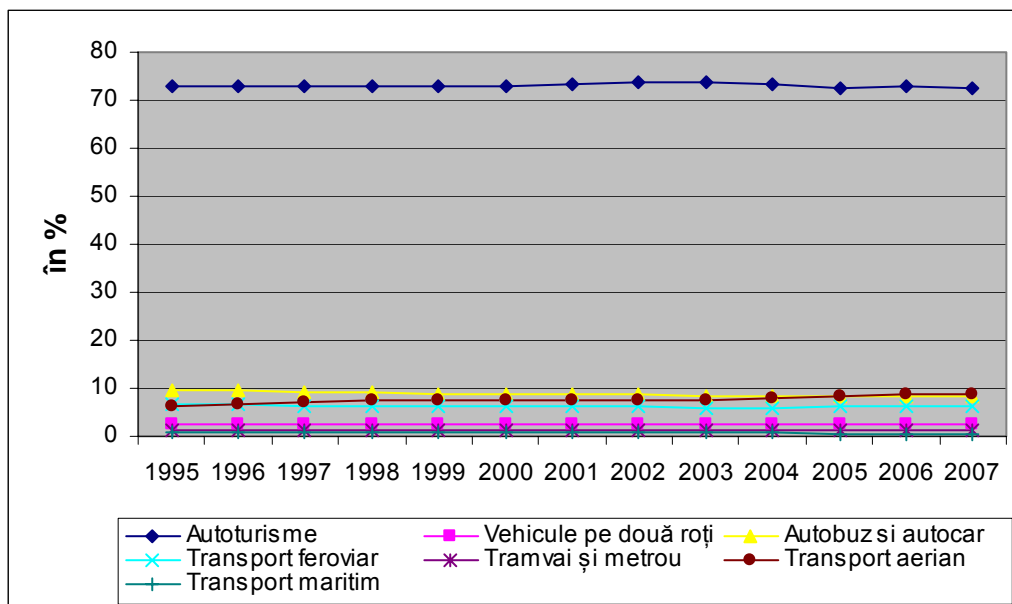
Sursă: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Sectorul energetic și al transporturilor din UE prezentat în cifre, Caietul statistic 2009).

⁵ Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, 3.12.2001, p. 44) de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare.

⁶ Întrucât Cipru și Malta nu au rețele feroviare, toate referirile la UE-12 și UE-27 trebuie înțelese ca excluzând aceste două țări.

18. De asemenea, și cota de piață a căilor ferate în transportul terestru de marfă s-a stabilizat la 17,1 % începând cu 2002, în timp ce în 1995 avusese o cotă de 20,2 %.
19. În cazul transportului de călători, declinul din cursul ultimelor trei decenii a înregistrat recent o stagnare subită. Cota căilor ferate pe piața transportului de călători în UE-27 a scăzut de la 6,6 % în 1995 la 5,9 % în 2003, crescând apoi la 6,1 % în 2007 (a se vedea anexa 7).

Figura 2: Cota de piață a căilor ferate în transportul de călători (UE-27, 1995-2007)



Sursă: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Sectorul energetic și al transporturilor din UE prezentat în cifre, Caietul statistic 2009).

