



## Comunicat de presă

Luxemburg, 24 mai 2016

### Transportul feroviar de marfă în UE nu este încă pe calea cea bună, avertizează Curtea de Conturi Europeană

Potrivit unui nou raport publicat de Curtea de Conturi Europeană, în ciuda obiectivului Comisiei Europene de a reorienta mărfurile dinspre transportul rutier către cel feroviar, în realitate, ponderea acestuia din urmă în ansamblul transportului de marfă din UE a scăzut ușor din 2011. Raportul subliniază că transportul feroviar este un mod de transport mai ecologic și mai puțin dependent de importurile de petrol, însă nu reușește să concureze în mod eficace cu transportul rutier.

Curtea a examinat performanța pe care o are, din 2000, transportul feroviar de marfă în UE. Au fost vizitate cinci state membre (Republica Cehă, Germania, Spania, Franța și Polonia) între jumătatea anului 2014 și jumătatea anului 2015.

În perioada 2007-2013, bugetul UE a contribuit cu aproximativ 28 de miliarde de euro pentru finanțarea de proiecte feroviare. Cu toate acestea și în pofida priorității pe care o acordă Comisia reorientării mărfurilor dinspre transportul rutier către cel feroviar, Curtea afirmă că acesta din urmă nu a reușit, în ultimii 15 ani, să concureze în mod eficace cu transportul rutier în UE. În ansamblu, performanța transportului feroviar de marfă rămâne nesatisfăcătoare.

Curtea a constatat că expeditorii preferă în mod clar transportul rutier în locul transportului feroviar pentru transportul mărfurilor. Cu toate că unele state membre (de exemplu, Austria, Germania și Suedia) au reușit să obțină rezultate mai bune, la nivelul de ansamblu al UE, ponderea medie a transportului feroviar de marfă a înregistrat, de fapt, o ușoară scădere din 2011. Mai mult, viteza comercială medie cu care circulă trenurile de marfă în UE este foarte scăzută (de doar aproximativ 18 km/h pe numeroase rute internaționale).

În opinia Curții, spațiul feroviar european unic este încă departe de a fi realizat. Rețeaua feroviară a UE rămâne, în mare măsură, un sistem de rețele naționale separate, existând diverse autorități naționale competente, precum și norme naționale foarte diferite în materie de alocare a traselor, gestionare și tarificare.

Procedurile de management al traficului nu sunt adaptate la nevoile sectorului transportului feroviar de marfă, nici măcar în cadrul coridoarelor: trenurile de marfă sunt taxate pentru fiecare

*Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale raportului special adoptat de Curtea de Conturi Europeană. Textul integral al raportului este disponibil la adresa [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)*

## ECA Press

Mark Rogerson - Purtător de cuvânt

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer - Ofițer de presă

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

kilometru de infrastructură feroviară parcurs, situație care nu se întâlnește, în toate cazurile, atunci când este vorba de transportul rutier.

În trei dintre statele membre vizitate, s-au alocat mai multe fonduri UE pentru drumuri decât pentru calea ferată în perioada 2007-2013 și, chiar și atunci când erau alocate fonduri UE pentru sectorul feroviar, acestea nu au fost utilizate în principal pentru a răspunde nevoilor sectorului transportului de marfă. Nu în ultimul rând, întreținerea deficitară a rețelei feroviare poate afecta sustenabilitatea și performanța.

*„Dacă neajunsurile identificate în cadrul raportului nostru nu sunt remediate”, a declarat domnul **Ladislav Balko, membrul Curții responsabil de raport**, „acordarea unor fonduri suplimentare nu va rezolva, în sine, problema. Comisia și statele membre trebuie să ajute operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură să amelioreze fiabilitatea, frecvența, flexibilitatea, orientarea către clienți și durata și prețul transportului feroviar.”*

Curtea recomandă Comisiei și statelor membre să soluționeze deficiențele observate în ceea ce privește: liberalizarea pieței transportului feroviar de marfă, procedurile de management al traficului, constrângerile tehnice și administrative, monitorizarea performanței sectorului și transparența în ceea ce privește această performanță, precum și concurența echitabilă între diferitele moduri de transport.

În vederea unei utilizări optime a fondurilor UE, Curtea recomandă, de asemenea, Comisiei și statelor membre să adapteze mai bine alocarea fondurilor și selectarea, planificarea și gestionarea proiectelor și întreținerea rețelei feroviare la obiectivele politicii din domeniu.

#### **Note către editori**

Promovarea unor modalități de transport mai eficiente și mai sustenabile, în special a transportului feroviar de marfă, a constituit, în ultimii 25 de ani, o componentă esențială a politicii UE. Încă din 1992, Comisia Europeană și-a stabilit drept obiectiv principal să restabilească echilibrul dintre diferitele modalități de transport. În 2001, aceasta a confirmat importanța revitalizării sectorului feroviar, stabilindu-și drept obiectiv să aducă și să mențină cota de piață a sectorului transportului feroviar de marfă în statele membre din Europa Centrală și de Est la un nivel de 35 % până în 2010. Nu în ultimul rând, în 2011, Comisia și-a fixat obiectivul de a transfera, până în 2030, aproximativ 30 % și, până în 2050, peste 50 % din transportul rutier de marfă pe distanțe mai mari de 300 km către alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar sau transportul pe apă.

Transporturile reprezintă aproximativ o treime din consumul de energie și din emisiile totale de CO<sub>2</sub> în UE. Promovarea unor modalități de transport eficiente și sustenabile, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare, în locul transportului rutier ar putea contribui la reducerea dependenței Europei de importurile de petrol și la scăderea nivelului de poluare. Potrivit Agenției Europene de Mediu, emisiile de CO<sub>2</sub> provenite din transportul feroviar sunt de 3,5 ori mai scăzute per tonă-kilometru decât cele generate de transportul rutier. Recurgerea în mai mare măsură la modalități de transport sustenabile ar putea contribui, de asemenea, la reducerea costurilor cauzate de congestiunea traficului rutier (preconizate în momentul acesta să crească cu aproximativ 50 % până în 2050, atingând o valoare de aproximativ 200 de miliarde de euro anual), precum și la diminuarea numărului de accidente rutiere.

Volumul transportului intern de marfă în UE (care include transportul rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare) s-a stabilizat la aproximativ 2 300 de miliarde de tone-kilometri pe an, transportul rutier reprezentând aproximativ 75 % din total.

Raportul special nr. 8/2016, intitulat „Transportul feroviar de marfă în UE nu este încă pe calea cea bună”, este disponibil în 23 de limbi ale UE.