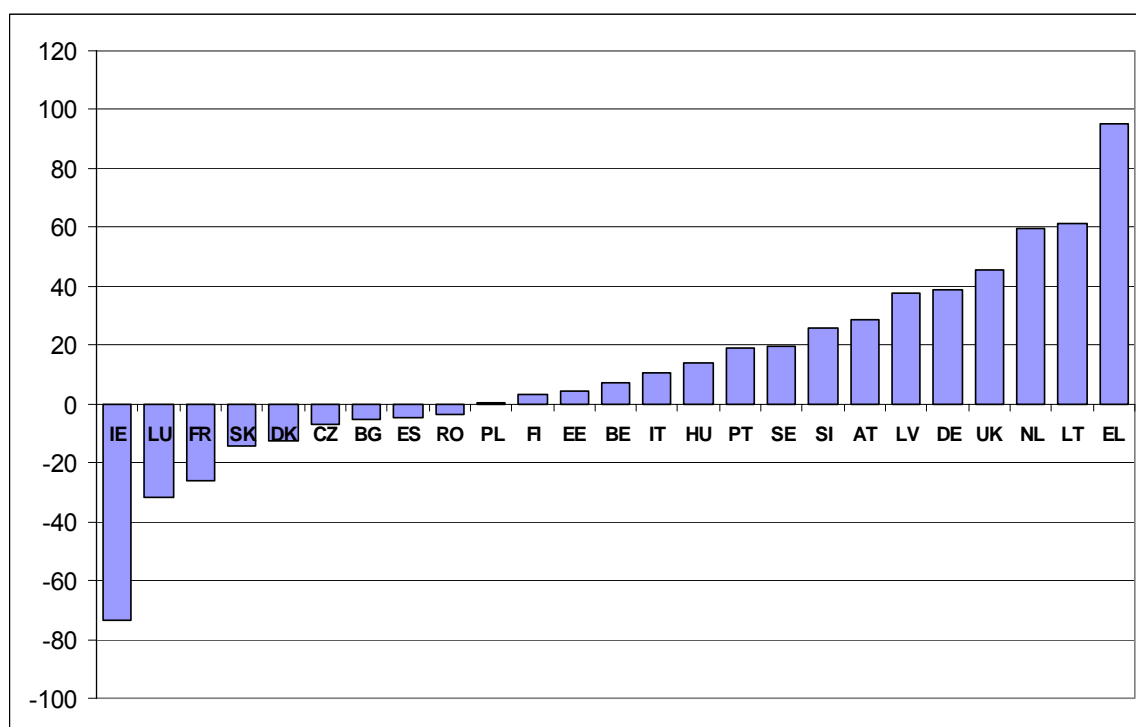
20. Cota transportului feroviar de călători pe piața transporturilor terestre era în 2007 de 6,9 %, față de 6,5 % în 2003.

IV.2 Tendințe ale transportului feroviar – volume și performanțe⁷

a) în transportul de marfă

21. După ani în care a cunoscut un declin continuu și în special pronunțat în noile state membre, traficul feroviar de marfă a înregistrat o creștere deloc neglijabilă în perioada 2000-2007 (a se vedea figura 3), mai ales în anumite state, în care întreprinderi feroviare neistorice au câștigat cote de piață semnificative.

Figura 3: Evoluția traficului feroviar de marfă 2000-2007



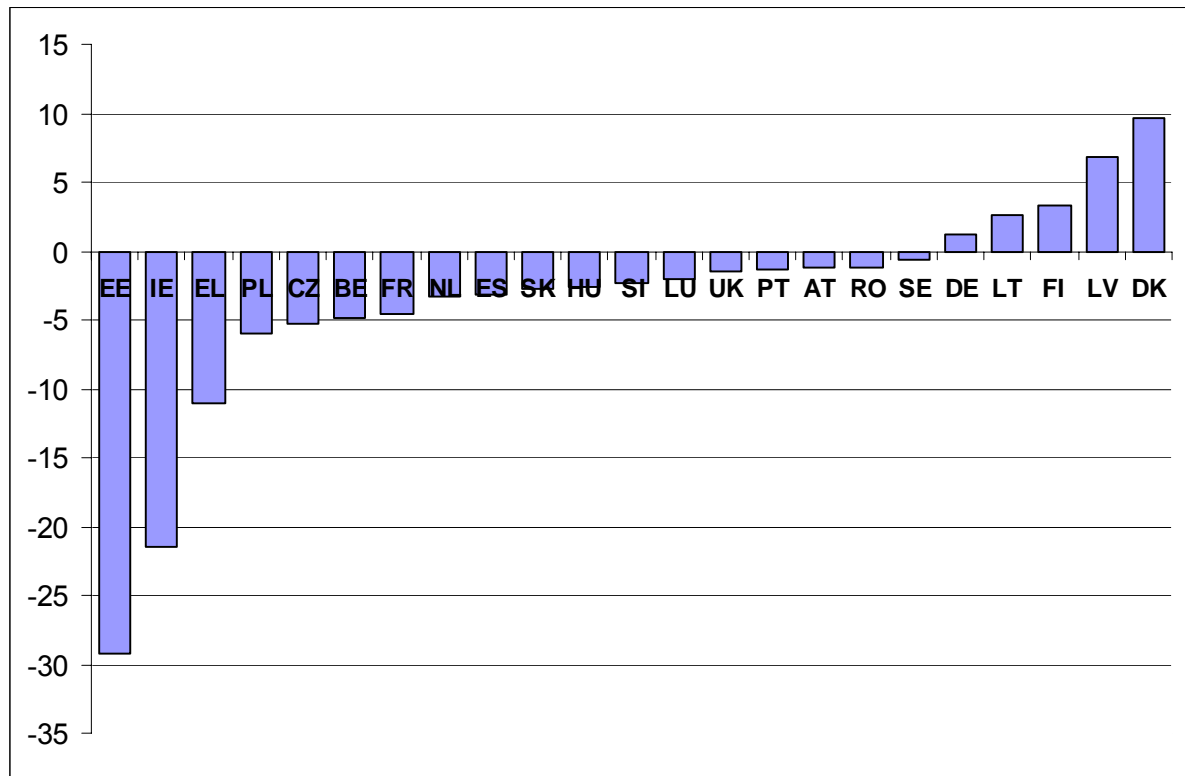
Sursă: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Sectorul energetic și al transporturilor din UE prezentat în cifre, Caietul statistic 2009), tabelul 3.2.5.

22. În 2007, UE-27 au înregistrat o creștere de 2,8 % a traficului feroviar de marfă, față de 1,1 % în UE-12 și 3,7 % în UE-15 (a se vedea anexa 8 și următoarele).

⁷ Prin „performanțele transportului feroviar” se înțelege transportul pe cale ferată exprimat în tone-kilometru sau în călători-kilometru.

23. În 2008, evoluția traficului feroviar de marfă, exprimat în tone-kilometru, a fost foarte diferită în cadrul UE-27: o scădere de 29,2 % în Estonia și de 21,5 % în Irlanda, dar o creștere de 9,7 % în Danemarca și de 6,9 % în Letonia (a se vedea figura 4).

Figura 4: Evoluția traficului feroviar de marfă 2007-2008



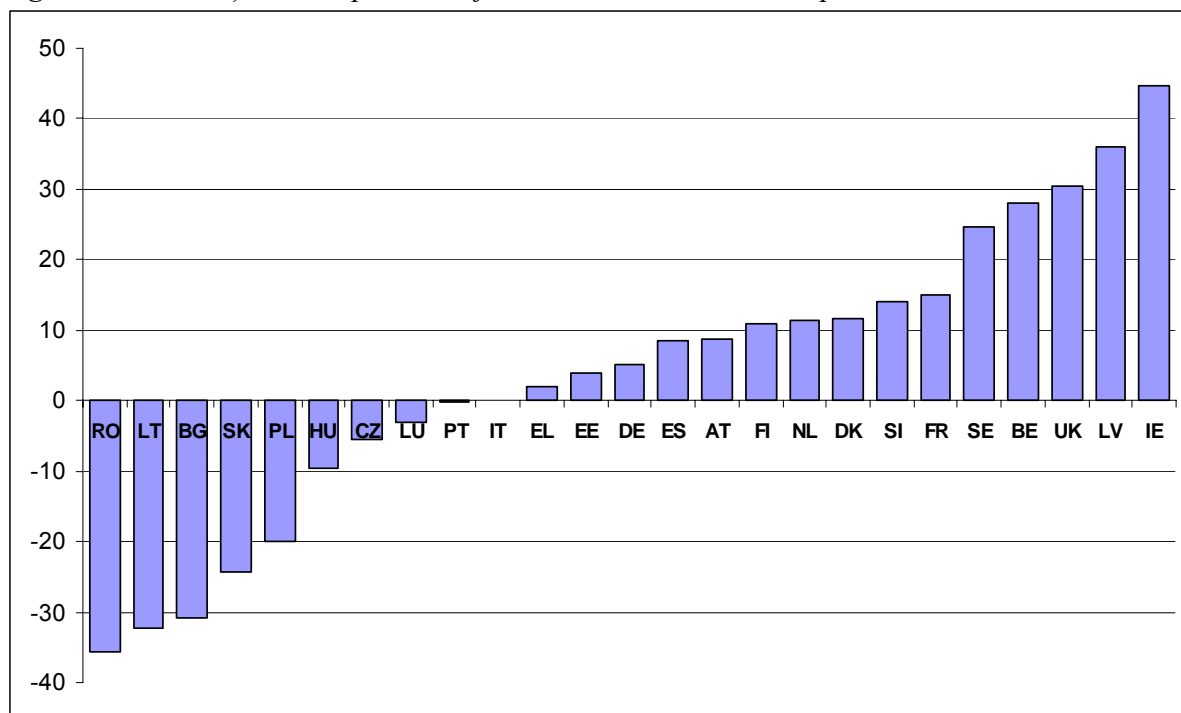
Sursă: chestionarele RMMS completate de statele membre în mai-iunie 2009.

24. Începând cu mijlocul anului 2008, traficul feroviar de marfă a fost puternic afectat de criza economică; aceasta a lovit, între altele, sectoarele care apelează în mod obișnuit la serviciile transportului feroviar de marfă, precum industria siderurgică, industria chimică și industria auto. Conform datelor provizorii ale Comunității Căilor Ferate Europene (CER), scăderea ar fi de 28 % la nivelul întregii UE, pentru perioada cuprinsă între al doilea trimestru al lui 2008 și al doilea trimestru al lui 2009.

b) în transportul de călători

25. Între 2000 și 2007, mare parte din statele membre, în special aproape toate țările din UE-15, au înregistrat o creștere a traficului feroviar de călători. Acesta a ajuns la 44,6 % în Irlanda, la 36,1 % în Letonia și la 30,5 % în Regatul Unit. În mai multe țări din UE-12 au avut loc scăderi importante, în special în România (-35,7 %), Lituania (-32,3 %) și Bulgaria (-30,8 %) – a se vedea figura 5.

Figura 5: Evoluția transportului feroviar de călători în perioada 2000-2007

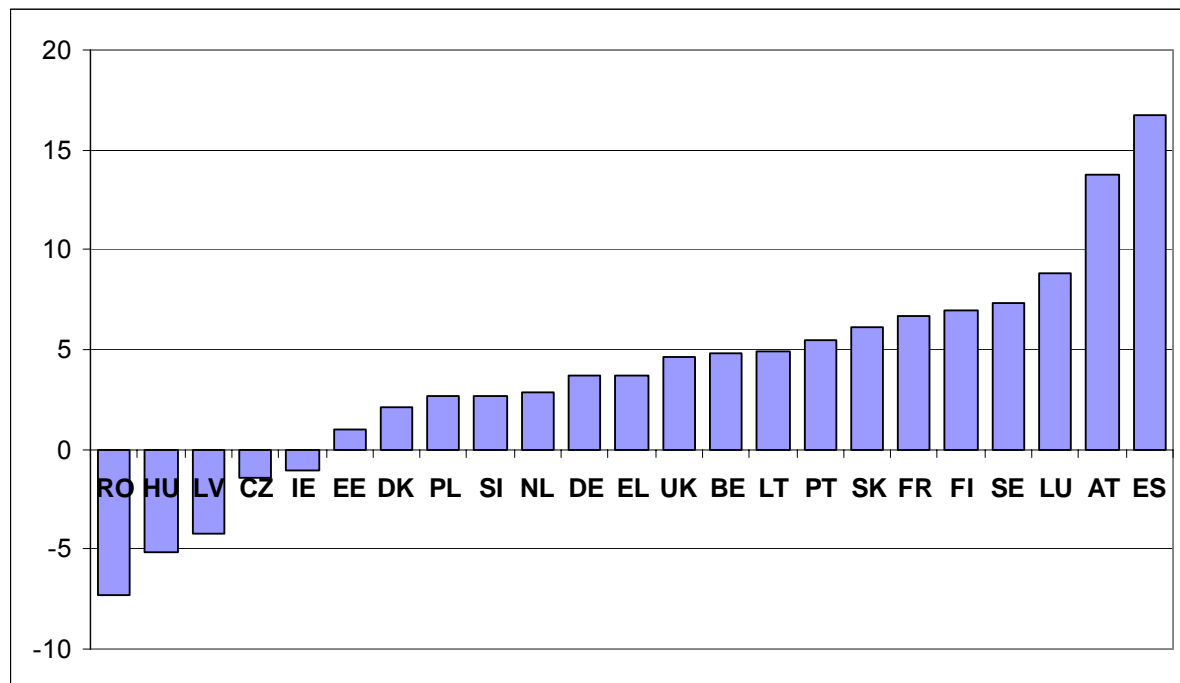


Sursă: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Sectorul energetic și al transporturilor din UE prezentat în cifre, Caietul statistic 2009), tabelul 3.3.7.

26. Creșterea traficului a înregistrat valori importante în special în domeniul transportului de mare viteză. Numărul de călători-kilometru exprimat în milioane de persoane a crescut de la 59 în 2000 la 92 în 2007, din care 48 în Franța, 22 în Germania și 8 în Italia. Cota traficului de mare viteză în totalul transportului de călători atingea 23 % în 2007 pentru UE-27; pentru Franța, cifra se apropie de 60 %.

27. În 2008, traficul de călători a continuat să crească, în special în Spania (+16,7 %), Austria (+13,8 %) și Luxemburg (+8,8 %). Cele mai importante scăderi de trafic au fost înregistrate în România (-7,3 %), Ungaria (-5,2 %) și Letonia (-4,2 %), după cum arată figura 6.

Figura 6: Evoluția transportului feroviar de călători în 2007-2008



Sursă: chestionarele RMMS completate de statele membre în mai-iunie 2009.

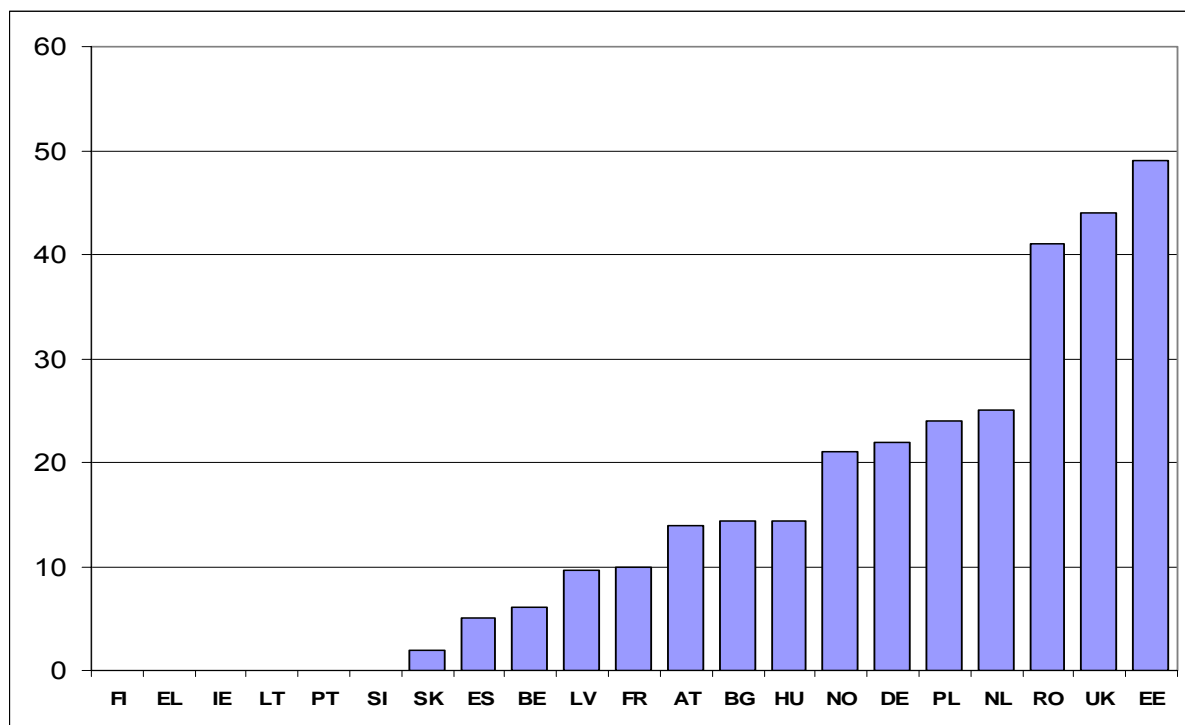
28. Între al doilea trimestru al anului 2008 și al doilea trimestru al anului 2009, conform datelor provizorii ale CER, se estimează că traficul de călători a scăzut cu aproximativ 5 % în UE-15 și cu 0,7 % în UE-12. Se pare că această scădere este mai pronunțată în cazul clientelei de afaceri, unde ar putea atinge mai mult de 10 %; volumul de bilete vândute la clasa a doua se pare că a rămas relativ stabil, beneficiind atât de un aflux de clienți care călătoreau înainte la clasa întâi, cât și de o politică tarifară avantajoasă a companiilor feroviare.

V. DESCHIDEREA PIEȚEI FEROVIARE

29. Există peste 600 de licențe de exploatare feroviară în domeniul transportului de marfă, dintre care 315 în Germania și 67 în Polonia. Numărul licențelor în sectorul transportului de călători este de peste 450, dintre care 302 în Germania și 45 în Regatul Unit.
30. Figura 7 arată cotele de piață ale întreprinderilor feroviare neistorice care oferă servicii de transport de marfă. Conform indicatorului tonă-kilometru, întreprinderile neistorice dețin cele mai mari cote de piață în Estonia (49 %), în Regatul Unit (44 %), în România (41 %), în Țările de Jos (25 %) și în Polonia (24 %). În cazul transportului de călători, întreprinderile neistorice dețin cote de piață foarte

importante în Estonia (58 %), în Suedia, precum și în Regatul Unit, unde mai multe societăți rezultate din scindarea vechiului monopol sunt integrate în diverse holdinguri. Anexa 12 arată distribuția cotelor de piață între diversele companii în UE-27.

Figura 7: Totalul cotelor de piață (procentaje) ale operatorilor neistorici de servicii de transport feroviar de marfă, la sfârșitul anului 2008



Sursă: chestionarul RMMS completat de statele membre în mai-iunie 2009.

31. În ceea ce privește transportul de marfă, piețele cele mai deschise sunt Estonia, Regatul Uni și România (a se vedea anexa 13). În mai multe state membre se mențin situații de monopol de fapt. În traficul de călători, asistăm deseori la o juxtapunere de monopoluri locale, fără să existe concurență între diversele companii feroviare.

VI. PERFORMANȚELE ÎNTREPRINDERILOR FEROVIARE

a) Personalul

32. Numărul de salariați din întreprinderile feroviare însărcinate cu exploatarea comercială a serviciilor de transport feroviar se ridică la sfârșitul anului 2008 la 118 000 în Polonia, la 112 000 în Franța și la 86 000 în Germania (a se vedea anexa 14). Cu toate acestea, competențele respective ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare variază de la stat la stat, făcând astfel dificilă compararea lor.

b) Stabilitatea financiară

33. De asemenea, între performanțele întreprinderilor feroviare din UE-15 și performanțele celor din UE-12 există încă o discrepanță importantă (a se vedea anexa 15). Situația financiară precară a întreprinderilor feroviare din UE-12 se explică, în primul rând, prin compensarea insuficientă a serviciilor publice prestate, prin datoriile persistente pe care le au întreprinderile la stat și prin investițiile economice neviabile realizate de anumiți operatori în decursul ultimilor ani. Cât despre criza actuală, aceasta afectează ansamblul țărilor UE-27, conducând la o deteriorare globală a situației financiare a întreprinderilor.

c) Materialul rulant

34. Rata de creștere anuală a pieței în perioada 2007-2013 a fost estimată în 2008 la 2,2 % la nivel mondial - estimare făcută de Uniunea Industriei Feroviare din Europa (UNIFE)⁸. Cu toate acestea, rata reală va fi probabil inferioară acestor previziuni, din cauza efectelor crizei, care printre altele afectează puternic achizițiile de material rulant pentru transportul feroviar de marfă.
35. Până în 2013, segmentul trenurilor de mare viteză ar trebui să fie cel mai dinamic sector în partea occidentală a Europei, în timp ce în partea orientală a continentului va continua să domine segmentul trenurilor convenționale de călători și de marfă.

d) Calitatea serviciilor și elemente de comparație privitoare la prețul biletelor

36. Calitatea serviciilor feroviare de transport de marfă din Uniunea Europeană, care a constituit subiectul unei comunicări în 2008⁹, rămâne dificil de măsurat, având în vedere că, în general, indicatorii de calitate lipsesc. Acolo unde există, cum ar fi în transportul intermodal (a se vedea anexa 16), calitatea serviciilor se pare că rămâne insuficientă.
37. În transportul de călători, gradul de satisfacție al consumatorilor față de serviciile de transport extraurbane rămâne scăzut: mai puțin de un pasager din doi se declară satisfăcut, conform unui studiu realizat de Comisie (a se vedea anexa 23)¹⁰.
38. De asemenea, un alt studiu¹¹ subliniază că prețurile biletelor de tren variază considerabil între statele membre: un bilet la clasa a doua pentru o călătorie de 200 de km costă până la echivalentul a 60 de euro în Regatul Unit și 48 de euro în Germania, însă nu mai mult de 5,50 euro în Bulgaria și 6 euro în Letonia. În UE-15, biletele cele mai ieftine sunt în Grecia (8 euro), Portugalia (14 euro) și Belgia (17 euro).

⁸ Studiul „UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016”, din 2008.

⁹ Comunicarea Comisiei către Consiliu și către Parlamentul European din 8 septembrie 2008 intitulată „Calitatea serviciilor de transport feroviar de marfă” [COM(2008) 536 final – nepublicată în *Jurnalul Oficial*].

¹⁰ Sursă: sondaje IPSOS din 2006 și 2008 privind satisfacția consumatorilor.

¹¹ Sursă: studiul „Prices and earnings 2009” al UBS.

e) Siguranța

39. Raportul Agenției Europene a Căilor Ferate deplânge faptul că în 2007 s-a înregistrat un total de 1 517 victime implicate în accidente legate de transportul feroviar, față de 1 319 în anul anterior, în principal din cauza unei creșteri semnificative a numărului de victime implicate în accidente la trecerile la nivel. În ceea ce privește strict călătorii cu trenul, în Uniune s-au înregistrat 70 de decese în 2007, în timp ce pe șosele au pierit aproape 40 000 de persoane; în plus, numărul călătorilor care au fost victime ale accidentelor pe calea ferată a scăzut de la 400 în 1970 la doar 77 în 2006 (a se vedea anexa 24).

VII. INFRASTRUCTURI DE TRANSPORT FEROVIARE

a) Lungimea rețelelor

40. Lungimea totală a liniilor de cale ferată din UE este de aproximativ 212 000 km. Statele membre cu rețelele cele mai lungi sunt Germania (33 890 km), Franța (29 918 km) și Polonia (19 419 km) (a se vedea anexa 17). Malta și Cipru nu au rețele feroviare. Republica Cehă, Belgia și Luxemburg au cea mai mare densitate a liniilor de cale ferată (122, 111 și, respectiv, 106 km/1 000 km²).
41. În 2008, rețeaua feroviară europeană cuprindea 5 764 km de linii de mare viteză, situate în Franța, Spania, Germania, Italia, Belgia și Regatul Unit. Rețeaua de mare viteză cunoaște o dezvoltare majoră, în special în Spania, unde se află în prezent în construcție peste 1 600 de km de linii de cale ferată (a se vedea anexa 18).

b) Evoluția investițiilor în infrastructuri

42. Țările din UE-12 se disting prin nivelul scăzut al investițiilor în transportul feroviar; conform cifrelor pe 2006 furnizate de CER, media investițiilor pe kilometru în întreținerea liniilor de cale ferată a fost de 5 ori mai ridicată în UE-15 față de UE-12 (a se vedea anexa 20).
43. De asemenea, se observă o stagnare a investițiilor feroviare cofinanțate în temeiul politicii de coeziune, în comparație cu cifrele pentru perioada 2000-2006. Această constatare se impune în ciuda unui context foarte favorabil, marcat de o creștere cu 69 % a bugetului alocat transporturilor în cadrul politicii regionale. În UE-12, cea mai ridicată pondere a căilor ferate în totalul investițiilor naționale în sectorul transporturilor se găsește în Slovenia (45,6 %), în Lituania (36,5 %), în Republica Cehă și în Slovacia (34 %), în timp ce ponderea cea mai scăzută este în Polonia (20,8 %). Investițiile în infrastructurile rutiere rămân, așadar, mult superioare investițiilor în calea ferată, atât în Europa de Vest, cât și, *a fortiori*, în UE-12, după cum evidențiază un studiu al International Transport Forum (ITF)¹² (a se vedea anexa 19).

¹² Studiul intitulat „Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008”.

c) Taxe și contracte multianuale

44. Conform ITF, taxele de acces la rețea variază foarte mult de la un administrator de infrastructură la altul (a se vedea anexa 21). În general, ele sunt foarte ridicate pentru transportul de marfă în noile state membre, în special în Slovacia și în țările baltice; în schimb, cele mai scăzute sunt în Danemarca, Spania și Suedia. Cele mai ridicate taxe de acces pentru trenurile de călători Intercity sunt în Belgia, Lituania și Germania, iar cele mai scăzute sunt în țările nordice.
45. Cu toate acestea, conform Uniunii Internaționale a Societăților de Transport Combinat Cale Ferată-Șosea (UIRR), se remarcă faptul că scăderea traficului ca efect al crizei a determinat anumiți administratori de infrastructură să scadă taxele de acces pentru trenurile de marfă, în special în Polonia și în Slovacia.
46. În ceea ce privește contractele multianuale, comunicarea Comisiei către Consiliu și către Parlamentul European¹³ recomanda statelor membre și administratorilor de infrastructură o serie de măsuri concepute pentru a asigura un bun nivel al serviciilor și echilibrul financiar necesar. În circa șase state membre s-au semnat contracte multianuale între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare (a se vedea anexa 22).

d) Implementarea ERTMS

47. Introducerea sistemului ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) constituie un indicator important al progresului către un grad sporit de interoperabilitate. La sfârșitul anului 2009, în Uniune există aproximativ 3 000 de kilometri de linii aflate în exploatare echipate cu ERTMS. Planurile naționale de implementare indică faptul că rețeaua echipată cu ERTMS ar trebui să atingă 20 000 de km la sfârșitul lui 2012 și 30 000 de km la sfârșitul lui 2020.
48. La 22 iulie 2009 s-a adoptat un plan de implementare european. Acest plan european se bazează pe planurile naționale, dar se concentrează asupra liniilor celor mai importante la nivel european. Ca atare, nu reia integral planurile naționale, ci stabilește obligativitatea echipării axelor importante până la anumite date. Astfel, până în 2020, principalele noduri feroviare de marfă europene vor fi legate prin linii echipate cu ERTMS, deschizând calea către noi oportunități pentru operatorii de transport feroviar de marfă.

VIII. CONCLUZII

49. Prezentul raport descrie principalele tendințe observate în cursul ultimilor ani pe piața feroviară din UE, în special în 2008. Dincolo de efectele încă necunoscute ale crizei economice actuale, se confirmă totuși că dezvoltarea unui spațiu feroviar european și deschiderea progresivă a pieței către concurență au permis o stabilizare a căii ferate în domeniul transporturilor.

¹³ Comunicarea intitulată „Contracte multianuale pentru calitatea infrastructurii feroviare”, COM(2008) 54, 6.2.2008.

50. În plus, prezentul document permite realizarea unui bilanț al primelor efecte tangibile ale crizei care afectează sectorul începând cu mijlocului anului 2008. Efectele sunt mai pronunțate în sectorul transportului feroviar de marfă decât în sectorul transportului de călători. De asemenea, criza afectează mai pregnant segmentul materialului rulant decât cel al infrastructurii, care ar trebui să beneficieze cel mai mult de pe urma măsurilor de relansare economică prevăzute de statele membre.
51. Planurile de relansare anunțate ar trebui să fie benefice pentru rețeaua feroviară, prin aportul a aproximativ 20 de miliarde de euro, concentrate în principal în statele din UE-15. Cu toate acestea, s-au exprimat îndoieli cu privire la capacitatea financiară a statelor de a realiza totalitatea investițiilor prevăzute în ciuda dificultăților bugetare și a creșterii gradului de îndatorare preconizate. De partea sa, Uniunea a mobilizat fondurile disponibile pentru a participa la acest efort de relansare și pentru a accelera dezvoltarea de rețele transeuropene, anticipând în special alocarea a 500 de milioane de euro în cadrul bugetului TEN-T.
52. Pe de altă parte, în contextul crizei actuale se observă o accelerare a mișcării de consolidare a sectorului de transport feroviar de marfă, marcată de extinderea spre alte țări a anumitor grupuri precum DB Schenker, după cum se arată în figura 8.

Figura 8: Principalele fuzionări și achiziții în domeniul feroviar începând cu 2005

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

Sursă: Mofair („Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009”); Comisia Europeană

53. Dincolo de acestea, se observă menținerea discrepantei între statele din UE-15 și cele din UE-12, unde situația financiară a întreprinderilor de transport feroviar este deseori încă precară. Anumiți operatori au trebuit să recurgă fie la utilizarea masivă a programului de lucru redus, precum în Slovacia, fie la reduceri de personal, în special în Bulgaria.
54. Relansarea transportului de marfă va depinde de crearea preconizată a coridoarelor de marfă¹⁴, însă și de dezvoltarea traficului cu țări terțe învecinate cu UE. Negocierea unui tratat cu țările din Balcani, aflată în curs, procesul de aderare a Comunității la OTIF, precum și colaborarea pe probleme tehnice cu Organizația pentru Cooperare a Căilor Ferate (OSJD) se înscriu în această perspectivă.
55. Procesul de monitorizare a pieței feroviare se va îmbogăți în viitorul apropiat prin publicarea a două studii care sunt în curs de realizare pentru Comisie. Acestea se intitulează „Situația și perspectivele traficului internațional” și, respectiv, „Studii privind opțiunile de reglementare pentru continuarea deschiderii pieței de transport feroviar”.

¹⁴ Propunere de regulament privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, 11 decembrie 2008.